Woensdag 26 februari 2014

P7_TA(2014)0149

Interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Unie ***I

Wetgevingsresolutie van het Europees Parlement van 26 februari 2014 over het voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Unie (herschikking) (COM(2013)0030 — C7-0027/2013 — 2013/0015(COD))

(Gewone wetgevingsprocedure — herschikking)

(2017/C 285/54)

Het Europees Parlement,

— gezien het voorstel van de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad (COM(2013)0030),

— gezien artikel 294, lid 2, artikel 91, lid 1, en de artikelen 170 en 171 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, op grond waarvan het voorstel door de Commissie bij het Parlement is ingediend (C7-0027/2013),

— gezien artikel 294, lid 3, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

— gezien de gemotiveerde adviezen die in het kader van protocol nr. 2 betreffende de toepassing van de beginselen van subsidiariteit en evenredigheid zijn uitgebracht door het Litouwse Parlement en de Zweedse Rijksdag, waarin wordt gesteld dat het ontwerp van wetgevingshandeling niet strookt met het subsidiariteitsbeginsel,

— gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité van 11 juli 2013 ([1]),

— gezien het advies van het Comité van de Regio's van 7 oktober 2013 ([2]),

— gezien het Interinstitutioneel Akkoord van 28 november 2001 over een systematischer gebruik van de herschikking van besluiten ([3]),

— gezien de brief d.d. 16 december 2013 van de Commissie juridische zaken aan de Commissie vervoer en toerisme overeenkomstig artikel 87, lid 3, van zijn Reglement,

— gezien de artikelen 87 en 55 van zijn Reglement,

— gezien het verslag van de Commissie vervoer en toerisme en het advies van de Commissie regionale ontwikkeling (A7-0033/2014),

A. overwegende dat het betreffende voorstel volgens de adviesgroep van de juridische diensten van het Europees Parlement, de Raad en de Commissie geen andere inhoudelijke wijzigingen bevat dan die welke als zodanig in het voorstel worden vermeld en dat met betrekking tot de codificatie van de ongewijzigde bepalingen van de eerdere besluiten met die wijzigingen kan worden geconstateerd dat het voorstel een eenvoudige codificatie van de bestaande besluiten behelst, zonder inhoudelijke wijzigingen;

1. stelt onderstaand standpunt in eerste lezing vast, rekening houdend met de aanbevelingen van de adviesgroep van de juridische diensten van het Europees Parlement, de Raad en de Commissie;

2. verzoekt om hernieuwde voorlegging indien de Commissie voornemens is ingrijpende wijzigingen in haar voorstel aan te brengen of dit door een nieuwe tekst te vervangen;

3. verzoekt zijn Voorzitter het standpunt van het Parlement te doen toekomen aan de Raad en aan de Commissie alsmede aan de nationale parlementen.

([1]) PB C 327 van 12.11.2013, blz. 122.
([2]) PB C 356 van 5.12.2013, blz. 92.
([3]) PB C 77 van 28.3.2002, blz. 1.

Woensdag 26 februari 2014

P7_TC1-COD(2013)0015

Standpunt van het Europees Parlement in eerste lezing vastgesteld op 26 februari 2014 met het oog op de vaststelling van Richtlijn 2014/…/EU van het Europees Parlement en de Raad betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Unie (Herschikking)

(Voor de EER relevante tekst)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, inzonderheid de artikelen 91, lid 1, 170 en 171

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

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

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité ([1]),

Gezien het advies van het Comité van de Regio's ([2]),

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure ([3]),

Overwegende hetgeen volgt:

(1) Richtlijn 2008/57/EG van het Europees Parlement en de Raad ([4]) is reeds verschillende malen ingrijpend gewijzigd. Aangezien verdere wijzigingen nodig zijn, dient die richtlijn duidelijkheidshalve te worden herschikt.

(2) Om de burgers van de Unie, de economische subjecten, alsmede de regionale en lokale gemeenschappen in staat te stellen ten volle profijt te trekken van de voordelen die aan de totstandbrenging van een ruimte zonder binnengrenzen ***en de verwezenlijking van de doelstelling van territoriale cohesie*** zijn verbonden, moet met name de onderlinge koppeling en de interoperabiliteit van de nationale spoorwegnetten alsmede de toegang tot deze netten***, ook voor passagiers met een handicap,*** worden bevorderd door alle maatregelen ten uitvoer te leggen die nodig zijn op het gebied van de harmonisering van technische normen. **[Am. 1]**

(3) De inspanningen om in de Unie een interoperabel spoorwegsysteem tot stand te brengen moeten leiden tot de vaststelling van een optimaal niveau van technische harmonisatie, het mogelijk maken om ~~internationaal~~ spoorvervoer binnen de Unie en van en naar derde landen te faciliteren, te verbeteren en te ontwikkelen en bijdragen tot de geleidelijke invoering van een interne markt voor uitrusting en diensten voor de bouw, vernieuwing, verbetering en exploitatie van het spoorwegsysteem in de Unie. **[Am. 2]**

(4) Voor commerciële exploitatie van treinen op het gehele spoorwegnet is met name een uitstekende verenigbaarheid vereist van de kenmerken van de infrastructuur en van de voertuigen, alsook een doelmatige koppeling van de informatie-, ~~en communicatiesystemen~~ ***communicatie- en kaartverkoopsystemen***, van de verschillende infrastructuurbeheerders en spoorwegondernemingen. Van deze afstemming en koppeling zijn de prestaties, veiligheid, kwaliteit en kostprijs van de dienstverlening afhankelijk, alsook de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem. **[Am. 3]**

(5) In het regelgevingskader voor de spoorwegen moet duidelijk worden bepaald wie verantwoordelijk is voor het toezicht op de naleving van de regels inzake veiligheid, gezondheid ***, sociale aspecten*** en bescherming van de consument voor de spoorwegnetten. **[Am. 4]**

(6) Tussen de nationale regelingen, interne regels en technische specificaties voor spoorwegsystemen, subsystemen en componenten bestaan aanzienlijke verschillen omdat zij zijn gebaseerd op technieken die specifiek zijn voor de nationale industrie, waarin bijzondere afmetingen en inrichtingen, alsmede speciale kenmerken worden voorgeschreven. Deze situatie verhindert dat treinen onder goede omstandigheden over het gehele grondgebied van de Unie kunnen rijden ***en dat profijt kan worden getrokken van de standaardisering en van de schaalvergroting op de interne markt***. **[Am. 5]**

([1]) PB C 327 van 12.11.2013, blz. 122.
([2]) PB C 356 van 5.12.2013, blz. 92.
([3]) Standpunt van het Europees Parlement van 26 februari 2014.
([4]) Richtlijn 2008/57/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 2008 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Gemeenschap (PB L 191 van 18.7.2008, blz. 1).

Woensdag 26 februari 2014

(7) Deze situatie heeft gaandeweg tot zeer nauwe banden tussen de nationale spoorwegindustrie en de nationale spoorwegmaatschappijen geleid, ten nadele van een daadwerkelijke openstelling van de markten waarop nieuwe spelers activiteiten kunnen ontwikkelen . Deze industrie dient, wil zij haar concurrentievermogen op wereldschaal kunnen ontwikkelen, over een open en op concurrentie gerichte Europese markt te kunnen beschikken.

(8) Derhalve dienen voor de hele Unie geldende essentiële eisen voor de interoperabiliteit van haar spoorwegsysteem te worden vastgesteld.

(9) Uit de ontwikkeling van de technische specificaties voor interoperabiliteit (TSI's) blijkt dat de verhouding tussen de wezenlijke eisen en de TSI's enerzijds, en de Europese normen en andere documenten van normerende aard anderzijds, moet worden verduidelijkt. Met name dient een duidelijk onderscheid te worden gemaakt tussen de normen of delen van normen die in ieder geval een verplichtend karakter dienen te krijgen om de doelstellingen van deze richtlijn te verwezenlijken en de „geharmoniseerde" normen die zijn ontwikkeld overeenkomstig Verordening (EU) nr. 1025/2012 van het Europees Parlement en de Raad ([1]). Wanneer dat strikt noodzakelijk is, mag in de TSI's expliciet worden verwezen naar Europese normen of specificaties, die bindend worden zodra de TSI van toepassing wordt.

(10) Om de concurrentiekracht van de spoorwegsector in de Unie echt te versterken zonder de concurrentie tussen de belangrijkste actoren van het spoorwegsysteem te verstoren, moeten de TSI's worden opgesteld met inachtneming van de beginselen inzake openheid, consensus en transparantie als gedefinieerd in bijlage II bij Verordening (EU) nr. 1025/2012.

(11) Een kwalitatief hoogwaardig spoorvervoer in de Unie vergt onder meer een uitstekende compatibiliteit tussen de kenmerken van het net in de ruime betekenis van het woord, met inbegrip van de vaste componenten van alle betrokken subsystemen, en de voertuigen, met inbegrip van boordcomponenten van alle betrokken subsystemen. Deze compatibiliteit is bepalend voor het prestatieniveau, de veiligheid, de kwaliteit van de dienstverlening en de kosten.

(12) In een TSI worden alle bepalingen opgenomen waaraan een interoperabiliteitsonderdeel dient te voldoen, alsmede de met het oog op de beoordeling van de overeenstemming te volgen procedure. Voorts dient te worden opgemerkt dat voor elk onderdeel de in de TSI's omschreven procedure dient te worden gevolgd voor beoordeling van de overeenstemming en van de geschiktheid voor gebruik en dat voor dat onderdeel het desbetreffende certificaat dient te zijn afgegeven.

(13) Bij de formulering van nieuwe TSI's moet steeds de verenigbaarheid met het bestaande systeem worden gewaarborgd. Hierdoor wordt bijgedragen tot het mededingingsvermogen van het spoorwegvervoer en worden onnodige aanvullende kosten voorkomen naar aanleiding van de eis bestaande subsystemen te moderniseren of te vernieuwen om met terugwerkende kracht te zorgen voor verenigbaarheid. In de uitzonderlijke gevallen waarin niet kan worden gezorgd voor verenigbaarheid, kunnen TSI's het kader vormen dat nodig is om te besluiten of een nieuwe vergunning voor de indienststelling van het bestaande subsysteem vereist is en de termijnen daarvoor te bepalen.

(14) Om redenen van veiligheid dient een identificatiecode te worden toegekend aan elk in dienst gesteld rijtuig. Het rijtuig dient vervolgens te worden geregistreerd in een nationaal register. De registers moeten door alle lidstaten en door een aantal marktpartijen in de Unie kunnen worden geraadpleegd. De nationale voertuigenregisters dienen samenhangend te zijn wat betreft het formaat van de gegevens. Daarom dienen voor deze registers gemeenschappelijke functionele en technische specificaties te worden opgesteld.

(15) Technische aspecten die overeenkomen met essentiële eisen maar die niet uitdrukkelijk in een TSI kunnen worden opgenomen, moeten later worden geregeld en in een bijlage bij de TSI worden aangemerkt als „open punten". Voor deze open punten gelden, in afwachting van de voltooiing van de TSI, nationale voorschriften.

(16) Er dient een nadere omschrijving te worden opgesteld van de procedure die moet worden gevolgd wanneer essentiële eisen wel van toepassing zijn op een subsysteem waarop de desbetreffende TSI nog niet van toepassing is. In dergelijke gevallen is het wenselijk dat de instanties die zijn belast met de procedures voor de beoordeling van de overeenstemming en de keuringsprocedures de aangemelde instanties zijn die worden genoemd in artikel 17 van Richtlijn 2008/57/EG.

([1]) Verordening (EU) nr. 1025/2012 van het Europees Parlement en de Raad van 25 oktober 2012 betreffende Europese normalisatie, tot wijziging van de Richtlijnen 89/686/EEG en 93/15/EEG van de Raad alsmede de Richtlijnen 94/9/EG, 94/25/EG, 95/16/EG, 97/23/EG, 98/34/EG, 2004/22/EG, 2007/23/EG, 2009/23/EG en 2009/105/EG van het Europees Parlement en de Raad en tot intrekking van Beschikking 87/95/EEG van de Raad en Besluit nr. 1673/2006/EG van het Europees Parlement en de Raad (PB L 316 van 14.11.2012, blz. 12).

(17) Richtlijn 2008/57/EG is van toepassing op het volledige spoorwegsysteem in de Unie en de werkingssfeer van de TSI's wordt uitgebreid tot alle voertuigen en netwerken van het trans-Europese spoorwegsysteem. Bijlage I moet derhalve worden vereenvoudigd door de specifieke verwijzingen naar het trans-Europese spoorwegsysteem te schrappen.

(18) De functionele en technische specificaties waaraan subsystemen en de interfaces daarvan moeten voldoen, kunnen variëren naargelang het gebruik van de subsystemen, bijvoorbeeld voor bepaalde categorieën lijnen en voertuigen.

(19) Om te waarborgen dat het spoorwegsysteem in de hele Unie geleidelijk interoperabel wordt en de diversiteit van de oude systemen stelselmatig terug te dringen, moet in de TSI's worden vastgesteld welke voorschriften moeten worden toegepast bij de vernieuwing of verbetering van bestaande subsystemen en kan in de TSI's een termijn worden vastgesteld waarbinnen het doelsysteem moet worden gerealiseerd.

(20) Gezien de geleidelijke aanpak bij het uit de weg ruimen van de belemmeringen voor de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem en de tijd die derhalve nodig zal zijn om TSI's vast te stellen, moet voorkomen worden dat de lidstaten nieuwe nationale voorschriften vaststellen of deelnemen aan projecten die de diversiteit van het bestaande systeem nog vergroten.

(21) Om de belemmeringen voor interoperabiliteit weg te werken en als gevolg van de uitbreiding van het toepassingsgebied van de TSI's tot het volledige spoorwegsysteem van de Unie, moet het aantal nationale voorschriften geleidelijk worden teruggeschroefd. Daarbij moet een onderscheid worden gemaakt tussen nationale voorschriften die direct verband houden met de lokale context en voorschriften inzake open punten in TSI's. De tweede groep voorschriften moet geleidelijk worden opgeheven naarmate de open punten in de TSI's worden gesloten.

(22) Een geleidelijke aanpak is aangewezen in verband met de bijzondere eisen die de beoogde interoperabiliteit van het spoorwegsysteem stelt. De aanpassing of vernieuwing van de oude nationale infrastructuur en verouderde voertuigen vergt grote investeringen en er moet met name over worden gewaakt dat het spoor economisch gezien geen hogere tol betaalt dan de andere vervoerstakken.

(23) Gezien de omvang en de complexiteit van het spoorwegsysteem, is het om praktische redenen noodzakelijk gebleken het in de volgende subsystemen onder te verdelen: infrastructuur, baansystemen voor besturing en seingeving, boordsystemen voor besturing en seingeving, energie, rollend materiaal, exploitatie en verkeersleiding, onderhoud en telematicatoepassingen voor reizigers- en vrachtdiensten. Voor elk van deze subsystemen moeten essentiële eisen worden gedefinieerd en dienen de technische specificaties te worden bepaald, met name ten aanzien van onderdelen en interfaces, om aan de essentiële eisen te voldoen. Een bepaald systeem wordt onderverdeeld in onroerende en roerende elementen die enerzijds het netwerk, dat bestaat uit de lijnen, stations, eindstations en alle soorten onroerende uitrusting die noodzakelijk zijn om het veilige en aanhoudende functioneren van het systeem te waarborgen, omvatten en anderzijds alle voertuigen die op dit net rijden. In de zin van onderhavige richtlijn is een voertuig derhalve samengesteld uit een subsysteem („rollend materieel") en in voorkomend geval andere subsystemen (met name de boordsystemen voor besturing en seingeving). ***Hoewel het systeem in meerdere onderdelen is opgesplitst, behoudt het Spoorwegbureau van de Europese Unie („het Bureau") een algemeen beeld van het systeem, teneinde de veiligheid en interoperabiliteit daarvan te waarborgen.*** **[Am. 6]**

(24) Toegankelijkheid is één van de algemene principes uit Het Verdrag van de Verenigde Naties inzake de rechten van personen met een handicap, waarbij de Unie partij is en op grond waarvan de staten die partij zijn bij dat verdrag passende maatregelen dienen te nemen om personen met een handicap op voet van gelijkheid te behandelen met anderen, onder meer door minimumnormen en richtsnoeren inzake toegankelijkheid te ontwikkelen, te promoten en erop toe te zien op dat deze worden toegepast. Toegankelijkheid ***voor personen met een handicap en personen met beperkte mobiliteit*** is derhalve een belangrijke eis voor de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem***, overeenkomstig de wetgeving van de Unie betreffende passagiers met beperkte mobiliteit***. **[Am. 7]**

(25) De toepassing van de bepalingen betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem mag uit een kosten/batenoogpunt niet leiden tot ongerechtvaardigde belemmeringen voor het behoud van de samenhang van het in elke lidstaat bestaande spoorwegnet, zij het dat ernaar moet worden gestreefd de interoperabiliteitsdoelstelling te behouden.

(26) De technische specificaties inzake interoperabiliteit hebben ook gevolgen voor het gebruik van het spoor door de gebruikers, dus moet met de gebruikers***, inclusief organisaties van personen met een handicap,*** overlegd worden over de aspecten die hen ~~aanbelangen~~ ***aangaan***. **[Am. 8]**

(27) Het moet voor de betrokken lidstaat mogelijk zijn bepaalde TSI's in een beperkt aantal gemotiveerde bijzondere gevallen niet toe te passen. Deze gevallen en de procedures die moeten worden gevolgd wanneer de TSI's niet worden toegepast, moeten duidelijk worden gedefinieerd.

(28) De opstelling en toepassing van de TSI's op het spoorwegsysteem mag geen hinderpaal vormen voor technologische innovatie, die de verbetering van de economische prestaties moet bevorderen.

(29) Teneinde te voldoen aan de relevante bepalingen inzake de procedures voor het plaatsen van opdrachten in de spoorwegsector en met name aan het bepaalde in Richtlijn 2004/17/EG van het Europees Parlement en de Raad ([1]), moeten de aanbestedende diensten de technische specificaties vermelden in de algemene stukken of in het bestek voor elke opdracht. Er moeten voorschriften worden ontwikkeld waarnaar voor deze technische specificaties kan worden verwezen.

