





**RICHTLIJN 2008/57/EG VAN HET EUROPEES PARLEMENT  
EN DE RAAD**

**van 17 juni 2008**

**betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de  
Gemeenschap**

**(herschikking)**

**(Voor de EER relevante tekst)**

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

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

Gezien het voorstel van de Commissie,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité <sup>(1)</sup>,

Na raadpleging van het Comité van de Regio's,

Handelend volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag <sup>(2)</sup>,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Richtlijn 96/48/EG van de Raad van 23 juli 1996 betreffende de interoperabiliteit van het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem <sup>(3)</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>(4)</sup> zijn grondig gewijzigd bij Richtlijn 2004/50/EG van het Europees Parlement en de Raad <sup>(5)</sup>. 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.
- (2) Om de burgers van de Unie, de economische subjecten, alsmede de regionale en lokale gemeenschappen in staat te stellen ten volle profijt te trekken van de voordelen die aan de totstandbrenging van een ruimte zonder binnengrenzen 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.

<sup>(1)</sup> PB C 256 van 27.10.2007, blz. 39.

<sup>(2)</sup> Standpunt van het Europees Parlement van 11 december 2007 en besluit van de Raad van 14 mei 2008.

<sup>(3)</sup> PB L 235 van 17.9.1996, blz. 6. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 2007/32/EG van de Commissie (PB L 141 van 2.6.2007, blz. 63).

<sup>(4)</sup> PB L 110 van 20.4.2001, blz. 1. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 2007/32/EG.

<sup>(5)</sup> 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 Richtlijn 2001/16/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende de interoperabiliteit van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem (PB L 164 van 30.4.2004, blz. 114; gerectificeerd in PB L 220 van 21.6.2004, blz. 40).

**▼B**

- (3) Door de ondertekening van het Kyotoprotocol op 12 december 1997 heeft de Europese Unie zich ertoe verbonden de emissies van broeikasgassen 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.
- (4) In de strategie van de Gemeenschap met betrekking tot de integratie van milieuoverwegingen en overwegingen inzake duurzame ontwikkeling in haar vervoersbeleid wordt eraan herinnerd dat er behoefte is aan maatregelen om het milieueffect van het vervoer te beperken.
- (5) Voor commerciële exploitatie van treinen op het gehele spoorwegnet is met name uitstekende verenigbaarheid vereist van de kenmerken van de infrastructuur en van de voertuigen, alsook doelmatige koppeling van de informatie- en communicatiestelsels van de beheerders van verschillende infrastructuren en spoorwegondernemingen. Van deze afstemming en koppeling zijn de prestaties, veiligheid, kwaliteit en kostprijs van de dienstverlening afhankelijk, alsook de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem.
- (6) 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.
- (7) Tussen de nationale regelingen en de tussen door de spoorwegmaatschappijen gehanteerde interne regels en technische specificaties bestaan 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.
- (8) 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.
- (9) Derhalve dienen voor de hele Gemeenschap geldende essentiële eisen voor haar spoorwegsysteem te worden vastgesteld.

**▼B**

- (10) Met de vaststelling van Richtlijn 96/48/EG 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 van Richtlijn 2001/16/EG.
- (11) 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 <sup>(1)</sup>, Richtlijn 2001/13/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001 tot wijziging van Richtlijn 95/18/EG van de Raad betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen <sup>(2)</sup> 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 veiligheidscertificering <sup>(3)</sup> heeft gevolgen gehad 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.
- (12) Uit de ontwikkeling van technische specificaties voor interoperabiliteit (TSI's) blijkt dat de verhouding tussen de wezenlijke eisen en de TSI's enerzijds, en de Europese normen en andere documenten van normerende aard anderzijds, moet worden verduidelijkt. Met name dient een duidelijk onderscheid te worden gemaakt tussen de normen of delen van normen die in ieder geval een verplichtend karakter dienen te krijgen om de doelstellingen van deze richtlijn te verwezenlijken en de „geharmoniseerde” normen die zijn ontwikkeld in de geest van de nieuwe benadering op het gebied van technische harmonisatie en normalisatie.
- (13) 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 deze richtlijn, 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.

<sup>(1)</sup> PB L 75 van 15.3.2001, blz. 1.

<sup>(2)</sup> PB L 75 van 15.3.2001, blz. 26.

<sup>(3)</sup> PB L 75 van 15.3.2001, blz. 29. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 2007/58/EG (PB L 315 van 3.12.2007, blz. 44).

**▼B**

- (14) 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.
- (15) 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.
- (16) Bij de formulering van nieuwe TSI's moet steeds de verenigbaarheid met het bestaande goedgekeurde systeem worden gewaarborgd. Hierdoor wordt bijgedragen tot het mededingingsvermogen van het spoorwegvervoer en worden onnodige aanvullende kosten voorkomen naar aanleiding van de eis bestaande goedgekeurde subsystemen te moderniseren of te vernieuwen om met terugwerkende kracht te zorgen voor verenigbaarheid. In de uitzonderlijke gevallen waarin niet kan worden gezorgd voor verenigbaarheid, kunnen TSI's het kader vormen dat nodig is om te besluiten of het bestaande subsysteem eventueel opnieuw moet worden goedgekeurd en de termijnen daarvoor te bepalen.
- (17) 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 Europese Unie 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.
- (18) 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 aangemelde instanties zijn die worden genoemd in artikel 20 van Richtlijn 96/48/EG en Richtlijn 2001/16/EG.

**▼B**

- (19) 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 gebleken dat, voor bepaalde subsystemen, één TSI kan worden gebruikt voor de twee systemen. Het is derhalve opportuun de Richtlijnen 96/48/EG en 2001/16/EG samen te voegen.
- (20) 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 onderhavige richtlijn is vanaf haar inwerkingtreding van toepassing op zowel de trans-Europese conventionele als hogesnelheidsnetwerken, zoals gedefinieerd in de communautaire richtsnoeren voor de trans-Europese vervoersnetwerken<sup>(1)</sup> en op de voertuigen die geschikt zijn om op deze netwerken te rijden. Het toepassingsgebied zal geleidelijk worden uitgebreid tot het volledige netwerk en tot alle voertuigen, voor zover uit een effectbeoordeling blijkt dat dit economische voordelen oplevert.
- (21) Gezien de geleidelijke aanpak bij het uit de weg ruimen van de belemmeringen voor de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem en de tijd die derhalve nodig zal zijn om TSI's vast te stellen, moet voorkomen worden dat de lidstaten nieuwe nationale voorschriften vaststellen of gaan deelnemen aan projecten die de diversiteit van het bestaande systeem nog vergroten.
- (22) Een geleidelijke aanpak is aangewezen in verband met de bijzondere eisen die de beoogde interoperabiliteit van het spoorwegsysteem stelt. De aanpassing of vernieuwing van de oude nationale infrastructuren en verouderde voertuigen vergt grote investeringen en er moet met name voor worden gewaakt dat het spoor economisch gezien geen hogere tol betaalt dan de andere vervoerstakken.

