



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 13.12.2006  
COM(2006) 783 definitief

2006/0273 (COD)

Voorstel voor een

**RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD**

betreffende de interoperabiliteit van het communautaire spoorwegsysteem

(Gecodificeerde versie)

(ingediend door de Commissie)

## 1) ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

- **Motivering en doel van het voorstel**

Het doel van het voorstel, namelijk de vereenvoudiging en modernisering van het regelgevingskader in Europa, is van cruciaal belang voor de actie van de Commissie. Om dit strategische transversale doel te verwezenlijken en aldus bij te dragen tot het behalen van de Lissabondoelstellingen inzake groei en werkgelegenheid, was de Commissie genoodzaakt een ambitieus programma ter verbetering van de regelgeving op te stellen en uit te voeren. In het kader van dat programma wordt de codificering en herschikking van de richtlijnen inzake spoorweginteroperabiliteit voorgesteld.

De nationale procedures voor de homologatie van locomotieven worden als een van de belangrijkste hinderpalen voor de oprichting van nieuwe spoorwegondernemingen in de sector goederenvervoer beschouwd en vormen een aanzienlijke belemmering van de interoperabiliteit van het Europese spoorwegsysteem. Aangezien de lidstaten niet zelf kunnen beslissen dat de door hen afgegeven vergunningen voor indienststelling ook geldig zijn op het grondgebied van de andere lidstaten, moet een communautair initiatief worden genomen om de nationale procedures terzake te harmoniseren en te vereenvoudigen en om systematisch het beginsel van wederzijdse erkenning toe te passen.

- **Algemene context**

Dit voorstel maakt deel uit van een breder initiatief dat tot doel heeft het technische gedeelte van het regelgevingskader voor de spoorwegen te verbeteren, d.w.z. de richtlijnen betreffende de spoorweginteroperabiliteit, de spoorwegveiligheidsrichtlijn en de verordening tot oprichting van het Spoorwegbureau.

Een van de cruciale problemen die moeten worden opgelost om het vrije verkeer van treinen te vergemakkelijken, is de homologatieprocedure voor locomotieven. De fabrikanten en de spoorwegondernemingen bevestigen dat deze procedures nog steeds bijzonder tijdrovend en duur zijn; volgens hen zijn bepaalde eisen van de bevoegde autoriteiten vanuit zuiver technisch oogpunt zelfs nauwelijks gerechtvaardigd.

In het kader van het programma voor de vereenvoudiging van de regelgeving is de Commissie voornemens de richtlijnen betreffende de spoorweginteroperabiliteit te consolideren en samen te voegen.

Op basis van de tien jaar ervaring die de Commissie heeft opgedaan met de tenuitvoerlegging van de interoperabiliteitsrichtlijnen ziet zij zich ten slotte genoodzaakt het technische gedeelte van het regelgevingskader op verscheidene punten te verbeteren.

Dit voorstel beoogt de codificering, herschikking en samenvoeging van de richtlijnen betreffende de spoorweginteroperabiliteit. Het voorstel moet worden gelezen in samenhang met de voorstellen tot wijziging van Verordening 881/2004 tot oprichting van een Europees Spoorwegbureau (hierna "het Bureau" genoemd) en tot wijziging van richtlijn 2004/49 inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen.

- **Bestaande bepalingen op het door het voorstel bestreken gebied**

Dit voorstel beoogt de herschikking en samenvoeging van de volgende richtlijnen:

- RICHTLIJN 96/48/EG VAN DE RAAD van 23 juli 1996 betreffende de interoperabiliteit van het trans-Europese hoge-snelheidsspoorwegsysteem (PB L 235 van 17.9.1996, blz. 6), gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1882/2003 van het Europees Parlement en de Raad van 29 september 2003 (PB L 284 van 31.10.2003, blz. 1).

- RICHTLIJN 2001/16/EG VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD van 19 maart 2001 betreffende de interoperabiliteit van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem (PB L 110 van 20.4.2001, blz. 1) en rectificatie (PB L 334 van 18.12.2001, blz. 34) (2001/16/EG).

- **Samenhang met andere beleidsgebieden en doelen van de EU**

De vereenvoudiging van de procedures voor de indienststelling van rollend materieel maakt het mogelijk het spoorwegvervoer concurrerder te maken. Deze vereenvoudiging beperkt de kosten van de vervoersketen en draagt dus bij tot het concurrentievermogen van het volledige bedrijfsleven van de Europese Unie. Een dynamische spoorwegsector versterkt de positie van Europa als wereldleider op het vlak van de spoorwegindustrie en draagt bij tot het behoud van de werkgelegenheid in deze sector. Een concurrerder spoorwegvervoer draagt ook bij tot de verwezenlijking van de fundamentele doelstellingen van de Europese Unie op het gebied van duurzame ontwikkeling en de strijd tegen de klimaatverandering.

Dit initiatief past dan ook in de herziene strategie voor groei en werkgelegenheid. Bovendien kunnen de administratieve kosten die verbonden zijn aan de maatregelen van de nationale veiligheidsinstanties dankzij dit initiatief worden beperkt.

## 2) RAADPLEGING VAN BELANGHEBBENDE PARTIJEN EN EFFECTBEOORDELING

- **Raadpleging van belanghebbende partijen**

Wijze van raadpleging, belangrijkste geraadpleegde sectoren en algemeen profiel van de respondenten

De Commissie heeft in april 2006 een raadplegingsdocument opgesteld waarin meerdere opties worden bestudeerd; dit document is tijdens een workshop voorgelegd aan alle belanghebbende partijen (de nationale instanties bevoegd voor spoorwegveiligheid, het bedrijfsleven, de spoorwegexploitanten, de infrastructuurbeheerders, de Europese normalisatie-instellingen, enz.). De schriftelijke standpunten van al deze partijen zijn bestudeerd in het kader van een effectbeoordeling die overeenkomstig de geldende normen is opgesteld.

Samenvatting van de reacties en hoe daarmee rekening is gehouden

Op basis van de verschillende standpunten heeft de Commissie een tweeledig voorstel opgesteld: enerzijds stelt zij werkzaamheden voor die onmiddellijk kunnen worden uitgevoerd, zonder de inwerkingtreding van nieuwe regelgevingsbepalingen te hoeven afwachten, en anderzijds stelt zij voor de regelgeving te wijzigen teneinde het

rechtskader, dat aan de betrokken partijen rechten en verantwoordelijkheden toekent via de procedure voor vergunning voor de indienstelling van rollend spoorwagematerieel, te bevestigen.

- **Bijeenbrengen en benutten van deskundigheid**

Betrokken wetenschaps- en kennisgebieden

Nationale procedures voor de homologatie van rollend spoorwagematerieel, nationale technische en/of veiligheidsregels, kosten van deze procedures en termijnen voor de toepassing ervan, enz.

Gebruikte methode

De richtsnoeren van de Commissie (SEC(2005) 791) van 15 juni 2005, bijgewerkt in 2006.

Belangrijkste geraadpleegde organisaties en deskundigen

Er is een beroep gedaan op de deskundigheid van het Europees Spoorwegbureau om de verschillende standpunten van de belanghebbende partijen uit de sector te beoordelen en om na te gaan welk effect de verschillende opties zullen hebben.

Ontvangen en gebruikte adviezen

Er zijn geen potentieel ernstige risico's met onomkeerbare gevolgen gesignaleerd.

Zie effectbeoordeling.

Wijze waarop het deskundigenadvies beschikbaar is gemaakt voor het publiek

De effectbeoordeling wordt op het internet gepubliceerd.

- Effectbeoordeling

Referentiescenario: alleen in geval van klachten de geldende wetgeving toepassen en ingrijpen.

Niet-regelgevende opties: De aanbevelingen van de werkgroep inzake de wederzijdse aanvaarding van bestaand rollend materieel publiceren en de lidstaten verzoeken deze toe te passen, het Bureau vragen om de nationale regels te ordenen en na te gaan welke gelijkwaardig zijn, het Bureau vragen op te treden als raadgevende of beroepsinstantie met betrekking tot nationale procedures voor indienstelling, de snelheid opdrijven waarmee Europese normen worden opgesteld en herzien, nagaan of het beginsel van wederzijdse erkenning correct wordt toegepast en, indien nodig, inbreukprocedures inleiden.

Regelgevende opties: de regelgeving wijzigen teneinde: de verplichting om in elke lidstaat een vergunning te verkrijgen af te schaffen, de procedure voor het aanvragen van vergunningen voor bestaand rollend materieel te verduidelijken, het Bureau de bevoegdheid te geven vergunningen voor indienstelling af te geven, het Bureau in staat te stellen als coördinerende, adviesverlenende en beroepsinstantie op te treden, de

organen die bevoegd zijn voor de beoordeling van de overeenstemming toe te staan vergunningen voor indienststelling af te geven, de infrastructuurbeheerders toe te staan vergunningen voor indienststelling af te geven.

De Commissie heeft een effectbeoordeling uitgevoerd, zoals vermeld in haar wetgevings- en werkprogramma; het verslag van deze effectbeoordeling is beschikbaar op [http://ec.europa.eu/transport/rail/index\\_fr.html](http://ec.europa.eu/transport/rail/index_fr.html).

### 3) JURIDISCHE ELEMENTEN VAN HET VOORSTEL

- **Samenvatting van de voorgestelde maatregel(en)**

Het voorstel heeft betrekking op een vereenvoudiging van de procedure voor de indienststelling van rollend materieel. Voor wagons en passagiersrijtuigen die na de inwerkingtreding van deze richtlijn in dienst worden gesteld, is het voldoende dat één lidstaat van de Gemeenschap een vergunning voor indienststelling afgeeft. Voor rollend materieel dat vóór de inwerkingtreding van deze richtlijn in dienst wordt gesteld en waarvoor geen EG-keuringsverklaring is afgegeven, geldt de spoorwegveiligheidsrichtlijn. In het geval van rollend materieel waarvoor een EG-keuringsverklaring is afgegeven, zoals bepaald in artikel 18, moet gedetailleerd worden vastgesteld welke criteria een veiligheidsinstantie mag controleren met het oog op de afgifte van een vergunning voor indienststelling. In het geval van series van voertuigen die op basis van één type worden geproduceerd, moeten de lidstaten de toestemming krijgen om vergunningen voor indienststelling voor series van voertuigen af te geven.

- **Rechtsgrondslag**

Artikelen 71 en 156

- **Subsidiariteitsbeginsel**

Het subsidiariteitsbeginsel is van toepassing voor zover het voorstel geen gebieden bestrijkt die onder de exclusieve bevoegdheid van de Gemeenschap vallen.

De doelstellingen van het voorstel kunnen om de volgende reden(en) niet voldoende door de lidstaten worden verwezenlijkt.

Dit initiatief maakt deel uit van het pakket voorstellen dat tot doel heeft een oplossing te vinden voor het probleem van rollend materieel waarvoor in een lidstaat vergunning voor indienststelling is verleend, maar dat niet automatisch in een andere lidstaat wordt aanvaard. Het grensoverschrijdende aspect van dit probleem kan alleen worden geregeld door een nationaal initiatief omdat geen enkele lidstaat vergunningen kan afgeven voor de indienststelling van rollend materieel op het grondgebied van een andere lidstaat. Anderzijds is het de taak van de Commissie voorstellen te doen voor de vereenvoudiging van het *acquis communautaire*.

De doelstellingen van het voorstel kunnen om de volgende reden(en) beter door een optreden van de Gemeenschap worden verwezenlijkt.

Het beginsel van de territorialiteit van de vergunningen voor indienststelling is vastgelegd in de richtlijnen betreffende de spoorweginteroperabiliteit en de spoorwegveiligheid; het door dit voorstel beoogde doel kan niet worden bereikt door een zuiver nationale maatregel.

Of de doelstellingen van dit voorstel zijn verwezenlijkt, kan het duidelijkst worden afgeleid uit de duur en de kosten van de homologatie van rollend materieel.

De wijziging van artikel 14 van de interoperabiliteitsrichtlijnen, zoals samengevoegd in het kader van dit voorstel, maakt het mogelijk te preciseren welk deel van een vergunning wederzijds moet worden erkend, waardoor de procedure in bepaalde gevallen wordt vereenvoudigd. Er is niet voor geopteerd de afgifte van vergunningen voor indienststelling te centraliseren, bijvoorbeeld bij het Bureau; dit toont aan dat het voorstel alleen betrekking heeft op wat de lidstaten niet via nationale initiatieven kunnen regelen.

Het voorstel is derhalve in overeenstemming met het subsidiariteitsbeginsel.

- **Evenredigheidsbeginsel**

Het voorstel is om de volgende reden(en) in overeenstemming met het evenredigheidsbeginsel.

Bij de opstelling van dit voorstel is ernaar gestreefd de wijzigingen tot een minimum te beperken.

Dit voorstel heeft geen gevolgen voor de werkingsbegroting van de Commissie. Het voorstel zal niets dan voordelen opleveren voor de bevoegde instanties en het bedrijfsleven omdat een van de belangrijkste doelstellingen is de procedure voor de afgifte van vergunningen voor indienststelling te vereenvoudigen door overbodige keuringen af te schaffen en de regelgeving te beperken.

- **Keuze van instrumenten**

Voorgesteld instrument: richtlijn.

Andere instrumenten zouden om de volgende reden(en) ongeschikt zijn.

Het voorstel behelst de herziening van een bestaande richtlijn.

#### **4) GEVOLGEN VOOR DE BEGROTING**

De eerste vijf jaar kost dit voorstel 2,2 miljoen euro aan het Bureau, daarna minder dan 0,5 miljoen euro (zie bijgevoegd financieel memorandum).

#### **5) AANVULLENDE INFORMATIE**

- **Vereenvoudiging**

Dit voorstel voorziet in de vereenvoudiging van administratieve procedures die van toepassing zijn op entiteiten en particulieren.

Rollend materieel waarvoor al een vergunning voor indienststelling is afgegeven in een lidstaat zal eventueel alleen een aanvullende certificering moeten ondergaan in een andere lidstaat met betrekking tot de aanvullende nationale eisen die bijvoorbeeld voortvloeien uit de kenmerken van het lokale net.

Het voorstel is opgenomen in het wetgevings- en werkprogramma van de Commissie, met referentie 2006/TREN/005.

- **Europese Economische Ruimte**

Dit regelgevingsvoorstel heeft betrekking op een domein dat onder het EER-Verdrag valt, en dient derhalve te worden uitgebreid tot de Europese Economische Ruimte.

Gedetailleerde toelichting van het voorstel, per hoofdstuk of per artikel.

1. Beschrijving van het geografische toepassingsgebied en uitbreiding van de werkingssfeer (artikel 1)

Richtlijn 2004/50/EG voorzagt in een progressieve uitbreiding van de werkingssfeer van Richtlijn 2001/16/EG naarmate nieuwe TSI's werden goedgekeurd of bestaande TSI's werden herzien. De werkingssfeer van de onderhavige richtlijn omvat van bij aanvang het trans-Europese conventionele en het trans-Europese hogesnelheidsnetwerk, zoals gedefinieerd in de communautaire richtsnoeren voor de trans-Europese vervoersnetwerken, alsook het rollend materieel dat geschikt is om op deze netwerken te worden gebruikt. Het toepassingsgebied zal geleidelijk worden uitgebreid tot het volledige netwerk en tot al het rollend materieel, voor zover uit een effectbeoordeling blijkt dat dit economische voordelen oplevert.

Artikel 1, lid 3, is gewijzigd om de procedure voor deze uitbreiding te verduidelijken.

Ten eerste voert het Bureau een effectbeoordeling uit en gaat het na welke nieuwe TSI's moeten worden opgesteld en welke bestaande TSI's moeten worden gewijzigd om ook de verbindingen en het rollend materieel dat nog niet onder de bestaande TSI's valt, te omvatten.

Ten tweede stelt de Commissie een mandaat vast op basis van de aanbeveling van het Bureau en na advies van het comité.

Deze uitbreiding van de werkingssfeer heeft tot gevolg dat doorheen de hele richtlijn kleine redactionele wijzigingen moeten worden aangebracht.

2. Definities (artikel 2)

De definitie van "fundamentele parameter" wordt gewijzigd; in artikel 6, lid 3, wordt de zin geschrapt waarin bepaald is dat een besluit van de Commissie dient te worden genomen; uit ervaring is immers gebleken dat een dergelijk besluit niet gerechtvaardigd is omdat een economische beoordeling nodig is voor de specificatie van de parameters; zolang de strategie voor de tenuitvoerlegging van de betrokken TSI niet is opgesteld, kan geen sprake zijn van een volledige economische beoordeling.

Er worden drie nieuwe definities voorgesteld:

"Aanbestedende dienst" was nog niet gedefinieerd. Het comité is overeengekomen deze diensten, die de EG-keuringsprocedure op gang kunnen brengen of een vergunning voor indienststelling kunnen vragen, meer flexibiliteit te verlenen;

"Houder", zoals vermeld in de definitie van "aanbestedende dienst"; deze term komt ook voor in het voorstel tot wijziging van de spoorwegveiligheidsrichtlijn.

"Project in vergevorderd stadium".

### 3. Afwijkingen

Het bij artikel 21 van Richtlijn 96/48/EG opgerichte comité heeft intensief overleg gepleegd over de toepassing van artikel 7 inzake afwijkingen. Het comité heeft aanbevelingen opgesteld, met name wat betreft:

de definitie van "project in vergevorderd stadium", d.w.z. een project dat in aanmerking komt voor de "automatische" afwijkingsprocedure, zonder besluit van de Commissie;

de inhoud van het dossier dat bij de Commissie moet worden ingediend opdat deze zou kunnen nagaan of een dergelijke afwijking gerechtvaardigd is.

### 4. Overgangperiode voor de interoperabiliteitsonderdelen (artikel 10 – nieuw lid 5)

Wanneer een TSI van kracht wordt, zijn een aantal interoperabiliteitsonderdelen al in productie. Er moet worden voorzien in een overgangperiode, zodat deze interoperabiliteitsonderdelen in een subsysteem kunnen worden geïntegreerd, ook al voldoen ze niet strikt aan de desbetreffende TSI.

### 5. Technische bijlagen bij de TSI's (artikel 6)

De vaststelling van bepaalde TSI's voor de hogesnelheids- en conventionele spoorwegen heeft veel tijd in beslag genomen omdat omvangrijke technische bijlagen dienden te worden vertaald. Bovendien is het waarschijnlijk dat deze bijlagen, gezien hun technisch karakter, snel zullen evolueren, met name wat de informatie- en communicatiesystemen betreft. Dit is bijvoorbeeld het geval voor de TSI's betreffende de subsystemen besturing en seingeving en betreffende telematicatoepassingen ten behoeve van het vracht- en passagiersvervoer. In dit voorstel wordt een nieuwe alinea toegevoegd die het mogelijk maakt om in dergelijke gevallen te beslissen dat het Bureau een of meerdere technische bijlagen publiceert.

### 6. Controle op de naleving van de eisen met betrekking tot de exploitatie en het onderhoud na de indienstelling (artikel 14, lid 2).

Na de indienstelling van een subsysteem moet erop worden toegezien dat dit subsysteem wordt geëxploiteerd en onderhouden overeenkomstig de essentiële eisen die erop van toepassing zijn. Volgens de spoorwegveiligheidsrichtlijn moeten de infrastructuurbeheerder en de spoorwegonderneming erop toezien dat hun subsystemen aan deze eisen voldoen. Bij de afgifte van veiligheidscertificaten en veiligheidsvergunningen, overeenkomstig de artikelen 10 en 11 van de spoorwegveiligheidsrichtlijn, mogen de lidstaten nagaan of deze eisen zijn nageleefd.