(30) Voor de Unie is het bestaan van een internationaal normalisatiesysteem dat in staat is normen te produceren die door de internationale handelspartners daadwerkelijk worden toegepast en die aan de eisen van het EU-beleid voldoen, van belang. Derhalve dienen de Europese normalisatieorganisaties hun samenwerking met de internationale normalisatieorganisaties voort te zetten.

(31) De aanbestedende diensten stellen de extra specificaties op die nodig zijn ter aanvulling van de Europese specificaties of andere normen. Door deze specificaties mag de naleving van de op EU-niveau geharmoniseerde essentiële eisen waaraan het spoorwegsysteem moet voldoen, niet in het gedrang komen.

(32) De procedures voor de beoordeling van de conformiteit of de geschiktheid voor gebruik van de onderdelen moeten gebaseerd zijn op de modules die zijn opgenomen in Besluit 2010/713/EU van de Commissie ([2]). Met het oog op de ontwikkeling van de betrokken industrieën moeten voor zover mogelijk procedures worden ontwikkeld waarbij een kwaliteitsborgingssysteem wordt toegepast.

(33) Teneinde de interoperabiliteit van het systeem te waarborgen zijn de conformiteitseisen voor onderdelen derhalve hoofdzakelijk afgestemd op het toepassingsgebied ervan en niet alleen op het vrije verkeer ervan op de EU-markt . Van de onderdelen die het meest kritiek zijn voor de veiligheid, de beschikbaarheid of het doelmatig functioneren van het systeem moet de geschiktheid voor gebruik worden beoordeeld. Bijgevolg is het niet noodzakelijk dat de fabrikant de CE-markering op de onder deze richtlijn vallende onderdelen aanbrengt en volstaat, uitgaande van de beoordeling van de conformiteit en/of de geschiktheid voor gebruik, een conformiteitsverklaring van de fabrikant.

(34) Fabrikanten zijn niettemin verplicht om op bepaalde onderdelen de CE-markering aan te brengen ten bewijze van de conformiteit daarvan met andere desbetreffende EU- bepalingen.

(35) Wanneer een TSI van kracht wordt, zijn een aantal interoperabiliteitsonderdelen al in de handel gebracht. Er moet worden voorzien in een overgangsperiode, zodat deze interoperabiliteitsonderdelen in een subsysteem kunnen worden geïntegreerd, ook al voldoen ze niet strikt aan de desbetreffende TSI.

(36) De subsystemen die samen het spoorwegsysteem vormen, dienen aan een keuringsprocedure onderworpen te zijn. Deze keuring moet de bevoegde instanties die toestemming geven voor de indienststelling daarvan in staat stellen zich ervan te vergewissen dat het resultaat in het ontwerpstadium, bij de bouw en bij de indienststelling beantwoordt aan de geldende wettelijke, technische en operationele bepalingen. Zij moet tevens de constructeurs een gelijke behandeling waarborgen, ongeacht de lidstaat .

(37) Na de indienststelling van een subsysteem moet erop worden toegezien dat dit subsysteem wordt geëxploiteerd en onderhouden overeenkomstig de essentiële eisen die erop van toepassing zijn. Volgens Richtlijn …/…/EU van het Europees Parlement en de Raad [spoorwegveiligheidsrichtlijn] ([3]) zijn de infrastructuurbeheerder en de spoorwegonderneming ervoor verantwoordelijk dat hun subsystemen aan deze eisen voldoen.

([1]) Richtlijn 2004/17/EG van het Europees Parlement en de Raad van 31 maart 2004 houdende coördinatie van de procedures voor het plaatsen van opdrachten in de sectoren water- en energievoorziening, vervoer en postdiensten (PB L 134 van 30.4.2004, blz. 1).

([2]) 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).

([3]) Richtlijn …/…/EU van het Europees Parlement en de Raad van … (PB L …).

(38) De procedure voor de indienststelling van voertuigen en vaste installaties moet worden verduidelijkt, rekening houdend met de verantwoordelijkheden van de infrastructuurbeheerders en spoorwegondernemingen.

(39) Om de indienststelling van voertuigen te vergemakkelijken en de administratieve last te verlichten moet een vergunning om een voertuig in de handel te brengen worden ingevoerd die in de hele Unie geldig is en die door een spoorwegonderneming moet worden aangevraagd om een voertuig in dienst te kunnen stellen. Dit concept sluit bovendien beter aan bij Besluit nr. 768/2008/EG van het Europees Parlement en de Raad ([1]).

(39 bis) Om de gemeenschappelijke Europese spoorwegruimte tot stand te brengen, de vergunningsprocedures korter en goedkoper te maken en de spoorwegveiligheid te verbeteren, is het nodig de vergunningsprocedures op Unieniveau te stroomlijnen en te harmoniseren. Hiertoe moeten de taken en verantwoordelijkheden tijdens de overgangsperiode duidelijk verdeeld worden over het Bureau en de nationale veiligheidsinstanties.

Daarbij moet het Bureau de waardevolle deskundigheid, lokale kennis en ervaring van de nationale veiligheidsinstanties benutten. Het Bureau moet specifieke taken en verantwoordelijkheden delegeren aan de nationale veiligheidsinstanties, op basis van contractuele overeenkomsten zoals bedoeld in artikel 22 bis, maar moet in alle vergunningsprocedures de uiteindelijke besluiten nemen. **[Am. 9]**

(40) Om de traceerbaarheid van voertuigen en hun historiek te waarborgen, moeten de referenties van de ~~vergunningen om voertuigen in de handel te brengen~~ ***voertuigvergunningen*** samen met de andere voertuiggegevens worden geregistreerd. **[Am. 10]**

(41) In de TSI's moet de procedure worden vastgesteld om ~~na de afgifte van de vergunning om een voertuig in de handel te brengen en~~ vóór ~~het besluit tot indienststelling~~ ***aanvang van een nieuwe exploitatie*** de compatibiliteit tussen voertuigen en het spoornet te controleren. **[Am. 11]**

(42) Om spoorwegondernemingen te ondersteunen bij de beslissing over de indienststelling van een voertuig en overlappende controles en overbodige administratie te vermijden, moeten de nationale voorschriften worden geclassificeerd om de gelijkwaardigheid te bepalen tussen de nationale voorschriften van verschillende lidstaten over eenzelfde aspect.

(43) De aangemelde instanties die belast zijn met de procedures voor de beoordeling van de conformiteit of de geschiktheid voor gebruik van onderdelen en met de keuringsprocedure voor de subsystemen, dienen, met name bij ontstentenis van Europese specificaties, hun beslissingen zoveel mogelijk op elkaar af te stemmen.

(44) Transparante accreditatie als voorzien bij Verordening (EG) nr. 765/2008 van het Europees Parlement en de Raad ([2]) is als instrument om het nodige vertrouwen in de conformiteitsverklaring te waarborgen voor de nationale autoriteiten in de Unie de beste manier om de technische bekwaamheid aan te tonen van de aangemelde instanties en, *mutatis mutandis*, de met de controle op de naleving van de nationale voorschriften belaste instanties. De nationale autoriteiten kunnen evenwel van oordeel zijn dat zij over de passende middelen beschikken om deze evaluatie zelf uit te voeren. In dat geval dienen zij, om te waarborgen dat de door andere nationale autoriteiten uitgevoerde evaluaties voldoende geloofwaardig zijn, aan de Commissie en de andere lidstaten het nodige bewijsmateriaal te overleggen waaruit blijkt dat de geëvalueerde conformiteitsbeoordelingsinstanties aan de relevante regelgevingseisen voldoen.

(45) Deze richtlijn moet worden beperkt tot de vaststelling van de interoperabiliteitseisen voor interoperabiliteitsonderdelen en subsystemen. Om de naleving van die eisen te faciliteren, moet het vermoeden van conformiteit worden gehanteerd voor interoperabiliteitsonderdelen en subsystemen die voldoen aan geharmoniseerde normen die overeenkomstig Verordening (EU) nr. 1025/2012 worden vastgesteld met het doel voor die eisen gedetailleerde technische specificaties te formuleren.

(46) De TSI's moeten regelmatig worden herzien. Indien in de TSI's tekortkomingen worden ontdekt, moet het Bureau worden gevraagd een advies uit te brengen dat, onder bepaalde voorwaarden, kan worden gepubliceerd en door alle belanghebbenden (waaronder de sector en aangemelde instanties) kan worden toegepast als een aanvaardbare manier om in afwachting van de herziening daarvan aan de betrokken TSI's te voldoen.

([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).

([2]) Verordening (EG) nr. 765/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 9 juli 2008 tot vaststelling van de eisen inzake accreditatie en markttoezicht betreffende het verhandelen van producten en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 339/93 (PB L 218 van 13.8.2008, blz. 30).

Woensdag 26 februari 2014

(46 bis) Regelgevende maatregelen moeten worden aangevuld met initiatieven voor financiële ondersteuning van innovatieve en interoperabele technologieën in de spoorwegsector, zoals het „Shift2Rail"-project. **[Am. 12]**

(47) Aangezien de doelstelling van deze richtlijn, namelijk de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem binnen de hele Unie niet voldoende door de lidstaten alleen kan worden verwezenlijkt, omdat de afzonderlijke lidstaten niet in staat zijn de nodige maatregelen te treffen om deze interoperabiliteit tot stand te brengen en daarom beter door de Unie kan worden verwezenlijkt, kan de Unie maatregelen vaststellen in overeenstemming met het in artikel 5 van het Verdrag betreffende de Europese Unie neergelegde beginsel van subsidiariteit. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze richtlijn niet verder dan wat nodig is om die doelstelling te verwezenlijken.

(48) De bevoegdheid om wetgevingshandelingen vast te stellen moet overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie aan de Commissie worden gedelegeerd voor de wijziging van niet-essentiële onderdelen van deze richtlijn en met name de aanpassing aan de technische vooruitgang van bijlage II met betrekking tot de indeling van het spoorwegsysteem in subsystemen en de omschrijving van die subsystemen, de inhoud van de TSI's en de wijzigingen daarvan, met inbegrip van wijzigingen om tekortkomingen weg te werken***, de werkingssfeer en de inhoud van de EG-verklaring van conformiteit en geschiktheid voor gebruik van interoperabiliteitsonderdelen, de procedures voor de keuring van subsystemen, met inbegrip van de algemene principes, de inhoud, de procedure en documenten in verband met de EG-keuringsprocedure en de keuringsprocedure bij toepassing van nationale voorschriften***. Het is van bijzonder belang dat de Commissie bij haar voorbereidende werkzaamheden tot passende raadpleging overgaat, onder meer op deskundigenniveau. De Commissie dient er bij de voorbereiding en opstelling van de gedelegeerde handelingen voor te zorgen dat de desbetreffende documenten tijdig en op gepaste wijze gelijktijdig worden toegezonden aan het Europees Parlement en de Raad. **[Am. 13]**

(49) Om geconstateerde tekortkomingen in de TSI's weg te werken, dient de Commissie overeenkomstig de spoedprocedure gedelegeerde handelingen tot wijziging van die TSI's vast te stellen.

(50) Om de tenuitvoerlegging te waarborgen van artikel 6, lid 1, van deze richtlijn betreffende de taak van het Bureau om ontwerp-TSI's en de wijzigingen daarvan op te stellen en daarover aanbevelingen te doen aan de Commissie, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend.

(51) Om eenvormige voorwaarden te waarborgen voor de uitvoering van deze richtlijn, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden verleend inzake: de inhoud, bijzonderheden, het formaat en de indienings-modaliteiten van het dossier dat bij het verzoek tot ontheffing van één of meer TSI's of delen daarvan wordt gevoegd; ~~de werkingssfeer en de inhoud van~~ ***het formaat en de bijzonderheden van de informatie die wordt opgenomen in*** de EG-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik van interoperabiliteitsonderdelen alsmede het formaat en de in die verklaring opgenomen informatie; de classificering van de nationale voorschriften in verschillende groepen teneinde de compatibiliteitscontroles tussen vaste en mobiele uitrusting te vergemakkelijken; ~~de procedures voor de keuring van subsystemen, met inbegrip van de algemene beginselen, de inhoud, procedure en documenten betreffende de EG-keuringsprocedure en de keuringsprocedure wanneer nationale voorschriften van toepassing zijn;~~ de modellen voor de EG-keuringsverklaring en voor de keuringsverklaring bij toepassing van nationale voorschriften en de modellen voor het technisch dossier dat bij de keuringsverklaring moet worden gevoegd; de gemeenschappelijke specificaties betreffende de inhoud, het gegevensformaat, de functionele en technische architectuur, de bedrijfsmodus en de regels voor de invoer van gegevens en de raadpleging van het infrastructuurregister. Deze bevoegdheden moeten worden uitgeoefend overeenkomstig Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad ([1]). **[Am. 14]**

(52) Overeenkomstig de gezamenlijke politieke verklaring van 28 september 2011 van de lidstaten en de Commissie over toelichtende stukken hebben de lidstaten zich ertoe verbonden om in gerechtvaardigde gevallen de kennisgeving van hun omzettingsmaatregelen vergezeld te doen gaan van één of meer stukken waarin het verband tussen de onderdelen van een richtlijn en de overeenkomstige delen van de nationale omzettingsinstrumenten wordt toegelicht. Met betrekking tot deze richtlijn acht de wetgever de toezending van dergelijke stukken gerechtvaardigd.

([1]) Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 tot vaststelling van de algemene voorschriften en beginselen die van toepassing zijn op de wijze waarop de lidstaten de uitoefening van de uitvoeringsbevoegdheden door de Commissie controleren (PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13).

(53) De verplichting om deze richtlijn in nationale wetgeving om te zetten, moet beperkt blijven tot de bepalingen die inhoudelijk zijn gewijzigd ten opzichte van de voorgaande richtlijnen. De verplichting om de niet-gewijzigde bepalingen om te zetten, vloeit voort uit de voorgaande richtlijnen.

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

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

HOOFDSTUK 1

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 het bepaalde in Richtlijn …/…/EU [spoorwegveiligheidsrichtlijn]. 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 kwalificaties van en de gezondheids- en veiligheidsvoorschriften voor het personeel dat bij de exploitatie en het onderhoud betrokken is. ***De verwezenlijking van dit doel moet resulteren in de vaststelling van een optimaal niveau van technische harmonisatie, en bijdragen tot de geleidelijke totstandbrenging van de interne markt op het gebied van uitrusting en diensten voor de constructie, vernieuwing, verbetering en werking van het spoorwegsysteem in de Unie.*** **[Am. 15]**

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 tot stand te brengen.

3. ***De lidstaten kunnen bepalen dat de maatregelen voor de tenuitvoerlegging van d***eze richtlijn ~~is~~ niet van toepassing ***zijn*** op: **[Am. 16]**

a) metro's, trams, ***tramtreinen,*** en lightrailsystemen; **[Am. 17]**

b) netten die functioneel gescheiden zijn van de rest van het spoorwegsysteem en die alleen bedoeld zijn voor de exploitatie van lokale, stads- of voorstadsreizigersdiensten alsook spoorwegondernemingen die uitsluitend op deze netten opereren.

(b bis) spoorweginfrastructuur die particulier eigendom is, en voertuigen die enkel worden gebruikt op deze infrastructuur, die uitsluitend door de eigenaar van de infrastructuur voor eigen goederenvervoer wordt gebruikt; *[Am. 19]*

(b ter) infrastructuur en voertuigen bestemd voor strikt lokaal, historisch of toeristisch gebruik. *[Am. 20]*

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

~~a) spoorweginfrastructuur die particulier eigendom is, en voertuigen die enkel worden gebruikt op deze infrastructuur, die uitsluitend door de eigenaar van de infrastructuur voor eigen goederenvervoer wordt gebruikt;~~

~~b) infrastructuur en voertuigen bestemd voor strikt lokaal, historisch of toeristisch gebruik.~~ **[Am. 21]**

Artikel 2

Definities

In deze richtlijn wordt verstaan onder:

(1) "spoorwegsysteem van de Unie: ~~de in bijlage I genoemde~~ ***alle*** elementen ***van het conventionele spoorwegsysteem en het hogesnelheidsspoorwegsysteem van de lijst in bijlage I, punten 1 en 2***; **[Am. 22]**

(2) „interoperabiliteit": de geschiktheid van een spoorwegsysteem voor een veilig en ononderbroken treinverkeer, waarbij de voor de betrokken lijnen gespecificeerde prestaties worden geleverd; ***deze geschiktheid hangt af van alle reglementaire, technische en operationele voorwaarden waaraan moet worden voldaan om aan de essentiële eisen tegemoet te komen;*** **[Am. 23]**

(3) „voertuig": een voor het verkeer geschikt spoorvoertuig ~~met een vaste of variabele samenstelling~~ dat op ~~eigen~~ wielen voortbeweegt op spoorlijnen, met of zonder tractie. Een voertuig bestaat uit een of meer structurele ~~en functionele~~ subsystemen; **[Am. 24]**

(4) „netwerk": de lijnen, stations, terminals en alle soorten vaste uitrusting die nodig zijn voor een veilige en continue werking van het spoorwegsysteem;

5) „subsysteem": de structurele en functionele delen van het spoorwegsysteem, als bedoeld in bijlage II;

(5 bis) „mobiel subsysteem": het rollend materieel, de boordsystemen voor besturing en seingeving, en het voertuig wanneer dit uit één subsysteem bestaat; **[Am. 25]**

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

(7) „essentiële eisen": het geheel van de in bijlage III omschreven voorwaarden waaraan het spoorwegsysteem, de subsystemen en de interoperabiliteitsonderdelen, met inbegrip van de interfaces, moeten voldoen;

(8) „Europese specificatie": een gemeenschappelijke technische specificatie, een Europese technische goedkeuring als gedefinieerd in bijlage XXI bij Richtlijn 2004/17/EG of een Europese norm als gedefinieerd in artikel 2, lid 1, onder b), van Verordening (EU) No 1025/2012;;