<sup>(1)</sup> PB L 228 van 9.9.1996, blz. 1. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1791/2006 van de Raad (PB L 363 van 20.12.2006, blz. 1).

**▼B**

- (23) Het Europees Parlement heeft in zijn wetgevingsresolutie van 10 maart 1999 betreffende het spoorwegvervoerspakket 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.
- (24) Tijdens zijn bijeenkomst van 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 betrokken personeel garandeert.
- (25) Richtlijn 91/440/EEG van de Raad van 29 juli 1991 betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap<sup>(1)</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.
- (26) Gezien de omvang en de complexiteit van het spoorwegsysteem, is het om praktische redenen noodzakelijk gebleken het in de volgende subsystemen onder te verdelen: infrastructuur, sturing en seinen, energie, rollend materiaal, exploitatie en verkeersleiding, onderhoud en telematicatoepassingen voor reizigers- en vrachtdiensten. 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. Een bepaald systeem wordt onderverdeeld in onroerende en roerende elementen die enerzijds het netwerk, dat bestaat uit de lijnen, stations, eindstations en alle soorten onroerende uitrusting die noodzakelijk zijn om het veilige en aanhoudende functioneren van het systeem te waarborgen, omvatten en anderzijds alle voertuigen die op dit net rijden. In de zin van onderhavige richtlijn is een voertuig derhalve samengesteld uit een subsysteem („rollend materieel”) en in voorkomend geval een of meer aantal delen van andere subsystemen (met name de zich aan boord bevindende delen van de subsystemen sturing en seinen en energie).

<sup>(1)</sup> PB L 237 van 24.8.1991, blz. 25. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 2007/58/EG.

**▼B**

- (27) De toepassing van de bepalingen betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem mag uit een kosten/batenoogpunt niet leiden tot ongerechtvaardigde belemmeringen voor het behoud van de samenhang van het in elke lidstaat bestaande spoorweganet, zij het dat ernaar moet worden gestreefd de interoperabiliteitsdoelstelling te behouden.
- (28) 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.
- (29) Het moet voor de betrokken lidstaat mogelijk zijn bepaalde TSI's 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.
- (30) De opstelling en toepassing van de TSI's op het spoorwegsysteem mag geen hinderpaal vormen voor technologische innovatie, die de verbetering van de economische prestaties moet bevorderen.
- (31) De interoperabiliteit van het spoorwegsysteem moet, met name waar het het vrachtvervoer betreft, benut worden om de voorwaarden te scheppen voor meer interoperabiliteit tussen de verschillende vervoerstakken.
- (32) Teneinde te voldoen aan de relevante bepalingen inzake de procedures voor het plaatsen van opdrachten in de spoorwegsector en met name aan het bepaalde in Richtlijn 2004/17/EG van het Europees Parlement en de Raad<sup>(1)</sup>, moeten de aanbestedende diensten de technische specificaties 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.
- (33) 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.

<sup>(1)</sup> Richtlijn 2004/17/EG van het Europees Parlement en de Raad van 31 maart 2004 houdende coördinatie van de procedures voor het plaatsen van opdrachten in de sectoren water- en energievoorziening, vervoer en postdiensten (PB L 134 van 30.4.2004, blz. 1). Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 213/2008 van de Commissie (PB L 74 van 15.3.2008, blz. 1).



**▼B**

- (34) 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 spoorwegsysteem moet voldoen, niet in het gedrang komen.
- (35) 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 van de Raad <sup>(1)</sup>. Met het oog op de ontwikkeling van de betrokken industrieën moeten voor zover mogelijk procedures worden ontwikkeld waarbij het kwaliteitsborgingssysteem wordt toegepast.
- (36) 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.
- (37) Fabrikanten zijn niettemin verplicht om op bepaalde onderdelen de CE-markering aan te brengen ten bewijze van de conformiteit daarvan met andere desbetreffende communautaire bepalingen.
- (38) Wanneer een TSI van kracht wordt, zijn een aantal interoperabiliteitsonderdelen al in de handel gebracht. Er moet worden voorzien in een overgangsperiode, zodat deze interoperabiliteitsonderdelen in een subsysteem kunnen worden geïntegreerd, ook al voldoen ze niet strikt aan de desbetreffende TSI.
- (39) De subsystemen die samen het spoorwegsysteem vormen, dienen aan een keuringsprocedure onderworpen te zijn. Deze keuring moet de bevoegde instanties die toestemming geven voor de indienststelling daarvan in staat stellen zich ervan te vergewissen dat het resultaat in het ontwerpstadium, bij de aanleg en bij de indienststelling beantwoordt aan de geldende wettelijke, technische en operationele bepalingen. Zij moet tevens de constructeurs een gelijke behandeling waarborgen, ongeacht het land. Bijgevolg moeten een of meer modules worden vastgesteld waarin de beginselen en voorwaarden voor de Europese Gemeenschap-keuring van de subsystemen worden omschreven.
- (40) Na de indienststelling van een subsysteem moet erop worden toegezien dat dit subsysteem wordt geëxploiteerd en onderhouden overeenkomstig de essentiële eisen die erop van toepassing zijn. Volgens Richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen (spoorwegveiligheidsrichtlijn) <sup>(2)</sup> zijn de infrastructuurbeheerder en de spoorwegonderneming ervoor verantwoordelijk 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.

<sup>(1)</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).

<sup>(2)</sup> PB L 164 van 30.4.2004, blz. 44; gerectificeerd in PB L 220 van 21.6.2004, blz. 16.