### 7. Procedure voor indienstelling van rollend materieel (artikel 14)

De verplichting om in elke lidstaat en voor elk voertuig een vergunning voor indienstelling te vragen, is economisch niet houdbaar. De procedure voor indienstelling moet worden vereenvoudigd.



#### 8. Specifieke gevallen en nationale regels (artikel 16, lid 3)

Ook aan dit punt heeft het comité een interpretatie gegeven. Het comité is overeengekomen dat, wanneer in het desbetreffende, in de TSI geïdentificeerde geval gebruik wordt gemaakt van nationale technische regels, deze aan de Commissie moeten worden meegedeeld; hetzelfde geldt voor de regels die van toepassing zijn in geval van afwijkingen of wanneer de TSI's "openstaande punten" bevatten.

#### 9. Dringende wijziging van een TSI (artikel 17)

De procedure voor de herziening van een TSI kan meerdere maanden in beslag nemen: de Commissie geeft het Bureau een mandaat, het Bureau bereidt een project voor, de Commissie beoordeelt dit project en stelt een besluit op, het comité brengt advies uit, het besluit wordt vertaald, doorloopt de interne procedure van de Commissie, wordt vastgesteld en aan de lidstaten meegedeeld. Het comité heeft deze kwestie besproken en is overeengekomen dat in dringende gevallen een snellere procedure nodig is. Het stelt voor om in dergelijke gevallen een technisch advies te vragen aan het Bureau; de Commissie beslist vervolgens of dit technisch advies kan worden gebruikt in afwachting van de herziening van de TSI.

#### 10. Attest van tussentijdse keuring (artikel 18)

Dit punt maakt het voorwerp uit van een voorstel tot wijziging van bijlage VI; dat voorstel is, overeenkomstig de regelgevingsprocedure in juni 2006 ter advies aan het comité voorgelegd. De wijziging maakt het mogelijk te erkennen dat de keuring van een subsysteem in verscheidene fasen verloopt en dat de mogelijkheid om dergelijke attesten af te geven de nodige flexibiliteit schept op dergelijke markten.

#### 11. Werkprogramma (artikel 23)

Dit artikel moet worden bijgewerkt op basis van de reeds vastgestelde TSI's.

#### 12. Registers van infrastructuurvoorzieningen en registers van rollend materieel (artikel 24)

Uit de werkzaamheden die het Bureau in 2005 en 2006 heeft uitgevoerd om de specificaties van het in artikel 14, lid 3, vermelde nationale register van ingeschreven voertuigen te ontwikkelen, is gebleken dat het toepassingsgebied en de inhoud van de verschillende registers moeten worden verduidelijkt, alsook hun onderlinge verbanden en de wijze waarop ze moeten worden gebruikt door de verschillende betrokken actoren: nationale veiligheidsinstanties, infrastructuurbeheerders, spoorwegondernemingen, houders, fabrikanten, enz. Daarom wordt voorgesteld een gids op te stellen en deze eventueel formeel vast te stellen.

---

↓ 2004/50/EG Art. 2, punt 1  
(aangepast)

2006/0273 (COD)

Voorstel voor een

**RICHTLIJN ~~2001/16/EG~~ VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD**

**van ~~19 maart 2001~~**

~~betreffende de interoperabiliteit van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem~~

---

↓ 96/48/EG (aangepast)

**~~RICHTLIJN 96/48/EG VAN DE RAAD~~**

**~~van 23 juli 1996~~**

betreffende de interoperabiliteit van het  communautaire  ~~trans-europees hoge-~~  
~~snelheids~~ spoorwegsysteem

"Voor de EER relevante tekst"

---

↓ 2001/16/EG (aangepast)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, inzonderheid op de artikelen 156 en 71,

Gezien het voorstel van de Commissie<sup>1</sup>,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité<sup>2</sup>,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's<sup>3</sup>,

Overeenkomstig de procedure van artikel 251 van het Verdrag<sup>4</sup>,

---

<sup>1</sup> PB C 89 E van 28.3.2000, blz. 11.

<sup>2</sup> PB C 204 van 18.07.2000, blz. 13.

<sup>3</sup> PB C 317 van 6.11.2000, blz. 22.

Overwegende hetgeen volgt:

↓ nieuw

- (1) Richtlijn 96/48/EG van de Raad van 23 juli 1996 betreffende de interoperabiliteit van het trans-Europees hoge-snelheidsspoorwegsysteem<sup>5</sup> en Richtlijn 2001/16/EG van het Europees Parlement en de Raad van 19 maart 2001 betreffende de interoperabiliteit van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem<sup>6</sup> zijn in 2004 grondig gewijzigd. Gezien de nieuwe wijzigingen die nu worden aangebracht, moeten de genoemde richtlijnen worden herschikt om de duidelijkheid te bewaren, en moeten ze, om redenen van vereenvoudiging, tot één tekst worden samengevoegd.

↓ 96/48/EG considerans 1  
(aangepast)

- (2) ~~Overwegende dat, 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 zijn verbonden, met name de onderlinge koppeling en de interoperabiliteit van de nationale netten voor hoge-snelheidstreinen alsmede de toegang tot deze netten dienen te worden bevorderd;~~

↓ 2001/16/EG considerans 1

- (3) 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 zijn verbonden, moet met name de onderlinge koppeling en de interoperabiliteit van de nationale spoorwegnetten alsmede de toegang tot deze netten worden bevorderd door alle maatregelen ten uitvoer te leggen die nodig zijn op het gebied van de harmonisering van technische normen, zoals bepaald in artikel 155 van het Verdrag.

↓ 2001/16/EG considerans 2

- (4) Door de ondertekening van het Kyoto-protocol op 12 december 1997 heeft de Europese Unie zich ertoe verbonden de emissies van gassen te beperken. Om deze doelstelling te verwezenlijken, moet een nieuw evenwicht tussen de vervoerswijzen worden bereikt en moet het concurrentievermogen van het spoorwegvervoer worden verbeterd.

<sup>4</sup> ~~Advies van het Europees Parlement van 17 mei 2000 (PB C 59 van 23.2.2001, blz. 106), gemeenschappelijk standpunt van de Raad van 10 november 2000 (PB C 23 van 24.1.2001, blz. 15) en besluit van het Europees Parlement van 13 februari 2001.~~

<sup>5</sup> PB L 235 van 17.9.1996, blz. 6. Laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 2004/50/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 (PB L 164 van 30.4.2004, blz. 114).

<sup>6</sup> PB L 110 van 20.4.2001, blz. 1. Laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 2004/50/EG.

---

↓ 2001/16/EG considerans 3

- (5) In de strategie van de Raad met betrekking tot de integratie van milieuoverwegingen en overwegingen inzake duurzame ontwikkeling in het communautaire vervoersbeleid wordt eraan herinnerd dat er behoefte is aan maatregelen om het milieueffect van het vervoer te beperken.
- 

↓ 96/48/EG considerans 2  
(aangepast)

- (6) ~~Overwegende dat het richtplan voor een Europees net voor hoge snelheidstreinen is uitgewerkt door een werkgroep op hoog niveau, samengesteld uit vertegenwoordigers van de regeringen van de lidstaten, van de Europese spoorwegmaatschappijen en van de Europese spoorwegindustrie, die door de Commissie is bijeengeroepen naar aanleiding van het door de Raad in zijn resolutie van 4 en 5 december 1989 gedane verzoek;~~
- 

↓ 96/48/EG considerans 3  
(aangepast)

- (7) ~~Overwegende dat de Commissie in december 1990 bij de Raad een mededeling betreffende dit net voor hoge snelheidstreinen heeft ingediend en dat de Raad in zijn resolutie van 17 december 1990 (5) op deze mededeling positief heeft gereageerd<sup>7</sup>;~~
- 

↓ 96/48/EG considerans 4  
(aangepast)

- (8) ~~Overwegende dat in artikel 129 C van het Verdrag is bepaald dat de Gemeenschap alle maatregelen treft die nodig kunnen blijken om de interoperabiliteit van de netten te verzekeren, met name op het gebied van de harmonisatie van de technische normen;~~
- 

↓ 96/48/EG considerans 5  
(aangepast)

- (9) ~~Overwegende dat de commerciële exploitatie van hoge snelheidstreinen vereist dat de infrastructuur en het rollend materieel optimaal op elkaar zijn afgestemd; dat van deze afstemming de prestaties en de veiligheid, alsook de kwaliteit en de kostprijs van de dienstverlening en inzonderheid ook de interoperabiliteit van het transeuropees hoge snelheidsspoorwegsysteem afhankelijk zijn;~~
- 

↓ 96/48/EG considerans 9  
(aangepast)

- (10) ~~Overwegende dat de nationale regelingen en de door de spoorwegmaatschappijen gehanteerde interne regels en technische specificaties aanzienlijke verschillen vertonen; dat deze nationale regelingen en interne regels gebaseerd zijn op technieken~~
- 

<sup>7</sup> ~~PB C 33 van 8. 2. 1991, blz. 1. 1.~~

~~die specifiek zijn voor de nationale industrie; dat daarin bijzondere afmetingen en inrichtingen, alsmede speciale kenmerken worden voorgeschreven; dat deze situatie met name verhindert dat hoge snelheidstreinen onder goede omstandigheden over het gehele grondgebied van de Gemeenschap kunnen rijden;~~

---

↓ 96/48/EG considerans 10  
(aangepast)

- (11) ~~Overwegende dat deze situatie gaandeweg tot zeer nauwe banden tussen de nationale spoorwegindustrie en de nationale spoorwegmaatschappijen heeft geleid, ten nadele van een daadwerkelijke openstelling van de markten; dat deze industrie, wil zij haar concurrentievermogen op wereldschaal kunnen ontwikkelen, over een open en op concurrentie gerichte Europese markt moet kunnen beschikken;~~
- 

↓ 2001/16/EG considerans 4  
(aangepast)

- (12) De commerciële exploitatie van treinen op het ~~trans-Europese~~ spoorwegnet vereist niet alleen een optimale afstemming van infrastructuur en rollend materieel, maar ook een doeltreffende koppeling van de informatie- en communicatiesystemen van de verschillende beheerders van de infrastructuur en exploitanten. Van deze afstemming en koppeling zijn de prestaties, veiligheid, kwaliteit en kostprijs van de dienstverlening afhankelijk, alsook de interoperabiliteit van het ~~conventionele trans-Europese~~ spoorwegsysteem.
- 

↓ 2001/16/EG considerans 13

- (13) De lidstaten zijn bij de planning, aanleg, indienststelling en exploitatie van de netten verantwoordelijk voor het toezicht op de naleving van de regels inzake veiligheid, gezondheid en bescherming van de consument voor de spoorwegnetten in het algemeen.
- 

↓ 2001/16/EG considerans 14

- (14) De nationale regelingen en de door de spoorwegmaatschappijen gehanteerde interne regels en technische specificaties vertonen aanzienlijke verschillen, en 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 Gemeenschap kunnen rijden.
- 

↓ 2001/16/EG considerans 15

- (15) 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. Deze industrie dient, wil zij haar concurrentievermogen op wereldschaal kunnen ontwikkelen, over een open en op concurrentie gerichte Europese markt te kunnen beschikken.

---

↓ 2001/16/EG considerans 16  
(aangepast)

- (16) Derhalve dienen voor de hele Gemeenschap geldende essentiële eisen voor het ~~conventionele trans-Europese~~ spoorwegsysteem te worden vastgesteld.
- 

↓ 96/48/EG considerans 11  
(aangepast)

- (17) ~~Overwegende dat dus voor de hele Gemeenschap geldende essentiële eisen dienen te worden vastgesteld voor het transeuropees hoge-snelheidsspoorwegsysteem;~~
- 

↓ 96/48/EG considerans 6  
(aangepast)

- (18) ~~Overwegende dat Richtlijn 91/440/EEG van de Raad van 29 juli 1991 betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap<sup>8</sup> inhoudt dat de spoorwegondernemingen in toenemende mate toegang tot de spoorwegnetten van de lidstaten moeten hebben en dat daartoe dus interoperabiliteit van de infrastructuur, de installaties en het rollend materieel noodzakelijk is;~~
- 

↓ 96/48/EG considerans 7  
(aangepast)

- (19) ~~Overwegende dat de lidstaten voor de spoorwegnetten in het algemeen verantwoordelijk zijn voor het toezicht op de naleving van de regels inzake de veiligheid, de gezondheid en de bescherming van de consument bij het ontwerp, de aanleg, de ingebruikneming en de exploitatie van de netten; dat zij ook samen met de plaatselijke autoriteiten verantwoordelijkheid dragen op het gebied van grondgebruik, ruimtelijke ordening en milieubescherming; dat deze verantwoordelijkheden een bijzondere relevantie hebben waar het netten voor hoge-snelheidstreinen betreft;~~
- 

↓ 96/48/EG considerans 8  
(aangepast)

- (20) ~~Overwegende dat krachtens Richtlijn 85/337/EEG van de Raad van 27 juni 1985 betreffende de milieu-effectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten<sup>9</sup> een milieu-effectbeoordeling is vereist van de aanleg van spoorwegen voor treinverkeer over lange afstand;~~
- 

↓ 96/48/EG considerans 12  
(aangepast)

- (21) ~~Overwegende dat het, gezien de omvang en de complexiteit van het transeuropees hoge-snelheidsspoorwegsysteem, om praktische redenen noodzakelijk is gebleken dit~~
- 

<sup>8</sup> ~~PB L 237 van 24.8.1991, blz. 25.~~

<sup>9</sup> ~~PB L 175 van 5.7.1985, blz. 40.~~

~~in subsystemen onder te verdelen; dat voor elk van deze subsystemen voor de hele Gemeenschap geldende essentiële eisen moeten worden gedefinieerd, fundamentele parameters moeten worden vastgesteld en de voor de naleving van de essentiële eisen vereiste technische specificaties moeten worden bepaald, met name ten aanzien van onderdelen en interfaces; dat voor sommige subsystemen (milieu, gebruikers en exploitatie) slechts technische specificaties inzake interoperabiliteit worden opgesteld voor zover zulks noodzakelijk blijkt om de interoperabiliteit te verzekeren op de gebieden infrastructuur, energie, besturing en seingeving en rollend materieel;~~

---

↓ 96/48/EG considerans 13  
(aangepast)

- (22) ~~Overwegende dat de tenuitvoerlegging van de bepalingen betreffende de interoperabiliteit van het transeuropees hoge-snelheidsspoorwegsysteem enerzijds uit een kosten/batenoogpunt niet mag leiden tot ongerechtvaardigde belemmeringen voor het behoud van de samenhang van het in elke lidstaat bestaande spoorwegnet, doch dat daarbij anderzijds de doelstelling van het verkeer van hoge-snelheidstreinen op het gehele grondgebied van de Gemeenschap dient te worden gehandhaafd;~~
- 

↓ 96/48/EG considerans 14  
(aangepast)

- (23) ~~Overwegende dat het voor de betrokken lidstaat mogelijk moet zijn bepaalde technische specificaties inzake interoperabiliteit in bijzondere gevallen niet toe te passen en dat procedures dienen te worden vastgesteld die ervoor zorgen dat deze afwijkingen gerechtvaardigd zijn; dat artikel 129 C van het Verdrag vereist dat bij het optreden van de Gemeenschap op het gebied van de interoperabiliteit rekening wordt gehouden met de potentiële economische levensvatbaarheid van de projecten;~~
- 

↓ 96/48/EG considerans 15  
(aangepast)

- (24) ~~Overwegende dat, om 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 93/38/EEG<sup>10</sup>, de aanbestedende diensten de technische specificaties moeten vermelden in de algemene stukken of in het bestek voor elke opdracht; dat een geheel van Europese specificaties tot stand dient te worden gebracht waarnaar voor deze technische specificaties kan worden verwezen;~~
- 

↓ 96/48/EG considerans 16  
(aangepast)

- (25) ~~Overwegende dat in Richtlijn 93/38/EEG onder Europese specificatie wordt verstaan een gemeenschappelijke technische specificatie, een Europese technische goedkeuring of een nationale norm waarin een Europese norm is omgezet; dat een geharmoniseerde~~

---

<sup>10</sup> Richtlijn 93/38/EEG van de Raad van 14 juni 1993 houdende coördinatie van de procedures voor het plaatsen van opdrachten in de sectoren water- en energievoorziening, vervoer en telecommunicatie (PB L 199 van 9.8.1993, blz. 84), zoals gewijzigd bij de toetredingsakte van 1994.

~~Europese norm in opdracht van de Commissie wordt vastgesteld door een Europese normalisatie instelling, namelijk de Europese Commissie voor normalisatie (CEN), het Europees Comité voor elektrotechnische normalisatie (Cenelec) of het Europees normalisatie instituut voor telecommunicatie (ETSI), en dat de referentie daarvan wordt bekendgemaakt in het *Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen*;~~

---

↓ 96/48/EG considerans 17  
(aangepast)

- (26) ~~Overwegende het belang voor de Gemeenschap 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 Gemeenschapsbeleid voldoen; dat de Europese normalisatie instellingen derhalve hun samenwerking met de internationale normalisatie organisaties dienen voort te zetten;~~
- 

↓ 96/48/EG considerans 18  
(aangepast)

- (27) ~~Overwegende dat de aanbestedende diensten de extra specificaties opstellen die nodig zijn ter aanvulling van de Europese specificaties of andere normen; dat door deze specificaties de naleving van de op Gemeenschapsniveau geharmoniseerde essentiële eisen waaraan het transeuropees hoge snelheidsspoorwegsysteem moet voldoen, niet in het gedrang mag komen;~~
- 

↓ 96/48/EG considerans 19  
(aangepast)

- (28) ~~Overwegende dat de procedures voor de beoordeling van de conformiteit of de geschiktheid voor gebruik van de onderdelen gebaseerd moeten zijn op de modules die zijn opgenomen in Besluit 93/465/EEG<sup>11</sup>; dat, zoveel mogelijk, met het oog op de ontwikkeling van de betrokken industrieën procedures moeten worden ontwikkeld waarbij het kwaliteitsborgingssysteem wordt ingeschakeld; dat het begrip onderdeel niet alleen materiële, maar ook immateriële objecten, zoals programmatuur, dekt;~~
- 

↓ 96/48/EG considerans 20  
(aangepast)

- (29) ~~Overwegende dat de geschiktheid voor gebruik moet worden beoordeeld van de onderdelen die het meest kritiek zijn voor de veiligheid, de beschikbaarheid of het doelmatig functioneren van het systeem;~~

---

<sup>11</sup> Besluit 93/465/EEG van de Raad van 22 juli 1993 betreffende de modules voor de verschillende fasen van de overeenstemmingsbeoordelingsprocedures en de voorschriften inzake het aanbrengen en het gebruik van de CE markering van overeenstemming (PB L 220 van 30.8.1993, blz. 23).