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

(9 bis) „conformiteitsbeoordelingsinstantie": een instantie die is aangemeld of aangewezen als bevoegde instantie voor het verrichten van conformiteitsbeoordelingsactiviteiten, zoals ijken, testen, certificeren en inspecteren. Een conformiteitsbeoordelingsinstantie wordt na aanmelding door een lidstaat als „aangemelde instantie" geclassificeerd. Een conformiteitsbeoordelingsinstantie wordt na aanwijzing door een lidstaat als „aangewezen instantie" geclassificeerd. **[Am. 27]**

(10) „fundamentele parameter": elke wettelijke, technische of operationele voorwaarde die kritiek is op het vlak van de interoperabiliteit en die in de desbetreffende TSI's wordt vermeld;

(11) „specifiek geval": elk deel van het spoorwegsysteem waarvoor om geografische of topografische redenen of omwille van het stadsmilieu en de samenhang van het bestaande systeem, bijzondere tijdelijke of definitieve bepalingen in de TSI's moeten worden opgenomen, bijvoorbeeld 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;

(12) „verbetering": ***belangrijke*** werkzaamheden waarbij een subsysteem of deel daarvan wordt gewijzigd, die een wijziging vergen van het technisch dossier dat de EG-keuringsverklaring eventueel vergezelt en die een verbetering van de algemene prestaties van het subsysteem tot gevolg hebben***. Wanneer werkzaamheden moeten uitgevoerd waarbij een subsysteem of voertuig wordt gewijzigd, specificeert de bevoegde TSI of de werkzaamheden in kwestie als belangrijk moeten worden aangemerkt en zo ja, waarom***; **[Am. 28]**

(13) „vernieuwing": ***belangrijke*** vervangingswerkzaamheden waarbij een subsysteem of deel daarvan wordt gewijzigd en die geen wijziging van de algemene prestaties van het subsysteem tot gevolg hebben***. Wanneer werkzaamheden moeten worden uitgevoerd waarbij een subsysteem of voertuig wordt vervangen, specificeert de bevoegde TSI of de werkzaamheden in kwestie als belangrijk moeten worden aangemerkt en zo ja, waarom***; **[Am. 29]**

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

(15) „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;

(16) „indienststelling": alle handelingen door middel waarvan een subsysteem of een voertuig in bedrijf wordt genomen;

(17) „aanbestedende dienst": elk openbaar of particulier bedrijf of orgaan dat opdracht geeft voor het ontwerp en/of de bouw of de vernieuwing of verbetering van een subsysteem. Deze entiteit kan een spoorwegonderneming, een infrastructuurbeheerder, een houder ***, een met het onderhoud belaste entiteit*** of een concessionaris die belast is met de indienststelling van een project zijn; **[Am. 30]**

(18) „houder": de persoon of entiteit die eigenaar is van een voertuig of het recht heeft het te gebruiken, het voertuig exploiteert als vervoermiddel en als zodanig geregistreerd is in ~~het nationale voertuigenregister~~ ***de voertuigenregisters*** bedoeld in ~~artikel~~ ***de artikelen*** 43 ***en 43 bis*** van onderhavige richtlijn; **[Am. 31]**

(18 bis) „eigenaar": de persoon of entiteit die eigenaar is van een voertuig en als zodanig geregistreerd is in de voertuigenregisters bedoeld in de artikelen 43 en 43 bis; **[Am. 32]**

(19) „project in vergevorderd stadium": elk project waarvan de planning/aanleg zodanig is gevorderd dat een wijziging van de technische specificaties de levensvatbaarheid van het geplande project in het gedrang kan brengen;

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

(21) „nationale veiligheidsinstantie": een veiligheidsinstantie als gedefinieerd in artikel 3 van Richtlijn …/…/EU [spoorwegveiligheidsrichtlijn];

(22) „type": een voertuigtype dat beantwoordt aan de fundamentele ontwerpkenmerken van het voertuig, aangegeven in een type- of ontwerpkeuringscertificaat als beschreven in de toepasselijke keuringsmodule;

(23) „serie": een aantal identieke voertuigen van een typeontwerp;

(24) „met het onderhoud belaste entiteit": een entiteit die belast is met het onderhoud als gedefinieerd in artikel 3 van Richtlijn …/…/EU [spoorwegveiligheidsrichtlijn];

(25) „lightrail": spoorvervoerssystemen voor stedelijke en/of voorstedelijk vervoer waarvan de capaciteit en snelheid lager ligt dan bij heavy rail en metrosystemen, maar hoger dan bij tramsystemen. Lightrailsystemen kunnen over een eigen bedding beschikken of deze delen met het wegverkeer en rijden gewoonlijk niet samen met voertuigen voor passagiersvervoer over lange afstand of goederentreinen;

(26) „nationale voorschriften": alle ~~door lidstaten opgelegde~~ bindende voorschriften ***die door een lidstaat zijn aangemeld en*** die technische eisen of eisen betreffende de veiligheid op het spoor ***in een lidstaat*** bevatten en die, ~~ongeacht welke instantie ze uitvaardigt,~~ van toepassing zijn op ~~spoorwegondernemingen~~ ***alle actoren in de spoorwegsector, ongeacht welke instantie ze uitvaardigt***; **[Am. 33]**

(27) „nominale werkingstoestand": de normale bedrijfsmodus en de te verwachten gevallen van gestoord bedrijf (waaronder slijtage) binnen de in het technisch en onderhoudsdossier vermelde gebruiksvoorwaarden;

(27 bis) „toepassingsgebied": een of meerdere netwerken in de Unie, binnen een lidstaat of een groep lidstaten, waarop een voertuig volgens zijn technisch dossier technisch compatibel is; **[Am. 34]**

(27 ter) „geïsoleerd net": het spoorwegnet van een lidstaat, of van een deel van een lidstaat, met een spoorbreedte van 1 520 mm, dat in geografisch of technisch opzicht gescheiden is van het Europees netwerk met een standaardspoorbreedte (1 435 mm — hierna „standaardbreedte") en dat samen met derde landen goed geïntegreerd is in het spoorwegnet met een spoorbreedte van 1 520 mm, maar geïsoleerd is van het hoofdnet van de Unie; **[Am. 35]**

(28) „aanvaardbare toepassingen van de eisen": niet-bindende adviezen van het Bureau waarin wordt gedefinieerd op welke manieren de naleving van de essentiële eisen kan worden vastgesteld, ***teneinde de tekortkomingen van een TSI tijdelijk op te vangen totdat de TSI gewijzigd is***; **[Am. 36]**

Woensdag 26 februari 2014

(28 bis) de „aanvaardbare nationale toepassingen van de eisen" houden in dat de naleving in een lidstaat op een andere erkende manier wordt verwezenlijkt, waarbij ervan uit wordt gegaan dat het betreffende gedeelte van de nationale voorschriften wordt nageleefd. Deze aanvaardbare nationale toepassingen van de eisen worden bij het Bureau aangemeld. **[Am. 37]**

(29) „in de handel brengen": de eerste keer dat een interoperabiliteitsonderdeel, subsysteem, of voertuig dat klaar is om in normale bedrijfsmodus te functioneren in de Unie in de handel wordt gebracht;

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

(31) „gemachtigde": een in de Unie gevestigde natuurlijke of rechtspersoon die schriftelijk door ~~de~~ ***een*** fabrikant ***of een aanbestedende dienst*** is gemachtigd om namens hem specifieke taken te vervullen; **[Am. 38]**

(32) „technische specificatie": een document waarin ~~dat~~ de technische voorschriften zijn uiteengezet waaraan een product, ***een subsysteem,*** een proces of een dienst moet voldoen; **[Am. 39]**

(33) „accreditatie": heeft de betekenis als in Verordening (EG) nr. 765/2008;

(34) „nationale accreditatie-instantie": heeft de betekenis als in Verordening (EG) nr. 765/2008;

(35) „conformiteitsbeoordeling": het proces waarin wordt aangetoond of voldaan is aan de vastgestelde eisen voor een product, proces, dienst, systeem, persoon of instantie;

(36) „conformiteitsbeoordelingsinstantie": een instantie die conformiteitsbeoordelingsactiviteiten verricht, zoals ijken, testen, certificeren en inspecteren;

(37) „~~gehandicapte en~~ persoon met ***een handicap of*** beperkte mobiliteit": elke persoon met een permanente of tijdelijke fysieke, mentale, intellectuele of zintuiglijke beperking die hem, in wisselwerking met diverse drempels, 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 ***en voor wie een aanpassing van de diensten bijgevolg noodzakelijk is***; **[Am. 40]**

(38) „infrastructuurbeheerder": de infrastructuurbeheerder als gedefinieerd in artikel 3 van Richtlijn …/…/EU van het Europees Parlement en de Raad ([1]) [tot instelling van één Europese spoorwegruimte];

(39) „spoorwegonderneming": spoorwegonderneming als gedefinieerd in artikel 3 van Richtlijn …/…/EU [tot instelling van één Europese spoorwegruimte] en elke andere publiekrechtelijke of privaatrechtelijke onderneming die goederen en/of reizigers over het spoor vervoert en die zelf de tractie verzekert; hiertoe behoren ook ondernemingen die uitsluitend tractie leveren.

Artikel 3

Essentiële eisen

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

2. De in artikel 34 van Richtlijn 2004/17/EG 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.

2 bis. Niemand mag op grond van een handicap indirect of direct worden gediscrimineerd. Om ervoor te zorgen dat alle burgers van de Unie gebruik kunnen maken van de voordelen van een ruimte zonder binnengrenzen, moeten de lidstaten de toegankelijkheid van het spoorwegsysteem waarborgen. **[Am. 41]**

([1]) Richtlijn …/…/EU van het Europees Parlement en de Raad van … [tot instelling van één Europese spoorwegruimte] (PB L …).

Woensdag 26 februari 2014

HOOFDSTUK II

TECHNISCHE SPECIFICATIES INZAKE INTEROPERABILITEIT

Artikel 4

Inhoud van de technische specificaties inzake interoperabiliteit

1. Elk van de in bijlage II gedefinieerde 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. De Commissie wordt gemachtigd om gedelegeerde handelingen vast te stellen overeenkomstig artikel 46 betreffende de aanpassing van bijlage II aan de technische vooruitgang met betrekking tot de indeling van het spoorwegsysteem in subsystemen en de omschrijving van die subsystemen.

3. De ***vaste*** subsystemen stemmen ~~overeenkomstig deze richtlijn~~ ***uiterlijk op het moment van de afgifte van de bouwvergunningen*** met de op het moment van ***de eerste aanstelling van een aangemelde instantie*** ~~inwerkingtreding, vernieuwing of verbetering~~ geldende TSI's overeen. ***De voertuigen stemmen op het moment van de eerste aanstelling van een aangemelde instantie met de TSI's en de nationale voorschriften overeen.*** Deze conformiteit blijft tijdens het gebruik van elk subsysteem ononderbroken gehandhaafd. **[Am. 42]**

4. In elke TSI zijn de volgende elementen opgenomen:

a) een vermelding van de beoogde reikwijdte (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;

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;

d) de interoperabiliteitsonderdelen en interfaces waarvoor Europese specificaties moeten worden vastgesteld, waaronder de Europese normen die noodzakelijk zijn om de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem tot stand te brengen; ***Dit omvat de identificatie van spoorwegonderdelen die overeenkomstig artikel 41 van Verordening (EU) nr. …/… van het Europees Parlement en de Raad*** [1] ***moeten worden gestandaardiseerd. Elke TSI bevat een lijst met te standaardiseren onderdelen, inclusief de bestaande onderdelen.*** **[Am. 43]**

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

f) de strategie voor de toepassing van de TSI's. Daarin staan met name de stappen via welke de bestaande situatie overgaat in de uiteindelijke situatie waarin overal aan de TSI's wordt voldaan, indien nodig met inbegrip van de termijnen waarbinnen die stappen moeten worden afgerond. ***Het tijdspad voor de verschillende stappen wordt gekoppeld aan een evaluatie waarin de geraamde kosten en baten van de invoering van de TSI en de verwachte gevolgen voor de betrokken exploitanten en marktdeelnemers worden geanalyseerd***; **[Am. 44]**

g) voor het betrokken personeel de kwalificaties en 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;

h) de bij de verbetering of vernieuwing van bestaande subsystemen en voertuigtypen toepasselijke bepalingen met of zonder nieuwe vergunning voor of nieuw besluit tot indienststelling;

---

[1] ***Verordening (EU) nr. …/… van het Europees Parlement en de Raad van … betreffende het Spoorwegbureau van de Europese Unie en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 881/2004 (PB L …).***

i) de ~~door spoorwegondernemingen~~ te controleren parameters ~~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 moment waarop het besluit tot indienststelling wordt genomen,~~ teneinde te waarborgen dat de voertuigen compatibel zijn met de trajecten waarop ze zullen worden ingezet; **[Am. 45]**

(i bis) vermeldt de specifieke parameters die moeten worden gecontroleerd en geeft de beschrijvingen voor de vernieuwing, verbetering of vervanging van onderdelen of interoperabiliteitsonderdelen die in verband met artikel 21, lid 3, moeten worden behandeld. *[Am. 46]*

5. Elke TSI wordt uitgewerkt aan de hand van een analyse van het bestaande subsysteem en geeft een subsysteem aan als doel dat geleidelijk, maar binnen een redelijke termijn, kan worden bereikt. Aldus kan dankzij de gefaseerde vaststelling en toepassing van de TSI's binnen die termijn langzamerhand de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem worden bereikt.

6. TSI's houden de samenhang van het bestaande spoorwegsysteem in elke lidstaat op passende wijze zoveel 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 specifiek geval wordt in de TSI aangegeven hoe de TSI-bepalingen van lid 4 , onder c) tot en met g), moeten worden toegepast.

7. 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.

8. TSI's vormen geen belemmering voor de lidstaten om beslissingen te nemen over het gebruik van de infrastructuur voor het verkeer van voertuigen waarop de TSI's niet van toepassing zijn.

9. 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, duidelijk bepaalde documenten met een normatief karakter die gemakkelijk en publiek toegankelijk zijn .

Artikel 5

Opstelling, aanneming en herziening van TSI's

1. De Commissie geeft het Bureau de opdracht de TSI's en de wijzigingen daarvan op te stellen en desgevallend aanbevelingen te doen aan de Commissie.

1 bis. Bij de opstelling, aanneming en herziening van elke TSI (met inbegrip van de fundamentele parameters) wordt rekening gehouden met de te voorziene kosten en baten van alle voorgestelde technische oplossingen en van de onderlinge interfaces, teneinde te bepalen welke oplossingen de meest gunstige zijn en die uit te voeren. **[Am. 47]**

2. 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. Voor elk van deze parameters en interfaces worden de meest gunstige alternatieve oplossingen, vergezeld van technische en economische bewijsstukken, gepresenteerd.

b) Het Bureau werkt op basis van deze fundamentele parameters de ontwerp-TSI uit. Eventueel houdt het Bureau rekening met de vooruitgang van de techniek, reeds uitgevoerde normalisatiewerkzaamheden, de bevindingen van bestaande werkgroepen en aanvaarde onderzoeksresultaten.

Elke ontwerp-TSI gaat vergezeld van een volledige raming van de te verwachten kosten en baten van de toepassing van de TSI's. Daarin worden de verwachte gevolgen voor alle betrokken exploitanten en economische subjecten vermeld***, en wordt naar behoren rekening gehouden met de vereisten van Richtlijn .../…/EU [spoorwegveiligheidsrichtlijn]. De lidstaten nemen aan de beoordeling deel door waar nodig de vereiste gegevens te verstrekken.*** **[Am. 48]**

3. Teneinde rekening te houden met de technologische of maatschappelijke ontwikkelingen stelt het Bureau de TSI's en de wijzigingen daarvan op overeenkomstig het in lid 1 bedoelde mandaat en overeenkomstig de artikelen 4 en 15 van Verordening (EU) nr. …/… [de Spoorwegbureauverordening] en met inachtneming van de beginselen inzake openheid, consensus en transparantie als gedefinieerd in bijlage II bij Verordening (EU) nr. 1025/2012.

4. ~~De Commissie kan gedurende deze werkzaamheden voor de opstelling~~ ***Het in artikel 48 bedoelde comité wordt regelmatig op de hoogte gehouden van de werkzaamheden in verband met het opstellen*** van de TSI's. ***Op verzoek van het comité kan de Commissie gedurende die werkzaamheden de*** nodige opdrachten of aanbevelingen formuleren betreffende de opzet van de TSI's, alsmede betreffende de raming van de kosten en baten. De Commissie kan met name ***op aanvraag van een lidstaat*** verzoeken alternatieve oplossingen te bestuderen en de raming van de kosten en baten van deze alternatieve oplossingen op te nemen in het verslag bij de ontwerp-TSI. **[Am. 49]**

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

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

7. Overeeenkomstig artikel 6 van Verordening (EU) nr. …/… (de ~~spoorwegbureauverordening~~ ***Spoorwegbureauverordening***) stelt het Bureau de lijst op van gebruikersverenigingen en -organisaties waarmee overleg moet worden gepleegd en werkt het die lijst regelmatig bij. Deze lijst ***omvat noodzakelijkerwijs vertegenwoordigende verenigingen en organisaties van alle lidstaten en*** kan op verzoek van een lidstaat of op initiatief van de Commissie worden herzien en bijgewerkt. **[Am. 50]**

8. Bij de opstelling, aanneming en herziening van de TSI's wordt rekening gehouden met het advies van de ***vertegenwoordigende*** sociale partners ***in alle lidstaten*** ten aanzien van de voorschriften van artikel 4, lid 4, onder g), ***en van alle andere TSI's die rechtstreeks of onrechtstreeks gevolgen hebben voor het betrokken personeel***. Daartoe raadpleegt het 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, opgericht bij Besluit 98/500/EG van de Commissie ([1]). De sociale partners brengen hun advies uit binnen een termijn van drie maanden. **[Am. 51]**

9. Indien herziening van een TSI wijziging van de eisen tot gevolg heeft, moet de nieuwe TSI verenigbaarheid waarborgen met overeenkomstig vorige versies van de TSI in dienst genomen subsystemen.