**▼B**

- (41) Voor voertuigen moet de procedure voor indienstelling worden verduidelijkt, rekening houdend met de nieuwe definitie van het „voertuig” dat is samengesteld uit één of een aantal subsystemen. Daar Richtlijnen 96/48/EG en 2001/16/EG van toepassing zijn op nieuwe en gemoderniseerde subsystemen en Richtlijn 2004/49/EG van toepassing is op voertuigen die in gebruik zijn, moeten alle bepalingen inzake vergunning voor indienstelling van voertuigen in onderhavige richtlijn worden opgenomen. Voorts moet er, om de indienstelling van voertuigen te vergemakkelijken en de administratieve last te verlichten, een procedure worden toegevoegd voor goedkeuring van voertuigtypen. Ter vergemakkelijking van deze procedure en om te helpen bij de identificatie van voertuigtypen, moet door het Europees Spoorwegbureau (hierna „het Bureau” genoemd) een Europees Register van goedgekeurde typen voertuigen worden opgezet en bijgehouden.
- (42) De ervaring leert dat tenuitvoerlegging van een dergelijke procedure op nationaal niveau veelal ingewikkeld is en dat er moet worden voldaan aan verschillende nationale eisen die gebrek aan doorzichtigheid vertonen, of die zelfs dubbel werk betekenen. Deze procedure belemmert de oprichting van nieuwe spoorwegondernemingen dan ook in hoge mate, met name in de vrachtsector. Er moeten dus maatregelen worden genomen om de goedkeuringsprocedures voor voertuigen duidelijker en eenvoudiger te maken. Ten eerste moet als algemeen beginsel worden ingesteld dat één enkele vergunning voldoende is voor het hele netwerk van de Gemeenschap. Ten tweede moet de procedure voor goedkeuring van voertuigen die overeenkomen met de TSI eenvoudiger en sneller verlopen dan voor niet-TSI-conforme voertuigen. Ten derde moet het beginsel van wederzijdse erkenning zo veel mogelijk worden toegepast: indien een voertuig in een lidstaat reeds in dienst is gesteld mogen andere lidstaten niet op de grondslag van nationale voorschriften onnodige eisen opleggen en overbodige controles verlangen, tenzij deze strikt noodzakelijk zijn voor de controle van de technische verenigbaarheid van het voertuig met het net in kwestie. Om hieraan een eind te maken moeten de nationale voorschriften worden ingedeeld en aan de hand van een vragenlijst worden vergeleken om te bepalen in welke mate nationale voorschriften gelijkwaardig kunnen worden verklaard met betrekking tot eisen, prestaties en veiligheid. Ten vierde moet het beginsel van wettelijke zekerheid met betrekking tot de resultaten van de procedure in acht worden genomen. Met het oog hierop moet een aanvrager, indien er binnen de voorgeschreven termijnen geen besluit beschikbaar is van een nationale veiligheidsinstantie, het recht hebben een voertuig in dienst te stellen. Deze vergunning moet uitsluitend mogelijk zijn als het voertuig in een andere lidstaat reeds is goedgekeurd. Voorts moet het gebruik van een dergelijk voertuig uitsluitend mogelijk zijn door en onder volledige verantwoordelijkheid van een spoorwegonderneming of een infrastructuurbeheerder die overeenkomstig de richtlijn inzake de veiligheid van de spoorwegen naar behoren gecertificeerd is.
- (43) De vergunningsprocedures voor voertuigen die aan de TSI's voldoen en voertuigen die niet aan de TSI's voldoen zijn anders. Er kunnen zich gevallen voordoen waarin de keuze van procedure niet voor de hand ligt. Voertuigen die vallen onder het toepassingsgebied van voertuigen die voldoen aan de TSI's moeten de voertuigen zijn waarvoor alle desbetreffende TSI's in werking zijn getreden, met inbegrip van ten minste één TSI inzake rollend materieel. Dit houdt in dat een aanzienlijk deel van de wezenlijke eisen bepaald is. Totdat de conventionele TSI's voor locomotieven bijvoorbeeld van kracht is geworden, vallen locomotieven onder het toepassingsgebied van niet-TSI-conforme voertuigen, zelfs als zij ten tijde van de indienstelling eventueel voldoen aan andere ter zake geldende TSI's.

**▼B**

- (44) Indien bepaalde technische aspecten die overeenkomen met wezenlijke eisen niet uitdrukkelijk kunnen worden opgenomen in een TSI, worden zij in een bijlage bij de TSI omschreven als „open punten”. Wanneer een TSI-conform voertuig in een lidstaat reeds is toegelaten, moeten in aanvullende vergunningen uitsluitend de open punten in overweging worden genomen die betrekking hebben op de technische verenigbaarheid van voertuig en net.
- (45) De lijst van parameters die moeten worden gecontroleerd in verband met de indienstelling van niet-TSI-conforme voertuigen is een sleutelement om interoperabiliteit van spoorwegstelsels te verwezenlijken, met name waar het bestaande voertuigen betreft. In deze lijst wordt rekening gehouden met de ervaring die is opgedaan in een beperkt aantal netten. Het Bureau moet de parameters in bijlage VII daarom bezien en aan de Commissie de aanbevelingen doen die het noodzakelijk acht.
- (46) 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.
- (47) Het is wenselijk dat de aangemelde instanties 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.
- (48) TSI's worden regelmatig herzien. Indien er fouten worden ontdekt, moet er een snelle procedure ad hoc worden ingesteld op zodanige wijze dat een voorlopig corrigendum in eerste instantie wordt vastgesteld in een commissie en vervolgens door het Bureau wordt bekendgemaakt. Aldus kan dit corrigendum door alle belanghebbenden, met inbegrip van de bedrijfstak, aangemelde instanties en autoriteiten, eerder worden toegepast in afwachting van een officiële herziening van de TSI door de Commissie. Om verwarring met officiële corrigenda van de Commissie te voorkomen wordt de term technisch advies gebruikt. Deze procedure sluit aan op de taakomschrijving die de Commissie heeft vastgesteld in het besluit van de Commissie van 13 juli 2007 inzake een kadertaakomschrijving van het Europees Spoorwegbureau voor de uitvoering van een aantal werkzaamheden overeenkomstig de Richtlijnen 96/48/EG en 2001/16/EG. Als de TSI moet worden gewijzigd vanwege een belangrijke of doorslaggevende fout, dient er echter een herzieningsprocedure te worden toegepast.
- (49) De definitie van houder moet zo dicht mogelijk bij de definitie blijven die wordt gebruikt in het COTIF-verdrag van 1999. Tal van entiteiten kunnen houder van een voertuig zijn zoals de eigenaar, een bedrijf dat zaken doet met een vloot voertuigen, een bedrijf dat voertuigen least aan een spoorwegonderneming, een spoorwegonderneming, of een beheerder van infrastructuur die voertuigen gebruikt voor het onderhoud van zijn infrastructuur. Deze entiteiten hebben zeggenschap over het voertuig met het oog op gebruik ervan door de spoorwegondernemingen en de beheerders van infrastructuur. Om iedere twijfel te voorkomen, moet de houder duidelijk worden benoemd in het Nationaal Voertuigenregister.