---

↓ 96/48/EG considerans 21  
(aangepast)

- (30) ~~Overwegende dat de aanbestedende diensten in hun bestekken, met name voor onderdelen, onder verwijzing naar de Europese specificaties de kenmerken vaststellen die contractueel door de fabrikanten in acht moeten worden genomen; dat de eisen voor onderdelen derhalve hoofdzakelijk zijn afgestemd op het toepassingsgebied ervan, om de interoperabiliteit van het systeem te waarborgen, en niet alleen op het vrije verkeer ervan op de Gemeenschapsmarkt;~~
- 

↓ 96/48/EG considerans 22  
(aangepast)

- (31) ~~Overwegende dat het bijgevolg niet noodzakelijk is dat de fabrikant de CE-markering op de onder deze richtlijn vallende onderdelen aanbrengt, maar dat, uitgaande van de volgens de procedures van de richtlijn uitgevoerde beoordeling van de conformiteit en/of de geschiktheid voor gebruik, een conformiteitsverklaring van de fabrikant volstaat; dat dit de verplichting van de fabrikanten om op bepaalde onderdelen de CE-markering aan te brengen ten bewijze van de conformiteit daarvan met andere desbetreffende communautaire bepalingen, onverlet laat;~~
- 

↓ 96/48/EG considerans 23  
(aangepast)

- (32) ~~Overwegende dat de subsystemen die samen het transeuropees hogesnelheidsspoorwegsysteem vormen, aan een keuringsprocedure dienen te worden onderworpen; dat deze keuring de bevoegde instanties die toestemming geven voor de ingebruikneming daarvan in staat moet stellen zich ervan te vergewissen dat in het ontwerpstadium, bij de aanleg en bij de ingebruikneming het resultaat beantwoordt aan de geldende wettelijke, technische en operationele bepalingen; dat zij tevens de constructeurs een gelijke behandeling moet waarborgen, ongeacht het land; dat bijgevolg een module moet worden vastgesteld waarin de beginselen en voorwaarden voor de EG-keuring van de subsystemen worden omschreven;~~
- 

↓ 96/48/EG considerans 24  
(aangepast)

- (33) ~~Overwegende dat de EG-keuringsprocedure gebaseerd is op de technische specificaties inzake interoperabiliteit; dat deze laatste in opdracht van de Commissie worden ontwikkeld door de gemeenschappelijke organisatie die de infrastructuurbeheerders, de spoorwegmaatschappijen en de industrie vertegenwoordigt; dat een verwijzing naar de technische specificaties inzake interoperabiliteit verplicht is om de interoperabiliteit van het transeuropees hogesnelheidsspoorwegsysteem te waarborgen en dat deze technische specificaties onder de toepassing van artikel 13 van Richtlijn 93/38/EEG vallen;~~

---

↓ 96/48/EG considerans 25  
(aangepast)

- (34) ~~Overwegende dat de aangemelde instanties die belast zijn met de afwikkeling van de procedures voor de beoordeling van de conformiteit of de geschiktheid voor gebruik van de onderdelen, alsmede van de keuringsprocedure voor de subsystemen hun besluitvorming zo nauwkeurig mogelijk moeten coördineren, met name wanneer Europese specificaties ontbreken;~~
- 

↓ 96/48/EG considerans 26  
(aangepast)

- (35) ~~Overwegende dat in Richtlijn 91/440/EEG is bepaald dat de boekhouding van de activiteiten met betrekking tot de exploitatie van de vervoerdiensten gescheiden moet zijn van die van de activiteiten betreffende het beheer van de spoorweginfrastructuur; dat het, in dezelfde geest, wenselijk is dat de gespecialiseerde diensten van de beheerders van de spoorweginfrastructuur, die eventueel als aangemelde instanties worden aangewezen, zodanig zijn opgezet dat zij beantwoorden aan de voor deze instanties geldende criteria; dat andere onafhankelijke gespecialiseerde instanties kunnen worden aangemeld wanneer zij aan dezelfde criteria voldoen;~~
- 

↓ 96/48/EG considerans 27  
(aangepast)

- (36) ~~Overwegende dat de interoperabiliteit van het transeuropees net voor het hogesnelheidsspoorwegsysteem een communautaire dimensie heeft; dat de afzonderlijke lidstaten niet in staat zijn de nodige maatregelen te treffen om deze interoperabiliteit tot stand te brengen; dat bijgevolg, uit hoofde van het subsidiariteitsbeginsel, op communautair niveau actie moet worden ondernomen;~~
- 

↓ 2001/16/EG considerans 5  
(aangepast)

- (37) Met de vaststelling van Richtlijn 96/48/EG betreffende de interoperabiliteit van het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem<sup>12</sup> heeft de Raad op 23 juli 1996 een eerste maatregel genomen om deze doelstellingen te realiseren. ☒ Een volgende stap was de goedkeuring door het Europees Parlement en de Raad Richtlijn 2001/16/EG betreffende de interoperabiliteit van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem. ☒
- 

↓ 2004/50 considerans 7

- (38) Het van kracht worden van Richtlijn 2001/12/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001 tot wijziging van Richtlijn 91/440/EEG van de Raad betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap, Richtlijn 2001/13/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001 tot

---

<sup>12</sup> PB L 235 van 17.09.1996, blz. 6.

wijziging van Richtlijn 95/18/EG van de Raad betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen en Richtlijn 2001/14/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001 inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheids certificering heeft gevolgen voor de implementatie van de interoperabiliteit. De uitbreiding van toegangsrechten dient, zoals dit ook bij andere vervoerwijzen het geval is, gelijktijdig plaats te vinden met de toepassing van de noodzakelijke bijbehorende harmonisatiemaatregelen. Derhalve dient de interoperabiliteit op het gehele net te worden geïmplementeerd en dient het toepassingsgebied van Richtlijn 2001/16/EG in geografische zin geleidelijk te worden uitgebreid. Tevens dient aan de rechtsgrond van Richtlijn 2001/16/EG te worden toegevoegd artikel 71 van het Verdrag, waarop Richtlijn 2001/12/EG is gebaseerd.

---

↓ 2004/50 considerans 10

- (39) Bij de ontwikkeling van TSI's op het gebied van hoge snelheid is gebleken dat de verhouding tussen de essentiële eisen uit Richtlijn 96/48/EG en de TSI's enerzijds, en de Europese normen en andere documenten met een normatief karakter anderzijds, moet worden verduidelijkt. Met name dient een duidelijk onderscheid te worden gemaakt tussen de normen of delen van normen die in ieder geval een verplichtend karakter dienen te krijgen om de doelstellingen van die richtlijn te verwezenlijken en de "geharmoniseerde" normen die zijn ontwikkeld in de geest van de nieuwe benadering op het gebied van technische harmonisatie en normalisatie.
- 

↓ 2004/50 considerans 11

- (40) In het algemeen worden Europese specificaties ontwikkeld in de geest van de nieuwe benadering op het gebied van technische harmonisatie en normalisatie. Op grond van deze specificaties kan worden verondersteld dat sprake is van overeenstemming met bepaalde essentiële eisen uit Richtlijn 96/48/EG, met name in het geval van interoperabiliteitsonderdelen en interfaces. Deze Europese specificaties (of de van toepassing zijnde delen daarvan) hebben geen verplichtend karakter en in de TSI's hoeft geen enkele expliciete verwijzing naar die specificaties te worden opgenomen. De referenties van deze Europese specificaties worden bekendgemaakt in het Publicatieblad van de Europese Unie en de lidstaten publiceren de referenties van de nationale normen waarin de Europese normen worden omgezet.
- 

↓ 2004/50 considerans 12

- (41) Wanneer dat in bepaalde gevallen strikt noodzakelijk is om te voldoen aan de doelstellingen van deze richtlijn, kan in TSI's expliciet worden verwezen naar Europese normen of specificaties. Deze expliciete verwijzing heeft gevolgen die nader dienen te worden omschreven; deze Europese normen of specificaties worden met name verplicht vanaf het moment waarop de TSI van toepassing is.
- 

↓ 2004/50 considerans 13

- (42) 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.

---

↓ 2004/50 considerans 14

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

↓ 2004/50 considerans 15

- (44) Er dient een nadere omschrijving te worden opgesteld van de procedure die moet worden gevolgd wanneer essentiële eisen wel van toepassing zijn op een subsysteem maar er voor die eisen nog geen uitgebreide specificaties zijn opgesteld in de desbetreffende TSI. In dergelijke gevallen is het wenselijk dat de instanties die zijn belast met de procedures voor beoordeling van de overeenstemming en de keuringsprocedures de instanties zijn die reeds werden aangemeld in het kader van artikel 20 van Richtlijn 96/48/EG en Richtlijn 2001/16/EG.
- 

↓ nieuw

- (45) Het onderscheid tussen het hogesnelheidsspoorwegsysteem en het conventionele spoorwegsysteem is onvoldoende om twee afzonderlijke richtlijnen te rechtvaardigen. De procedures voor de opstelling van technische specificaties voor interoperabiliteit en de procedures die moeten worden nageleefd bij de certificering van interoperabiliteitsonderdelen en subsystemen zijn identiek voor de twee systemen. Ook de essentiële eisen zijn quasi identiek, alsook de onderverdelingen van het systeem in subsystemen waarvoor technische specificaties moeten worden opgesteld. Aangezien de treinen vrij moeten kunnen rijden op zowel het hogesnelheidsnetwerk als het conventionele netwerk, overlappen de technische specificaties van de twee systemen elkaar grotendeels; uit de werkzaamheden voor de opstelling van de TSI's is overigens gebleken dat, voor bepaalde subsystemen, één TSI kan worden gebruikt voor de twee systemen<sup>13</sup>. Het is derhalve opportuun de Richtlijnen 96/48/EG en 2001/16/EG samen te voegen.
- (46) Richtlijn 2004/50/EG voorzag in een progressieve uitbreiding van de werkingssfeer van Richtlijn 2001/16/EG naarmate nieuwe TSI's werden goedgekeurd of bestaande TSI's werden herzien. De onderhavige richtlijn is van bij aanvang van toepassing op zowel de trans-Europese conventionele als hogesnelheidsnetwerken, zoals gedefinieerd in de communautaire richtsnoeren voor de trans-Europese

---

<sup>13</sup> Zie de conclusies van het verslag van de Commissie aan de Raad en het EP, vastgesteld op ...

vervoersnetwerken<sup>14</sup>, en op het rollend materieel dat geschikt is om op deze netwerken te rijden. Het toepassingsgebied zal geleidelijk worden uitgebreid tot het volledige netwerk en tot al het rollend materieel, voor zover uit een effectbeoordeling blijkt dat dit economische voordelen oplevert.

↓ 2001/16/EG considerans 6  
(aangepast)

- (47) ~~De Commissie heeft in haar Witboek van 1996 over "een strategie om de spoorwegen in de Gemeenschap weer vitaal te maken" een tweede maatregel aangekondigd voor het conventionele spoor en daarna opdracht gegeven voor een studie van de integratie van de nationale spoorwegsystemen, waarvan de resultaten in mei 1998 zijn verschenen en waarin wordt aangedrongen op de vaststelling van een richtlijn die op dezelfde aanpak is gebaseerd als die voor het hogesnelheidsspoorwegsysteem. Naar aanleiding van deze studie is ook de aanbeveling gedaan om niet alle belemmeringen voor de interoperabiliteit tegelijk aan te pakken, maar de problemen geleidelijk op te lossen in een volgorde van prioriteit, te bepalen op basis van de kosten/batenverhouding van elke voorgestelde maatregel. Volgens deze studie leveren de harmonisatie van de gehanteerde procedures en voorschriften, en de koppeling van informatie- en communicatiesystemen meer voordelen op dan maatregelen die bijvoorbeeld de capaciteit van de infrastructuur verhogen.~~

↓ 2001/16/EG considerans 7  
(aangepast)

- (48) ~~In de mededeling van de Commissie over de "integratie van conventionele spoorwegsystemen" is de aanbeveling gedaan om de onderhavige richtlijn vast te stellen en zijn de belangrijkste overeenkomsten en verschillen met Richtlijn 96/48/EG verklaard. De verschillen betreffen vooral de vaststelling van het geografisch toepassingsgebied, de uitbreiding van het technisch toepassingsgebied om rekening te houden met de resultaten van genoemde studie, alsmede de keuze voor een geleidelijke benadering voor het uit de weg ruimen van de obstakels voor de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem, onder meer door de opstelling van een volgorde van prioriteiten en een tijdschema voor de verwezenlijking daarvan.~~

↓ 2001/16/EG considerans 8

- (49) Gezien de geleidelijke aanpak en de tijd die derhalve nodig zal zijn om alle technische specificaties inzake interoperabiliteit (TSI's) vast te stellen, moet voorkomen worden dat de lidstaten nieuwe nationale voorschriften vaststellen of gaan deelnemen aan projecten die de heterogeniteit van het bestaande systeem nog vergroten.

↓ 2001/16/EG considerans 9  
(aangepast)

- (50) Een geleidelijke aanpak is aangewezen in verband met de bijzondere eisen die de beoogde interoperabiliteit van het ~~conventionele~~ spoorwegsysteem stelt. De

<sup>14</sup> TEN-Richt snoeren uit 1996.

aanpassing of vernieuwing van de oude nationale infrastructuren en materieel vergt grote investeringen en er moet met name voor worden gewaakt dat het spoor economisch gezien geen hogere tol betaalt dan de andere vervoerstakken.

---

↓ 2001/16/EG considerans 10

- (51) Het Europees Parlement heeft in zijn resolutie van 10 maart 1999 betreffende het spoorwegpakket gesteld dat de stapsgewijze opening van de markt voor spoorwegverkeer vergezeld dient te gaan van zo snel en efficiënt mogelijke maatregelen met het oog op de technische harmonisatie.
- 

↓ 2001/16/EG considerans 11

- (52) Op 6 oktober 1999 heeft de Raad de Commissie verzocht een strategie voor te stellen om de interoperabiliteit van de spoorwegen te vergroten en de knelpunten op te heffen, die een spoedige oplossing biedt voor de technische, administratieve en economische hinderpalen voor de interoperabiliteit van netwerken, en die tevens een hoog veiligheidsniveau en een hoog opleidings- en kwalificatieniveau van het personeel garandeert.
- 

↓ 2001/16/EG considerans 12

- (53) Richtlijn 91/440/EEG van de Raad van 29 juli 1991 betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap<sup>15</sup> impliceert dat spoorwegondernemingen in toenemende mate toegang tot de spoorwegnetten van de lidstaten moeten hebben en dat daartoe dus interoperabiliteit van de infrastructuur, de installaties, het rollend materieel en de beheers- en exploitatiesystemen noodzakelijk is, met inbegrip van de kwalificaties en de gezondheids- en veiligheidsvoorschriften op het werk voor het personeel dat nodig is voor de exploitatie en het onderhoud van de bedoelde subsystemen en voor de uitvoering van de afzonderlijke TSI's, maar de onderhavige richtlijn heeft noch direct, noch indirect tot doel de arbeidsvoorwaarden in de spoorwegsector te harmoniseren.
- 

↓ 2001/16/EG considerans 17  
(aangepast)

- (54) Gezien de omvang en de complexiteit van het ~~conventionele trans-Europese~~ spoorwegsysteem, is het om praktische redenen noodzakelijk gebleken dit in subsystemen onder te verdelen. Voor elk van deze subsystemen moeten voor de hele Gemeenschap geldende 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.

---

<sup>15</sup> PB L 237 van 24.08.1991, blz. 25.

---

↓ 2001/16/EG considerans 18  
(aangepast)

- (55) De toepassing van de bepalingen betreffende de interoperabiliteit van het ~~conventionele trans-Europese~~ 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.

---

↓ 2001/16/EG considerans 19

- (56) De technische specificaties inzake interoperabiliteit hebben ook gevolgen voor het gebruik van het spoor door de gebruikers, dus moet met de gebruikers overlegd worden over de aspecten die hen aanbelangen.

---

↓ 2001/16/EG considerans 20

- (57) Het moet voor de betrokken lidstaat mogelijk zijn bepaalde technische specificaties inzake interoperabiliteit in bijzondere gevallen niet toe te passen en er dienen procedures te worden vastgesteld die moeten garanderen dat deze afwijkingen gerechtvaardigd zijn. Artikel 155 van het Verdrag stipuleert dat het optreden van de Gemeenschap op het gebied van de interoperabiliteit rekening houdt met de potentiële economische levensvatbaarheid van de projecten.

---

↓ 2001/16/EG considerans 21  
(aangepast)

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

---

↓ 2001/16/EG considerans 22  
(aangepast)

- (59) De interoperabiliteit van het ~~conventionele~~ spoorwegsysteem moet, met name waar het het vrachtvervoer betreft, benut worden om de voorwaarden te scheppen voor meer interoperabiliteit tussen de verschillende vervoerstakken.

---

↓ 2001/16/EG considerans 23

- (60) 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 93/38/EEG<sup>16</sup>, moeten de aanbestedende diensten de technische specificaties

---

<sup>16</sup> Richtlijn 93/38/EEG van de Raad van 14 juni 1993 houdende coördinatie van de procedures voor het plaatsen van opdrachten in de sectoren water- en energievoorziening, vervoer en telecommunicatie (PB L 199 van 9.8.1993, blz. 84). Laatstelijk gewijzigd bij richtlijn 98/4/EG (PB L 101 van 1.4.1998, blz. 1).

vermelden in de algemene stukken of in het bestek voor elke opdracht. Er dient een geheel van Europese specificaties tot stand te worden gebracht waarnaar voor deze technische specificaties kan worden verwezen.

---

↓ 2001/16/EG considerans 24

- (61) Voor de Gemeenschap 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 Gemeenschapsbeleid voldoen, van belang. Derhalve dienen Europese normalisatie-instellingen hun samenwerking met de internationale normalisatieorganisaties voort te zetten.
- 

↓ 2001/16/EG considerans 25  
(aangepast)

- (62) 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 Gemeenschapsniveau geharmoniseerde essentiële eisen waaraan het ~~conventionele trans-Europese~~ spoorwegsysteem moet voldoen, niet in het gedrang komen.
- 

↓ 2001/16/EG considerans 26

- (63) 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 93/465/EEG<sup>17</sup>. Met het oog op de ontwikkeling van de betrokken industrieën moeten voor zover mogelijk procedures worden ontwikkeld waarbij het kwaliteitsborgingssysteem wordt toegepast.
- 

↓ 2001/16/EG considerans 27

- (64) 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 Gemeenschapsmarkt. 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.

---

<sup>17</sup> Besluit 93/465/EEG van de Raad van 22 juli 1993 betreffende de modules voor de verschillende fasen van de overeenstemmingsbeoordelingsprocedures en de voorschriften inzake het aanbrengen en het gebruik van de CE-markering van overeenstemming (PB L 220 van 30.8.1993, blz. 23).



---

↓ 2001/16/EG considerans 28

- (65) Dit laat de verplichting van de fabrikanten om op bepaalde onderdelen de CE-markering aan te brengen ten bewijze van de conformiteit daarvan met andere desbetreffende communautaire bepalingen onverlet.
- 

↓ nieuw

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

↓ 2001/16/EG considerans 29  
(aangepast)  
⇒ nieuw

- (67) De subsystemen die samen het ~~conventionele trans-Europese~~ spoorwegsysteem vormen, dienen aan een keuringsprocedure te worden onderworpen. Deze keuring moet de bevoegde instanties die toestemming geven voor de indienststelling~~ingebruikneming~~ daarvan in staat stellen zich ervan te vergewissen dat het resultaat in het ontwerpstadium, bij de aanleg en bij de indienststelling~~ingebruikneming~~ beantwoordt aan de geldende wettelijke, technische en operationele bepalingen. Zij moet tevens de constructeurs een gelijke behandeling waarborgen, ongeacht het land. Bijgevolg ~~moeten~~ een ~~module~~ ⇒ of meerdere modules ⇐ worden vastgesteld waarin de beginselen en voorwaarden voor de EG-keuring van de subsystemen worden omschreven.
- 

↓ nieuw

- (68) 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 de spoorwegveiligheidsrichtlijn moeten de infrastructuurbeheerder en de spoorwegonderneming erop toezien dat hun subsystemen aan deze eisen voldoen. Bij de afgifte van veiligheidscertificaten en veiligheidsvergunningen, overeenkomstig de artikelen 10 en 11 van de spoorwegveiligheidsrichtlijn, mogen de lidstaten nagaan of deze eisen zijn nageleefd.
- (69) De verplichting om in elke lidstaat en voor elk voertuig een vergunning voor indienststelling te vragen, is economisch niet houdbaar. De procedure voor indienststelling moet worden vereenvoudigd. Voor wagons en passagiersrijtuigen die na de inwerkingtreding van deze richtlijn in dienst worden gesteld, is het voldoende dat één lidstaat van de Gemeenschap een vergunning voor indienststelling afgeeft. Voor rollend materieel dat vóór de inwerkingtreding van deze richtlijn in dienst wordt gesteld en waarvoor geen EG-keuringsverklaring is afgegeven, geldt de spoorwegveiligheidsrichtlijn. In het geval van rollend materieel waarvoor een EG-keuringsverklaring is afgegeven, zoals bepaald in artikel 18, moet gedetailleerd worden vastgesteld welke criteria een veiligheidsinstantie mag controleren met het oog op de afgifte van een vergunning voor indienststelling. In het geval van series van

voertuigen die op basis van één type worden geproduceerd, moeten de lidstaten de toestemming krijgen om vergunningen voor indienststelling voor series van voertuigen af te geven.