10. De Commissie krijgt de bevoegdheid om betreffende de TSI's en de wijzigingen daarvan gedelegeerde handelingen vast te stellen overeenkomstig artikel 46.

Wanneer overeenkomstig artikel 6 in de TSI's tekortkomingen worden vastgesteld en er sprake is van dwingende spoed, is de in artikel 47 uiteengezette procedure van toepassing op overeenkomstig dit artikel vastgestelde gedelegeerde handelingen.

Artikel 6

Tekortkomingen van TSI's

1. Indien na de vaststelling daarvan blijkt dat een TSI een tekortkoming vertoont, wordt de TSI gewijzigd overeenkomstig artikel 5, lid 3.

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 de lidstaten in kennis van haar conclusies.

3. Op verzoek van de Commissie is het in lid 2 bedoelde advies van het Bureau een aanvaardbare toepassing van de essentiële eisen en mag het derhalve worden gebruikt voor de beoordeling van projecten.

3 bis. Een lid van het netwerk van vertegenwoordigende organen kan als aanvrager via de Commissie verzoeken om adviezen over tekortkomingen in TSI's. De verzoeker wordt van de genomen beslissing in kennis gesteld. De Commissie motiveert weigeringsbesluiten naar behoren. **[Am. 52]**

([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).

Artikel 7

Ontheffing van de TSI's

1. In de volgende gevallen mogen de lidstaten afzien 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 die TSI's bekend worden gemaakt;

b) wanneer het bij een snelle herstelling van het net na een ongeluk of een natuurramp economisch of technisch niet mogelijk is de overeenkomstige TSI geheel of gedeeltelijk toe te passen. In dat geval mag slechts tijdelijk van de TSI worden afgeweken;

c) bij elke voorgestelde vernieuwing, uitbreiding of verbetering van een bestaand subsysteem of deel daarvan waarbij de toepassing van de TSI's de economische levensvatbaarheid van het project ***ernstig*** in het gedrang zou brengen. **[Am. 53]**

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

3. In alle in lid 1 bedoelde gevallen dienen de betrokken lidstaten bij de Commissie een verzoek in om de TSI niet toe te passen, met vermelding van de alternatieve regelingen die de lidstaat in plaats van de TSI's wenst toe te passen. De Commissie bepaalt door middel van uitvoeringshandelingen de inhoud van het dossier dat bij een aanvraag tot ontheffing van één of meer TSI's of delen daarvan moet worden gevoegd, alsmede de bijzonderheden, het formaat en de indieningsmodaliteiten van dat dossier. Deze uitvoeringshandelingen worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 48, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure. De Commissie onderzoekt het dossier, analyseert de alternatieve regelingen die de lidstaat in plaat van de TSI wenst toe te passen en beslist of zij het verzoek tot ontheffing van de TSI aanvaardt dan wel verwerpt en stelt de lidstaat in kennis van haar beslissing.

4. In afwachting van de beslissing van de Commissie mag een lidstaat in het in lid 3 bedoelde geval alternatieve regelingen toepassen.

5. 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.

6. Alle lidstaten worden op de hoogte gesteld van de resultaten van de analyses en van de resultaten van de in lid 3 bedoelde procedure.

HOOFDSTUK III

INTEROPERABILITEITSONDERDELEN

Artikel 8

Het in de handel brengen van interoperabiliteitsonderdelen

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

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

b) binnen hun toepassingsgebied ***volgens de definitie in artikel 2, punt 27 bis,*** worden gebruikt overeenkomstig hun bestemming en naar behoren worden geïnstalleerd en onderhouden. **[Am. 54]**

Deze bepalingen vormen geen belemmering voor het in de handel 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 met het oog op het gebruik daarvan voor het spoorwegsysteem verbieden, beperken of belemmeren, wanneer deze onderdelen aan de bepalingen van deze richtlijn voldoen. In het bijzonder mogen zij geen verificaties verlangen die al zijn verricht in het kader van de procedure die tot de EG-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik heeft geleid.

Een lidstaat mag de indienststelling van interoperabiliteitsonderdelen waarvoor een vergunning is verleend voor een bepaald toepassingsgebied niet verbieden, beperken of belemmeren als dat toepassingsgebied zich op zijn grondgebied bevindt. **[Am. 55]**

De Commissie ~~bepaalt door middel van uitvoeringshandelingen~~ ***krijgt de bevoegdheid om overeenkomstig artikel 46 gedelegeerde handelingen vast te stellen over*** de werkingssfeer en de inhoud van de EG-verklaring van conformiteit en geschiktheid voor gebruik van interoperabiliteitsonderdelen~~, alsmede het formaat daarvan en de informatie die in die verklaring moet worden opgenomen. Deze uitvoeringshandelingen worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 48, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure~~. **[Am. 56]**

2 bis. De Commissie bepaalt door middel van uitvoeringshandelingen het formaat en de bijzonderheden van de informatie die wordt opgenomen in de EG-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik van interoperabiliteitsonderdelen. Deze uitvoeringshandelingen worden vastgesteld volgens de onderzoeksprocedure van artikel 48, lid 3. **[Am. 57]**

Artikel 9

Conformiteit of geschiktheid voor gebruik

1. De lidstaten en het Bureau beschouwen de interoperabiliteitsonderdelen als interoperabel en in overeenstemming met de essentiële eisen wanneer zij voorzien zijn van de EG-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik.

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

3. 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.

4. Reserveonderdelen voor subsystemen die reeds in dienst zijn gesteld als de desbetreffende TSI van kracht wordt, mogen in deze subsystemen worden aangebracht zonder dat zij aan de in lid 2 bedoelde procedure worden onderworpen.

5. 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 moeten voldoen aan de eisen van artikel 8, lid 1.

Artikel 10

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

1. Voor de opstelling van de EG-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik van een interoperabiliteitsonderdeel moet de fabrikant of diens in de Unie gevestigde gemachtigde de desbetreffende TSI's hanteren.

2. Wanneer de desbetreffende TSI dit voorschrijft, wordt de beoordeling van de conformiteit of de geschiktheid voor gebruik van een interoperabiliteitsonderdeel uitgevoerd door de aangemelde conformiteitsbeoordelingsinstantie waarbij de fabrikant of diens in de Unie gevestigde gemachtigde daartoe een aanvraag heeft ingediend.

3. Wanneer op interoperabiliteitsonderdelen andere richtlijnen 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 richtlijnen voldoen.

4. Wanneer noch de fabrikant, noch diens gemachtigde de in de leden 1 en 3 vastgestelde verplichtingen heeft vervuld, 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. Teneinde te vermijden dat niet-conforme interoperabiliteitsonderdelen in de handel worden gebracht en onverminderd het bepaalde in artikel 11:

a) is, wanneer door een lidstaat wordt geconstateerd dat de EG-verklaring van conformiteit ten onrechte is opgesteld, de fabrikant of diens in de Unie gevestigde gemachtigde verplicht, voor zover nodig, het betrokken interoperabiliteitsonderdeel in overeenstemming te brengen en een einde te maken aan de inbreuk overeenkomstig de door die lidstaat gestelde voorwaarden;

b) moet, wanneer het betrokken interoperabiliteitsonderdeel niet in overeenstemming wordt gebracht, de lidstaat alle passende maatregelen nemen om het in de handel brengen daarvan te beperken of te verbieden of het uit de handel te laten nemen volgens de procedures van artikel 11.

Artikel 11

Het niet voldoen van interoperabiliteitsonderdelen aan essentiële eisen

1. Wanneer een lidstaat vaststelt dat een van de EG-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik voorzien interoperabiliteitsonderdeel dat in de handel wordt gebracht en wordt gebruikt overeenkomstig zijn bestemming, de naleving van de essentiële eisen in het gedrang dreigt te brengen, neemt hij alle dienstige maatregelen om het toepassingsgebied van dat onderdeel te beperken, het gebruik ervan te verbieden, het uit de handel te nemen of terug te roepen . De lidstaat stelt de Commissie en de andere lidstaten onmiddellijk in kennis van de genomen maatregelen en geeft de redenen van zijn besluit aan, en met name of het gebrek aan conformiteit het gevolg is van:

a) het niet voldoen aan de essentiële eisen;

b) een gebrekkige toepassing van de Europese specificaties, voor zover de toepassing van deze specificaties wordt aangehaald,

c) de ontoereikendheid van de Europese specificaties.

2. ***Het Bureau start in opdracht van d***e Commissie ~~pleegt zo spoedig mogelijk~~ ***onverwijld, en in elk geval binnen twintig dagen, het*** overleg met de betrokken partijen. ~~Wanneer de Commissie~~ Na dit overleg ~~vaststelt dat~~ overleg ***stelt het Bureau vast of*** de maatregel gerechtvaardigd is. ***Het Bureau*** stelt ~~zij~~ de ~~lidstaat die daartoe het initiatief heeft genomen daarvan in kennis. Wanneer de~~ Commissie, ~~na dit overleg vaststelt dat de maatregel niet gerechtvaardigd is, stelt zij~~ de lidstaat die daartoe het initiatief heeft genomen, alsmede de fabrikant of diens in de Unie gevestigde gemachtigde, onmiddellijk daarvan in kennis. **[Am. 58]**

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

~~4. De Commissie ziet erop toe dat de lidstaten op de hoogte worden gehouden van het verloop en de resultaten van deze procedure.~~ **[Am. 59]**

HOOFDSTUK IV

SUBSYSTEMEN

Artikel 12

Vrij verkeer van subsystemen

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

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

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

Artikel 13

Conformiteit met TSI's en nationale voorschriften

1. De lidstaten en het Bureau beschouwen de ***structureel*** van het spoorwegsysteem deel uitmakende subsystemen ***die indien toepasselijk*** van ~~structurele aard die zijn voorzien van~~ de EG-keuringsverklaring ***zijn voorzien,*** als interoperabel en conform de essentiële eisen***, wanneer de keuringsverklaring is opgesteld aan de hand van TSI's overeenkomstig artikel 15 of aan de hand van nationale voorschriften overeenkomstig artikel 15 bis, of beiden***. **[Am. 60]**

~~2. De verificatie van de interoperabiliteit, met inachtneming van de essentiële eisen, van een subsysteem van structurele aard dat deel uitmaakt van het spoorwegsysteem, geschiedt aan de hand van de TSI's en de overeenkomstig lid 3 aangemelde nationale voorschriften .~~ **[Am. 61]**

2 bis. De beslissing over het afgeven van een vergunning wordt gebaseerd op de TSI's en aangemelde nationale voorschriften die ten tijde van het indienen van de aanvraag van toepassing zijn. **[Am. 62]**

3. De lidstaten stellen voor elk subsysteem een lijst op van de nationale voorschriften die in de volgende gevallen worden gebruikt voor de uitvoering van de essentiële eisen ***en/of aanvaardbare nationale toepassingen van de eisen***: without prejudice to the prerogatives: **[Am. 63]**

a) indien de TSI's bepaalde aspecten in verband met de essentiële eisen (open punten) 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) wanneer nationale voorschriften worden gebruikt voor de beschrijving van bestaande systemen;

(d bis) in het geval van netwerken en voertuigen die niet onder de TSI's vallen; *[Am. 64]*

(d ter) om specifieke veiligheidsredenen aan een of meer lidstaten op voorwaarde dat ze zijn aangetoond en onverminderd de prerogatieven van het Bureau. *[Am. 65]*

4. De lidstaten wijzen de instanties aan die, in het geval van technische voorschriften, worden belast met de optstelling van de EG-keuringsverklaring als bedoeld in artikel 15.

Artikel 14

Nationale voorschriften

1. De lidstaten stellen ***in de volgende gevallen*** de Commissie ***en het Bureau*** in kennis van de in artikel 13, lid 3, bedoelde lijst van ***geldende*** nationale voorschriften: **[Am. 66]**

a) telkens wanneer de lijst van voorschriften wordt gewijzigd; ~~of~~ **[Am. 67]**

b) bij de indiening van een verzoek tot ontheffing van de TSI overeenkomstig artikel 7; ~~of~~ **[Am. 68]**

c) na de publicatie van de desbetreffende TSI of de herziening daarvan, teneinde de nationale voorschriften die overbodig zijn geworden door de sluiting van de open punten in de TSI's op te heffen.

c bis) wanneer op de datum van inwerkingtreding van deze richtlijn nog geen kennisgeving is gedaan van het nationale voorschrift/de nationale voorschriften. *[Am. 69]*

1 bis. Binnen een maand na de inwerkingtreding van deze richtlijn stellen de lidstaten de Commissie op de hoogte van eventuele bestaande nationale voorschriften die op die datum nog niet zijn aangemeld. **[Am. 70]**

2. De lidstaten delen de volledige tekst van de bestaande nationale voorschriften via de passende IT-instrumenten mee ~~aan het Bureau en de Commissie~~ overeenkomstig artikel 23 van Verordening (EU) nr. …/… (~~spoorwegbureauverordening~~ ***Spoorwegbureauverordening***). **[Am. 71]**

Woensdag 26 februari 2014

3. 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.

4. Wanneer een lidstaat voornemens is een nieuw nationaal voorschrift in te voeren, ~~stelt~~ ***legt*** hij ***de ontwerptekst uiterlijk drie maanden voor de geplande inwerkingtreding van*** het ***voorgestelde nieuwe voorschrift ter onderzoek aan het*** Bureau en de Commissie ~~daarvan~~ ***voor met vermelding van de reden voor de invoering overeenkomstig artikel 21 van Verordening (EU) nr. …/… [Spoorwegbureauverordening], en dit*** via de passende IT-instrumenten ~~in kennis~~ overeenkomstig artikel 23 van die Verordening (~~spoorwegbureauverordening~~)***[~~Bureauverordening~~]***. **[Am. 72]**

4 bis. Wanneer de lidstaten nieuwe of bestaande nationale voorschriften aanmelden, tonen zij aan dat het desbetreffende voorschrift noodzakelijk is om te voldoen aan een essentiële eis die nog niet in de desbetreffende TSI is opgenomen. Het is de lidstaten niet toegestaan nationale voorschriften aan te melden zonder de noodzaak ervan met bewijzen te staven.

Het Bureau beschikt over twee maanden om de ontwerptekst van de voorschriften te onderzoeken en de Commissie een aanbeveling te doen. De Commissie keurt de ontwerptekst goed of verwerpt deze. Uitsluitend in geval van dringende preventieve maatregelen mogen de lidstaten een nieuw voorschrift met een geldigheidsduur van twee maanden onverwijld aannemen en toepassen. Wanneer een dergelijk voorschrift meerdere lidstaten betreft, zorgt de Commissie, in samenwerking met het Bureau en de nationale veiligheidsinstanties, voor harmonisatie van het voorschrift op EU-niveau. **[Am. 73]**

5. De lidstaten zorgen ervoor dat de nationale voorschriften, met inbegrip van de voorschriften betreffende de interfaces tussen de voertuigen en het netwerk, gratis en in een voor alle belanghebbende partijen verstaanbare taal beschikbaar is.

6. Lidstaten kunnen besluiten voorschriften en beperkingen van strikt plaatselijke aard niet overeenkomstig dit lid aan te melden. In dat geval vermelden de lidstaten die voorschriften en beperkingen in de infrastructuurregisters als bedoeld in artikel 45.

7. Overeenkomstig dit artikel aangemelde nationale voorschriften vallen niet onder de kennisgevingsprocedure van Richtlijn 98/34/EG van het Europees Parlement en de Raad ([1]).

8. De Commissie definieert door middel van uitvoeringshandelingen de classificatie van de aangemelde nationale voorschriften in verschillende groepen om de ***wederzijdse aanvaarding in verschillende lidstaten en de*** compatibiliteitscontroles tussen vaste en mobiele apparatuur te vergemakkelijken. Deze uitvoeringshandelingen worden vastgesteld volgens de onderzoeksprocedure van artikel 48, lid 3.

Het Bureau classificeert de op grond van dit artikel aangemelde nationale voorschriften overeenkomstig de in de eerste alinea bedoelde uitvoeringshandelingen ***en publiceert het bijbehorende register. Ook eventuele aanvaardbare nationale toepassingen van de eisen worden in dit register opgenomen.*** **[Am. 74]**

9. Ontwerpen van nationale voorschriften en reeds geldende nationale voorschriften worden door het Bureau onderzocht overeenkomstig de procedure van de artikelen 21 en 22 van Verordening (EU) nr. …/… (spoorwegbureauverordening).

Artikel 15

Procedure voor de opstelling van de EG-keuringsverklaring

1. Voor de opstelling van de EG-keuringsverklaring vraagt de aanvrager de aangemelde conformiteitsbeoordelingsinstantie die hij daarvoor heeft uitgekozen om de keuringsprocedure toe te passen . De aanvrager kan de aanbestedende dienst, de fabrikant of hun gemachtigde in de Unie zijn.

2. De taak van de met de EG-keuring van een subsysteem belaste aangemelde conformiteitsbeoordelingsinstantie begint in het ontwerpstadium en bestrijkt de gehele constructieperiode tot het stadium van de goedkeuring vóór de indienststelling van het subsysteem. Tot die taak ~~kan~~ ***behoort*** ook de verificatie ~~behoren~~ van de interfaces van het betrokken subsysteem met het systeem waarvan het deel uitmaakt, gebaseerd op de informatie in de desbetreffende TSI en in de registers als bedoeld in de artikelen 44 en 45. **[Am. 75]**

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

3. De aangemelde conformiteitsbeoordelingsinstantie is verantwoordelijk voor de samenstelling van het technisch dossier waarvan de EG-keuringsverklaring vergezeld moet gaan. Dit 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 afregeling bevatten.

4. Voor elke ~~wijziging van het in lid 3 bedoelde technisch dossier die een impact heeft op de uitgevoerde keuringen~~ ***verbetering*** moet een nieuwe EG-keuringsverklaring worden opgesteld. **[Am. 76]**

5. De aangemelde conformiteitsbeoordelingsinstantie kan tussentijdse keuringsverklaringen afgeven voor bepaalde stadia van de keuringsprocedure of bepaalde delen van het subsysteem. In dat geval is de overeenkomstig lid 7, onder a), vastgestelde keuringsprocedure van toepassing.