**▼B**

- (50) 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>(1)</sup>.
- (51) Het is met name wenselijk dat de Commissie de bevoegdheid krijgt de TSI's vast te stellen en bij te werken. Daar het maatregelen van algemene strekking betreft tot wijziging van niet-essentiële onderdelen van deze richtlijn, onder meer door deze aan te vullen met nieuwe, niet-essentiële elementen, moeten die maatregelen worden vastgesteld volgens de in artikel 5 bis van Besluit 1999/468/EG bepaalde regelgevingsprocedure met toetsing.
- (52) Wanneer om dringende urgente redenen de normale termijnen van de regelgevingsprocedure met toetsing niet kunnen worden nageleefd, moet de Commissie voor de vaststelling van maatregelen tot wijziging van niet-essentiële elementen van deze richtlijn door deze aan te vullen met TSI's of amendementen daarop, de in artikel 5 bis, lid 6, van Besluit 1999/468/EG bepaalde urgentieprocedure kunnen toepassen.
- (53) Aangezien de doelstelling van deze richtlijn, te weten de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem binnen de hele Gemeenschap niet voldoende door de lidstaten kan worden verwezenlijkt, omdat de afzonderlijke lidstaten niet in staat zijn de nodige maatregelen te treffen om deze interoperabiliteit tot stand te brengen en daarom beter door de Gemeenschap kan worden verwezenlijkt, kan de Gemeenschap maatregelen vaststellen in overeenstemming met het in artikel 5 van het Verdrag neergelegde beginsel van subsidiariteit. Volgens het in dat artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze richtlijn niet verder dan nodig is om dat doel te bereiken.
- (54) Overeenkomstig paragraaf 34 van de interinstitutionele overeenkomst over betere wetgeving <sup>(2)</sup> worden de lidstaten aangemoedigd voor zichzelf en in het belang van de Gemeenschap eigen tabellen op te stellen waarin zo ver mogelijk het verband wordt toegelicht tussen onderhavige richtlijn en de omzettingsmaatregelen, en deze tabellen openbaar te maken.
- (55) 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.
- (56) Artikel 14 van Richtlijn 2004/49/EG en de Richtlijnen 96/48/EG en 2001/16/EG moeten derhalve worden ingetrokken,

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

<sup>(1)</sup> PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23. Richtlijn gewijzigd bij Richtlijn 2006/512/EG (PB L 200 van 22.7.2006, blz. 11).

<sup>(2)</sup> PB C 321 van 31.12.2003, blz. 1.



HOOFDSTUK I  
ALGEMENE BEPALINGEN

*Artikel 1*

**Doel en toepassingsgebied**

1. Deze richtlijn beoogt de voorwaarden vast te stellen waaraan dient te worden voldaan om in het spoorwegstelsel van de Gemeenschap interoperabiliteit te verwezenlijken op een wijze die verenigbaar is met het bepaalde in Richtlijn 2004/49/EG. Deze voorwaarden betreffen het ontwerp, de constructie, de indienststelling, de verbetering, de vernieuwing, de exploitatie en het onderhoud van de onderdelen van dit systeem, alsmede de kwalificaties van, en de gezondheids- en veiligheidsvoorschriften voor het personeel dat bij de exploitatie en het onderhoud betrokken is.

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

- a) de internationale spoorwegdiensten binnen de Unie en met derde landen te vergemakkelijken, te verbeteren en uit te breiden;
- 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, vernieuwing, verbetering en werking van het spoorwegsysteem in de Gemeenschap;
- c) een bijdrage wordt geleverd tot de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Gemeenschap.

3. Lidstaten kunnen van de uitvoeringsmaatregelen bij deze richtlijn uitsluiten:

- a) metro's, trams en andere lichte spoorwegsysteem;
- b) netwerken die functioneel los staan van de rest van het spoorwegnet, en die uitsluitend bedoeld zijn voor de uitvoering van plaatselijke, stedelijke of voorstedelijke passagiersdiensten, alsook spoorwegondernemingen die uitsluitend deze netwerken exploiteren;
- c) spoorweginfrastructuur die particulier eigendom zijn, en enkel op deze infrastructuur gebruikte voertuigen die uitsluitend door de eigenaar van de infrastructuur voor eigen goederenvervoer worden gebruikt;
- d) infrastructuur en voertuigen bestemd voor strikt lokaal, historisch of toeristisch gebruik; infrastructuur en voertuigen bestemd voor strikt lokaal, historisch of toeristisch gebruik.

4. Het toepassingsgebied van de TSI's wordt overeenkomstig artikel 8 geleidelijk uitgebreid tot het gehele spoorwegsysteem, met inbegrip van toegang via het spoor tot terminals en belangrijke haveninstallaties die meer dan één gebruiker bedienen of kunnen bedienen, onverminderd de afwijkingen van de toepassing van TSI's, vermeld in artikel 9.

**▼B***Artikel 2***Definities**

In deze richtlijn wordt verstaan onder:

- a) „trans-Europees spoorwegsysteem”: het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem en het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem als aangegeven in bijlage I, punt 1, respectievelijk punt 2;
- b) „interoperabiliteit”: de geschiktheid van een spoorwegsysteem voor een veilig en ononderbroken treinverkeer, waarbij de voor de betrokken lijnen gespecificeerde prestaties worden geleverd. Deze geschiktheid hangt af van het geheel van wettelijke, technische en operationele voorwaarden die moeten worden vervuld om aan de essentiële eisen te voldoen;
- c) „voertuig”: een spoorvoertuig dat op eigen wielen voortbeweegt op spoorlijnen, met of zonder tractie. Een voertuig bestaat uit een of meer structurele en functionele subsystemen of onderdelen van dergelijke subsystemen;
- d) „netwerk”: de lijnen, stations, terminals en alle soorten vaste uitrusting die nodig zijn voor een veilige en continue werking van het spoorwegsysteem;
- e) „substelsysteem”: het resultaat van de onderverdeling van het spoorwegsysteem, zoals in bijlage II aangegeven. Deze subsystemen waarvoor essentiële eisen moeten worden gedefinieerd, kunnen van structurele of functionele aard zijn;
- f) „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 substelsysteem, en waarvan de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem direct of indirect afhankelijk is. Het begrip „onderdeel” dekt niet alleen materiële, maar ook immateriële objecten, zoals programmatuur;
- g) „essentiële eisen”: het geheel van de in bijlage III omschreven voorwaarden waaraan het spoorwegsysteem, de subsystemen en de interoperabiliteitsonderdelen, met inbegrip van de interfaces, moeten voldoen;
- h) „Europese specificatie”: een gemeenschappelijke technische specificatie, een Europese technische goedkeuring of een nationale norm waarin een Europese norm is omgezet, zoals gedefinieerd in bijlage XXI bij Richtlijn 2004/17/EG;
- i) „technische specificatie inzake interoperabiliteit” („TSI”): een overeenkomstig deze richtlijn aangenomen specificatie die voor elk substelsysteem of deel van een substelsysteem geldt teneinde aan de essentiële eisen te voldoen en de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem te verzekeren;
- j) „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;