↓ 2001/16/EG considerans 30

- (70) De EG-keuringsprocedure is gebaseerd op de TSI. Deze technische specificaties vallen onder de toepassing van artikel 18 van Richtlijn 93/38/EEG. 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, moeten, met name bij ontstentenis van Europese specificaties, hun beslissingen zoveel mogelijk op elkaar afstemmen.

↓ 2001/16/EG considerans 31  
(aangepast)

- (71) ~~De TSI's worden in opdracht van de Commissie ontwikkeld door de representatieve gemeenschappelijke instantie van infrastructuurbeheerders, spoorwegondernemingen en industrie. Vertegenwoordigers van derde landen, met name die van de kandidaat-lidstaten, zouden van meet af aan als waarnemers kunnen worden toegelaten tot de vergaderingen van de gemeenschappelijke instantie.~~

↓ 2001/16/EG considerans 32  
(aangepast)  
⇒ nieuw

- (72) ~~In Richtlijn 91/440/EEG is bepaald dat de boekhouding van de activiteiten met betrekking tot de exploitatie van de vervoerdiensten gescheiden moet zijn van die van de activiteiten betreffende het beheer van de spoorweginfrastructuur. In dezelfde geest is Het is wenselijk dat de gespecialiseerde diensten van de beheerders van de spoorweginfrastructuur die eventueel als aangemelde instanties worden aangewezen, zodanig zijn opgezet dat zij beantwoorden aan de voor deze instanties geldende criteria ⇒ op alle gebieden van de nieuwe benadering op het vlak van technische harmonisering en beoordeling van de overeenstemming, met name wat de onafhankelijkheids- en bevoegdheidscriteria betreft ⇐. ~~Andere onafhankelijke gespecialiseerde instanties kunnen worden aangemeld wanneer zij aan dezelfde criteria voldoen.~~~~

↓ 2001/16/EG considerans 33

- (73) De voor de uitvoering van deze richtlijn vereiste maatregelen moeten worden vastgesteld overeenkomstig Besluit 1999/468/EG van de Raad van 28 juni 1999 tot vaststelling van de voorwaarden voor de uitoefening van de aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden<sup>18</sup>.

<sup>18</sup> PB L 184 van 17.07.1999, blz. 23.

---

↓ nieuw

- (74) Het is met name wenselijk dat de Commissie de bevoegdheid krijgt de TSI's vast te stellen en bij te werken. Aangezien het maatregelen van algemene strekking betreft die tot doel hebben de onderhavige richtlijn aan te vullen met nieuwe, niet-essentiële elementen, moeten die maatregelen worden vastgesteld volgens de in artikel 5bis van Besluit 1999/468/EG vastgestelde regelgevingsprocedure met toetsing.
- 

↓ 2001/16/EG considerans 34  
(aangepast)

- (75) De interoperabiliteit van het ~~conventionele trans-Europese~~ spoorwegsysteem heeft een communautaire dimensie. De afzonderlijke lidstaten zijn niet in staat de nodige maatregelen te treffen om deze interoperabiliteit tot stand te brengen. Ingevolge het beginsel van de subsidiariteit kunnen de doelstellingen van het overwogen optreden niet voldoende door de lidstaten worden verwezenlijkt, en zij kunnen derhalve vanwege de omvang of de gevolgen van het overwogen optreden beter door de Gemeenschap worden verwezenlijkt.
- 

↓ nieuw

- (76) 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.
- 

↓ 2001/16/EG

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

## HOOFDSTUK I

### ALGEMENE BEPALINGEN

#### *Artikel 1*

---

↓ 2004/50/EG Art. 2, punt 2,  
onder a) (aangepast)  
⇒ nieuw

1. Deze richtlijn beoogt de voorwaarden vast te stellen waaraan dient te worden voldaan om op het grondgebied van de Gemeenschap de interoperabiliteit van het ~~conventionele trans-Europese~~ spoorwegsysteem ~~als omschreven in bijlage I~~, te verwezenlijken. Deze voorwaarden betreffen het ontwerp, de constructie, de ~~indienststelling~~ingebruikneming, de verbetering, de vernieuwing, de exploitatie en het onderhoud van de onderdelen van dit systeem die na de datum van inwerkingtreding in gebruik zullen worden genomen, alsmede de kwalificaties

van, en de gezondheids- en veiligheidsvoorschriften voor het personeel dat bij de exploitatie en het onderhoud betrokken is. ⇒ Deze voorwaarden betreffen eveneens het bestaande spoorwegsysteem, binnen de grenzen die gepreciseerd zijn in de relevante artikelen, met name artikel 14, lid 3, en artikel 24 inzake de registers. ⇐

---

↓ 2004/50/EG Art. 1, punt 1

~~Deze voorwaarden betreffen het ontwerp, de constructie, de ingebruikneming, de verbetering, de vernieuwing, de exploitatie en het onderhoud van de onderdelen van dit systeem die na 30 april 2004 de datum van inwerkingtreding van deze richtlijn in gebruik zullen worden genomen, alsmede de kwalificaties van, en de gezondheids- en veiligheidsvoorschriften voor het personeel dat bij de exploitatie betrokken is.~~

---

↓ 2004/50/EG Art. 1, punt 1 en art. 2, punt 2, onder b)

2. De verwezenlijking van dit doel moet resulteren in de vaststelling van een optimaal niveau van technische harmonisatie en moet het mogelijk maken dat:

---

↓ 2001/16/EG

a) de internationale spoorwegdiensten binnen de Unie en met derde landen te vergemakkelijken, te verbeteren en uit te breiden;

---

↓ 2004/50/EG Art. 1, punt 1 (aangepast)

~~b) wordt bijgedragen tot de geleidelijke totstandbrenging van de interne markt op het gebied van de uitrusting en diensten die nodig zijn voor de constructie, werking, vernieuwing, verbetering en werking van het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem;~~

---

↓ 2001/16/EG (aangepast)

b) bij te dragen tot de geleidelijke totstandbrenging van de interne markt op het gebied van de uitrusting en diensten die nodig zijn voor de aanleg, vernieuwing, herinrichting en werking van het ~~conventionele~~ trans-Europese spoorwegsysteem;

c) de interoperabiliteit van het ~~conventionele~~ trans-Europese spoorwegsysteem te bevorderen.

---

↓ 2004/50/EG Art. 2, punt 2, onder c) (aangepast)  
⇒ nieuw

3. Het toepassingsgebied van deze richtlijn wordt geleidelijk uitgebreid tot het gehele ~~conventionele~~ spoorwegsysteem, met inbegrip van toegang via het spoor tot terminals en belangrijke haveninstallaties die meer dan één gebruiker bedienen of kunnen bedienen, met uitzondering van infrastructuurvoorzieningen en rollend materieel, uitsluitend bestemd voor

lokaal, historisch of toeristisch gebruik of infrastructuurvoorzieningen die functioneel geïsoleerd zijn van de rest van het spoorwegsysteem, en onverminderd de afwijkingen van de toepassing van TSI's als vermeld in artikel 7.

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

De Commissie neemt, volgens de procedures van artikel 21, lid ~~2~~ ⇐ 3 ⇐, ~~vóór 1 januari 2006 een werkprogramma~~ ⇐ een of meerdere mandaten ⇐ aan met het oog op de ~~opstelling~~ ⇐ ontwikkeling ⇐ van nieuwe TSI's en/of de herziening van reeds aangenomen TSI's, teneinde lijnen en rollend materieel op te nemen waarvoor nog geen TSI's bestaan.

~~Dit werkprogramma~~ ⇐ Het eerste mandaat ⇐ ~~dient~~ ⇐ omvat ⇐ een eerste groep van nieuwe TSI's en/of wijzigingen van TSI's ~~te omvatten~~ die tegen januari ~~2009~~ ⇐ 2012 ⇐ moeten worden ontwikkeld, zonder afbreuk te doen aan artikel 5, lid 5, inzake de mogelijkheid om te voorzien in specifieke gevallen, en artikel 7, dat de mogelijkheid biedt in bepaalde omstandigheden afwijkingen toe te staan. ~~De keuze van de onderwerpen die onder de TSI's moeten vallen, zal worden gebaseerd~~ ⇐ Dit eerste mandaat wordt opgesteld op basis van een aanbeveling van het Bureau en heeft tot doel vast te stellen welke nieuwe TSI's moeten worden opgesteld en/of welke bestaande TSI's moeten worden gewijzigd ⇐ op basis van de verwachte kosteneffectiviteit van elke voorgestelde maatregel en op het beginsel van proportionaliteit met betrekking tot de op communautair niveau getroffen maatregelen. Te dien einde zal op passende wijze rekening worden gehouden met bijlage I, punt 4 en met een noodzakelijk evenwicht tussen de doelstellingen van een ononderbroken werking van de spoorwegen en technische harmonisatie enerzijds, en het betrokken trans-Europese, nationale, regionale of lokale verkeersniveau anderzijds.

~~Na de ontwikkeling van de eerste reeks TSI's~~ ⇐ dit eerste mandaat ⇐ zullen de prioriteiten voor de ontwikkeling van nieuwe TSI's of de herziening van bestaande TSI's ⇐ aan de hand van mandaten ⇐ worden vastgesteld volgens de procedure van artikel 21, lid ~~2~~ ⇐ 3 ⇐.

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

↓ 2001/16/EG en 96/48/EG

## Artikel 2

In deze richtlijn wordt verstaan onder:

↓ 2001/16/EG (aangepast)

- a) "~~conventioneel~~ trans-Europees spoorwegsysteem": het in bijlage I, punten 1 en 2, beschreven geheel van spoorweginfrastructuren van het trans-Europese vervoersnet, bestaande uit de voor het conventioneel en gecombineerd spoorwegvervoer ☒ of voor gebruik bij hoge snelheid ☒ aangelegde of ingerichte lijnen en vaste

installaties en uit het rollend materieel dat is ontworpen om op deze infrastructuur te rijden

- b) "interoperabiliteit": de geschiktheid van het ~~conventionele trans-Europese~~ spoorwegsysteem voor een veilig en ononderbroken treinverkeer, waarbij de voor de betrokken lijnen gespecificeerde prestaties worden geleverd. Deze geschiktheid berust op het geheel van wettelijke, technische en operationele voorwaarden die moeten worden vervuld om aan de essentiële eisen te voldoen;
- c) "substelsysteem": het resultaat van de onderverdeling van het ~~conventionele trans-Europese~~ spoorwegsysteem, zoals in bijlage II aangegeven. Deze subsystemen waarvoor essentiële eisen moeten worden gedefinieerd, zijn van structurele en functionele aard;
- d) "interoperabiliteitsonderdeel": een basiscomponent, groep componenten, deel van een samenstel of volledig samenstel van materieel, deel uitmakend of bestemd om deel uit te maken van een subsysteem en waarvan de interoperabiliteit van het ~~conventionele trans-Europese~~ spoorwegsysteem direct of indirect afhankelijk is. Het begrip "onderdeel" dekt niet alleen materiële, maar ook immateriële objecten, zoals programmatuur;
- e) "essentiële eisen": het geheel van de in bijlage III omschreven voorwaarden waaraan het ~~conventionele trans-Europese~~ spoorwegsysteem, de subsystemen en de interoperabiliteitsonderdelen, met inbegrip van de interfaces, moeten voldoen;

---

↓ 96/48/EG en 2001/16/EG

- f) "Europese specificatie": een gemeenschappelijke technische specificatie, een Europese technische goedkeuring of een nationale norm waarin een Europese norm is omgezet, zoals gedefinieerd in artikel 1, punten 8 tot en met 12, van Richtlijn 93/38/EEG;

---

↓ 96/48/EG (aangepast)

- ~~g) technische specificatie inzake interoperabiliteit, hierna genoemd «TSI», de specificatie die voor elk subsysteem geldt teneinde aan de essentiële eisen te voldoen door de noodzakelijke onderlinge functionele verbanden tussen de subsystemen van het transeuropees hoge snelheidsspoorwegsysteem tot stand te brengen en de samenhang daarvan te verzekeren;~~

---

↓ 2001/16/EG (aangepast)

- g) "technische specificatie inzake interoperabiliteit": hierna genoemd "TSI", de specificatie die voor elk subsysteem of deel van een subsysteem geldt teneinde aan de essentiële eisen te voldoen en de interoperabiliteit van het ~~conventionele trans-Europese~~ spoorwegsysteem te verzekeren;

---

↓ 96/48/EG en 2001/16/EG

- i) "aangemelde instanties": de instanties die belast zijn met de beoordeling van de overeenstemming of de geschiktheid voor het gebruik van de interoperabiliteitsonderdelen of met het onderzoek ten behoeve van de EG-keuringsprocedure van de subsystemen;
- 

↓ 2001/16/EG (aangepast)  
⇒ nieuw

- j) "fundamentele parameter": elke wettelijke, technische of operationele voorwaarde die kritiek is op het vlak van de interoperabiliteit voor het interoperabiliteitsplan en die in de TSI's moet worden vermeld ~~waarover vóór de uitwerking van ontwerp TSI's door de representatieve gemeenschappelijke instantie een besluit moet worden genomen volgens de procedure van artikel 21, lid 2;~~

- k) "specifiek geval": elk deel van het ~~conventionele trans-Europese~~ 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. Dergelijke gevallen zijn bijvoorbeeld lijnen en netwerken die niet verbonden zijn met het netwerk in de rest van de Gemeenschap, het profiel, de spoorwijdte of de spoorafstand, alsmede rollend materieel dat bestemd is voor strikt lokaal, regionaal of historisch gebruik en rollend materieel met een plaats van vertrek of bestemming in derde landen mits dit materieel geen grens tussen twee lidstaten overschrijdt;
- 

↓ 2004/50/EG Art. 1, punt 2 en art. 2, punt 3, onder b)

- l) "verbetering": belangrijke werkzaamheden waarbij een subsysteem of deel van een subsysteem wordt gewijzigd en die een verbetering van de algemene prestaties van het subsysteem tot gevolg hebben;
- m) "vernieuwing": belangrijke vervangingswerkzaamheden waarbij een subsysteem of deel van een subsysteem wordt gewijzigd en die geen wijziging van de algemene prestaties van het subsysteem tot gevolg hebben;
- 

↓ 2001/16/EG en 2004/50/EG Art. 1, punt 2

- n) "bestaand spoorwegsysteem": het geheel van spoorweginfrastructuren van het bestaande spoorwegsysteem, bestaande uit de lijnen en vaste installaties en uit het rollend materieel, ongeacht categorie of herkomst, dat op deze infrastructuren rijdt;

---

↓ 2004/50/EG Art. 1, punt 2 en art. 2, punt 3, onder c)

- o) "vervanging in het kader van onderhoud": vervanging van onderdelen door onderdelen met een identieke functie en identieke prestaties in het kader van preventief onderhoud of herstelwerkzaamheden;
- p) "indienststelling~~ingebruikneming~~": alle handelingen door middel waarvan een subsysteem in zijn nominale werkingstoestand wordt gebracht.
- 

↓ nieuw

- q) "aanbestedende dienst": elke openbaar of particulier bedrijf dat opdracht geeft voor het ontwerp en/of de bouw van een subsysteem, met inachtneming van bepaalde transparantie- en concurrentievoorwaarden. Naar gelang van het te bouwen of te wijzigen subsysteem kan het gaan om een spoorwegonderneming, een infrastructuurbeheerder, een houder of een concessionaris die belast is met de indienststelling van een project.
- r) "houder": partij die een voertuig op duurzame wijze als vervoermiddel economisch exploiteert, hetzij als eigenaar, hetzij omdat hij het recht heeft er gebruik van te maken.
- s) "project in vergevorderd stadium": elk project waarvoor een financieringsbeslissing is genomen en waarvan de ontwerp-/aanlegfase zodanig is gevorderd dat een wijziging van het technische aanbestedingsdossier onaanvaardbaar is om contractuele, economische, sociale of milieuredenen; dit moet voldoende worden gemotiveerd.
- t) "geharmoniseerde norm": elke Europese norm die door een van de in bijlage I bij Richtlijn 98/34/EG vermelde Europese normalisatie-instellingen is opgesteld in het kader van een door de Commissie gegeven mandaat dat overeenkomstig de procedure van artikel 6, lid 3, van die richtlijn is opgesteld, en die alleen of samen met andere normen een oplossing vormt voor het probleem van de naleving van een wetgevingsbepaling.
- 

↓ 2001/16/EG (aangepast)

### Artikel 3

1. Deze richtlijn heeft betrekking op de voorschriften, voor elk subsysteem, inzake parameters, interoperabiliteitsonderdelen, interfaces en procedures, alsmede op de voorwaarden voor algemene samenhang van het ~~conventionele~~ trans-Europese spoorwegsysteem, die noodzakelijk zijn om de interoperabiliteit te verwezenlijken.



---

↓ 96/48/EG (aangepast)

~~1. Deze richtlijn heeft betrekking op de voorschriften, voor elk subsysteem, inzake parameters, interoperabiliteitsonderdelen, interfaces en procedures, alsmede op de voorwaarden voor algemene samenhang van het transeuropees hogesnelheidsspoorwegsysteem, die noodzakelijk zijn om de interoperabiliteit te verwezenlijken.~~

---

↓ 2001/16/EG (aangepast)

2. De bepalingen van deze richtlijn gelden onverminderd andere relevante communautaire bepalingen. In het geval van de interoperabiliteitsonderdelen, met inbegrip van de interfaces, kan het echter voor het voldoen aan de essentiële eisen van deze richtlijn noodzakelijk zijn gebruik te maken van daartoe vastgestelde bijzondere Europese specificaties.

#### *Artikel 4*

1. Het ~~conventionele~~ **trans-Europese** spoorwegsysteem, de subsystemen, de interoperabiliteitsonderdelen, inclusief de interfaces, moeten voldoen aan de desbetreffende essentiële eisen.

---

↓ 96/48/EG en 2001/16/EG

2. De in artikel 18, lid 4, van Richtlijn 93/38/EEG bedoelde aanvullende technische specificaties die noodzakelijk zijn ter aanvulling van de Europese specificaties of de andere normen die in gebruik zijn in de Gemeenschap, mogen niet in strijd zijn met de essentiële eisen.