6. Als dat volgens de betrokken TSI's toegestaan is, mag de aangemelde conformiteitsbeoordelingsinstantie conformiteitsverklaringen afgeven die betrekking hebben op een serie subsystemen of bepaalde onderdelen van deze subsystemen.

~~7. De Commissie bepaalt door middel van uitvoeringshandelingen:~~

~~a) de procedures voor de keuring van subsystemen, met inbegrip van de algemene principes, de inhoud, de procedure en documenten in verband met de EG-keuringsprocedure en de keuringsprocedure bij toepassing van nationale voorschriften;~~

~~b) modellen voor de EG-keuringsverklaring en voor de keuringsverklaring bij toepassing van nationale voorschriften, alsmede modellen voor documenten van het technisch dossier dat bij de keuringsverklaring moet worden gevoegd.~~

~~Deze uitvoeringshandelingen worden vastgesteld volgens de in artikel 48, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure.~~ **[Am. 78]**

7 bis. De Commissie wordt overeenkomstig artikel 46 gemachtigd om gedelegeerde handelingen vast te stellen voor het definiëren van procedures voor de keuring van subsystemen, met inbegrip van de algemene principes, de inhoud, de procedure en documenten in verband met de EG-keuringsprocedure en de keuringsprocedure bij toepassing van nationale voorschriften. **[Am. 79]**

7 ter. De Commissie stelt door middel van uitvoeringshandelingen modellen op voor de EG-keuringsverklaring en voor de keuringsverklaring bij toepassing van nationale voorschriften, alsmede modellen voor documenten van het technisch dossier dat bij de keuringsverklaring moet worden gevoegd.

Deze uitvoeringshandelingen worden vastgesteld volgens de in artikel 48, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure. **[Am. 80]**

Artikel 15 bis

Procedure voor de opstelling van de keuringsverklaring bij toepassing van nationale voorschriften

De procedures voor de opstelling van de in artikel 15 genoemde EG-keuringsverklaring zijn in voorkomend geval ook van toepassing op de opstelling van de keuringsverklaring bij toepassing van nationale voorschriften.

Overeenkomstig hoofdstuk VI bepalen de lidstaten welke instanties verantwoordelijk zijn voor de uitvoering van de keuringsprocedure bij toepassing van nationale voorschriften. **[Am. 77]**

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 met name 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 opgaaf van 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 uit de slechte toepassing van een TSI. In dat geval doet de Commissie onmiddellijk kennisgeving aan de lidstaat waar degene verblijft die onrechtmatig de EG-keuringsverklaring heeft opgesteld, en vraagt zij die lidstaat passende maatregelen te nemen;

b) een tekortkoming in een TSI. In dat geval wordt de procedure voor de wijziging van de TSI op gang gebracht overeenkomstig artikel 6.

Artikel 17

Vermoeden van overeenstemming

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, als beschreven in bijlage III.

HOOFDSTUK V

IN DE HANDEL BRENGEN EN IN DIENST STELLEN

Artikel 18

In dienst stellen van vaste installaties

1. Baansubsystemen besturing en seingeving, energie en infrastructuur mogen slechts in dienst worden gesteld indien zij overeenkomstig de essentiële eisen van bijlage III zijn ontworpen, geconstrueerd en geïnstalleerd en nadat overeenkomstig lid 2 de betreffende vergunning is afgegeven.

2. Elke nationale veiligheidsinstantie verleent een vergunning voor de indienststelling van de subsystemen energie en infrastructuur***, alsook voor de indienststelling van de baansubsystemen voor besturing en seingeving die geen ERTMS zijn,*** die op het grondgebied van zijn lidstaat worden geëxploiteerd of aanwezig zijn. ***De nationale veiligheidsinstanties houden rekening met het advies van het Bureau wanneer TEN-T-corridors of grensoverschrijdende trajecten in het spel zijn.***

Het Bureau verleent een vergunning voor grensoverschrijdende infrastructuren met een enkele infrastructuurbeheerder. **[Am. 81]**

Het Bureau verleent ***in nauwe samenwerking met de nationale veiligheidsinstanties*** vergunningen voor ~~de indienststelling van baansubsystemen besturing en seingeving die zich~~ ***het ERMTS. Voordat het Bureau een vergunning verleent voor het ERMTS, is de nationale veiligheidsinstantie bevoegd voor de controle van de operationele compatibiliteit met de nationale netten. Het Bureau ziet erop toe dat het ERMTS uniform*** in de Unie ~~bevinden of er worden geëxploiteerd.~~ ***wordt toegepast***. **[Am. 82]**

In het geval van het ERMTS raadpleegt het Bureau de betrokken nationale veiligheidsinstantie binnen een maand na ontvangst van de volledige aanvraag met het oog op een samenhangende ontwikkeling van het ERTMS in de Unie. De nationale veiligheidsinstantie brengt binnen twee maanden advies uit aan het Bureau over de technische en operationele compatibiliteit van het subsysteem met de voertuigen die op dat deel van het net moeten gaan rijden. Het Bureau houdt in de mate van het mogelijke met dit advies rekening alvorens de vergunning af te geven en als zij het niet eens is met het advies, deelt zij dit met opgave van de redenen mee aan de nationale veiligheidsinstantie. Dit artikel laat de verplichtingen van het Bureau als een systeeminstantie volgens hoofdstuk 6 van Verordening (EU) nr. …/… (Spoorwegbureauverordening) onverlet.

Wanneer het Bureau het niet eens is met een negatieve beoordeling door een nationale veiligheidsinstantie, laat het dit weten aan de instantie in kwestie en geeft het de redenen daarvoor aan. Het Bureau en de nationale veiligheidsautoriteit werken samen aan een voor alle partijen aanvaardbare beoordeling. Waar nodig, afhankelijk van het besluit van het Bureau en de nationale veiligheidsinstantie, wordt de aanvrager bij dit proces betrokken. Indien binnen een maand nadat het Bureau de nationale veiligheidsinstantie heeft gemeld het niet met de beoordeling eens te zijn, geen voor alle partijen aanvaardbare beoordeling kan worden bereikt, neemt het Bureau zijn definitieve besluit tenzij de nationale veiligheidsinstantie de zaak voor arbitrage heeft doorverwezen naar de kamer van beroep, ingesteld bij artikel 51 van Verordening (EU) nr. …/… [Spoorwegbureauverordening]. De kamer van beroep besluit binnen een maand na het verzoek van de nationale veiligheidsinstantie of het ontwerpbesluit van het Bureau wordt bevestigd.

Een besluit waarbij een vergunning voor de indienststelling van vaste installaties wordt geweigerd moet behoorlijk door het Bureau worden gemotiveerd. De aanvrager kan binnen een maand na ontvangst van het weigeringsbesluit bij het Bureau een verzoek om herziening van het besluit indienen. Dit verzoek gaat vergezeld van een uiteenzetting van de gronden. Het Bureau heeft vanaf de ontvangst van het verzoek om herziening twee maanden de tijd om zijn besluit te bevestigen of te herroepen. Als het weigeringsbesluit van het Bureau wordt bevestigd, mag de aanvrager beroep aantekenen bij de overeenkomstig artikel 51 van Verordening (EU) nr. …/… [Spoorwegbureauverordening] ingestelde kamer van beroep. **[Am. 83]**

Het Bureau en de nationale veiligheidsinstanties verstrekken gedetailleerde richtsnoeren over de manier waarop een in het eerste en tweede lid bedoelde vergunning moet worden aangevraagd. Aan aanvragers wordt kosteloos een document ter beschikking gesteld 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.

3. Teneinde een vergunning te verlenen voor de indienststelling van de in lid 1 bedoelde subsystemen, dient de nationale veiligheidsinstantie of het Bureau, naargelang welke van beide overeenkomstig lid 2 optreedt als bevoegde instantie, bewijs te verkrijgen van:

a) de EG-keuringsverklaring;

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, registers, en de in artikel 6 van Richtlijn …/…/EU [spoorwegveiligheidsrichtlijn] uiteengezette CSM's.

(c bis) de keuringsverklaring bij toepassing van nationale voorschriften. *[Am. 84]*

Binnen een maand na ontvangst van het verzoek van de aanvrager deelt het Bureau of de nationale veiligheidsinstantie, naargelang welke van beide optreedt als bevoegde instantie, de aanvrager mee dat het dossier volledig is of dat er aanvullende informatie nodig is, in welk geval het een redelijke termijn stelt voor het verstrekken van deze informatie. **[Am. 85]**

4. Voor een vernieuwing of verbetering van bestaande subsystemen dient de aanvrager een dossier met een beschrijving van het project in bij de nationale veiligheidsinstantie (subsystemen energie en infrastructuur) ***en baansubsystemen besturing en seingeving die geen ERMTS zijn***) of het Bureau (~~baansubsystemen besturing en seingeving~~ ***ERTMS en grensoverschrijdende infrastructuren met een enkele infrastructuurbeheerder***). De nationale veiligheidsinstantie of het Bureau onderzoekt dit dossier en beslist op basis van de in lid 5 genoemde criteria of al dan niet een nieuwe vergunning voor de indienststelling is vereist. De nationale veiligheidsinstantie en het Bureau nemen een besluit binnen een vooraf bepaalde redelijke termijn en uiterlijk ~~vier~~ ***drie*** maanden na ontvangst van alle relevante informatie. **[Am. 86]**

5. Voor de vernieuwing of verbetering van bestaande subsystemen is in de in artikel 15, lid 4, bedoelde gevallen een nieuwe EG-keuringsverklaring vereist. Voorts is een nieuwe vergunning voor de indienststelling vereist wanneer:

a) het algemene veiligheidsniveau van de betrokken subsystemen door de geplande werkzaamheden kan worden aangetast; of

b) een dergelijke vergunning vereist is in de desbetreffende TSI's; of

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

Artikel 19

Het in de handel brengen van mobiele subsystemen

1. ~~De~~ ***Mobiele*** subsystemen ~~rollend materieel en de boordsystemen voor besturing en seingeving~~ mogen door de aanvrager alleen in de handel worden gebracht indien zij overeenkomstig de essentiële eisen van bijlage III zijn ontworpen, geconstrueerd en geïnstalleerd. **[Am. 87]**

2. De aanvrager dient er met name voor te zorgen dat een EG-keuringsverklaring beschikbaar is.

3. Voor de vernieuwing of verbetering van bestaande subsystemen is in de gevallen als bedoeld in artikel 15, lid 4, een nieuwe EG-keuringsverklaring vereist.

Artikel 20

Vergunning om een voertuig in de handel te brengen

1. Een voertuig mag slechts in de handel worden gebracht nadat ~~het Bureau~~ overeenkomstig ~~lid 5~~ ***dit artikel*** een ~~vergunning heeft~~ ***voertuigvergunning is*** afgegeven ~~om dat voertuig in de handel te brengen~~. **[Am. 88]**

Woensdag 26 februari 2014

De voertuigvergunning bevat de volgende bepalingen:

a) het toepassingsgebied,

b) de waarden van de parameters in de TSI's en, waar van toepassing, in de nationale voorschriften, die relevant zijn voor het controleren van de technische compatibiliteit van het voertuig en het toepassingsgebied,

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

d) de gebruiksvoorwaarden voor het voertuig en andere beperkingen. *[Am. 89]*

2. ~~Het Bureau verleent vergunningen om voertuigen in de handel te brengen. De waarden van de in de TSI genoemde relevante parameters voor de controle van de technische compatibiliteit tussen~~ ***De voertuigvergunning wordt afgegeven op basis van een door de aanvrager opgesteld dossier over*** het voertuig ~~en de vaste installaties~~ ***of voertuigtype, waarin de volgende aspecten met documenten*** worden ***gestaafd:*** ~~in die vergunningen vermeld. In de vergunning om een voertuig in de handel te brengen wordt ook informatie verstrekt over de mate waarin dat voertuig voldoet aan de toepasselijke TSI's en de nationale voorschriften in verband met deze parameters.~~

— ***met betrekking tot de mobiele subsystemen die deel uitmaken van het voertuig:***

a) de passende keuringsverklaring overeenkomstig artikel 19,

b) de technische compatibiliteit in het voertuig,

c) de veilige integratie in het voertuig;

— ***met betrekking tot het voertuig:***

de technische compatibiliteit van het voertuig met de netten in het toepassingsgebied. **[Am. 90]**

De technische compatibiliteit wordt vastgesteld op basis van de toepasselijke TSI's en, waar van toepassing, nationale voorschriften en registers. Wanneer er tests nodig zijn om materiaal te verkrijgen ter staving van de technische compatibiliteit, mogen de betrokken nationale veiligheidsinstanties de aanvrager tijdelijke gebruiksvergunningen geven om het voertuig in de praktijk op het net te beproeven. De infrastructuurbeheerder doet, in overleg met de aanvrager, al het mogelijke om ervoor te zorgen dat eventuele tests binnen een maand na ontvangst van het verzoek van de aanvrager kunnen plaatsvinden. Indien nodig treft de nationale veiligheidsinstantie maatregelen om te waarborgen dat de tests plaatsvinden.

De veilige integratie van de subsystemen in het voertuig wordt vastgesteld op basis van de toepasselijke TSI's, de in artikel 6 van Richtlijn …/…/EU [spoorwegveiligheidsrichtlijn] uiteengezette gemeenschappelijke veiligheidsmethoden en, in voorkomend geval, nationale voorschriften. **[Am. 91]**

3. ~~In de vergunning om een voertuig in de handel te brengen, kunnen voorwaarden voor het gebruik van het voertuig en andere beperkingen worden opgelegd.~~

Het Bureau geeft een voertuigvergunning af nadat het de elementen van het in lid 2 bedoelde dossier heeft beoordeeld, binnen een vooraf bepaalde, redelijke, termijn en uiterlijk vier maanden na de ontvangst van alle relevante informatie van de aanvrager. Binnen een maand laat het Bureau de aanvrager weten of het dossier volledig is. Besluiten tot weigering van een aanvraag worden naar behoren gemotiveerd.

Deze vergunningen worden in alle lidstaten erkend.

Het Bureau neemt de volle verantwoordelijkheid op zich voor de vergunningen die het afgeeft. **[Am. 92]**

3 bis. Tijdens de overgangsperiode zoals bedoeld in artikel 50 bis, mogen de aanvragers kiezen of ze de aanvraag van de voertuigvergunning indienen bij het Bureau of bij de toepasselijke nationale veiligheidsinstantie. **[Am. 94]**

~~4. De vergunning om een voertuig in de handel te brengen wordt afgegeven op basis van een door de aanvrager opgesteld dossier over het voertuig of voertuigtype, waarin de volgende aspecten met documenten worden gestaafd:~~

~~a) het in de handel brengen van mobiele subsystemen die deel uitmaken van het voertuig overeenkomstig artikel 19;~~

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

~~c) de veilige integratie van de onder a) bedoelde subsystemen, vastgesteld op basis van de toepasselijke TSI's, nationale voorschriften en de in artikel 6, lid 1, van Richtlijn …/… betreffende de veiligheid van het spoorwegsysteem in de Unie uiteengezette CSM's.~~ **[Am. 93]**

5. ***Een besluit tot weigering van een vergunning voor een voertuig wordt terdege onderbouwd. De aanvrager kan binnen een maand na ontvangst van*** het ***weigeringsbesluit bij het*** Bureau ~~neemt het in lid 2 bedoelde~~ ***of de nationale veiligheidsinstantie, naargelang het geval, een verzoek om herziening van het*** besluit ~~binnen een vooraf bepaalde, redelijke, termijn en uiterlijk vier maanden na~~ ***indienen. Het Bureau en*** de ***nationale veiligheidsinstantie hebben vanaf de*** ontvangst van ~~alle relevante informatie. Deze vergunningen zijn geldig in alle lidstaten.~~ ***het verzoek om herziening twee maanden de tijd om hun besluit te bevestigen of te herroepen.*** **[Am. 95]**

Als een weigeringsbesluit door het Bureau wordt bevestigd, mag de aanvrager beroep aantekenen bij de overeenkomstig artikel 51 van Verordening (EU) nr. …/… [Spoorwegbureauverordening] ingestelde kamer van beroep. **[Am. 96]**

Als het weigeringsbesluit van een nationale veiligheidsinstantie wordt bevestigd, mag de aanvrager beroep aantekenen bij de door de bevoegde lidstaat aangewezen beroepsinstantie overeenkomstig artikel 17, lid 3, van Richtlijn …/… betreffende de spoorwegveiligheid. De lidstaten mogen hun overeenkomstig artikel 56 van Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad [1] ***ingestelde controle-instantie aanwijzen voor de afhandeling van deze beroepsprocedure.*** **[Am. 97]**

Het Bureau verstrekt gedetailleerde richtsnoeren over de manier waarop een vergunning om een voertuig in de handel te brengen moet worden aangevraagd. Aan aanvragers wordt kosteloos een document ter beschikking gesteld met een beschrijving en toelichting van de voorwaarden om een vergunning om een voertuig in de hangel te brengen te krijgen en een opsomming van de vereiste documenten. Het Bureau en de nationale veiligheidsinstanties werken samen om die informatie te verspreiden.