**▼B**

- k) „fundamentele parameter”: elke wettelijke, technische of operationele voorwaarde die kritiek is op het vlak van de interoperabiliteit en die in de desbetreffende TSI's wordt vermeld;
- l) „specifiek geval”: elk deel van het spoorwegsysteem waarvoor om geografische of topografische redenen of omwille van het stads­milieu en de samenhang van het bestaande systeem, bijzondere tijdelijke of definitieve bepalingen in de TSI's moeten worden opge­nomen. 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 voer­tuigen die bestemd zijn voor strikt lokaal, regionaal of historisch gebruik en voertuigen met een plaats van vertrek of bestemming in derde landen;
- m) „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;
- n) „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;
- o) „bestaand spoorwegsysteem”: het geheel van spoorweginfrastructu­ren van het bestaande spoorwegsysteem, bestaande uit de lijnen en vaste installaties en uit voertuigen, ongeacht categorie of herkomst, die op deze infrastructuren rijden;
- p) „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;
- q) „indienststelling”: alle handelingen door middel waarvan een sub­stysteem of een voertuig in zijn nominale werkingstoestand wordt gebracht;
- r) „aanbestedende dienst”: elk openbaar of particulier bedrijf of orgaan dat opdracht geeft voor het ontwerp en/of de bouw of de vernieu­wing of verbetering van een subsysteem. Deze entiteit kan een spoorwegonderneming, een infrastructuurbeheerder, een houder of een concessionaris die belast is met de indienststelling van een project zijn;
- s) „houder”: de persoon of entiteit die eigenaar is van een voertuig of het recht heeft het te gebruiken, het voertuig exploiteert als vervoer­middel en als zodanig geregistreerd is in het nationale voertuigen­register bedoeld in artikel 33 van onderhavige richtlijn;
- t) „project in vergevorderd stadium”: elk project waarvan de planning/aanlegfase zodanig is gevorderd dat een wijziging van het technische aanbestedingsdossier voor de betrokken lidstaat on­aanvaardbaar is om juridische, contractuele, economische, financi­ële, sociale of milieuredenen; dit moet voldoende worden gemoti­veerd;

**▼B**

- u) „geharmoniseerde norm”: elke Europese norm die is opgesteld door een van de Europese normalisatie-instellingen die worden vermeld in bijlage I bij Richtlijn 98/34/EG van het Europees Parlement en de Raad van 22 juni 1998 betreffende een informatieprocedure op het gebied van normen en technische voorschriften en regels betreffende de diensten van de informatiemaatschappij <sup>(1)</sup> in het kader van een door de Commissie gegeven mandaat dat volgens 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;
  
- v) „nationale veiligheidsinstantie”: een veiligheidsinstantie gedefinieerd in artikel 3, onder g), van Richtlijn 2004/49/EG;
  
- w) „type”: een voertuigtype dat beantwoordt aan de fundamentele ontwerpkenmerken van het voertuig, aangegeven in een enkele verklaring van EG-typeonderzoek zoals omschreven in module B van Besluit 93/465/EEG;
  
- x) „serie”: een aantal identieke voertuigen van een typeontwerp;
  
- y) „Bureau”: het Europees Spoorwegbureau, als opgericht bij Verordening (EG) nr. 881/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 tot oprichting van een Europees Spoorwegbureau („Spoorwegbureauverordening”) <sup>(2)</sup>;
  
- z) „de met het onderhoud belaste entiteit”: een entiteit die belast is met het onderhoud van een voertuig en als zodanig geregistreerd is in het nationale voertuigenregister.

*Artikel 3***Algemene samenhang**

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 spoorwegsysteem, die noodzakelijk zijn om de interoperabiliteit te verwezenlijken.

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.

<sup>(1)</sup> PB L 204 van 21.7.1998, blz. 37. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 2006/96/EG van de Raad (PB L 363 van 20.12.2006, blz. 81).

<sup>(2)</sup> PB L 164 van 30.4.2004, blz. 1; gerectificeerd in PB L 220 van 21.6.2004, blz. 3.



**▼B***Artikel 4***Essentiële eisen**

1. Het spoorwegsysteem, de subsystemen, de interoperabiliteitsonderdelen, inclusief de interfaces, moeten voldoen aan de desbetreffende essentiële eisen.
  
2. De in artikel 34 van Richtlijn 2004/17/EG bedoelde 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***Inhoud van TSI's**

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.
  
2. De subsystemen stemmen overeenkomstig deze richtlijn met de op het moment van inwerkingtreding, vernieuwing of verbetering geldende TSI's overeen; deze conformiteit blijft tijdens het gebruik van elk subsysteem ononderbroken gehandhaafd.
  
3. Elke TSI omvat, voor zover nodig, met het oog op de totstandbrenging van de doelstelling van artikel 1:
  - a) een vermelding van de beoogde reikwijdte (deel van het netwerk of voertuigen als bedoeld 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;
  
  - c) de functionele en technische specificaties waaraan elk subsysteem en de interfaces ervan met de overige subsystemen moeten voldoen. Indien nodig kunnen deze specificaties naargelang van het gebruik van het subsysteem verschillen, bijvoorbeeld voor elk van de categorieën lijnen, knooppunten en/of voertuigen bedoeld in bijlage I;
  
  - d) de interoperabiliteitsonderdelen en interfaces waarvoor Europese specificaties moeten worden vastgesteld, waaronder de Europese normen die noodzakelijk zijn om de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem tot stand te brengen;

**▼B**

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

5. TSI's houden de samenhang van het bestaande spoorwegsysteem in elke lidstaat op passende wijze zoveel mogelijk in stand. In verband daarmee kan binnen elke TSI rekening worden gehouden met specifieke gevallen, zowel op het gebied van het netwerk als de voertuigen; er wordt speciale aandacht besteed aan het profiel, de spoorwijdte of de spoorafstand en aan voertuigen 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, onder c) tot en met g), moeten worden toegepast.

6. Indien bepaalde technische aspecten die overeenkomen met essentiële eisen niet uitdrukkelijk aan de orde kunnen komen in een TSI, worden zij duidelijk als open punten omschreven in een bijlage van de TSI. Op deze aspecten is artikel 17, lid 3 van toepassing.

7. TSI's vormen geen belemmering voor besluiten van de lidstaten inzake het gebruik van de infrastructuur voor het verkeer van voertuigen waarop de TSI's niet van toepassing zijn.

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

*Artikel 6***Aanneming, herziening en bekendmaking van TSI's**

1. De ontwerp-TSI's en latere ontwerpwijzigingen in TSI's worden door het Bureau opgesteld in opdracht van de Commissie volgens de in artikel 29, lid 3, van deze richtlijn bedoelde regelgevingsprocedure. Zij worden opgesteld overeenkomstig de artikelen 3 en 12 van Verordening (EG) nr. 881/2004 en in samenwerking met de in die artikelen genoemde werkgroepen.

Maatregelen die tot doel hebben de niet-essentiële elementen van deze richtlijn te wijzigen door deze richtlijn aan te vullen met TSI's of met wijzigingen daarop, worden vastgesteld volgens de in artikel 29, lid 4, bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing.

De Commissie mag om dwingende redenen van urgentie de in artikel 29, lid 5, bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing toepassen.