## **HOOFDSTUK II**

### **TECHNISCHE SPECIFICATIES INZAKE INTEROPERABILITEIT**

#### *Artikel 5*

---

↓ 2004/50/EG Art. 1, punt 4, onder a), en artikel 2, punt 4, onder a)

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

---

↓ 2001/16/EG

2. De subsystemen stemmen met de TSI's overeen; deze conformiteit blijft tijdens het gebruik van elk subsysteem ononderbroken gehandhaafd.

---

↓ 2001/16/EG en 2004/50/EG  
Art. 1, punt 4, onder b)

3. Elke TSI omvat, voor zover nodig, met het oog op de totstandbrenging van de doelstellingen van artikel 1:

- a) het toepassingsgebied (deel van het net of van het rollend materieel vermeld in bijlage I; subsysteem of deel van subsysteem vermeld in bijlage II);
  - b) de essentiële eisen voor het betrokken subsysteem en de interfaces van dit systeem met de overige subsystemen;
- 

↓ 2001/16/EG (aangepast)

- c) de functionele en technische specificaties waaraan elk subsysteem en de interfaces ervan met de overige subsystemen moeten voldoen. Indien nodig kunnen deze specificaties naargelang van het gebruik van het subsysteem verschillen, bijvoorbeeld voor elk van de categorieën lijnen, knooppunten en/of rollend materieel bedoeld in bijlage I;
  - d) de interoperabiliteitsonderdelen en interfaces waarvoor Europese specificaties moeten worden vastgesteld, waaronder de Europese normen die noodzakelijk zijn om de interoperabiliteit van het ~~conventionele trans-Europese~~ spoorwegsysteem tot stand te brengen;
- 

↓ 2004/50/EG Art. 1, punt 4, onder b), en art. 2, punt 4, onder b)

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

↓ 2001/16/EG (aangepast)

- f) de uitvoeringsstrategie voor de TSI. Daarin staan met name de stappen via welke de bestaande situatie overgaat in de uiteindelijke situatie waarin overal aan de TSI wordt voldaan;
- g) voor het betrokken personeel de kwalificaties en gezondheids- en veiligheidsvoorschriften op het werk voor de exploitatie en het onderhoud van het subsysteem in kwestie en voor de toepassing van de TSI.

4. 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 langzamerhand de interoperabiliteit van het ~~conventionele trans-Europese~~ spoorwegsysteem worden bereikt.

5. De 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 de infrastructuur als voor het rollend materieel; er wordt speciale aandacht besteed aan het profiel, de spoorwijdte of de spoorafstand en wagons met een plaats van vertrek of bestemming in derde landen. Voor elk specifiek geval wordt in de TSI aangegeven hoe de TSI-bepalingen bedoeld in lid 3, punten c) tot en met g), moeten worden toegepast.

6. De TSI's vormen geen belemmering voor besluiten van de lidstaten inzake het gebruik van de infrastructuur voor het verkeer van rollend materieel waarop de TSI's niet van toepassing zijn.

---

↓ 96/48/EG (aangepast)

~~4. De TSI's vormen geen beletsel voor besluiten van de lidstaten over het gebruik van nieuwe of aangepaste infrastructuur voor ander treinverkeer.~~

~~5. De naleving van het geheel van de TSI's zorgt ervoor dat een samenhangend transeuropees hoge snelheidsspoorwegsysteem tot stand wordt gebracht, dat de samenhang van het bestaande spoorweginet van elke lidstaat op passende wijze onverlet laat.~~

---

↓ 2004/50/EG Art. 1, punt 4, onder c), en art. 2, punt 4, onder c)(aangepast)  
⇒ nieuw

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

---

↓ 2004/50/EG Art. 1, punt 5 en art. 2, punt 5  
⇒ nieuw

#### Artikel 6

1. De ontwerp-TSI's en latere wijzigingen in TSI's worden ⇔ door het Bureau ⇐ opgesteld in opdracht van de Commissie overeenkomstig de procedure van artikel 21, lid 2 ⇔ 3 ⇐. Zij

worden opgesteld ~~onder de verantwoordelijkheid van het bureau~~, overeenkomstig de artikelen 3 en 12 van Verordening (EG) nr. 881/2004 van het Europees Parlement en de Raad tot oprichting van een Europees Spoorwegbureau ("de Spoorwegbureauverordening")<sup>19</sup> van 29 april 2004 en in samenwerking met de in die artikelen genoemde werkgroepen.

⇒ De maatregelen die tot doel hebben de niet-essentiële elementen van de onderhavige richtlijn te wijzigen door deze richtlijn aan te vullen met TSI's, worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 21, lid 4, bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing. ⇐

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

2. Het is de opdracht van het Bureau de herziening en bijwerking van de TSI's voor te bereiden en eventuele aanbevelingen te doen aan ~~het in artikel 21 bedoelde comité~~ ⇒ de Commissie ⇐, teneinde rekening te houden met de ontwikkeling van de techniek en de maatschappelijke eisen. ⇒ De Commissie stelt het in artikel 21 bedoelde comité in kennis ⇐.

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

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

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

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

5. Het in artikel 21 bedoelde comité wordt regelmatig op de hoogte gehouden van de werkzaamheden in verband met het opstellen van de TSI's. ⇒ Op verzoek van ⇐ ~~het~~ comité kan ⇒ de Commissie ⇐ gedurende deze werkzaamheden de nodige opdrachten of aanbevelingen formuleren betreffende de opzet van de TSI's, alsmede betreffende de raming van de kosten en baten. ~~Het comité~~ ⇒ De Commissie ⇐ kan met name op vraagverzoek 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.

---

<sup>19</sup> PB L 164 van 30.04.2004, blz. 1.

6. Bij de aanneming van elke TSI wordt volgens de procedure van artikel 21, lid 2~~⇒~~ 4 ~~⇐~~, de datum vastgesteld waarop die van kracht wordt. Wanneer verschillende subsystemen om redenen van technische compatibiliteit tegelijkertijd in gebruik moeten worden genomen, moeten de data van inwerkingtreding van de desbetreffende TSI's overeenstemmen.

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

De lijst van verenigingen en organisaties waarmee overleg moet worden gepleegd, wordt door ~~het in artikel 21 bedoelde comité~~ ⇒ de Commissie, op advies van het comité, volgens de in artikel 21, lid 2, bedoelde procedure ⇐ opgesteld ~~voordat opdracht wordt gegeven tot herziening van de eerste TSI~~ en kan op verzoek van een lidstaat of ⇒ op initiatief van ⇐ de Commissie worden herzien en bijgewerkt.

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

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

De sociale partners worden geraadpleegd in het kader van het comité voor de sectoriële dialoog, opgericht bij Besluit 98/500/EG van de Commissie<sup>20</sup>. De sociale partners brengen hun advies uit binnen een termijn van drie maanden.

↓ nieuw

9. Bij de aanneming en de herziening van elke TSI wordt nagegaan welke technische bijlagen afzonderlijk door het Bureau kunnen worden gepubliceerd en welke regelingen van toepassing zijn inzake de talen waarin de bijlagen moeten worden gepubliceerd en inzake de bijwerking die nodig is naar aanleiding van de technologische ontwikkelingen van die bijlagen (met name in het geval van informatie- en communicatietechnologieën). De regeling inzake de talen en de bijwerking worden in de maatregel tot vaststelling van de TSI vermeld.

↓ 2001/16/EG en 2004/50/EG  
Art. 1, punt 6  
⇒ nieuw

### Artikel 7

1. Het is een lidstaat toegestaan één of meer TSI's, ook met betrekking tot het rollend materieel, in de volgende gevallen ⇒ en in de omstandigheden van dit artikel ⇐ ~~en omstandigheden~~ niet toe te passen:

<sup>20</sup> PB L 225 van 12.08.1998, blz. 27.

---

↓ 2004/50/EG Art. 1, punt 6 en art. 2, punt 6

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

---

↓ 2001/16/EG en 2004/50/EG Art. 1, punt 6

b) voor een project voor de vernieuwing of herinrichting van een bestaande lijn, wanneer het profiel, de spoorwijdte of de spoorafstand, of de elektrische spanning niet verenigbaar zijn met die van de bestaande lijn;

c) voor een project voor een nieuwe lijn of een project voor de vernieuwing of herinrichting van een bestaande lijn, uit te voeren op het grondgebied van die lidstaat, wanneer het spoorweginet van die lidstaat niet grenst aan of door de zee afgesneden is van het spoorweginet van de rest van de Gemeenschap;

d) voor elk project betreffende de vernieuwing, uitbreiding of herinrichting van een bestaande lijn, wanneer de toepassing van deze TSI's de economische levensvatbaarheid van het project en/of de samenhang van het spoorwegsysteem van de lidstaat in gevaar brengt;

e) wanneer het, na een ongeluk of een natuurramp, in verband met de noodzakelijke snelle herstelling van het net economisch of technisch niet mogelijk is de overeenkomstige TSI geheel of gedeeltelijk toe te passen;

---

↓ 2001/16/EG

f) voor wagens met een plaats van vertrek of bestemming in een derde land met een andere spoorwijdte dan die van het hoofdspoorweginet van de Gemeenschap.

---

↓ nieuw

2. De betrokken lidstaat dient in elk geval bij de Commissie een dossier in dat de in bijlage VIII vermelde punten bevat. De Commissie analyseert de door de lidstaat geplande maatregelen en stelt het in artikel 21 vermelde comité daarvan in kennis.

3. In de gevallen c) en e) gaat de Commissie na of het dossier conform is en stelt zij de lidstaat in kennis van de resultaten van haar analyse. De lidstaat kan zonder afwachten alternatieve bepalingen toepassen.

---

↓ 2001/16/EG (aangepast)  
⇒ nieuw

~~In alle gevallen stelt de betrokken lidstaat de Commissie vooraf in kennis van zijn voornemen af te wijken en doet hij haar een dossier toekomen met de TSI's of delen daarvan die hij niet toegepast wenst te zien, alsmede met de betrokken specificaties die hij wenst toe te passen. 4.~~  
In de gevallen ⇒ a), ⇐ b), d) en f) ~~neemt~~  beslist  de Commissie ~~een besluit~~ volgens de procedure van artikel 21, lid ~~2~~ ⇒ 3, ⇐ ⇒ als het verzoek te mogen afwijken wordt aanvaard ⇐; indien nodig wordt een aanbeveling gedaan betreffende de toe te passen specificaties. In het geval van punt b) wordt in het besluit van de Commissie evenwel niet verwezen naar het profiel en de spoorbreedte. ⇒ Uiterlijk zes maanden nadat het verzoek, samen met het volledige dossier, is ingediend, neemt de Commissie een beslissing. Zolang de Commissie geen beslissing heeft genomen, mag de lidstaat de gevraagde afwijking niet toepassen. ⇐

---

↓ 2004/50/EG Art. 1, punt 6  
(aangepast)

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

---

↓ 96/48/EG en 2001/16/EG

## HOOFDSTUK III

### INTEROPERABILITEITSONDERDELEN

#### *Artikel 8*

De lidstaten nemen alle dienstige maatregelen opdat de interoperabiliteitsonderdelen:

---

↓ 2001/16/EG (aangepast)

a) alleen op de markt worden gebracht indien zij de interoperabiliteit van het ~~conventionele trans-Europese~~ systeem mogelijk maken door te voldoen aan de essentiële eisen;

---

↓ 96/48/EG en 2001/16/EG

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

---

↓ 2001/16/EG

Deze bepalingen vormen geen belemmering voor het op de markt brengen van deze onderdelen voor andere toepassingen.

---

↓ 96/48/EG (aangepast)

~~Deze bepalingen vormen geen belemmering voor het op de markt brengen van deze onderdelen voor andere toepassingen, noch voor het gebruik ervan voor conventionele spoorlijnen.~~

---

↓ 2001/16/EG (aangepast)

#### *Artikel 9*

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 ~~conventionele trans-Europese~~ 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. 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.

---

↓ 2004/50/EG Art. 1, punt 7

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.

---

↓ 2001/16/EG

#### *Artikel 10*

1. De lidstaten beschouwen de interoperabiliteitsonderdelen als conform de desbetreffende essentiële eisen van deze richtlijn, wanneer zij voorzien zijn van de EG-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik.



---

↓ 2004/50/EG Art. 2, punt 7,  
onder a)

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

---

↓ 2004/50/EG Art. 1, punt 8,  
onder b), en art. 2, punt 7, onder b)

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

---

↓ 2001/16/EG (nieuw)

~~Wanneer opstelling van een Europese specificatie bij de aanneming van een TSI nog niet beschikbaar is en de naleving van deze specificatie absoluut noodzakelijk is om de interoperabiliteit te waarborgen, kan in die TSI een verwijzing opgenomen worden naar de meest recente versie van het ontwerp van de toe te passen Europese specificatie of wordt dit ontwerp geheel of gedeeltelijk daarin opgenomen.~~

---

↓ nieuw

De TSI's voorzien in een overgangperiode voor de interoperabiliteitsonderdelen die bij de inwerkingtreding van de TSI's al in de handel zijn gebracht. Deze onderdelen moeten voldoen aan de eisen van artikel 8 om in een subsysteem te kunnen worden geïntegreerd.

---

↓ 2004/50/EG Art. 2, punt 8  
⇒ nieuw

### Artikel 11

Wanneer een lidstaat of de Commissie van mening is dat bepaalde Europese specificaties die rechtstreeks of indirect worden gebruikt ten behoeve van deze richtlijn niet voldoen aan de essentiële eisen, ⇒ wordt de kwestie aan het in artikel 21 bedoelde comité voorgelegd en neemt de Commissie de meest geschikte maatregel: ⇐

- (a) ~~kan volgens de procedure van artikel 21, lid 2~~ ⇒ de gehele of gedeeltelijke verwijdering van deze specificaties ⇐, ~~na overleg met het comité dat is ingesteld bij Richtlijn 98/34/EG, worden besloten deze specificaties geheel of gedeeltelijk te verwijderen~~ uit de publicaties waarin zij zijn opgenomen, ~~of ze te wijzigen~~, ⇒ of de wijziging ervan, na overleg met het bij Richtlijn 98/34/EG ingestelde comité, wanneer het Europese normen betreft, of ⇐
- (b) ⇒ de herziening van de TSI overeenkomstig artikel 6, lid 1 ⇐.

*Artikel 12*

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 of het uit de handel te nemen. De lidstaat stelt de Commissie 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. De Commissie pleegt zo spoedig mogelijk overleg met de betrokken partijen. Wanneer de Commissie na dit overleg vaststelt dat de maatregel gerechtvaardigd is, stelt zij de lidstaat die daartoe het initiatief heeft genomen, alsmede de overige lidstaten, onmiddellijk 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 Gemeenschap gevestigde gemachtigde, onmiddellijk daarvan in kennis. Indien de in lid 1 bedoelde beslissing wordt gemotiveerd onder verwijzing naar een leemte in de Europese specificaties, dan wordt de procedure van artikel 11 toegepast.

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 degene die de verklaring heeft 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.

*Artikel 13*

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

---

↓ 96/48/EG (aangepast)

~~2. Wanneer de TSI's dit voorschrijven, wordt de beoordeling van de conformiteit of de geschiktheid voor gebruik van een interoperabiliteitsonderdeel uitgevoerd door de aangemelde instantie waarbij de fabrikant of diens in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde daartoe een aanvraag heeft ingediend.~~

---

↓ 2001/16/EG

2. De beoordeling van de conformiteit of de geschiktheid voor gebruik van een interoperabiliteitsonderdeel wordt uitgevoerd door de aangemelde instantie waarbij de fabrikant of diens in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde daartoe een aanvraag heeft ingediend.

---

↓ 96/48/EG en 2001/16/EG

3. Wanneer op interoperabiliteitsonderdelen andere communautaire richtlijnen 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 in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde de in de leden 1~~2~~ en 3 genoemde verplichtingen heeft vervuld, gaan deze verplichtingen over op een ieder die het interoperabiliteitsonderdeel in de handel brengt. Dezelfde verplichtingen gelden, wat deze richtlijn betreft, voor degene die interoperabiliteitsonderdelen van diverse herkomst of delen daarvan assembleert dan wel voor eigen gebruik vervaardigt.

5. Onverminderd het bepaalde in artikel 12:

---

↓ 2001/16/EG (aangepast)

⇒ nieuw

a) is, wanneer door een lidstaat wordt geconstateerd dat de EG-verklaring van conformiteit ten onrechte is opgesteld, de fabrikant of diens in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde verplicht<sup>⇒</sup>, voor zover nodig, <sup>⇐</sup> 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 12.

# HOOFDSTUK IV

## SUBSYSTEMEN

### Artikel 14

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

Te dien einde nemen de lidstaten alle dienstige maatregelen opdat deze subsystemen alleen in gebruik kunnen worden genomen indien zij zodanig zijn ontworpen, geconstrueerd en geïnstalleerd en/of zodanig worden geëxploiteerd dat de inachtneming van de desbetreffende essentiële eisen niet in het gedrang komt wanneer zij in het ~~conventionele trans-Europese~~ spoorwegsysteem worden opgenomen. Zij controleren met name of deze subsystemen aansluiten bij het systeem waarin ze worden opgenomen.

2. Het is aan elke lidstaat om bij de indienststellingengebruikneming, ~~en daarna op gezette tijden~~, te verifiëren ⇒ of de voorschriften van de TSI die zijn opgesteld teneinde te garanderen ⇐ dat deze subsystemen overeenkomstig de desbetreffende essentiële eisen worden geëxploiteerd en onderhouden ⇒, worden nageleefd. Na de indienstelling van deze subsystemen vindt deze verificatie plaats in het kader van de toekenning van de veiligheidscertificaten en de veiligheidsgoedkeuringen overeenkomstig de artikelen 10 en 11 van de spoorwegveiligheidsrichtlijn<sup>21</sup> ⇐.

↓ 2004/50/EG Art. 2, punt 9, onder a)

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

↓ 2004/50/EG Art. 2, punt 9, onder b) (aangepast)  
⇒ nieuw

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

<sup>21</sup> Richtlijn 2004/49/EG.

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

---

↓ nieuw

- de reden waarom de TSI('s) niet volledig wordt (worden) toegepast;
- de technische kenmerken die van toepassing zijn in plaats van de TSI;
- de organismen die, wat deze kenmerken betreft, bevoegd zijn voor de toepassing van de in artikel 18 bedoelde verificatieprocedure.

De Commissie deelt deze informatie mee aan het Bureau, dat ze publiceert.

Als een lidstaat beslist dat een vergunning voor indienststelling niet nodig is of als een TSI ingevolge de toepassing van deze alinea slechts gedeeltelijk wordt toegepast, is het verzoek tot afwijking of de aanmelding van een afwijking in de zin van artikel 7 optioneel.

---

↓ 2004/50/EG Art. 1, punt 10 en art. 2, punt 9, onder c)  
⇒ nieuw

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

- a) het register voldoet aan de gemeenschappelijke specificaties als omschreven in lid 5;
- b) het register wordt beheerd en bijgehouden door een instantie die onafhankelijk is van enige spoorwegonderneming;
- c) het register is toegankelijk voor de veiligheidsinstanties en de onderzoeksorganen die zijn aangewezen in het kader van de artikelen 16 en 21 van Richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen (spoorwegveiligheidsrichtlijn)<sup>22</sup>; het is tevens, voor elk wettig verzoek, toegankelijk voor de toezichthoudende instanties die zijn aangewezen in het kader van artikel 30 van Richtlijn 2001/14/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001 inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheids certificering<sup>23</sup>, voor het Bureau, voor spoorwegondernemingen en voor infrastructuurbeheerders.

---

<sup>22</sup> PB L 164 van 30.04.2004, blz. 44.