6. Het Bureau kan, ~~voor een serie voertuigen een vergunning afgeven om deze in de handel te brengen. Die vergunningen zijn geldig in alle lidstaten~~ ***met redenen omkleed, een vergunning voor een voertuig wijzigen of intrekken indien niet langer voldaan wordt aan de voorwaarden op basis waarvan de vergunning is verleend. Het Bureau werkt het in artikel 43 bis bedoelde Europese register voor voertuigen onmiddellijk bij.***

Indien een nationale veiligheidsinstantie vaststelt dat een voertuig waarvoor een vergunning is verleend, niet aan essentiële vereisten voldoet, informeert de instantie onverwijld het Bureau en de andere toepasselijke nationale veiligheidsinstanties. Het Bureau besluit binnen een maand over de nodige maatregelen. In geval van dringende preventieve maatregelen kan het Bureau de vergunning onmiddellijk inperken of opschorten nog voordat het dienaangaande een beslissing heeft genomen. **[Am. 98]**

7. De ~~aanvrager kan tegen beslissingen van het Bureau of de niet-naleving door het Bureau van de in lid 5 bedoelde termijnen beroep aantekenen bij de~~ ***Commissie wordt gemachtigd om uiterlijk binnen zes maanden na de aanneming van deze richtlijn*** overeenkomstig artikel ~~51 van Verordening (EU) nr. …/… tot oprichting van een Europees Spoorwegbureau aangewezen kamer van beroep.~~ ***46 gedelegeerde handelingen vast te stellen betreffende uitvoerige voorschriften voor de vergunningsprocedure, waaronder:***

a) gedetailleerde richtsnoeren met een beschrijving en een uitleg van de eisen voor de vergunning voor een voertuig en de vereiste documenten,

b) procedurele regelingen voor het vergunningsproces, zoals de inhoud en de termijnen voor iedere fase van het proces,

c) criteria voor de beoordeling van de dossiers van de aanvrager. *[Am. 99]*

8. Voor de vernieuwing of verbetering van bestaande voertuigen waarvoor reeds een vergunning is afgegeven om ze in de handel te brengen:

a) is een nieuwe EG-keuringsverklaring vereist in de gevallen als bedoeld in artikel 15, lid 4, en

---

[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) is een nieuwe ~~vergunning om een voertuig in de handel te brengen~~ ***voertuigvergunning*** vereist indien de waarden van de in de reeds afgegeven vergunning opgenomen parameters ***aanzienlijk*** worden gewijzigd. **[Am. 100]**

~~9. Op verzoek van de aanvrager kan in de vergunning om een voertuig in de handel te brengen duidelijk worden vermeld op welke lijnen of groepen van lijnen of netten de spoorwegonderneming het voertuig zonder verdere keuringen, controles of testen van de technische compatibiliteit tussen het voertuig en deze netten of lijnen mag exploiteren. In dat geval verstrekt de aanvrager bij zijn verzoek het bewijs van de technische compatibiliteit tussen het voertuig en de betrokken lijnen of netten.~~

~~Die bewijzen mogen, op verzoek van de oorspronkelijke of een andere aanvrager, ook worden overgelegd na de afgifte van de toepasselijke vergunning om een voertuig in de handel te brengen.~~ **[Am. 101]**

9 bis. Vergunningen voor voertuigen die op spoorweginfrastructuur van geïsoleerde spoorwegnetten worden geëxploiteerd of daarvoor zijn bestemd, mogen ook worden afgegeven door de nationale veiligheidsinstanties van de lidstaten waar het desbetreffende net zich bevindt. In dergelijke gevallen mogen de aanvragers kiezen of ze de vergunning voor het voertuig aanvragen bij het Bureau of bij de nationale veiligheidsinstanties van de lidstaten in kwestie.

De nationale veiligheidsinstanties van de lidstaten waar zich een geïsoleerd spoorwegnet bevindt, stellen binnen de in artikel 50 bis vastgestelde overgangsprocedure gemeenschappelijke vergunningsprocedures voor voertuigen op en waarborgen wederzijdse erkenning van door hen afgegeven voertuigvergunningen. In geval van tegenstrijdige besluiten van de nationale veiligheidsinstanties en bij gebrek aan een voor alle partijen aanvaardbaar besluit, neemt het Bureau een besluit overeenkomstig artikel 16 van Verordening (EU) nr. …/… [Spoorwegbureauverordening].

Als de nationale veiligheidsinstanties aan het einde van de in artikel 50 bis vastgestelde overgangsperiode nog geen regelingen hebben getroffen voor gemeenschappelijke vergunningsprocedures en wederzijdse erkenning van voertuigvergunningen, worden de in dit artikel bedoelde vergunningen uitsluitend door het Bureau verleend.

Indien de regelingen voor gemeenschappelijke vergunningsprocedures en wederzijdse erkenning van voertuigvergunningen zijn vastgesteld, mogen de nationale veiligheidsinstanties van de lidstaten met een geïsoleerd spoorwegnet vergunningen voor voertuigen blijven afgeven en kunnen de aanvragers na afloop van de in artikel 50 bis vastgestelde overgangsperiode kiezen of zij een voertuigvergunning aanvragen bij het Bureau of bij de desbetreffende nationale veiligheidsinstanties.

De Commissie legt het Europees Parlement en de Raad tien jaar na de inwerkingtreding van deze richtlijn een verslag voor over de vorderingen die met de interoperabiliteit van het geïsoleerde spoorwegnet zijn gemaakt en dient, indien nodig, een passend wetgevingsvoorstel in. **[Am. 102]**

Artikel 20 bis

Registratie van voertuigen waarvoor een vergunning is afgegeven

Voordat een voertuig voor de eerste keer in gebruik wordt genomen en nadat voor het voertuig een vergunning is afgegeven overeenkomstig artikel 20, wordt het op aanvraag van de houder geregistreerd.

Nadat het Bureau een vergunning voor het voertuig heeft afgegeven, wordt het voertuig conform artikel 43 bis in het Europese voertuigenregister geregistreerd.

Wanneer het toepassingsgebied van het voertuig beperkt is tot het grondgebied van één lidstaat en de vergunning is afgegeven door de nationale veiligheidsinstantie, wordt het overeenkomstig artikel 43 geregistreerd in het nationale voertuigenregister van die lidstaat. **[Am. 103]**

Artikel 21

~~Indienststelling~~ ***Gebruik*** van voertuigen **[Am. 104]**

1. ~~Spoorwegondernemingen nemen~~ ***Voordat*** een ***spoorwegonderneming een*** voertuig ~~pas in dienst nadat zij, in overleg met de infrastructuurbeheerder, de technische compatibiliteit tussen~~ ***gebruikt in*** het ***toepassingsgebied dat is gespecificeerd in de vergunning om het*** voertuig ~~en het traject en de veilige integratie van het voertuig~~ in ~~het systeem waarin het zal worden geëxploiteerd, hebben gecontroleerd op basis van de toepasselijke TSI's, nationale voorschriften, registers en de in artikel 6 van de richtlijn uiteengezette gemeenschappelijke veiligheidsmethoden.~~ ***de handel te brengen, controleert zij, met gebruik van haar veiligheidsbeheersysteem:*** **[Am. 105]**

Woensdag 26 februari 2014

a) ~~Daarom wordt~~ ***of de vergunning voor het voertuig*** overeenkomstig artikel 20 ~~eerst een vergunning om~~ ***is verleend en of*** het voertuig ~~in de handel te brengen afgegeven.~~ ***naar behoren is geregistreerd;*** **[Am. 106]**

a bis) of het voertuig technisch verenigbaar is met het traject, en wel op basis van het infrastructuurregister, de betrokken TSI's of iedere andere ter zake doende informatie die de infrastructuurbeheerder gratis en binnen een redelijke termijn moet verstrekken als het infrastructuurregister niet bestaat of niet volledig is; en *[Am. 107]*

a ter) de integratie van het voertuig in de samenstelling van de trein waarin het bedoeld is te functioneren, op basis van de veiligheidsbeheersystemen van artikel 9 van de spoorwegveiligheidsrichtlijn en de TSI inzake exploitatie en verkeersleiding. *[Am. 108]*

1 bis. Om spoorwegondernemingen te helpen de technische compatibiliteit en de veilige integratie tussen het voertuig en het traject of de trajecten te controleren, verschaft de infrastructuurbeheerder de spoorwegondernemingen op verzoek extra informatie over de kenmerken van het traject of de trajecten. **[Am. 109]**

2. De spoorwegonderneming deelt haar besluiten betreffende de ~~indienstelling~~ ***exploitatie*** van voertuigen mee aan het Bureau, de infrastructuurbeheerder en de betrokken nationale veiligheidsinstantie. Deze besluiten worden opgenomen in ~~de~~ ***het*** nationale ~~voertuigenregisters~~ ***voertuigenregister*** als bedoeld in artikel 43 ***en in het Europese voertuigenregister als bedoeld in artikel 43 bis***. **[Am. 110]**

~~3. Voor de vernieuwing of verbetering van bestaande voertuigen is in de gevallen als bedoeld in artikel 15, lid 4, een nieuwe EG-keuringsverklaring vereist. Voorts dient de spoorwegonderneming een nieuwe besluit tot indienststelling van voertuigen te nemen wanneer:~~

~~a) het algemene veiligheidsniveau van het betrokken subsysteem door de geplande werkzaamheden kan worden aangetast; of~~

~~b) een dergelijk besluit vereist is op grond van de toepasselijke TSI's.~~ **[Am. 111]**

Artikel 22

Vergunning ~~om~~ ***voor*** voertuigtypen ~~in de handel te brengen~~ **[Am. 112]**

1. Het Bureau, ~~verleent~~ ***of tijdens de in artikel 50 bis vastgestelde overgangsperiode de nationale veiligheidsinstanties, verlenen*** vergunningen ~~om~~ ***voor*** voertuigentypen ~~in de handel te brengen~~. **[Am. 113]**

Het Bureau ~~verstrekt~~ ***en de nationale veiligheidsinstanties verstrekken*** gedetailleerde richtsnoeren over de manier waarop een vergunning ~~om~~ ***voor*** een voertuigtype ~~in de handel te brengen~~ moet worden aangevraagd. Aan aanvragers wordt kosteloos een document ter beschikking gesteld met een beschrijving en toelichting van de voorwaarden om een vergunning ~~om een voertuigtype in de hangel te brengen~~ te krijgen en een opsomming van de vereiste documenten. Het Bureau en de nationale veiligheidsinstanties werken samen om die informatie te verspreiden. **[Am. 114]**

2. Wanneer ~~het Bureau~~ echter een ~~vergunning om een voertuig in de handel te brengen afgeeft, verleent zij~~ ***voertuigvergunning wordt afgegeven door het Bureau of de nationale veiligheidsinstanties, wordt*** tegelijkertijd ~~een vergunning om het overeenkomstige~~ ***de vergunning voor het*** voertuigtype ~~in de handel te brengen~~ ***afgegeven***. **[Am. 115]**

3. Voor een voertuig dat conform is met een voertuigtype waarvoor reeds een vergunning ~~om het in de handel te brengen~~ is verleend, wordt zonder verdere controles een vergunning afgegeven ~~om het in de handel te brengen~~ op basis van een door de aanvrager overgelegde verklaring van conformiteit met dit type. **[Am. 116]**

4. Bij de wijziging van toepasselijke bepalingen in de TSI's of nationale voorschriften op grond waarvan een ~~vergunning om een voertuigtype in de handel te brengen~~ ***voertuigtypevergunning*** ~~van een voertuig~~ is afgegeven, wordt in de TSI of het nationaal voorschrift bepaald of de reeds afgegeven ~~vergunning om een voertuigtype in de handel te brengen~~ ***voertuigtypevergunning van een voertuig*** geldig blijft, dan wel moet worden vernieuwd. Indien die vergunning moet worden vernieuwd, mag het Bureau alleen controles uitvoeren met betrekking tot de nieuwe voorschriften. De vernieuwing van de ~~vergunning om een voertuigtype in de handel te brengen~~ ***voertuigtypevergunning*** doet geen afbreuk aan ***de*** op grond van vorige ~~vergunningen om een voertuigtype in de handel te brengen~~ ***voertuigtypevergunningen*** verleende vergunningen ~~om~~ ***voor*** individuele voertuigen ~~in de handel te brengen~~. **[Am. 117]**

5. De verklaring van conformiteit met het type wordt opgesteld overeenkomstig Besluit 2010/713/EU .

6. De verklaring van conformiteit met het type wordt opgesteld in overeenstemming met:

a) voor TSI-conforme voertuigen: de keuringsprocedures van de relevante TSI's;

b) voor niet-TSI-conforme voertuigen: de conformiteitsbeoordelingsprocedures als omschreven in de modules B+D en B+F van Besluit 768/2008/EG. Zo nodig kan de Commissie uitvoeringshandelingen vaststellen om de modules voor de conformiteitsbeoordeling ad hoc te bepalen. Die uitvoeringshandelingen worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 48, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure.

7. Vergunningen om een voertuigtype in de handel te brengen worden geregistreerd in het in artikel 44 bedoelde Europese register van vergunningen om voertuigtypen in de handel te brengen.

Artikel 22 bis

Samenwerking met het Bureau en de nationale veiligheidsinstanties

Voor de toepassing van de artikelen 18, 20 en 22 mag het Bureau samenwerkingsakkoorden sluiten met nationale veiligheidsinstanties overeenkomstig artikel 69 van Verordening (EU) nr. …/… [Spoorwegbureauverordening].

Dergelijke overeenkomsten kunnen specifieke overeenkomsten of kaderovereenkomsten zijn en er kunnen een of meer nationale veiligheidsinstanties bij betrokken zijn. Zij bevatten een gedetailleerde beschrijving van de taken en voorwaarden voor de te leveren producten, evenals de termijnen die voor de levering gelden en de verdeling van de door de aanvrager betaalde honoraria.

Ze kunnen ook specifieke samenwerkingsregelingen bevatten in het geval van netwerken die om geografische of historische redenen of vanwege een geavanceerde EMTS-invoering of een andere spoorwijdte specifieke deskundigheid vereisen, met als doel de administratieve rompslomp en de kosten voor de aanvrager tot een minimum te beperken. Dergelijke akkoorden worden gesloten voordat het Bureau bevoegd is om overeenkomstig deze richtlijn aanvragen in ontvangst te nemen en in ieder geval binnen zes maanden na de inwerkingtreding van deze richtlijn.

De Commissie is bevoegd om overeenkomstig artikel 46 gedelegeerde handelingen vast te stellen met betrekking tot dergelijke samenwerkingsovereenkomsten. Deze gedelegeerde handelingen worden uiterlijk zes maanden na de datum van inwerkingtreding van deze richtlijn vastgesteld.

De Commissie legt het Europees Parlement en de Raad vijf jaar na de sluiting van de eerste samenwerkingsovereenkomst, en vervolgens eens in de drie jaar, een verslag voor waarin de door het Bureau gesloten samenwerkingsovereenkomsten worden beoordeeld. **[Am. 118]**

HOOFDSTUK VI

AANMELDING VAN CONFORMITEITSBEOORDELINGSINSTANTIES

Artikel 23

Aanmelding

De lidstaten stellen de Commissie in kennis van de instanties die bevoegd zijn om uit hoofde van deze richtlijn conformiteitsbeoordelingen door derde partijen te verrichten.

Artikel 24

Aanmeldende instanties

1. De lidstaten wijzen een aanmeldende instantie aan die verantwoordelijk is voor de instelling en uitvoering van de nodige procedures voor de beoordeling en aanmelding van conformiteitsbeoordelingsinstanties en het toezicht op de aangemelde conformiteitsbeoordelingsinstanties, met inbegrip van de naleving van de artikelen 27 tot en met 29.

2. 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.

3. Indien de aanmeldende instantie de beoordeling, de aanmelding of het toezicht als bedoeld in lid 1 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 25. Zij treft regelingen om de aansprakelijkheid voor haar activiteiten te dekken.

4. De aanmeldende instantie is volledig aansprakelijk voor de taken die de in lid 3 vermelde instantie verricht.

Artikel 25

Eisen voor aanmeldende instanties

1. Een aanmeldende instantie is zodanig opgericht dat zich geen belangenconflicten met conformiteitsbeoordelings-instanties voordoen.

2. Een aanmeldende instantie is zodanig georganiseerd en functioneert zodanig dat de objectiviteit en onpartijdigheid van haar activiteiten gewaarborgd zijn.

3. Een aanmeldende instantie is zodanig georganiseerd dat elk besluit in verband met de aanmelding van een conformiteitsbeoordelingsinstantie wordt genomen door bekwame personen die de beoordeling niet zelf hebben verricht.

4. Een aanmeldende instantie 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.

5. Een aanmeldende instantie waarborgt dat de verkregen informatie vertrouwelijk wordt behandeld.

6. Een aanmeldende instantie beschikt over een voldoende aantal bekwame personeelsleden om haar taken naar behoren uit te voeren.

Artikel 26

Informatieverplichting voor aanmeldende instanties

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

De Commissie maakt deze informatie openbaar.

Artikel 27

Eisen voor conformiteitsbeoordelingsinstanties

1. Om te kunnen worden aangemeld, moeten conformiteitsbeoordelingsinstanties aan de eisen in de leden 2 tot en met 7 en de artikelen 28 en 29 voldoen. Deze eisen gelden eveneens voor door lidstaten op grond van artikel 13, lid 4, aangewezen instanties.

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 conformiteitsbeoordelings-instantie 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) 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 conformiteitsbeoordelings-instantie 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 haar 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 harmonisatiewetgeving van de Unie en hanteren de door die groep genomen administratieve beslissingen en geproduceerde documenten als algemene richtsnoeren.

7. Conformiteitsbeoordelingsinstanties nemen deel aan, of zorgen ervoor dat hun beoordelingspersoneel op de hoogte is van, de activiteiten van de overeenkomstig artikel 25 van Verordening (EU) nr. …/… [Spoorwegbureauverordening] ingestelde ad-hocwerkgroep voor ERTMS. Zij volgen de op basis van de werkzaamheden van de groep opgestelde richtsnoeren. Wanneer conformiteitsbeoordelingsinstanties 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 ad-hocwerkgroep voor ERTMS.

Artikel 28

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.

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 geldt met name 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 conformiteitsbeoordelingsen 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, inzonderheid van personen of groepen van personen die belang hebben bij de resultaten van deze activiteiten.

Artikel 29

Personeel van conformiteitsbeoordelingsinstanties

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

a) een gedegen technische en beroepsopleiding die alle relevante conformiteitsbeoordelingsactiviteiten omvat waarvoor de conformiteitsbeoordelingsinstantie is aangemeld; ***evenals een opleiding op het gebied van toegankelijkheidskwesties***; **[Am. 119]**

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 relevante bepalingen van het EU-recht 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.