2. Het is de opdracht van het Bureau de herziening en bijwerking van de TSI's voor te bereiden en aanbevelingen te doen aan de Commissie, teneinde rekening te houden met de ontwikkeling van de techniek en de maatschappelijke eisen. De Commissie stelt het in artikel 29 bedoelde comité in kennis van dergelijke aanbevelingen.

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

Ten eerste 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.

Ten tweede 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 voorzien 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.

**▼B**

5. Het in artikel 29 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. De Commissie kan met name op vraag 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.

6. Bij de aanneming van elke TSI wordt volgens de in artikel 29, lid 4, bedoelde regelgevingsprocedure, 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. Het voegt een verslag van de uitkomst van dit overleg bij de ontwerp-TSI.

De lijst van verenigingen en organisaties waarmee overleg moet worden gepleegd, wordt door de Commissie, op advies van het comité, volgens de in artikel 29, lid 2, bedoelde adviesprocedure opgesteld 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 29 wordt ingediend.

De sociale partners worden geraadpleegd in het kader van het comité voor de sectorale dialoog, opgericht bij Besluit 98/500/EG van de Commissie van 20 mei 1998 betreffende de oprichting van comités voor de sectorale dialoog tussen de sociale partners op Europees niveau<sup>(1)</sup>. De sociale partners brengen hun advies uit binnen een termijn van drie maanden.

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

<sup>(1)</sup> PB L 225 van 12.8.1998, blz. 27. Besluit laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1792/2006 (PB L 362 van 20.12.2006, blz. 1).

**▼B**

Ingeval een nieuwe vergunning, vernieuwing of bijstelling van deze subsystemen noodzakelijk is met het oog op naar behoren gemotiveerde veiligheid of om redenen van interoperabiliteit, worden de desbetreffende termijnen vastgesteld in de TSI, of zo nodig door de lidstaten.

10. TSI's worden door de Commissie in het *Publicatieblad van de Europese Unie* bekendgemaakt.

*Artikel 7***Tekortkomingen van TSI's**

1. Indien blijkt dat een TSI na aanneming ervan niet geheel voldoet aan de essentiële eisen, kan het in artikel 29 bedoelde comité op verzoek van een lidstaat of op initiatief van de Commissie worden geraadpleegd.

De Commissie kan het Bureau om een technisch advies verzoeken. De Commissie onderzoekt dit technisch advies met de medewerking van het comité.

2. Indien de TSI wegens een geringe fout moet worden gewijzigd en indien dit geen gerede aanleiding is tot onmiddellijke herziening van de TSI, kan de Commissie aanbevelen dat het technisch advies wordt gebruikt in afwachting van de herziening van de TSI overeenkomstig artikel 6, lid 1. In dat geval publiceert het Bureau dit technisch advies.

3. Indien de TSI wegens een ernstige of kritieke fout moet worden gewijzigd, wordt onmiddellijk de in artikel 6, lid 1, bedoelde procedure toegepast.

*Artikel 8***Uitbreiding van de werkingsfeer van de TSI's**

1. De Commissie neemt, volgens de in artikel 29, lid 3, bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing een of meer mandaten aan met het oog op de ontwikkeling van nieuwe TSI's en/of de herziening van reeds aangenomen TSI's, teneinde lijnen en voertuigen op te nemen waarvoor nog geen TSI's bestaan.

2. Het eerste mandaat omvat een eerste groep van nieuwe TSI's en/of wijzigingen van TSI's die tegen januari 2012 moeten worden vastgesteld, zonder afbreuk te doen aan artikel 5, lid 5, inzake de mogelijkheid om te voorzien in specifieke gevallen, en artikel 9, dat de mogelijkheid biedt in bepaalde omstandigheden afwijkingen toe te staan. 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 het beginsel van proportionaliteit met betrekking tot de op communautair niveau te treffen 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.

**▼B**

3. Zolang het toepassingsgebied van de TSI's niet is uitgebreid tot het gehele spoorwegsysteem, wordt

a) de vergunning voor indienststelling:

- van ten minste gedeeltelijk op het deel van het netwerk dat nog niet onder het toepassingsgebied van de TSI's valt te gebruiken subsystemen voertuigen en besturing en seingeving in de trein, voor dit deel van het netwerk;
- van subsystemen infrastructuur, energie en besturing en seingeving langs het spoor op de delen van het netwerk die nog niet onder het toepassingsgebied van de TSI's vallen;

verleend conform de nationale voorschriften als bedoeld in artikel 8 van Richtlijn 2004/49/EG, of, indien van toepassing, artikel 17, lid 3, van onderhavige richtlijn;

b) de vergunning voor indienststelling van soms op het deel van het netwerk dat nog niet onder het toepassingsgebied van de TSI's valt te gebruiken voertuigen, voor dit deel van het netwerk, verleend conform de artikelen 21 tot 27 en de nationale voorschriften als bedoeld in artikel 8 van Richtlijn 2004/49/EG, of, indien van toepassing, artikel 17, lid 3, van onderhavige richtlijn.

4. Een lidstaat hoeft de overeenkomstig lid 2 aangenomen nieuwe of herziene TSI's niet toe te passen op projecten in een gevorderde ontwikkelingsfase of waarvoor een uitvoeringsovereenkomst loopt wanneer de desbetreffende reeks TSI's wordt gepubliceerd.

#### *Artikel 9*

#### **Afwijkingen**

1. Bij gebreke van relevante specifieke gevallen is een lidstaat in de volgende gevallen niet verplicht een of meer TSI's overeenkomstig dit artikel toe te passen:

- a) een voorgesteld nieuw subsysteem, de vernieuwing of verbetering van een bestaand subsysteem, elk element als genoemd in artikel 1, lid 1, in een gevorderde ontwikkelingsfase of waarvoor een uitvoeringsovereenkomst loopt wanneer die TSI's worden gepubliceerd;
- b) voor een project voor de vernieuwing of verbetering van een bestaand subsysteem, wanneer het profiel, de spoorwijdte of de spoorafstand, of de elektrische spanning niet verenigbaar zijn met die van het bestaande subsysteem;
- c) voor een project voor een nieuw subsysteem of een project voor de vernieuwing of herinrichting van een bestaand subsysteem, uit te voeren op het grondgebied van die lidstaat, wanneer het spoorweginet van die lidstaat niet grenst aan of door de zee of als gevolg van speciale geografische omstandigheden afgesneden is van het spoorweginet van de rest van de Gemeenschap;
- d) voor elk project betreffende de vernieuwing, uitbreiding of verbetering van een bestaand subsysteem, 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;