<sup>23</sup> PB L 75 van 15.03.2001, blz. 29. Richtlijn gewijzigd bij Besluit 2002/844/EG van de Commissie (PB L 289 van 26.10.2002, blz. 30).

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

5. De gemeenschappelijke specificaties van het register worden bepaald volgens de procedure van artikel 21, lid ~~2~~ ⇒ 3 ⇐, op basis van ~~een~~ ontwerp-specificaties van het Bureau. Deze ontwerp-specificaties omvatten: inhoud, dataformaat, functionele en technische architectuur, bedrijfsmodus, voorschriften voor gegevensinvoer en overleg. In dit register worden in ieder geval de volgende gegevens opgenomen:

- a) referenties van de EG-keuringsverklaring en van de dienst die deze verklaring heeft afgegeven;
- b) referenties van het register van rollend materieel als omschreven in artikel 24;
- c) de gegevens van de eigenaar ~~of de lessee~~ ⇒ of de houder ⇐ van het voertuig;
- d) eventuele beperkingen ten aanzien van de exploitatiewijze van het rijtuig;
- e) ~~voor de veiligheid relevante gegevens met betrekking tot het onderhoudsschema van het rijtuig~~ ⇒ de voor het onderhoud bevoegde entiteit. Als deze informatie niet beschikbaar is wanneer de vergunning voor indienststelling wordt afgegeven, kan ze later worden toegevoegd; dit dient te gebeuren vóór het voertuig door een spoorwegonderneming wordt gebruikt. ⇐

⇓ nieuw

6. Voor wagons en passagiersrijtuigen die na de inwerkingtreding van deze richtlijn in dienst worden gesteld, wordt in de TSI gepreciseerd of het volstaat dat één lidstaat van de Gemeenschap een vergunning voor indienststelling afgeeft en onder welke voorwaarden deze vergunning moet worden afgegeven.

7. In het geval van rollend materieel dat vóór de inwerkingtreding van de onderhavige richtlijn in dienst is gesteld en waarvoor geen EG-keuringsverklaring is afgegeven, zoals bepaald in artikel 18 van de onderhavige richtlijn, is de spoorwegveiligheidsrichtlijn van toepassing. Daarbij geldt met name het volgende:

- als de veiligheidsinstanties van een lidstaat daarom verzoeken, moet een aanvullende vergunning voor indienststelling worden verkregen overeenkomstig de bepalingen van artikel 14 van de spoorwegveiligheidsrichtlijn;
- zoniet doet het veiligheidscertificaat dat overeenkomstig artikel 10 van de spoorwegveiligheidsrichtlijn aan de spoorwegonderneming is toegekend, dienst als vergunning voor indienststelling van het rollend materieel.

8. In het geval van rollend materieel waarvoor een EG-keuringsverklaring is afgegeven, zoals bepaald in artikel 18, mag een veiligheidsinstantie met het oog op de afgifte van een vergunning voor indienststelling alleen de volgende criteria beoordelen:

- de technische verenigbaarheid tussen dit rollend materieel en de desbetreffende infrastructuur;
- de regels die van toepassing zijn op de in artikel 17, lid 2, bedoelde openstaande punten;
- de regels die van toepassing zijn specifieke gevallen die in de toepasselijke TSI zijn geïdentificeerd;
- de afwijkingen waarvan kennis is gegeven overeenkomstig artikel 7 van de onderhavige richtlijn.

9. Onverminderd de procedure van artikel 18 mogen de lidstaten vergunningen voor indienststelling afgeven die betrekking hebben op een serie rollend materieel.

---

↓ 2001/16/EG (aangepast)

#### *Artikel 15*

Onverminderd artikel 19 kunnen de lidstaten niet uit hoofde van deze richtlijn de constructie, de indienststelling~~ingebruikneming~~ en de exploitatie op hun grondgebied van subsystemen van structurele aard die deel uitmaken van het ~~conventionele trans-Europese~~ spoorwegsysteem en die aan de essentiële eisen voldoen, verbieden, beperken of belemmeren. In het bijzonder mogen zij geen verificaties verlangen die al zijn verricht in het kader van de procedure die tot de EG-keuringsverklaring heeft geleid. 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.

---

↓ 2004/50/EG Art. 1, punt 11

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

---

↓ 2001/16/EG (aangepast)

#### *Artikel 16*

1. De lidstaten beschouwen de van het ~~conventionele trans-Europese~~ spoorwegsysteem deel uitmakende subsystemen van structurele aard die zijn voorzien van de EG-keuringsverklaring als interoperabel en conform de desbetreffende essentiële eisen.

2. De verificatie van de interoperabiliteit, met inachtneming van de essentiële eisen, van een subsysteem van structurele aard dat deel uitmaakt van het ~~conventionele trans-Europese~~ spoorwegsysteem, geschiedt aan de hand van de TSI's, indien deze bestaan.

---

↓ 2004/50/EG Art. 1, punt 12 en art. 2, punt 10 (aangepast)  
⇒ nieuw

3. Bij ontstentenis van TSI's ~~(met inbegrip van de gevallen waarin~~ ⇒ , wanneer ⇐ op grond van artikel 7 kennis is gegeven van een afwijking) ⇒ of wanneer het in bijzondere gevallen nodig is technische regels toe te passen die niet in de desbetreffende TSI zijn opgenomen, ⇐ zenden de lidstaten ~~aan de andere lidstaten en aan~~ de Commissie voor elk subsysteem een lijst van de technische voorschriften die gebruikt worden voor de uitvoering van de essentiële eisen.

⇒ Afhankelijk van het geval wordt ofwel uiterlijk twee jaar na de inwerkingtreding van deze richtlijn ⇐ en vervolgens telkens wanneer de lijst van technische voorschriften wordt gewijzigd ⇒ , ofwel bij de aanmelding van de afwijking, ofwel na de publicatie van de desbetreffende TSI ⇐ ~~Daarvan wordt uiterlijk 30 april 2005~~ kennis gegeven. Bij deze gelegenheid wijzen de lidstaten tevens de instanties aan die, in het geval van technische voorschriften, worden belast met de uitvoering van de keuringsprocedure als bedoeld in artikel 18.

---

↓ nieuw

De Commissie deelt deze informatie mee aan het Bureau, dat ze publiceert.

---

↓ 96/48/EG en 2001/16/EG  
(aangepast)  
⇒ nieuw

#### Artikel 17

1. Indien blijkt dat de TSI's niet geheel voldoen aan de essentiële eisen, kan de kwestie op verzoek van een lidstaat of op initiatief van de Commissie aan het in artikel 21 bedoelde comité worden voorgelegd ⇒ met het oog op de herzieningsprocedure ⇐ =

---

↓ 2004/50/EG Art. 1, punt 13 en art. 2, punt 11

~~In dergelijke gevallen worden de TSI's herzien~~ overeenkomstig artikel 6, lid 2.

2. Indien bepaalde technische aspecten die overeenkomen met essentiële eisen met onmiddellijk en uitdrukkelijk aan de orde kunnen komen in een TSI, worden zij duidelijk omschreven in een bijlage van de TSI. Op deze aspecten is artikel 16, lid 3 van toepassing.

---

↓ nieuw

3. Als een lidstaat of de Commissie van mening is dat een TSI dringend moet worden gewijzigd, wordt een technisch advies aan het Bureau gevraagd. Na raadpleging van het comité, overeenkomstig de in artikel 21, lid 2, bedoelde procedure, beslist de Commissie of



dit technisch advies kan worden gebruikt in afwachting van de herziening van de TSI; indien dit het geval is, publiceert het Bureau dit technisch advies.

---

↓ 2001/16/EG (aangepast)  
⇒ nieuw

### Artikel 18

1. Voor de opstelling van de EG-keuringsverklaring moet de ~~aanbestedende dienst of zijn gemachtigde~~ ⇒ aanvrager ⇐ de in bijlage VI aangegeven EG-keuringsprocedure doen inleiden door de aangemelde instantie die hij daartoe heeft gekozen. ⇐ De aanvrager kan de aanbestedende dienst, de constructeur of hun gemachtigde in de Gemeenschap zijn. ⇐

2. De taak van de met de EG-keuring van een subsysteem belaste aangemelde instantie begint in het ontwerpstadium en bestrijkt de gehele constructieperiode tot het stadium van de goedkeuring vóór de ~~indienststelling~~ingebruikneming van het subsysteem. Tot die taak behoort ook de verificatie van de interfaces van het betrokken subsysteem met het systeem waarvan het deel uitmaakt, gebaseerd op de informatie in de desbetreffende TSI en in de registers bedoeld in artikel 24.

3. De aangemelde instantie is verantwoordelijk voor de samenstelling van het technische dossier waarvan de EG-keuringsverklaring vergezeld moet gaan. Dit technische dossier moet alle nodige documenten betreffende de kenmerken 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.

---

↓ nieuw

4. De aangemelde instantie kan tussentijdse keuringsverklaringen afgeven voor bepaalde stadia van de productiecycclus of bepaalde delen van het subsysteem. In dat geval is de procedure van bijlage VI van toepassing.

5. Als dit volgens hoofdstuk 6 van de overeenkomstige TSI mogelijk is, mag de aangemelde instantie keuringsverklaringen afgeven die betrekking hebben op een serie rollend materieel.

---

↓ 96/48/EG en 2001/16/EG  
(nieuw)

### Artikel 19

1. Indien een lidstaat constateert dat een subsysteem van structurele aard dat voorzien is van de EG-keuringsverklaring, vergezeld van het technische 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 leidt onverwijld~~

~~de procedure van artikel 21, lid 2, in.~~ De Commissie pleegt overleg met de belanghebbende partijen.

---

↓ nieuw

3. De lidstaat die dit verzoek heeft gedaan, preciseert of de niet-overeenstemming 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 herziening van de TSI op gang gebracht overeenkomstig artikel 6, lid 1.
- 

↓ 2001/16/EG (aangepast)

## HOOFDSTUK V

### AANGEMELDE INSTANTIES

#### *Artikel 20*

1. De lidstaten delen de Commissie en de overige lidstaten mee welke instanties met de uitvoering van de procedure voor de beoordeling van de conformiteit of de geschiktheid voor gebruik, bedoeld in artikel 13, en de keuringsprocedure, bedoeld in artikel 18, zijn belast onder vermelding van hun respectieve bevoegdheden en het vooraf van de Commissie ontvangen identificatienummer. De Commissie maakt de lijst van deze instanties met hun respectieve identificatienummer evenals hun bevoegdheden bekend in het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen*  *Unie*  en draagt zorg voor de bijwerking van deze lijst.

2. De lidstaten moeten de in bijlage VII opgenomen criteria hanteren voor de beoordeling van de aan te melden instanties. De instanties die voldoen aan de beoordelingscriteria welke in de relevante Europese normen zijn opgenomen, worden geacht aan de genoemde criteria te voldoen.

---

↓ 96/48/EG en 2001/16/EG  
⇒ nieuw

3. Indien een instantie niet meer voldoet aan de criteria van bijlage VII, trekt de betrokken lidstaat de erkenning van die instantie in. Hij brengt de Commissie en de overige lidstaten daarvan onverwijld op de hoogte.

4. Indien een lidstaat of de Commissie van oordeel is dat een door een lidstaat aangemelde instantie niet voldoet aan de toepasselijke criteria, ~~wordt de kwestie voorgelegd aan het in artikel 21 bedoelde comité, dat binnen een termijn van drie maanden advies uitbrengt~~  pleegt

de Commissie overleg met de betrokken partijen. ⇐ ~~In het licht van het advies van het comité~~  
⇒ Na het comité te hebben geraadpleegd overeenkomstig de in artikel 21, lid 2, bedoelde  
procedure, ⇐ brengt de Commissie de betrokken lidstaat op de hoogte van alle wijzigingen  
die noodzakelijk zijn, opdat de aangemelde instantie de status die haar is verleend, behoudt.

---

↓ 2004/50/EG Art. 1, punt 15 en  
art. 2, punt 12

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

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

~~Indien~~ ~~Waar~~ nodig wordt het optreden van de aangemelde instanties gecoördineerd in overeenstemming met artikel 21, lid 5.

---

↓ 2001/16/EG

## HOOFDSTUK VI

### COMITÉ EN WERKPROGRAMMA

#### *Artikel 21*

1. De Commissie wordt bijgestaan door het bij artikel 21 van Richtlijn 96/48/EG ingestelde comité (hierna "het comité").

---

↓ nieuw

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

---

↓ 2001/16/EG en 2004/50/EG  
Art. 1, punt 16

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

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

---

↓ nieuw

4. Wanneer naar dit lid wordt verwezen is artikel 5bis, leden 1 tot en met 4, en artikel 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van het bepaalde in artikel 8 van dat besluit.

---

↓ 2001/16/EG en 2004/50/EG  
Art. 1, punt 16

~~3. Het comité stelt zijn reglement van orde vast.~~

---

↓ 2004/50/EG Art. 2, punt 13

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

---

↓ 2004/50/EG Art. 2, punt 14  
⇒ nieuw

#### Artikel 21 bis

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

---

↓ 2004/50/EG Art. 1, punt 17  
(aangepast)

~~1. Het comité kan elke kwestie bespreken die betrekking heeft op de interoperabiliteit van het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem, daaronder begrepen kwesties inzake de interoperabiliteit van dit systeem met dat van derde landen.~~

~~2. Het comité kan elke kwestie bespreken die betrekking heeft op de uitvoering van deze richtlijn. Indien nodig, stelt de Commissie een aanbeveling voor de uitvoering vast op de wijze die is omschreven in artikel 21, lid 2.~~

#### Artikel 21 ter

~~1. Op eigen initiatief of op verzoek van een lidstaat kan de Commissie volgens de procedure van artikel 21, lid 2, opdracht geven tot het opstellen van een TSI voor een aanvullend onderwerp, mits die een in bijlage II bedoeld subsysteem betreft.~~

~~2. Het comité stelt volgens de procedure van artikel 21, lid 2, op basis van een Commissievoorstel, een werkprogramma op overeenkomstig de doelstellingen van deze richtlijn en die van Richtlijn 2001/16/EG van het Europees Parlement en de Raad van~~

↓ 2004/50/EG Art. 1, punt 17 en art. 2, punt 14  
⇒ nieuw

#### ~~Artikel 21 ter~~

~~7. De bijlagen II tot en met VI kunnen worden gewijzigd volgens de procedure van artikel 21, lid 2.~~ ⇒ De maatregelen die tot doel hebben de niet-essentiële elementen van de onderhavige richtlijn, zoals vermeld in de bijlage II tot en met VIII, te wijzigen, worden vastgesteld overeenkomstig de in lid 4 van dit artikel bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing. ⇐

---

↓ 2001/16/EG (nieuw)  
⇒ nieuw

#### *Artikel 22*

Na de inwerkingtreding van deze richtlijn kan het comité elke kwestie bespreken die betrekking heeft op de interoperabiliteit van het ~~conventionele trans-Europese~~ spoorwegsysteem, waaronder begrepen kwesties inzake de interoperabiliteit van het ~~trans-Europese~~ ⇐ communautaire ⇐ spoorwegsysteem met dat van derde landen.

---

↓ 2004/50/EG Art. 2, punt 15 (aangepast)  
⇒ nieuw

#### *Artikel 23*

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

~~a) de eerste groep TSI's betreft de controle/besturing en de signalering; telematicatoepassingen ten behoeve van het vrachtvervoer; de exploitatie en het beheer van het treinverkeer (met inbegrip van kwalificaties van het personeel voor grensoverschrijdende diensten, met inachtneming van de in de bijlagen II en III neergelegde criteria); goederenwagons; geluidshinder in verband met het rollend materieel en de infrastructuur; Wat het rollend materieel betreft, wordt het materieel voor internationaal gebruik het eerst ontwikkeld;~~

~~b) voorts komen de volgende aspecten aan bod naar gelang van de middelen van de Commissie en het bureau: telematicatoepassingen ten behoeve van het reizigersvervoer, onderhoud, met bijzondere aandacht voor veiligheid, reizigersrijtuigen, tractievoertuigen, motortreinstellen, infrastructuur, energie;~~

---

<sup>24</sup> PB L 110 van 20.04.2001, blz. 1.

~~luchtverontreiniging; Wat het rollend materieel betreft, wordt het materieel voor internationaal gebruik het eerst ontwikkeld.~~

~~e) op verzoek van de Commissie, een lidstaat of het bureau kan het comité volgens de procedure van artikel 21, lid 2, een TSI opstellen voor een aanvullend onderwerp mits deze een in bijlage II bedoeld subsysteem betreft en de bovengenoemde orde van prioriteit niet verstoord wordt.~~

~~21. De Commissie stelt volgens de procedure van artikel 21, lid 2, een werkprogramma op waarin ~~dat~~ ⇒ rekening wordt gehouden met de bij artikel 1, lid 3, voorziene uitbreiding van de werkingssfeer, de bij artikel 6, lid 2, voorziene herziening van de TSI en de ~~de in lid 1 bedoelde orde van prioriteit volgt, alsmede~~ andere taken die uit hoofde van deze richtlijn tot ~~haar~~ zijn werkerrein behoren.~~

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

32. Het werkprogramma omvat de volgende etappes:

- a) uitwerking, uitgaande van een door het bureau opgesteld plan, van een representatieve architectuur voor het conventionele spoorwegsysteem op basis van de lijst van subsystemen (bijlage II), die de samenhang van de TSI's moet garanderen. Deze architectuur moet met name de verschillende systeemonderdelen en hun interfaces omvatten; zij dient als referentiekader voor de afbakening van het toepassingsgebied van elke TSI;
- b) vaststelling van een modelstructuur voor de uitwerking van de TSI's;
- c) vaststelling van een methodiek voor de kosten-batenanalyse van de met de TSI's beoogde oplossingen;
- d) vaststelling van de nodige opdrachten voor de uitwerking van de TSI's;
- e) ~~vaststelling~~ ⇒ identificatie ⇐ van de fundamentele parameters voor elke TSI;
- f) goedkeuring van de ontwerpen voor het normalisatieprogramma;
- g) beheer van de overgangperiode, die loopt van de datum van inwerkingtreding van Richtlijn 2004/50/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 houdende wijziging van Richtlijn 96/48/EG van de Raad betreffende de interoperabiliteit van het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem en van Richtlijn 2001/16/EG betreffende de interoperabiliteit van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem<sup>25</sup> tot de bekendmaking van de TSI's, met inbegrip van de vaststelling van het in artikel 25 bedoelde referentiekader.

<sup>25</sup> PB L 164 van 30.04.2004, blz. 114.

---

↓2001/16/EG (aangepast)  
⇒ nieuw

## HOOFDSTUK VII

### INFRASTRUCTUURREGISTERS EN BEHEER VAN HET ROLLEND MATERIEEL

#### *Artikel 24*

1. De lidstaten zien erop toe dat ~~er elk jaar~~ ⇒ regelmatig ⇐ een infrastructuurregister (respectievelijk ~~registerboek~~ van het rollend materieel) gepubliceerd en geactualiseerd wordt. In dat register worden voor elk betrokken subsysteem of deel daarvan de belangrijkste kenmerken aangegeven (bijvoorbeeld de fundamentele parameters) en in hoeverre deze overeenstemmen met de kenmerken die voorgeschreven zijn in de desbetreffende TSI's. Met het oog daarop wordt in elke TSI exact vermeld welke informatie de infrastructuurregisters en de ~~registersboeken~~ van het rollend materieel moeten bevatten.