Artikel 30

Vermoeden van conformiteit van een conformiteitsbeoordelingsinstantie

Wanneer een conformiteitsbeoordelingsinstantie aantoont dat zij voldoet aan de criteria in de ter zake doende 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 27 tot en met 29 te voldoen, op voorwaarde dat de van toepassing zijnde geharmoniseerde normen deze eisen dekken.

Artikel 31

Dochterondernemingen en uitbesteding door conformiteitsbeoordelingsinstanties

1. Wanneer de aangemelde conformiteitsbeoordelingsinstantie 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 27 tot en met 29 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 32

Geaccrediteerde interne instanties

1. Een onderneming die een aanvraag indient, mag voor de uitvoering van conformiteitsbeoordelinsactiviteiten met het oog op de toepassing van de in bijlage II bij Besluit 768/2008/EG uiteengezette modules A1, A2, C1 of C2 en de in bijlage I bij Besluit 2010/713/EU van de Commissie gedefinieerde modules CA1 en CA2 een beroep doen op een geaccrediteerde interne instantie. Deze instantie vormt een afzonderlijk en te onderscheiden deel van de onderneming die de aanvraag indient 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 en aan de nationale accreditatie-instantie aantonen;

c) de instantie noch haar personeel zijn 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;

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 33

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 conformiteits-beoordelingsmodule(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 27 tot en met 29.

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 27 tot en met 29 te verifiëren en te erkennen en daar geregeld toezicht op te houden.

Artikel 34

Aanmeldingsprocedure

1. Aanmeldende instanties mogen uitsluitend conformiteitsbeoordelingsinstanties aanmelden die voldoen aan de eisen van de artikelen 27 tot en met 29.

2. Zij verrichten de aanmelding bij de Commissie en de andere lidstaten door middel van het door de Commissie ontwikkelde en beheerde elektronische aanmeldingssysteem.

3. Bij de aanmelding worden de conformiteitsbeoordelingsactiviteiten, de conformiteitsbeoordelingsmodule(s), het product of de producten en de bekwaamheidsattestatie uitvoerig beschreven.

4. Wanneer een aanmelding niet gebaseerd is op een accreditatiecertificaat als bedoeld in artikel 33, lid 2, verschaft de aanmeldende instantie de Commissie en de andere lidstaten de bewijsstukken waaruit de bekwaamheid van de keuringsinstantie blijkt, evenals de regeling die waarborgt dat deze instantie regelmatig wordt gecontroleerd en blijft voldoen aan de eisen van de artikelen 27 tot en met 29.

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

Artikel 35

Identificatienummers en lijsten van aangemelde conformiteitsbeoordelingsinstanties

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

Aan een conformiteitsbeoordelingsinstantie wordt één uniek identificatienummer toegekend, zelfs wanneer die instantie op grond van verschillende EU-rechtshandelingen 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 wordt bijgewerkt.

Artikel 36

Wijzigingen in aanmeldingen

1. Wanneer een aanmeldende instantie heeft geconstateerd of vernomen dat een aangemelde conformiteitsbeoordelingsinstantie niet meer aan de eisen van de artikelen 27 tot en met 29 voldoet of haar verplichtingen niet nakomt, wordt de aanmelding door de aanmeldende instantie beperkt, geschorst of ingetrokken, afhankelijk van de ernst van de inbreuk op deze 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 conformiteitsbeoordelingsinstantie 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 conformiteitsbeoordelingsinstantie worden behandeld, hetzij aan de verantwoordelijke aanmeldende instanties en markttoezichtautoriteiten op hun verzoek ter beschikking kunnen worden gesteld.

Artikel 37

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 conformiteitsbeoordelingsinstantie of over de vraag of een aangemelde conformiteitsbeoordelingsinstantie 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. Wanneer de Commissie vaststelt dat een aangemelde conformiteitsbeoordelingsinstantie 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.

Artikel 38

Operationele verplichtingen van aangemelde instanties

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

2. De conformiteitsbeoordelingen worden op evenredige wijze uitgevoerd, waarbij voorkomen wordt de marktdeelnemers onnodig te belasten. Conformiteitsbeoordelingsinstanties 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 conform is met de bepalingen van deze richtlijn.

3. Wanneer een aangemelde conformiteitsbeoordelingsinstantie 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 conformiteitsbeoordelingsinstantie 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 de 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 conformiteitsbeoordelingsinstantie naargelang het geval beperkt, geschorst of ingetrokken.

Artikel 39

Informatieverplichting voor aangemelde instanties

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

a) elke weigering, beperking, opschorting 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.

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.

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

Artikel 40

Uitwisseling van ervaringen

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

Artikel 41

Coördinatie van aangemelde instanties

De Commissie zorgt voor passende coördinatie en samenwerking tussen instanties die zijn aangemeld uit hoofde van deze richtlijn in de vorm van een sectorale groep van aangemelde instanties. Het Bureau ondersteunt de activiteiten van de aangemelde instanties overeenkomstig artikel 20 van Verordening (EU) nr. …/… [Spoorwegbureauverordening].

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

HOOFDSTUK VII

REGISTERS

Artikel 42

Nummeringssysteem voor voertuigen

1. Elk in het spoorwegsysteem van de Unie ingezet voertuig is voorzien van een Europees voertuignummer (EVN), dat ~~vóór de eerste indienstelling van het voertuig~~ ***door het Bureau*** wordt toegekend ~~door de bevoegde nationale veiligheidsinstantie~~ ***wanneer de vergunning wordt afgegeven***. **[Am. 120]**

2. De spoorwegonderneming die een voertuig exploiteert, zorgt ervoor dat het toegekende EVN op het voertuig wordt aangebracht ***en is verantwoordelijk voor de correcte inschrijving van het voertuig***. **[Am. 121]**

3. Het EVN is gespecificeerd in Beschikking 2007/756/EG van de Commissie ([1]).

4. Een voertuig krijgt slechts eenmaal een EVN toegekend, tenzij anders is bepaald in Beschikking 2007/756/EG .

5. Onverminderd lid 1 mogen de lidstaten voertuigen die worden geëxploiteerd of bestemd zijn om te worden geëxploiteerd vanuit of naar derde landen waarvan de spoorbreedte verschillend is van die van het hoofdspoorwegnet in de Unie G, aanvaarden mits zij duidelijk geïdentificeerd zijn aan de hand van een verschillend codesysteem.

Artikel 43

Nationale voertuigenregisters

1. Elke lidstaat houdt een register bij van de voertuigen die op zijn grondgebied in dienst zijn gesteld . Dit register voldoet aan de volgende criteria:

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

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

c) het is ~~toegankelijk voor de nationale veiligheidsinstanties en de onderzoeksorganen die zijn aangewezen in het kader van de artikelen 16 en 21 van Richtlijn …/… betreffende de veiligheid van het spoorwegsysteem in de Unie; het is tevens, voor elk wettig verzoek, toegankelijk voor de toezichthoudende instanties die zijn aangewezen in het kader van de artikelen 55 en 56 van Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte ([2]) en voor het Bureau, voor de spoorwegonderneming en voor infrastructuurbeheerders, alsook voor personen of organisaties die voertuigen registreren of in het register zijn opgenomen .~~***openbaar.*** **[Am. 122]**

2. Op basis van de door het Bureau opgestelde ontwerpen stelt de Commissie door middel van uitvoeringshandelingen voor de nationale voertuigenregisters de specificaties vast 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. Die uitvoeringshandelingen worden vastgesteld volgens de in artikel 48, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure.

2 bis. Voor elk voertuig worden in dit register in ieder geval de volgende gegevens opgenomen:

a) het EVN;

b) referenties naar de keuringsverklaring en naar de dienst die deze verklaring heeft afgegeven;

([1]) Beschikking 2007/756/EG van de Commissie van 9 november 2007 tot vaststelling van de gemeenschappelijke specificatie van het nationaal voertuigregister als bedoeld in de artikelen 14, leden 4 en 5, van de Richtlijnen 96/48/EG en 2001/16/EG (PB L 305 van 23.11.2007, blz. 30)..

~~([2]) PB L 343 van 14.12.2012, blz. 32.~~

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

d) beperkingen ten aanzien van de exploitatiewijze van het rijtuig;

e) de met het onderhoud belaste entiteit. *[Am. 123]*

3. De registratiehouder brengt elke wijziging van de gegevens die in het nationale voertuigenregister zijn ingevoerd, de vernietiging van een voertuig of zijn besluit een voertuig niet langer te registreren, onverwijld ter kennis van de nationale veiligheidsinstantie van de lidstaat waar het voertuig ~~in dienst~~ is ~~gesteld~~ ***gebruikt***. **[Am. 124]**

4. ~~Zolang de nationale voertuigenregisters van de lidstaten niet met elkaar zijn verbonden, werkt~~ **E**lke lidstaat ***werkt*** zijn register bij door ~~met betrekking tot~~ ***aanpassingen van*** de hem betreffende gegevens ~~de aanpassingen over te nemen~~ die een andere lidstaat in zijn eigen register heeft aangebracht***, over te nemen***. **[Am. 125]**

5. In het geval van voertuigen die voor het eerst in een derde land in dienst zijn gesteld en daarna in een lidstaat ~~in dienst~~ zijn ~~gesteld~~ ***gebruikt,*** zorgt die lidstaat ervoor dat de gegevens van het voertuig via het nationale voertuigenregister ~~of op grond van een internationale overeenkomst~~ kunnen worden opgevraagd. **[Am. 126]**

5 bis. De nationale voertuigenregisters worden na afloop van de in artikel 50 bis genoemde overgangsperiode opgenomen in het Europese voertuigenregister, met uitzondering van de in artikel 20, lid 9 bis, genoemde gevallen en onder de in dat artikel vastgestelde voorwaarden. De Commissie bepaalt door middel van uitvoeringshandelingen het formaat en het type document. Deze uitvoeringshandelingen worden vastgesteld volgens de in artikel 48, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure. **[Am. 127]**

Artikel 43 bis

Europees voertuigenregister

1. Het Bureau houdt een register bij van de voertuigen die in de Unie in dienst zijn gesteld. Dit register voldoet aan de volgende criteria:

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

b) het wordt bijgehouden door het Bureau;

c) het is openbaar.

2. De Commissie stelt door middel van uitvoeringshandelingen voor de Europese voertuigenregisters gemeenschappelijke specificaties vast betreffende de inhoud, het gegevensformaat, de functionele en technische architectuur en 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 onderzoeksprocedure van artikel 48, lid 3.

3. De registratiehouder brengt elke wijziging van de gegevens die in het Europese voertuigenregister zijn ingevoerd, de vernietiging van een voertuig of zijn besluit een voertuig niet langer te registreren, onverwijld ter kennis van het Bureau.

4. Voor elk voertuig worden in dit register in ieder geval de volgende gegevens opgenomen:

a) het EVN;

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

c) referenties van het Europese register van goedgekeurde voertuigentypen als bedoeld in artikel 44;

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

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

f) de met het onderhoud belaste entiteit.

Wanneer het Bureau een vergunning verleent, verlengt, wijzigt, opschort of intrekt, werkt het register onmiddellijk bij.

5. In het geval van voertuigen die voor het eerst in een derde land en vervolgens in een lidstaat zijn gebruikt, zorgt die lidstaat ervoor dat de gegevens van het voertuig — waaronder ten minste de gegevens over de houder van het voertuig, de met het onderhoud belaste entiteit en de beperkingen op het gebruik van het voertuig — via het Europese voertuigenregister of op grond van een internationale overeenkomst kunnen worden opgevraagd. *[Am. 128]*

Artikel 44

Europees register van vergunningen om voertuigentypen in de handel te brengen

1. Het Bureau zorgt voor het opzetten en bijhouden van een register van overeenkomstig artikel 22 verleende vergunningen om voertuigtypen in de handel te brengen . Dit register voldoet aan de volgende criteria:

a) het is openbaar en via elektronische weg toegankelijk;

b) het voldoet aan de gemeenschappelijke specificaties bedoeld in lid 3.

~~c) het is verbonden met alle nationale voertuigenregisters.~~ **[Am. 129]**

2. De Commissie neemt uitvoeringshandelingen aan tot vaststelling van de gemeenschappelijke specificaties in verband met de inhoud, het gegevensformaat, de functionele en technische architectuur, de bedrijfsmodus en de regels voor de invoer en raadpleging van gegevens in het register van vergunningen om voertuigtypen in de handel te brengen. Deze uitvoeringshandelingen worden vastgesteld volgens de onderzoeksprocedure van artikel 48, lid 3.

2 bis. Dat register omvat ten minste de volgende gegevens voor elk type voertuig:

a) de technische kenmerken van het type voertuig, zoals omschreven in de betrokken TSI;

b) de naam van de fabrikant;

c) de data en referenties van de opeenvolgende vergunningen voor het type voertuig, met inbegrip van eventuele beperkingen of intrekkingen;

d) ontwerpvoorzieningen voor personen met beperkte mobiliteit en personen met een handicap;

e) de gegevens van de eigenaar en de houder van het voertuig.

Wanneer het Bureau een vergunning voor de indienststelling van een voertuigtype verleent, verlengt, wijzigt, opschort of intrekt, werkt het register onmiddellijk bij. **[Am. 130]**

Artikel 45

Infrastructuurregister

1. Elke lidstaat ~~publiceert~~ ***zorgt voor de publicatie van*** een infrastructuurregister met de waarden van de netwerkparameters van elk betrokken subsysteem of deel van een subsysteem. **[Am. 131]**

2. De waarden van de in het infrastructuurregister opgenomen parameters moeten worden gebruikt in combinatie met de waarden van de in de vergunning om een voertuig in de handel te 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, ***met inbegrip van tijdelijke beperkingen die langer dan 6 maanden worden toegepast***. **[Am. 132]**

4. Elke lidstaat ~~werkt~~ ***zorgt ervoor dat*** het infrastructuurregister ~~bij~~ overeenkomstig Uitvoeringsbesluit 2011/633/EU van de Commissie ([1]) ***wordt bijgewerkt***. **[Am. 133]**

([1]) Uitvoeringsbesluit 2011/633/EU van de Commissie van 15 september 2011 inzake de gemeenschappelijke specificaties van het register van de spoorweginfrastructuur (PB L 256 van 1.10.2011, blz. 1).

5. Andere registers, zoals een register inzake toegankelijkheid, ~~kunnen~~ ***voor personen met beperkte mobiliteit en personen met een handicap, worden*** aan het infrastructuurregister ~~worden~~ gekoppeld. **[Am. 134]**

6. De Commissie stelt door middel van uitvoeringshandelingen voor het infrastructuurregister de specificaties vast betreffende de inhoud, het gegevensformaat, de functionele en technische architectuur, de bedrijfsmodus en de regels voor de invoer en raadpleging van gegevens in het infrastructuurregister. Die uitvoeringshandelingen worden vastgesteld volgens de in artikel 48, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure.

HOOFDSTUK VIII

OVERGANGS- EN SLOTBEPALINGEN

Artikel 46

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.

2. De in de artikel 4, lid 2, ~~en~~ artikel 5, lid 10***, artikel 8, lid 2, artikel 15, lid 7 bis, artikel 20, lid 7 en artikel 22 bis, lid 4,*** bedoelde bevoegdheidsdelegatie wordt aan de Commissie toegekend voor ~~onbepaalde tijd~~ ***een periode van vijf jaar*** met ingang van de datum van inwerkingtreding van deze richtlijn ***in te voegen***.

Uiterlijk negen maanden voor het einde van de periode van vijf jaar stelt de Commissie 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 een termijn tegen deze verlenging verzet. **[Am. 135]**

3. Het Europees Parlement of de Raad kan de in de artikel 4, lid 2, artikel 5, lid 10***, artikel 8, lid 2, artikel 15, lid 7 bis, artikel 20, lid 7 en artikel 22 bis, lid 4*** bedoelde bevoegdheidsdelegatie te allen tijde intrekken. Het besluit tot intrekking beëindigt de delegatie van de in dat besluit genoemde bevoegdheid. Het wordt van kracht op de dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie* of op een daarin genoemde latere datum. Het laat de geldigheid van de reeds van kracht zijnde gedelegeerde handelingen onverlet.

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

5. Een overeenkomstig artikel 4, lid 2, artikel 5, lid 10***, artikel 8, lid 2, artikel 15, lid 7 bis, artikel 20, lid 7 en artikel 22 bis, lid 4*** 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 de termijn van twee maanden de Commissie hebben medegedeeld dat zij daartegen geen bezwaar zullen maken. Die termijn wordt op initiatief van het Europees Parlement of de Raad met twee maanden verlengd.

Artikel 47

Spoedprocedure

1. Gedelegeerde handelingen die overeenkomstig dit artikel worden vastgesteld, treden onverwijld in werking en zijn van toepassing zolang geen bezwaar wordt aangetekend overeenkomstig lid 2. In de kennisgeving van de gedelegeerde handeling aan het Europees Parlement en de Raad wordt vermeld om welke redenen gebruik wordt gemaakt van de spoedprocedure.

2. Zowel het Europees Parlement als de Raad kunnen overeenkomstig de in artikel 46, lid 5, bedoelde procedure bezwaar aantekenen tegen een gedelegeerde handeling. In dat geval trekt de Commissie de handeling onverwijld in na de kennisgeving van het besluit waarbij het Europees Parlement of de Raad bezwaar maakt.

Artikel 48

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,

4. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, is artikel 8 van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing.