**▼B**

- 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;
  - f) voor voertuigen met een plaats van vertrek of bestemming in een derde land met een andere spoorwijdte dan die van het hoofdspoorwegnet binnen de Gemeenschap.
2. De betrokken lidstaat dient in de in lid 1 bedoelde gevallen bij de Commissie een dossier in dat de in bijlage IX vermelde punten bevat. De Commissie analyseert de door de lidstaat geplande maatregelen en stelt het in artikel 29 vermelde comité daarvan in kennis.
3. In het in lid 1, onder a), bedoelde geval stelt de lidstaat de Commissie binnen een jaar na de inwerkingtreding van elk TSI in kennis van een lijst van projecten die op zijn grondgebied worden uitgevoerd en die in een vergevorderd stadium van ontwikkeling zijn.
4. In de gevallen bedoeld in lid 1, onder a), 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. Indien nodig wordt een aanbeveling gedaan betreffende de toe te passen specificaties. De lidstaat kan zonder afwachten de in bijlage IX bedoelde alternatieve bepalingen toepassen.
5. In de gevallen bedoeld in lid 1, onder b), d) en f), beslist de Commissie volgens de in artikel 29, lid 3, bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing of een verzoek te mogen afwijken wordt aanvaard. In het geval bedoeld in lid 1, onder 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. Als een dergelijke beslissing niet wordt genomen, wordt het verzoek geacht te zijn aanvaard. In afwachting van de beslissing van de Commissie mag een lidstaat in het geval bedoeld in lid 1, onder f), de in bijlage IX bedoelde alternatieve bepalingen toepassen.
6. Alle lidstaten worden op de hoogte gesteld van de resultaten van de analyses en van de resultaten van de in de leden 4 en 5 bedoelde procedure.

## HOOFDSTUK III

## INTEROPERABILITEITSONDERDELEN

*Artikel 10***Het op de markt brengen van interoperabiliteitsonderdelen**

1. De lidstaten nemen alle dienstige maatregelen opdat de interoperabiliteitsonderdelen:
- a) alleen op de markt worden gebracht indien zij de interoperabiliteit van het systeem mogelijk maken door te voldoen aan de essentiële eisen;
  - b) binnen hun toepassingsgebied worden gebruikt overeenkomstig hun bestemming en naar behoren worden geïnstalleerd en onderhouden.

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

**▼B**

2. De lidstaten mogen niet uit hoofde van deze richtlijn het in de handel brengen op hun grondgebied van interoperabiliteitsonderdelen met het oog op het gebruik daarvan voor het spoorwegsysteem verbieden, beperken of belemmeren, wanneer deze onderdelen aan de bepalingen van deze richtlijn voldoen. In het bijzonder mogen zij geen verificaties verlangen die al zijn verricht in het kader van de procedure die tot de EG-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik heeft geleid. De onderdelen van deze procedure zijn aangegeven in bijlage IV.

*Artikel 11***Conformiteit of geschiktheid voor gebruik**

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.

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.

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.

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

5. De TSI's kunnen voorzien in een overgangperiode voor de in deze TSI's als interoperabiliteitsonderdelen aangemerkte spoorvoertuigproducten die bij de inwerkingtreding van de TSI's al in de handel zijn gebracht. Deze onderdelen moeten voldoen aan de eisen van artikel 10, lid 1.

*Artikel 12***Het niet voldoen van Europese specificaties aan essentiële eisen**

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 29 bedoelde comité voorgelegd en neemt de Commissie de meest geschikte maatregel en wel:

- a) de gehele of gedeeltelijke verwijdering van deze specificaties uit de publicaties waarin zij zijn opgenomen, 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 7.





### *Artikel 13*

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

1. Voor de opstelling van de EG-verklaring van conformiteit of geschiktheid voor gebruik van een interoperabiliteitsonderdeel moet de fabrikant of diens in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde de desbetreffende TSI's hanteren.
2. Wanneer de desbetreffende TSI dit voorschrijft, wordt de beoordeling van de conformiteit of de geschiktheid voor gebruik van een interoperabiliteitsonderdeel uitgevoerd door de aangemelde instantie waarbij de fabrikant of diens in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde daartoe een aanvraag heeft ingediend.
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 en 3 genoemde verplichtingen heeft vervuld, gaan deze verplichtingen over op eenieder 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 14:
  - 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, voor zover nodig, het betrokken interoperabiliteitsonderdeel in overeenstemming te brengen en een einde te maken aan de inbreuk overeenkomstig de door die lidstaat gestelde voorwaarden;
  - b) moet, wanneer het betrokken interoperabiliteitsonderdeel niet in overeenstemming wordt gebracht, de lidstaat alle passende maatregelen nemen om het in de handel brengen daarvan te beperken of te verbieden of het uit de handel te laten nemen volgens de procedures van artikel 14.

### *Artikel 14*

#### **Het niet voldoen van interoperabiliteitsonderdelen aan essentiële eisen**

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

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 12 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.

#### HOOFDSTUK IV

#### SUBSYSTEMEN

##### *Artikel 15*

#### **Procedure voor de indienstelling**

1. Onverminderd hoofdstuk V geeft elke lidstaat toestemming voor de indienstelling van de zich op zijn grondgebied bevindende of geëxploiteerde subsystemen van structurele aard, die van het spoorwegsysteem deel uitmaken.

Daarvoor nemen de lidstaten alle noodzakelijke maatregelen opdat deze subsystemen alleen in dienst kunnen worden gesteld 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 spoorwegsysteem worden opgenomen. Zij controleren met name:

- de technische compatibiliteit van deze subsystemen met het systeem waarin ze worden opgenomen;
- de veilige integratie van deze subsystemen in overeenstemming met artikel 4, lid 3, en artikel 6, lid 3, van Richtlijn 2004/49/EG.

2. Alvorens deze subsystemen in dienst worden gesteld gaat iedere lidstaat na of zij, eventueel, voldoen aan de desbetreffende TSI-bepalingen inzake bedrijf en onderhoud.

**▼B**

3. Na de indienstelling van deze subsystemen vindt de verificatie plaats:

- a) voor infrastructuur in het kader van de toekenning van en het toezicht op de veiligheidsgoedkeuringen overeenkomstig artikel 11 van Richtlijn 2004/49/EG;
- b) voor voertuigen in het kader van de toekenning van en het toezicht op de veiligheidsgoedkeuringen overeenkomstig artikel 10 van Richtlijn 2004/49/EG.

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

*Artikel 16***Vrij verkeer van subsystemen**

Onverminderd artikel 15, lid 1, kunnen de lidstaten niet uit hoofde van deze richtlijn de constructie, de indienstelling en de exploitatie op hun grondgebied van subsystemen van structurele aard die deel uitmaken van het spoorwegsysteem en die aan de essentiële eisen voldoen, verbieden, beperken of belemmeren. Met name mogen zij geen controles eisen die reeds zijn uitgevoerd:

- ofwel in het kader van de procedure die tot de „EG”-keuringsverklaring of controle heeft geleid en waarvan de bestanddelen in bijlage V worden opgesomd;
- of in andere lidstaten vóór of na inwerkingtreding van deze richtlijn, teneinde te controleren of onder gelijke bedrijfsvoorwaarden wordt voldaan aan gelijke eisen.