---

↓2004/50/EG Art. 2, punt 16

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

---

↓ nieuw

3. Het Bureau stelt een ontwerp op voor een gids voor de tenuitvoerlegging van de infrastructuurregisters en de registers van het rollend materieel; in die gids wordt de inhoud van de registers nader omschreven en worden aanbevelingen gedaan met betrekking tot het formaat, de bijwerkingscyclus en de gebruikswijze van de registers. In de gids wordt ook aangegeven hoe dit artikel ten uitvoer moet worden gelegd voor infrastructuur en rollend materieel die vóór de inwerkingtreding van deze richtlijn in dienst zijn gesteld. Na het comité te hebben geraadpleegd overeenkomstig artikel 21, lid 2, keurt de Commissie de gids goed.

---

↓2004/50/EG Art. 1, punt 18

#### ~~*Artikel 22 bis*~~

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

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

---

↓ 2001/16/EG

## HOOFDSTUK VIII

### OVERGANGSBEPALINGEN

#### *Artikel 25*

---

↓ 2004/50/EG Art. 2, punt 17  
⇒ nieuw

Aan de hand van de informatie die de lidstaten verstrekken in het kader van artikel 16, lid 3, alsmede op basis van de technische vakliteratuur en de teksten van relevante internationale overeenkomsten stelt het bureau overeenkomstig de artikelen 3 en 12 van Verordening (EG) nr. 881/2004 van het Europees Parlement en de Raad tot oprichting van een Europees Spoorwegbureau ("Spoorwegbureauverordening") een ontwerp op van een referentiekader van technische voorschriften ter handhaving van het huidige interoperabiliteitsniveau van de lijnen en het rollend materieel die overeenkomstig artikel 1, lid 3, aan de werkingssfeer van deze richtlijn worden toegevoegd. ~~Ingevolge de procedure van artikel 21, lid 2, bestudeert de Commissie dit ontwerp en besluit zij of dit in afwachting van de vaststelling van de TSIs een referentiekader kan vormen.~~ ⇒ Indien nodig stelt de Commissie het referentiekader vast overeenkomstig de procedure van artikel 21, lid 2. ⇐

---

↓ 2001/16/EG (nieuw)  
⇒ nieuw

2. Na aanneming van het referentiekader moeten de lidstaten ~~het comité~~ ⇒ de Commissie ⇐ in kennis stellen van elk voornemen voor de aanneming van nationale bepalingen dan wel de ontwikkeling van elk project op hun grondgebied die afwijken van het referentiekader.



## HOOFDSTUK IX

### SLOTBEPALINGEN

#### *Artikel 26*

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 ~~conventionele trans-Europese~~ spoorwegsysteem, alsmede elk krachtens de artikelen 11, 12, 17 en 19 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 27*

De lidstaten doen de nodige wettelijke, regelgevende en administratieve bepalingen in werking treden om uiterlijk op [...] <sup>26</sup> aan artikel 2 (punten q, r en s), artikel 7, artikel 10, lid 5, artikel 14, artikel 16, lid 3, artikel 18, leden 4 en 5, artikel 24, lid 1, en aan bijlagen II en VIII te voldoen. Zij delen de Commissie de tekst van die bepalingen onverwijld mede, alsmede een tabel ter weergave van het verband tussen die bepalingen en deze richtlijn.

Wanneer de lidstaten deze bepalingen aannemen, wordt in die bepalingen naar deze richtlijn verwezen of wordt hiernaar verwezen bij de officiële bekendmaking van die bepalingen. In die bepalingen wordt ook gepreciseerd dat de verwijzingen in de geldende wettelijke, regelgevende en administratieve bepalingen naar de richtlijnen die bij de onderhavige richtlijn worden ingetrokken, als verwijzingen naar de onderhavige richtlijn moeten worden begrepen. De regels voor deze verwijzing en de formulering van deze vermelding worden vastgesteld door de lidstaten.

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

---

<sup>26</sup> 24 maanden na de inwerkingtreding van de onderhavige richtlijn.

---

↓ 2001/16/EG (aangepast)  
⇒ nieuw

#### Artikel 28

De Commissie legt het Europees Parlement en de Raad ~~op 20 april 2005 en daarna~~ om de ~~twee~~ ⇒ drie ⇐ jaar een verslag voor over de vorderingen die met de interoperabiliteit van het ~~conventionele trans-Europese~~ spoorwegsysteem zijn gemaakt. Dit verslag bevat ook een analyse van de in artikel 7 bedoelde gevallen.

---

↓ 2001/16/EG  
⇒ nieuw

~~De representatieve gemeenschappelijke instantie~~ ⇒ Het Bureau ⇐ stelt een regelmatig bij te werken instrument op waarmee op verzoek van een lidstaat of van de Commissie een overzicht van het interoperabiliteitsniveau van het ~~conventionele trans-Europese~~ spoorwegsysteem kan worden samengesteld. In dit instrument wordt gebruik gemaakt van de informatie in de registers bedoeld in artikel 24.

---

↓ nieuw

#### Artikel 29

Richtlijnen 96/48/EG en 2001/16/EG, zoals gewijzigd bij Richtlijn 2004/50/EG, worden met ingang van [...] <sup>27</sup> ingetrokken, onverminderd de verplichtingen van de lidstaten met betrekking tot de termijnen voor de omzetting in nationale wetgeving en de toepassing van die richtlijnen.

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

---

↓ 96/48/EG en 2001/16/EG  
(aangepast)

#### Artikel ~~29~~30

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

---

<sup>27</sup> De in artikel 27, lid 1, vermelde datum.



De artikelen 1, 2 (van a) tot en met p)), 3, 4, 5, 6, 8, 9, 10, leden 1 tot en met 4, 11, 12, 13, 15, 16, leden 1 en 2, 17, 18, leden 1 tot en met 3, 19 tot en met 23, 24, leden 2 en 3, 25 tot en met 31 en bijlagen I, III tot en met VII, zijn van toepassing met ingang van de bovenvermelde datum van inwerkingtreding.

---

↓ 96/48/EG en 2001/16/EG

*Artikel ~~30~~31*

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

## **BIJLAGE I**

### **⊠ WERKINGSSFEER ⊠**

#### **1. HET TRANS-EUROPESE CONVENTIONELE SPOORWEGSYSTEEM**

##### **1.1. INFRASTRUCTUUR**

De infrastructuur van het trans-Europese conventionele spoorwegsysteem komt overeen met die van de lijnen van het trans-Europese vervoersnet die zijn genoemd in Beschikking Nr. 1692/96/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 juli 1996 betreffende communautaire richtsnoeren voor de ontwikkeling van een trans-Europees vervoersnet<sup>28</sup>, of die naderhand zijn opgenomen in een bijwerking van de beschikking in het kader van een herziening van de richtsnoeren overeenkomstig artikel 21 van de beschikking.

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

- lijnen voor personenvervoer;
- lijnen voor gemengd vervoer (personen, goederen);
- lijnen die speciaal zijn ontworpen of aangelegd voor het goederenvervoer;
- knooppunten voor het personenvervoer;
- knooppunten voor het goederenvervoer, met inbegrip van intermodale terminals;
- de verbindingen tussen bovengenoemde onderdelen.

Deze infrastructuur omvat verkeersleidings-, 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.

##### **1.2. ROLLEND MATERIEEL**

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

- al dan niet elektrische motortreinstellen;

---

<sup>28</sup> PB L 228 van 09.09.1996, blz. 1. Beschikking gewijzigd bij Beschikking nr. 1346/2001/EG (PB L 185 van 6.7.2001, blz. 1).

- al dan niet elektrische tractievoertuigen;
- reizigersrijtuigen;
- wagons voor vrachtvervoer, met inbegrip van het rollend materieel dat ontworpen is voor het vervoer van vrachtwagens.

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

Elk van deze categorieën moet worden onderverdeeld in:

- rollend materieel voor internationaal gebruik;
- rollend materieel voor nationaal gebruik.

↓2004/50/EG Art. 1, punt 19 en bijlage I ⇒ nieuw
--

## 2. HET TRANS-EUROPESE HOGESNELHEIDSSPOORWEGSYSTEEM

### 2.1. INFRASTRUCTUUR

De infrastructuur van het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem valt samen met de lijnen van het trans-Europese vervoersnetwerk die zijn genoemd in Beschikking nr. 1692/96/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 juli 1996 betreffende communautaire richtsnoeren voor de ontwikkeling van het trans-Europese vervoersnet<sup>29</sup>, of die naderhand zijn opgenomen in een bijwerking van die beschikking in het kader van een herziening van de richtsnoeren overeenkomstig artikel 21 van die beschikking.

Het hogesnelheidsnet omvat:

- de speciaal aangelegde hogesnelheidslijnen, die zijn uitgerust voor snelheden van gewoonlijk ten minste 250 km/uur;
- de lijnen die speciaal zijn aangepast voor hoge snelheden en die zijn uitgerust voor snelheden van ongeveer 200 km/uur;
- de lijnen die speciaal zijn aangepast voor hoge snelheden en die een specifiek karakter hebben omdat de snelheid per geval moet worden afgestemd op topografische belemmeringen, het reliëf of de stedelijke bebouwing. ⇒Deze categorie omvat ook de verbindinglijnen tussen hogesnelheids- en conventionele netwerken, de doortochten in stations, de toegangen tot terminals en remises, enz, die tegen conventionele snelheid worden gebruikt door "hogesnelheidsmateriaal". ⇐

<sup>29</sup> PB L 228 van 9.9.1996, blz. 1. Beschikking gewijzigd bij Beschikking nr. 1346/2001/EG (PB L 185 van 6.7.2001, blz. 1).

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

## **2.2. ROLLEND MATERIEEL**

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

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

↓ 2004/50/EG Art. 2, punt 18 en  
bijlage III (aangepast)

## **3. COMPATIBILITEIT BINNEN HET ~~CONVENTIONELE~~ TRANS-EUROPESE SPOORWEGSYSTEEM**

↓ 2004/50/EG Art. 1, punt 19 en  
bijlage I en art. 2, punt 18 en  
bijlage III

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

## **4. VERRUIMING VAN DE WERKINGSSFEER**

### **4.1. Subcategorieën lijnen en rollend materieel**

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

### **4.2. Kostenbeheersingsmaatregelen**

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

- kosten van de voorgestelde maatregel,

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

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

---

↓ 2001/16/EG (aangepast)

## **BIJLAGE II**

### **SUBSYSTEMEN**

#### **1. LIJST VAN SUBSYSTEMEN**

Voor de toepassing van deze richtlijn wordt het systeem dat het ~~Europese~~ conventionele spoorwegsysteem vormt, onderverdeeld in subsystemen die overeenkomen met:

---

↓ 2001/16/EG en 2004/50/EG Art. 1, punt 20 en bijlage II (aangepast)  
⇒ nieuw

a) gebieden van structurele aard:

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

b) gebieden van functionele aard:

- ⇒ exploitatie en verkeersleiding ⇐,
  - onderhoud,
  - telecommunicatietoepassingen voor reizigers en vracht.
- 

↓ 2004/50/EG Art. 1, punt 20 en bijlage II

#### **2. TE BESTRIJKEN GEBIEDEN**

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

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

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



## 2. BESCHRIJVING VAN DE SUBSYSTEMEN

Voor elk subsysteem of elk deel van een subsysteem wordt de lijst van de met de interoperabiliteit verband houdende elementen en aspecten voorgesteld door ~~de representatieve gemeenschappelijke instantie voor~~ ⇒ het Bureau bij ⇐ de uitwerking van het ontwerp van de corresponderende TSI.

Onder voorbehoud van de vaststelling van deze aspecten of de interoperabiliteitsonderdelen en van de volgorde waarin de subsystemen aan TSI's worden onderworpen, omvatten de subsystemen met name:

### 2.1. Infrastructuur

Lopend spoor, wissels, kunstwerken (bruggen, tunnels, ...), de bij stations behorende infrastructuren (perrons, toegang, met oog voor de behoeften van personen met beperkte mobiliteit, ...), veiligheids- en beschermingsinstallaties.

### 2.2. Energie

Elektrificatiesysteem, ~~en~~  en  bovenleiding, ~~en stroomafnemers.~~

### 2.3. Besturing en seingeving

Alle uitrusting die nodig is voor de veiligheid, de besturing en controle van de bewegingen van de treinen die op het net mogen rijden.

### 2.4. 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 uitwijkprocedures, onder andere ten aanzien van ⇐ de treinsamenstelling en ⇐ ~~de trein~~ ⇐ - ⇐ besturing, de planning en de verkeersleiding.

Het geheel van vereiste beroepskwalificaties voor grensoverschrijdende diensten.

### 2.5. Telematicatoepassingen

Evenals bijlage I omvat dit subsysteem twee delen:

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 vervoertakken;

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.

## **2.6. Rollend materieel**

De structuur, het besturingssysteem van de gehele uitrusting van de trein, ⇒ de stroomafnemers, ⇐ de tractie-eenheden en transformatoren, het remsysteem, koppeling, loopwerk (draaistellen, assen) en ophanging, deuren, interface mens/machine (bestuurder, treinpersoneel, passagiers, met oog voor de behoeften van personen met beperkte mobiliteit), passieve en actieve beveiliging, de nodige voorzieningen voor de gezondheid van passagiers en treinpersoneel.

## **2.7. Onderhoud**

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

## **BIJLAGE III**

### **ESSENTIËLE EISEN**

#### **1. ALGEMENE EISEN**

##### **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 met beperkte werking.

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.

1.1.3. De gebruikte onderdelen moeten tijdens hun gebruiksduur bestand zijn tegen de normale of de nader omschreven uitzonderlijke belastingen. De gevolgen van onverwachte storingen voor 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 voorzien is maar niet in overeenstemming is met de aangegeven methode.

---

↓ 96/48/EG (aangepast)

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

---

↓ 96/48/EG en 2001/16/EG

##### **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. De materialen die, bij het beoogde gebruik, de gezondheid van de personen die daartoe toegang hebben, in gevaar kunnen brengen, mogen niet gebruikt worden in de treinen en de spoorweginfrastructuren.

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

### 1.4. Bescherming van het milieu

---

↓ 2001/16/EG (nieuw)

1.4.1. Bij het ontwerpen van het ~~conventionele trans-Europese~~ 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 Gemeenschapsbepalingen.

---

↓ 96/48/EG en 2001/16/EG

1.4.2. De in de treinen en de infrastructuren 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 energievoorzieningssystemen 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.

---

↓ 2001/16/EG (nieuw)

1.4.4. Bij de exploitatie van het ~~conventionele trans-Europese~~ spoorwegnet moeten de wettelijke normen inzake geluidshinder in acht worden genomen.

1.4.5. De exploitatie van het ~~conventionele trans-Europese~~ 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 infrastructuren en de vaste installaties moeten onderling en met die van de treinen die op het ~~conventionele trans-Europese~~ spoorwegnet rijden compatibel zijn.

---

↓ 96/48/EG en 2001/16/EG

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 SUBSISTEEM

### 2.1. Infrastructuur

#### 2.1.1. Veiligheid

---

↓2001/16/EG

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 in stations waar treinen passeren.

---

↓ 96/48/EG en 2001/16/EG

Infrastructuren die voor het publiek toegankelijk zijn, moeten zodanig zijn ontworpen en uitgevoerd dat de gevaren voor de veiligheid van personen beperkt zijn (stabiliteit, brand, toegang, ontruiming, perron<sub>en</sub> enz.).

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

### 2.2. Energie

#### 2.2.1. Veiligheid

---

↓2001/16/EG

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

#### 2.2.2. Bescherming van het milieu

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:

---

↓ 96/48/EG en 2001/16/EG

– de treinen in staat stellen de opgegeven prestaties te verrichten;

---

↓96/48/EG

– ~~compatibel zijn met de op de treinen gemonteerde stroomafname-inrichtingen.~~

---

↓2001/16/EG

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

↓2001/16/EG

## 2.3. Besturing en seingeving

### 2.3.1. Veiligheid

De besturings- en seingevinginstallaties 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 seingevinginstallaties moeten te allen tijde zo functioneren dat treinen die in welbepaalde moeilijke situaties mogen rijden, volkomen veilig kunnen circuleren.

### 2.3.2. Technische compatibiliteit

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

Besturings- en seingevinginstallaties in de stuurcabine van een trein moeten een normale exploitatie in de opgegeven omstandigheden in het ~~conventionele trans-Europese~~ spoorwegsysteem mogelijk maken.

---

↓ 96/48/EG en 2001/16/EG

## 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 botsing of ontsporing beschermd zijn.

De elektrische uitrusting mag de veilige werking van de besturings- en seingevinginstallaties niet in gevaar brengen.

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

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

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

De toegangsdeuren moeten van een systeem voor het openen en sluiten daarvan zijn voorzien dat de veiligheid van de reizigers waarborgt.

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 en de verkeersleiding berichten kunnen doorgeven aan de passagiers.

#### *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 met beperkte werking 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 seingevinginstallaties.

---

↓ 2001/16/EG

In het geval van elektrische tractie, moeten de eigenschappen van de stroomafnameinrichtingen het treinverkeer met de verschillende energievoorzieningssystemen van het ~~conventionele trans-Europese~~ spoorwegsysteem mogelijk maken.

---

↓ 96/48/EG en 2001/16/EG

De eigenschappen van het rollend materieel moeten het rijden op alle lijnen waarop de exploitatie ervan is gepland, mogelijk maken.

---

↓ 2004/50/EG Art. 1, punt 21 en art. 2, punt 19

#### *2.4.4. Controle*

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

---

↓ 2001/16/EG

## 2.5. Onderhoud

### 2.5.1. Gezondheid en veiligheid

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

---

↓ 96/48/EG en 2001/16/EG

### 2.5.2. Bescherming van het milieu

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

---

↓ 2001/16/EG

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

---

↓ 96/48/EG (aangepast)

## ~~2.6. Milieu~~

### ~~2.6.1. Gezondheid~~

~~Bij de exploitatie van het transeuropees hoge-snelheidsspoorwegsysteem moet worden voldaan aan de voorgeschreven niveaus inzake geluidshinder.~~

### ~~2.6.2. Bescherming van het milieu~~

~~De exploitatie van het transeuropees hoge-snelheidsspoorwegsysteem mag in de bodem geen trillingsniveau veroorzaken dat ontoelaatbaar is voor de activiteiten en het milieu in de nabijheid van de infrastructuur in normale onderhoudstoestand.~~



## 2.7. Exploitatie

---

↓2001/16/EG

## 2.6. Exploitatie en verkeersleiding

### 2.6.1. Veiligheid

---

↓96/48/EG

~~Het op elkaar afstemmen van de exploitatievoorschriften van de netten en de kwalificatie van de bestuurders en het treinpersoneel moeten een veilige internationale exploitatie waarborgen.~~

---

↓2001/16/EG

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

De periodieke onderhoudsbeurten, de opleiding en de kwalificatie van het onderhoudspersoneel en 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 ~~conventionele trans-Europese~~ 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 minimum-dienstverleningskwaliteit 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, de bijwerking 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

### CONFORMITEIT EN GESCHIKTHEID VOOR GEBRUIK VAN DE INTEROPERABILITEITSONDERDELEN

---

↓ 96/48/EG (aangepast)

#### ~~EG-VERKLARING~~

- ~~van conformiteit~~
  - ~~van geschiktheid voor gebruik~~
- 

↓ 2001/16/EG (aangepast)

#### 1. INTEROPERABILITEITSONDERDELEN

De EG-verklaring heeft betrekking op de interoperabiliteitsonderdelen van het ~~conventionele trans-Europese~~ spoorwegsysteem, als bedoeld in artikel 3. Deze interoperabiliteitsonderdelen kunnen de vorm aannemen van:

---

↓ 96/48/EG en 2001/16/EG

##### 1.1. Onderdelen voor algemeen gebruik

Dit zijn onderdelen die niet specifiek zijn ontworpen voor het spoorwegsysteem en die in ongewijzigde vorm voor andere toepassingen kunnen worden gebruikt.