Artikel 49

Motivering

Elk krachtens deze richtlijn genomen besluit betreffende de beoordeling van de conformiteit of de geschiktheid voor gebruik van interoperabiliteitsonderdelen en de keuring van subsystemen die deel uitmaken van het spoorwegsysteem, of elk krachtens de artikelen 6, 11 en 16 genomen besluit wordt nauwkeurig met redenen omkleed. Het 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 49 bis

Sancties

De Commissie wordt overeenkomstig artikel 46 gemachtigd om gedelegeerde handelingen vast te stellen voor het vaststellen van sancties voor niet-naleving van de in deze verordening gestelde termijnen voor door het Bureau te nemen besluiten. Tevens stelt de Commissie een compensatieregeling in voor gevallen waarin de kamer van beroep als voorzien in Verordening (EU) nr. …/… [Spoorwegbureauverordening] oordeelt ten gunste van degene aan wie een besluit van het Bureau is gericht. De sancties en de compensatieregeling moeten doeltreffend, evenredig, niet-discriminerend en afschrikkend zijn. **[Am. 136]**

Artikel 50

Verslaglegging en informatie

1. De Commissie legt het Europees Parlement en de Raad om de drie jaar en voor het eerst ~~drie~~ ***twee*** jaar na de bekendmaking van deze richtlijn een verslag voor over de vorderingen die met de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem zijn gemaakt. Dit verslag bevat ook een analyse van de in artikel 7 bedoelde gevallen en van de toepassing van hoofdstuk V. ***Op basis van de resultaten van het verslag doet de Commissie voorstellen om de rol van het Bureau in de totstandbrenging van de interoperabiliteit te verbeteren en te ontwikkelen.*** **[Am. 137]**

1 bis. Twee jaar na de bekendmaking van deze richtlijn, en na raadpleging van de verschillende betrokken actoren, brengt de Commissie verslag uit aan het Europees Parlement en de Raad over de werking van het Bureau en over de vooruitgang die het bij de uitoefening van zijn nieuwe bevoegdheden heeft geboekt. **[Am. 138]**

2. Het Bureau stelt een regelmatig bij te werken overzicht op waarmee op verzoek van een lidstaat***, het Europees Parlement*** of van de Commissie een overzicht van het interoperabiliteitsniveau van het spoorwegsysteem kan worden samengesteld. In dit instrument wordt gebruikgemaakt van de informatie in de registers als bedoeld in hoofdstuk VII. **[Am. 139]**

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

Woensdag 26 februari 2014

Artikel 50 bis

Overgangsregeling

Zonder afbreuk te doen aan artikel 20, lid 9 bis, worden de in de artikelen 20 en 22 genoemde voertuigvergunningen verleend door het Bureau. Tijdens de overgangsperiode kan een vergunning voor een voertuig worden verleend door het Bureau of door de nationale veiligheidsautoriteit, naargelang de keuze van de aanvrager.

Het Bureau beschikt over de benodigde organisatorische capaciteit en deskundigheid om binnen vier jaar na de inwerkingtreding van deze richtlijn al zijn functies overeenkomstig de artikelen 18, 20 en 22 uit te voeren.

Om zijn verplichtingen uit te voeren, kan het Bureau in overeenstemming met artikel 22 bis samenwerkingsovereenkomsten sluiten met nationale veiligheidsinstanties. **[Am. 140]**

Artikel 51

Overgangsregeling voor de indienststelling van voertuigen

1. De lidstaten mogen de bepalingen van hoofdstuk V van Richtlijn 2008/57/EG toepassen tot [~~twee~~ ***een*** jaar na de datum van inwerkingtreding]. **[Am. 141]**

2. Vergunningen voor de indienststelling van voertuigen die overeenkomstig lid 1 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.

3. Voor voertuigen die overeenkomstig leden 1 en 2 in dienst zijn gesteld, is een nieuwe vergunning om deze voertuigen in de handel te brengen vereist voor de exploitatie op één of meer netwerken waarvoor hun vergunning niet geldt. De indienststelling op deze aanvullende netwerken valt onder artikel 21.

Artikel 52

Andere overgangsbepalingen

De bijlagen IV, V, VI, VII en IX bij Richtlijn 2008/57/EG zijn van toepassing tot de datum waarop ~~overeenkomstig~~ ***de overeenkomstige gedelegeerde handelingen als bedoeld in artikel 8, lid 2, en artikel 15, lid 7 bis, evenals*** de uitvoeringshandelingen als bedoeld in ~~artikel 8, lid 2,~~ artikel 14, lid 8, artikel 15, lid 7, en artikel 7, lid 3, van deze richtlijn van kracht worden. **[Am. 142]**

Artikel 53

Aanbevelingen en adviezen van het Bureau

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

Artikel 54

Omzetting

1. De lidstaten doen de nodige wettelijke, regelgevende en administratieve bepalingen in werking treden om uiterlijk [~~twee~~ ***een*** jaar na de inwerkingtreding] te voldoen aan artikel 1, artikel 2, artikel 7, leden 1 tot en met 4, artikel 11, lid 1, artikel 13, artikel 14, leden 1 tot en met 7, artikel 15, leden 1 tot en met 6, de artikelen 17 tot en met 21, artikel 22, leden 3 tot en met 7, de artikelen 23 tot en met 36, artikel 37, lid 2, artikel 38, artikel 39, de artikelen 41 tot en met 43, artikel 45, leden 1 tot en met 5, artikel 51, en de bijlagen I tot en met III. Zij delen de Commissie onverwijld de tekst van die maatregelen mede alsmede een concordantietabel tussen die maatregelen en deze richtlijn. De concordantietabellen zijn nodig om alle betrokken actoren in staat te stellen een duidelijk overzicht te krijgen van de op nationaal niveau toepasselijke regelgeving voor de tenuitvoerlegging van deze richtlijn. **[Am. 143]**

Wanneer de lidstaten deze maatregelen aannemen, wordt in die maatregelen naar deze richtlijn verwezen of wordt hiernaar verwezen bij de officiële bekendmaking van die maatregelen. 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 deze verwijzing en de formulering van deze vermelding worden vastgesteld door de lidstaten.

2. 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.

3. De verplichting tot omzetting en uitvoering van artikel 13, artikel 14, leden 1 tot en met 7, artikel 15, leden 1 tot en met 6, de artikelen 17 tot en met 21, artikel 42, artikel 43, artikel 45, leden 1 tot en met 5, en artikel 51 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 achter een openbare of particuliere entiteit een officiële aanvraag indient voor de aanleg van een spoorweglijn met het oog op de exploitatie ervan door één of meer spoorwegondernemingen, stellen de betreffende lidstaten binnen een jaar na ontvangst van de aanvraag wetgeving vast ter uitvoering van de artikelen als bedoeld in lid 1 .

Artikel 55

Intrekking

Richtlijn 2008/57/EG, als gewijzigd door de in bijlage IV, deel A, genoemde richtlijnen, wordt [~~twee~~ ***een*** jaar na de inwerkingtreding] ingetrokken, onverminderd verplichtingen van de lidstaten met betrekking tot de termijnen voor de omzetting in nationale wetgeving van die richtlijnen als bedoeld in bijlage IV, deel B . **[Am. 144]**

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

Artikel 56

Inwerkingtreding

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

De artikelen 3 tot en met 10, artikel 11, leden 2, 3 en 4, artikel 12 en artikel 16 zijn van toepassing met ingang van [twee jaar na de inwerkingtreding van deze richtlijn].

Artikel 57

Adressaten

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te ,

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

Woensdag 26 februari 2014

BIJLAGE I

Onderdelen van het spoorwegsysteem in de Unie

1. Netwerk

Voor de toepassing van deze richtlijn omvat het net van de Unie ***het hogesnelheidsnet als bepaald door de lijnen onder a), b) en c) en het conventionele net als bepaald onder d) tot en met i)***:

a) speciaal aangelegde hogesnelheidslijnen die zijn uitgerust voor snelheden die meestal ten minste 250 km/u bedragen; ***maar waarop onder geschikte omstandigheden ook snelheden van meer dan 300 km/u kunnen worden bereikt***;

b) lijnen die speciaal zijn aangepast 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. Deze categorie omvat ook de verbindingslijnen tussen hogesnelheidslijnen en conventionele netwerken, de doortochten in stations, de toegangen tot terminals en remises, enz, die tegen conventionele snelheid door hogesnelheidstreinen worden gebruikt;

d) conventionele lijnen voor personenvervoer;

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

f) conventionele lijnen die voor het goederenvervoer zijn bedoeld;

g) knooppunten voor het personenvervoer;

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

i) de verbindingen tussen bovengenoemde onderdelen. **[Am. 145]**

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

2. Voertuigen

Voor de toepassing van deze richtlijnen omvat het begrip EU-voertuigen alle voertuigen die geschikt zijn om te rijden op het gehele spoorwegnet van de Unie of op een gedeelte daarvan, met inbegrip van:

— locomotieven en reizigersmaterieel, met inbegrip van elektrische en dieseltreinstellen, al dan niet elektrische passagierstreinen, passagiersrijtuigen;

— ***voertuigen die ontworpen zijn om op speciaal voor hoge snelheid aangelegde lijnen te rijden met een snelheid van ten minste 250 km/uur, waarbij onder geschikte omstandigheden snelheden van meer dan 300 km/uur kunnen worden bereikt;***

— ***voertuigen die ontworpen zijn om met een snelheid van ongeveer 200 km/uur op speciaal voor hoge snelheid aangelegde of aangepaste lijnen te rijden, voor zover dat overeenkomt met de capaciteit van die lijnen.***

Voorts wordt door voertuigen die zijn ontworpen om te rijden met een maximumsnelheid van minder dan 200 km/uur en die geschikt zijn om te worden ingezet op het gehele of op een gedeelte van het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegnet, voor zover het prestatieniveau van dit net dat mogelijk maakt, voldaan aan de eisen voor een veilige werking op dit net. Daartoe bevatten de TSI's voor conventionele voertuigen tevens eisen inzake de veilige werking van conventionele voertuigen op hogesnelheidsnetten. **[Am. 146]**

— goederenwagons, met inbegrip van ***voertuigen met een lage bodem voor het hele netwerk en*** voertuigen voor het vervoer van vrachtwagens; **[Am. 147]**

— bijzondere voertuigen, zoals spoormachines.

Elk van deze categorieën kan worden onderverdeeld in:

— voertuigen voor internationaal verkeer;

— voertuigen voor binnenlands verkeer.

In de TSI's worden de eisen vastgesteld om de veilige exploitatie van deze voertuigen op de verschillende lijncategorieën te verzekeren.

Woensdag 26 februari 2014

BIJLAGE II

SUBSYSTEMEN

1. Lijst van subsystemen

Voor de toepassing van deze richtlijn wordt het spoorwegsysteem 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;

b) gebieden van functionele aard:

— exploitatie en verkeersleiding;

— onderhoud;

— telecommunicatietoepassingen voor reizigers en vracht.

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

Lopend spoor, wissels, kunstwerkens (bruggen, tunnels enz.), spoorgebonden stationsvoorzieningen (waaronder ingangen, perrons, toegangszones, diensten, toiletten en informatiesystemen, alsmede de toegankelijkheid daarvan voor personen met beperkte mobiliteit en personen met een handicap, veiligheids- en beschermingsinstallaties.

2.2. Energie

Het elektrificatiesysteem, met inbegrip van de bovenleiding en de baancomponent van het systeem om het stroomverbruik te meten.

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 net 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 net 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 soorten spoorvervoerdiensten.

2.6. Telematicatoepassingen

Overeenkomstig bijlage I omvat dit subsysteem twee delen:

a) de toepassingen ten dienste van de passagiers, 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 het vrachtverkeer, met inbegrip van de informatiesystemen (continu volgen van goederen en treinen), rangeer- en samenstellingssystemen, reserverings-, betalings- en factureringssystemen, het beheer van aansluitingen met andere vervoertakken, het opstellen van begeleidende elektronische documenten.

2.7. Rollend materieel

De structuur, het besturingssysteem van de gehele uitrusting van de trein, de stroomafnemers, de tractie-eenheden en transformatoren, boordapparatuur om het stroomverbruik te meten, het remsysteem, koppeling, loopwerk (draaistellen, assen) en ophanging, deuren, mens/machine-interface (bestuurder, treinpersoneel, passagiers, toegangsvoorzieningen voor personen met beperkte mobiliteit en personen met een handicap), passieve en actieve beveiliging, voorzieningen voor de gezondheid van passagiers 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 en de vereiste prestaties te garanderen.

Woensdag 26 februari 2014

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 bepaald de bij het treinverkeer betrokken onderdelen moeten de veiligheid waarborgen op het niveau dat beantwoordt aan de voor het net gestelde doelstellingen, ook in de nader omschreven situaties van gestoord bedrijf .

1.1.2. De parameters die van invloed zijn op het contact tussen wiel en rail moeten voldoen aan de criteria inzake rijstabiliteit 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 normale of uitzonderlijke belastingen die zijn omschreven. 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 zoveel 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 de werking daarvan in te voorziene omstandigheden in stand wordt gehouden.

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 EU-regels .

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 netten waarmee zij kunnen interfereren.

1.4.4. Bij de exploitatie van het spoorwegnet moeten de wettelijke normen inzake geluidshinder in acht worden genomen.

1.4.5. De exploitatie van het spoorwegnet 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 spoorwegnet rijden compatibel zijn.

Wanneer het op bepaalde gedeelten van het net 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.

2. Bijzondere eisen voor elk subsysteem

2.1. Infrastructuur

2.1.1. Veiligheid

Er moeten aangepaste 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 doorrit 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 tunnels met een aanzienlijke lengte en op viaducten.

2.2. Energie

2.2.1. Veiligheid

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

2.2.2. Milieubescherming

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

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 net. 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.

Woensdag 26 februari 2014

2.4. Rollend materieel

2.4.1. Veiligheid

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

De elektrische uitrusting mag de veilige werking 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~~ ***staat stellen de bestuurder of de conducteur te waarschuwen en het treinpersoneel te verzoeken contact op te nemen*** met de bestuurder ***en/of de conducteur***. **[Am. 148]**

In treinen moet veilig kunnen worden in- en uitgestapt. De ~~toegangsdeuren moeten van een systeem~~ ***mechanismen*** voor het openen en sluiten ~~daarvan zijn voorzien~~ ***van de deuren, de breedte van de perronrand en de treindienstleiding moeten ervoor zorgen*** dat de veiligheid van de reizigers ~~waarborgt~~ ***wordt gewaarborgd***. ***Treinen moeten zodanig worden ontworpen dat er geen reizigers aan kunnen blijven hangen.*** **[Am. 149]**

Er moet in nooduitgangen en in de aanduiding daarvan zijn voorzien.

Er moeten passende maatregelen worden getroffen om rekening te houden met de bijzondere veiligheidsomstandigheden in tunnels met een aanzienlijke lengte.

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 ***of de bestuurder*** berichten kan doorgeven aan de passagiers. **[Am. 150]**

De ter plaatse geldende regels, zowel op stations als in treinen (verboden toegang, in- en uitgangen, huisregels, mogelijkheden voor personen met beperkte mobiliteit, betekenis van de markeringen, gevarenzones, enz.) moeten op een begrijpelijke en grondige manier aan de reizigers worden gecommuniceerd. **[Am. 151]**

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 de werking 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.

De eigenschappen van het rollend materieel moeten het rijden op alle lijnen waarop de exploitatie ervan is gepland, mogelijk maken, rekening houdend met relevante klimatologische ***en topografische*** omstandigheden. **[Am. 152]**

2.4.4. Bedieningsorganen

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

2.5. 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 netten en de kwalificatie van de bestuurders, ***de technische voertuigendienst, de spoorwegverkeersleider,*** het treinpersoneel en het personeel van de onderhoudscentra moeten een veilige exploitatie waarborgen, rekening houdend met de verschillende eisen van grensoverschrijdende en binnenlandse diensten. ***Er moet worden gestreefd naar een hoog opleidingsniveau in de hele Unie met kwalitatief hoogwaardige certificaten.*** **[Am. 153]**

De periodieke onderhoudsbeurten, de opleiding en de kwalificatie van het onderhoudspersoneel en 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 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.

2.6.3. Technische compatibiliteit

Het op elkaar afstemmen van de exploitatievoorschriften van de netten, 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.

2.7. Telematicatoepassingen voor passagiers en vracht

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 bijwerken 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.

BIJLAGE IV

DEEL A

Ingetrokken richtlijnen

met overzicht van de achtereenvolgende wijzigingen ervan

(bedoeld in artikel 55)

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 de omzetting in nationale wetgeving

(bedoeld in artikel 55)

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

BIJLAGE V

CONCORDANTIETABEL

Richtlijn 2008/57/EG	Deze richtlijn
Artikel 1	Artikel 1
Artikel 2, onder a) t.e.m. z)	Artikel 2, leden 1 t.e.m. 24
———	Artikel 2, leden 25 t.e.m. 41
Artikel 3	———
Artikel 4	Artikel 3
Artikel 5, leden 1 t.e.m. 3, onder g)	Artikel 4, leden 1 t.e.m. 3, onder g)
———	Artikel 4, lid 3, onder h) en i)
Artikel 5, leden 4 t.e.m. 8	Artikel 4, leden 4 t.e.m. 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 3, en artikel 19, 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

Richtlijn 2008/57/EG	Deze richtlijn
——	Artikel 18 (behalve art. 18, lid 3)
——	Artikelen 19 en 20
Artikel 20	———
Artikel 21	Artikel 21
Artikelen 22 tot en met 25	——
Artikel 26	Artikel 22
Artikel 27	Artikel 14, lid 8
Artikel 28 en Bijlage VIII	Artikelen 23 tot en met 41
Artikel 29	Artikel 48
Artikelen 30 en 31	———
Artikel 32	Artikel 42
Artikel 33	Artikel 43
Artikel 34	Artikel 44
Artikel 35	Artikel 45
Artikel 36	———
———	Artikelen 46 en 47
Artikel 37	Artikel 49
Artikel 38	Artikel 54
Artikel 39	Artikel 50
——	Artikelen 51 en 52
———	Artikel 53
Artikel 40	Artikel 55
Artikel 41	Artikel 56
Artikel 42	Artikel 57
Bijlagen I tot en met III	Bijlagen I tot en met III
Bijlage IV	Artikel 8, lid 2
Bijlagen V en VI	Artikel 15, lid 7

Richtlijn 2008/57/EG	Deze richtlijn
Bijlage VII	Artikel 14, lid 8
Bijlage VIII	Artikelen 27, 28 en 29
Bijlage IX	Artikel 7, lid 3
Bijlage X	Bijlage IV
Bijlage XI	Bijlage V