##### 1.2. Onderdelen voor algemeen gebruik met specifieke eigenschappen

Dit zijn onderdelen die niet specifiek voor het spoorwegsysteem zijn ontworpen, maar die specifieke prestaties moeten leveren bij gebruik in de spoorwegsector.

##### 1.3. Specifieke onderdelen

Dit zijn onderdelen die specifiek zijn ontworpen voor spoorwegtoepassingen.

#### 2. TOEPASSINGSGEBIED

De EG-verklaring heeft betrekking op:

- hetzij de beoordeling, door (een) aangemelde instantie(s), van de intrinsieke conformiteit van een op zichzelf beschouwd interoperabiliteitsdeel met de technische specificaties waaraan het moet voldoen;
- hetzij de beoordeling/waardering, door (een) aangemelde instantie(s), van de geschiktheid voor gebruik van een binnen de spoorwegsector beschouwd interoperabiliteitsdeel, met name wanneer dit van belang is voor interfaces, aan de

hand van de technische specificaties, in het bijzonder van functionele aard, waarvan de inachtneming moet worden nagegaan.

Bij de beoordelingsprocedures die door de aangemelde instanties zowel in het ontwerp- als in het productiestadium worden gevolgd, wordt gebruik gemaakt van de in Besluit 90/683/EEG opgenomen modules volgens de voorschriften van de TSI.

### 3. INHOUD VAN DE EG-VERKLARING

De EG-verklaring van conformiteit of van geschiktheid voor gebruik, alsmede de bijgevoegde documenten, moeten gedateerd en ondertekend worden.

Deze verklaring moet worden opgesteld in dezelfde taal als de handleiding en moet de volgende gegevens bevatten:

- de referenties van de richtlijn;
- naam en adres van de fabrikant of diens in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde (firmanaam en volledig adres en, wanneer het een gemachtigde betreft, ook de firmanaam van de fabrikant of constructeur);
- beschrijving van het interoperabiliteitsdeel (merk, type, enz.);
- omschrijving van de voor de opstelling van de verklaring van conformiteit, respectievelijk geschiktheid voor gebruik, gevolgde procedure (artikel 13);
- alle relevante beschrijvingen waaraan het interoperabiliteitsdeel beantwoordt en met name de gebruiksvoorwaarden;
- naam en adres van de aangemelde instantie(s) die is (zijn) betrokken bij de voor de beoordeling van de conformiteit, respectievelijk de geschiktheid voor gebruik, gevolgde procedure en datum van het onderzoekcertificaat, in voorkomend geval met vermelding van de geldigheidsduur en van de voorwaarden waaronder het certificaat geldig is;
- in voorkomend geval, de referentie van de Europese specificaties;
- de identiteit van de ondertekenaar aan wie de bevoegdheid is verleend om, namens de fabrikant of diens in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde, verplichtingen aan te gaan.

---

↓2001/16/EG
-------------

## BIJLAGE V

### EG-KEURINGSVERKLARING VOOR SUBSYSTEMEN

---

↓ 96/48/EG en 2001/16/EG ⇒ nieuw
-------------------------------------

De EG-keuringsverklaring en de bijgevoegde documenten moeten gedateerd en ondertekend worden.

Deze verklaring moet in dezelfde taal als die van het technische dossier worden opgesteld en moet de volgende gegevens bevatten:

- de referenties van de richtlijn;
- naam en adres van de aanbestedende dienst ⇒ of de fabrikant, ⇐ of diens in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde (firmanaam en volledig adres en, wanneer het een gemachtigde betreft, ook de firmanaam van de aanbestedende dienst ⇒ of de fabrikant, ⇐);
- een beknopte beschrijving van het subsysteem;
- naam en adres van de aangemelde instantie die de in artikel 18 bedoelde EG-keuring heeft uitgevoerd;
- de referenties van de documenten in het technische dossier;
- alle voorlopige of definitieve relevante bepalingen waaraan het subsysteem moet voldoen, met name, in voorkomend geval, exploitatiebeperkingen of -voorwaarden;
- de geldigheidsduur van de EG-verklaring, indien deze voorlopig is;
- de identiteit van de ondertekenaar.

**BIJLAGE VI**  
**KEURINGSPROCEDURE VOOR SUBSYSTEMEN**

---

**1. INLEIDING**

↓ 96/48/EG en  
2001/16/EG(aangepast)  
⇒ nieuw

De EG-keuring is de procedure volgens welke een aangemelde instantie, op verzoek van de aanbestedende dienst of ⇒ de fabrikant of hun ⇐ ~~zijn~~ in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde, nagaat en verklaart dat een subsysteem:

- in overeenstemming is met de bepalingen van de richtlijn,
- in overeenstemming is met de overige wettelijke bepalingen die met inachtneming van het Verdrag worden toegepast,

en dat het in gebruik mag worden genomen.

**2. STADIA VAN DE KEURING**

De keuring van het subsysteem omvat de volgende stadia:

- algemeen ontwerp;
- constructie van het subsysteem, met name de uitvoering van civieltechnische werken, de montage van onderdelen en de afregeling van het geheel;
- beproeving van het voltooide subsysteem.

**3. VERKLARING**

De voor de EG-keuring verantwoordelijke aangemelde instantie stelt de conformiteitsverklaring op, die bestemd is voor de aanbestedende dienst of ⇒ de fabrikant of hun ⇐ ~~zijn~~ in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde; deze stelt op zijn beurt de EG-keuringsverklaring op, die bestemd is voor de bevoegde instantie van de lidstaat waar het subsysteem geïnstalleerd en/of geëxploiteerd wordt.

**4. TECHNISCH DOSSIER**

Het technisch dossier bij de keuringsverklaring moet de volgende stukken bevatten:

- voor infrastructuur: plannen van de werken, processen-verbaal van de oplevering van het grondwerk en de betonwapening, rapporten over de beproeving en de controle van het beton;

- voor andere subsystemen: algemene en detailplannen zoals die worden uitgevoerd, elektrische en hydraulische schema's, schema's van de besturingscircuits, een beschrijving van de geautomatiseerde systemen, handleidingen voor bediening en onderhoud enz.;
- een lijst van de interoperabiliteitsonderdelen, zoals bedoeld in artikel 3, die in het subsysteem zijn verwerkt;
- kopieën van de EG-verklaringen van conformiteit of geschiktheid voor gebruik, waarvan genoemde onderdelen krachtens artikel 13 voorzien moeten zijn, in voorkomend geval vergezeld van de desbetreffende berekeningen en van een kopie van de processen-verbaal van de proeven en onderzoeken die op basis van de gemeenschappelijke technische specificaties door de aangemelde instanties zijn uitgevoerd;
- een verklaring van de met de EG-keuring belaste aangemelde instantie, dat het project in overeenstemming is met de bepalingen van deze richtlijn, vergezeld van de door haar geïssueerde desbetreffende berekeningen, met vermelding van een eventueel tijdens de uitvoering van de werkzaamheden gemaakt voorbehoud dat niet is ingetrokken; en vergezeld van de inspectie- en auditrapporten die zij in het kader van haar opdracht heeft opgesteld, zoals nader aangegeven in de hierna volgende punten 5.3 en 5.4.

## 5. TOEZICHT

5.1. Het doel van het EG-toezicht is na te gaan of tijdens de totstandbrenging van het subsysteem de uit het technische dossier voortvloeiende verplichtingen zijn vervuld.

5.2. De met het toezicht belaste aangemelde instantie moet permanent toegang hebben tot bouwplaatsen, constructiewerkplaatsen, opslagplaatsen, eventuele lokaties voor prefabricage, beproevingsinstallaties en meer in het algemeen alle plaatsen die zij noodzakelijk acht voor de vervulling van haar taak. De aanbestedende dienst of  $\Rightarrow$  de fabrikant of hun  $\Leftarrow$  ~~zijn~~ in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde moet haar alle documenten die daarbij van nut kunnen zijn, met name de plannen voor de uitvoering van en de technische documentatie met betrekking tot het subsysteem, toezenden of laten toezenden.

5.3. De met het toezicht belaste aangemelde instantie voert periodiek audits uit om na te gaan of de bepalingen van de richtlijn worden nageleefd, waarna zij een auditverslag voorlegt aan de met de uitvoering belaste bedrijven. Zij kan eisen uitgenodigd te worden voor bepaalde fasen van de werkzaamheden.

5.4. Daarnaast kan de aangemelde instantie onaangekondigde bezoeken brengen aan de bouwplaats of de constructiewerkplaatsen. Bij deze bezoeken kan de aangemelde instantie volledige of gedeeltelijke audits uitvoeren. Zij legt een verslag van deze bezoeken en in voorkomend geval een auditverslag voor aan de met de uitvoering belaste bedrijven.

## 6. DEPOT

Het volledige in punt 4 bedoelde dossier wordt ter staving van de conformiteitsverklaring die is afgegeven door de met de keuring van het bedrijfsklare subsysteem belaste aangemelde instantie, ingediend bij de aanbestedende dienst of  $\Rightarrow$  de fabrikant of hun  $\Leftarrow$  ~~zijn~~ in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde. Het dossier wordt gevoegd bij de EG-keuringsverklaring die de aanbestedende dienst  $\Rightarrow$  of de fabrikant  $\Leftarrow$  aan de bevoegde instantie van de betrokken lidstaat doet toekomen.

Een kopie van het dossier wordt door de aanbestedende dienst bewaard gedurende de hele levensduur van het subsysteem. Andere lidstaten kunnen desgewenst inzage krijgen in het dossier.

## 7. PUBLICATIE

Iedere aangemelde instantie publiceert periodiek alle relevante informatie over:

- de ontvangen aanvragen om EG-keuringen;
- de afgegeven conformiteitsverklaringen;
- de geweigerde conformiteitsverklaringen.

## 8. TAAL

De dossiers en briefwisseling met betrekking tot de EG-keuringsprocedures worden gesteld in een officiële taal van de lidstaat waar de aanbestedende dienst of  $\Rightarrow$  de fabrikant of hun  $\Leftarrow$  ~~zijn~~ gemachtigde in de Gemeenschap is gevestigd, dan wel in een door de aanbestedende dienst aanvaarde taal.



## **BIJLAGE VII**

### **DOOR DE LIDSTATEN IN ACHT TE NEMEN MINIMUMCRITERIA BIJ DE AANMELDING VAN INSTANTIES**

1. De instantie, de directeur daarvan en het met de keuring belaste personeel mogen bij het ontwerp, de fabricage, de constructie, de verkoop of het onderhoud van de interoperabiliteitsonderdelen of subsystemen en bij de exploitatie noch rechtstreeks, noch als gemachtigden optreden. Uitwisseling van technische informatie tussen de fabrikant of constructeur en de instantie wordt door deze bepaling niet uitgesloten.

2. De instantie en het personeel dat met de controle is belast, dienen de proeven met de grootste beroepsintegriteit en technische bekwaamheid uit te voeren en dienen vrij te zijn van elke pressie en beïnvloeding, met name van financiële aard, die hun beoordeling of de uitkomst van de controle kan beïnvloeden, inzonderheid door personen of groepen die bij de resultaten van de keuring belang hebben.

---

↓ 2004/50/EG Art. 1, punt 22 en art. 2, punt 20

Met name dienen de instantie en het met de keuringen belaste personeel vanuit functioneel oogpunt onafhankelijk te zijn van de overheden die zijn aangewezen voor de afgifte van vergunningen voor indienststelling/ingebruikneming in het kader van deze richtlijn, van vergunningen in het kader van Richtlijn 95/18/EG van de Raad van 19 juni 1995 betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen<sup>30</sup> en van veiligheidscertificaten in het kader van Richtlijn 2004/49/EG, alsmede van de diensten die belast zijn met onderzoek bij ongevallen.

---

↓ 2001/16/EG

3. De instantie dient te beschikken over het nodige personeel en de nodige middelen te bezitten om de met de uitvoering van de keuringen verbonden technische en administratieve taken op passende wijze te vervullen; tevens dient de instantie toegang te hebben tot het nodige materiaal voor bijzondere keuringen.

4. Het personeel dat met de controle is belast, dient:

- een goede technische en vakopleiding te hebben;
- voldoende kennis te bezitten van de voorschriften betreffende de controles die het verricht, en voldoende ervaring met deze controles te hebben;
- de vereiste bekwaamheid te bezitten om op basis van de verrichte controles de nodige verklaringen, processen-verbaal en verslagen op te stellen.

---

<sup>30</sup> PB L 143 van 27.6.1995, blz. 70. Richtlijn gewijzigd bij Richtlijn 2001/13/EG van het Europees Parlement en de Raad (PB L 75 van 15.3.2001, blz. 26).

5. De onafhankelijkheid van het personeel dat met de controle wordt belast, dient te zijn gewaarborgd. De bezoldiging van elke functionaris mag niet afhangen van het aantal controles dat hij verricht, noch van de uitslag van de controles.
6. De instantie dient een verzekering tegen wettelijke aansprakelijkheid te sluiten, tenzij deze aansprakelijkheid op basis van het nationale recht door de Staat wordt gedekt, c.q. de controles rechtstreeks door de lidstaat worden verricht.
7. Het personeel van de instantie is gebonden door het beroepsgeheim ten aanzien van alles wat het verneemt bij de uitoefening van zijn taken in het kader van deze richtlijn of van de bepalingen van intern recht die daaraan uitvoering geven (behalve tegenover de ter zake bevoegde overheidsinstanties van de Staat waarin de instantie haar werkzaamheden uitoefent).

**BIJLAGE VIII****DOSSIER VOOR EEN AANVRAAG TOT AFWIJKING**

Wanneer lidstaten een afwijking aanvragen, moeten zij de volgende documenten indienen:

- (c) Een brief waarin het voornemen af te wijken formeel aan de Commissie wordt meegedeeld
- (d) Als bijlage bij die brief een dossier dat minstens het volgende bevat:
  - Een beschrijving van de werken, goederen en diensten waarop de afwijking betrekking heeft, waarbij de belangrijkste datums, de geografische situatie en het functionele en technische domein worden gepreciseerd;
  - Een exacte referentie naar de TSI's (of delen ervan) waarvoor een afwijking wordt aangevraagd;
  - Een exacte referentie en de bijzonderheden van de alternatieve bepalingen die zullen worden toegepast;
  - Voor aanvragen in het kader van artikel 7, onder a): de verantwoording van het feit dat het project zich in een vergevorderd stadium bevindt;
  - De rechtvaardiging van de afwijking, met de belangrijkste technische, economische, commerciële, operationele en/of administratieve redenen;
  - Alle andere elementen die de aanvraag tot afwijking rechtvaardigen;
  - Een beschrijving van de maatregelen die de lidstaat voornemens is te nemen om de uiteindelijke interoperabiliteit van het project te bevorderen. Als het om een kleine afwijking gaat, is deze beschrijving niet nodig.

Om de documenten onder de leden van het comité te kunnen verspreiden, moeten ze zowel op papier als in de vorm van elektronische bestanden worden ingediend.



## **BIJLAGE IX**

### **Deel A**

#### **Ingetrokken richtlijnen, met wijzigingen** (bedoeld in artikel 31)

Richtlijn 96/48/EG van de Raad

(PB L 235 van 17.9.1996, blz. 6)

Richtlijn 2001/16/EG van het Europees  
Parlement en de Raad

(PB L 110 van 20.4.2001, blz. 1)

Verordening (EG) nr. 1882/2003 van het Alleen punt 60 van bijlage III  
Europees Parlement en de Raad

(PB L 284 van 31.10.2003, blz. 1)

Richtlijn 2004/50/EG van het Europees  
Parlement en de Raad

(PB L 164 van 30.4.2004)

### **Deel B**

#### **Termijnen voor de omzetting in nationale wetgeving** (bedoeld in artikel 31)

Richtlijn	Uiterste datum voor de omzetting
96/48/EG	8 juni 1999
2001/16/EG	20.april.2003
2004/50/EG	30 april 2006

## BIJLAGE X

### CONCORDANTIETABEL

Richtlijn 96/48/EG	Richtlijn 2001/16/EG	Onderhavige richtlijn
Artikel 1, lid 1	Artikel 1, lid 1	Artikel 1, lid 1
Artikel 1, lid 2	Artikel 1, lid 2	Artikel 1, lid 2
-	Artikel 1, lid 3	Artikel 1, lid 3
Artikel 2, inleiding	Artikel 2, inleiding	Artikel 2, inleiding
Artikel 2, punten a) tot en met l)	Artikel 2, punten a) tot en met l)	Artikel 2, punten a) tot en met l)
Artikel 2, punt n)	Artikel 2, punt m)	Artikel 2, punt m)
Artikel 2, punt o)	Artikel 2, punt n)	Artikel 2, punt n)
Artikel 2, punt m)	Artikel 2, punt o)	Artikel 2, punt o)
Artikel 2, punt p)	Artikel 2, punt p)	Artikel 2, punt p)
-	-	Artikel 2, punten q), r) en s)
Artikelen 3, 4 en 5	Artikelen 3, 4 en 5	Artikelen 3, 4 en 5
Artikel 6, leden 1 tot en met 8	Artikel 6, leden 1 tot en met 8	Artikel 6, leden 1 tot en met 8
-	-	Artikel 6, lid 9
Artikelen 7 tot en met 9	Artikelen 7 tot en met 9	Artikelen 7 tot en met 9
Artikel 10, leden 1 tot en met 3	Artikel 10, leden 1 tot en met 3	Artikel 10, leden 1 tot en met 3
-	Artikel 10, lid 6	Artikel 10, lid 4
-	-	Artikel 10, lid 5
Artikelen 11 tot en met 13	Artikelen 11 tot en met 13	Artikelen 11 tot en met 13
Artikel 14, leden 1 tot en met 5	Artikel 14, leden 1 tot en met 5	Artikel 14, leden 1 tot en met 5
-	-	Artikel 14, leden 6 tot en met 9
Artikelen 15 en 16	Artikelen 15 en 16	Artikelen 15 en 16
Artikel 17	Artikel 17	Artikel 17, leden 1 en 2

-	-	Artikel 17, lid 3
Artikel 18, leden 1 tot en met 3	Artikel 18, leden 1 tot en met 3	Artikel 18, leden 1 tot en met 3
-	-	Artikel 18, leden 4 en 5
Artikelen 19 en 20	Artikelen 19 en 20	Artikelen 19 en 20
Artikel 21, leden 1 tot en met 4	Artikel 21, leden 1 tot en met 4	Artikel 21, leden 1 tot en met 4
Artikel 21bis, lid 1	Artikel 22	Artikel 22
Artikel 21bis, lid 2	Artikel 21bis	Artikel 21, lid 5
Artikel 21ter	-	-
Artikel 21quater	Artikel 21ter	Artikel 21, lid 6
Artikel 22	Artikel 26	Artikel 26
Artikel 22bis	Artikel 24	Artikel 24, leden 1 en 2
-	-	Artikel 24, lid 3
-	Artikel 23	Artikel 23
-	Artikel 25	Artikel 25
Artikel 23	Artikel 27	Artikel 27
Artikel 24	Artikel 28	Artikel 28
Artikel 25	Artikel 29	Artikel 29
Artikel 26	Artikel 30	Artikel 30
Bijlage I tot en met VII	Bijlage I tot en met VII	Bijlage I tot en met VII
-	-	Bijlage VIII tot en met X