*Artikel 17***Conformiteit met TSI's en nationale voorschriften**

1. De lidstaten beschouwen de van het 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 spoorwegsysteem, geschiedt aan de hand van de TSI's, indien deze bestaan.

3. De lidstaten stellen voor elk subsysteem een lijst van de technische voorschriften op die gebruikt worden voor de uitvoering van de essentiële eisen, en zij zenden deze lijst aan de Commissie toe wanneer:

- er geen desbetreffende TSI's bestaan; of
- er op grond van artikel 9 kennis is gegeven van een afwijking; of
- het in specifieke gevallen nodig is technische regels toe te passen die niet in de desbetreffende TSI zijn opgenomen.

**▼B**

Van deze lijst wordt kennis gegeven:

- telkens wanneer de lijst van technische voorschriften waarvan overeenkomstig artikel 16, lid 3, van Richtlijn 96/48/EG en artikel 16, lid 3, van Richtlijn 2001/16/EG uiterlijk op 30 april 2005 kennis moest worden gegeven, wordt gewijzigd; of
- bij de aanmelding van de afwijking; of
- na de publicatie van de desbetreffende TSI.

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.

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

De lidstaten stellen de volledige tekst van de aangemelde voorschriften op verzoek van de Commissie beschikbaar. Om te voorkomen dat verdere belemmeringen worden opgeworpen en met het oog op de bevordering van de classificatie van nationale voorschriften overeenkomstig artikel 27, ziet de Commissie toe op de invoering van nieuwe voorschriften door de lidstaten. Indien de Commissie van oordeel is dat nieuwe voorschriften neerkomen op willekeurige discriminatie of een verkapte beperking van spoorwegvervoersactiviteiten tussen de lidstaten, wordt een aan de betrokken lidstaat gericht besluit aangenomen volgens de procedure van artikel 29, lid 3.

Lidstaten kunnen ervoor kiezen om voorschriften en beperkingen van strikt plaatselijke aard niet overeenkomstig dit lid aan te melden. In dat geval vermelden de lidstaten dergelijke voorschriften en beperkingen in de infrastructuuregisters bedoeld in artikel 35.

De lidstaten zien erop toe dat bindende technische voorschriften worden gepubliceerd en beschikbaar komen voor alle infrastructuurbeheerders, spoorwegondernemingen en aanvragers van vergunningen voor indienststelling, in een heldere, voor alle betrokkenen begrijpelijke taal.

#### *Artikel 18*

##### **Procedure voor de opstelling van de EG-keuringsverklaring**

1. Voor de opstelling van de EG-keuringsverklaring nodigt de aanvrager de keuringsinstantie uit die hij daarvoor heeft uitgekozen om te voldoen aan de keuringsprocedure zoals aangegeven in bijlage VI. De aanvrager kan de aanbestedende dienst, de fabrikant 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 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 de artikelen 34 en 35.

**▼B**

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 noodzakelijke documenten betreffende de eigenschappen van het subsysteem bevatten, alsmede in voorkomend geval alle stukken waaruit de conformiteit van de interoperabiliteitsonderdelen blijkt. Ook moet het alle gegevens inzake de gebruiksvoorwaarden en -beperkingen, alsmede inzake de voorschriften voor onderhoud, permanent of periodiek toezicht en gebruik bevatten.

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

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

*Artikel 19***Het niet voldoen van subsystemen aan essentiële eisen**

1. Indien een lidstaat constateert dat een subsysteem van structurele aard dat voorzien is van de EG-keuringsverklaring, vergezeld van het 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 opgave van redenen, van de gevraagde aanvullende verificaties in kennis. De Commissie pleegt overleg met de belanghebbende partijen.

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

- a) de niet-naleving van de essentiële eisen of van een TSI, of uit de slechte toepassing van een TSI. In dat geval doet de Commissie onmiddellijk kennisgeving aan de lidstaat waar degene verblijft die onrechtmatig de EG-keuringsverklaring heeft opgesteld, en vraagt zij die lidstaat passende maatregelen te nemen;
- b) een tekortkoming in een TSI. In dat geval wordt de procedure voor de wijziging van de TSI op gang gebracht overeenkomstig artikel 7.

*Artikel 20***Indienststelling van bestaande subsystemen na vernieuwing of verbetering**

1. In geval van vernieuwing of verbetering zendt de aanbestedende dienst of de fabrikant 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 indienststelling in de zin van deze richtlijn wordt gegeven.

**▼B**

Een dergelijke hernieuwde toestemming voor indienststelling is altijd vereist wanneer de voorgenomen werkzaamheden negatieve 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 neemt een besluit uiterlijk vier maanden na de indiening van het volledige dossier door de aanvrager

2. Wanneer een nieuwe toestemming is vereist en de TSI niet volledig wordt toegepast, verstrekken de lidstaten de onderstaande informatie aan de Commissie:

- de reden waarom de TSI niet volledig wordt 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.

3. De Commissie deelt de in lid 2 bedoelde informatie mee aan het Bureau, dat ze publiceert.

## HOOFDSTUK V

## VOERTUIGEN

*Artikel 21***Vergunning voor indienststelling van een voertuig**

1. Alvorens op een net te worden gebruikt, wordt voor de indienststelling van een voertuig een vergunning afgegeven door de nationale veiligheidsinstantie die voor dit net bevoegd is, tenzij in dit hoofdstuk anderszins is bepaald.

2. Voor een TSI-conform voertuig wordt een vergunning verleend overeenkomstig artikel 22 of 23.

3. Voor een niet-TSI-conform voertuig wordt een vergunning verleend overeenkomstig artikel 24 of 25.

4. Voor een voertuig dat conform is met een toegelaten type, wordt een vergunning verleend overeenkomstig artikel 26.

5. Een door een lidstaat verleende vergunning wordt in alle lidstaten erkend, onverminderd het bepaalde in de artikelen 23 en 25 betreffende aanvullende vergunningen. De lidstaten zorgen voor verduidelijking door specifieke nationale regels vast te stellen en door middel van nationale bepalingen ter uitvoering van deze richtlijn, indien aanvullende vergunningen nodig zijn overeenkomstig de relevante bepalingen van artikel 23 in het geval van TSI-conforme voertuigen, of artikel 25 in het geval van niet-TSI-conforme voertuigen.

6. De bevoegde nationale veiligheidsinstantie neemt een besluit over alle aanvragen om een vergunning tot indienststelling, overeenkomstig de artikelen 22 en 23, of de artikelen 24 en 25. In de vergunning voor indienststelling mogen gebruiksvoorwaarden en andere beperkingen worden vermeld.

**▼B**

7. Elke beslissing van de bevoegde veiligheidsinstantie tot weigering van indienstelling van een voertuig moet worden gemotiveerd. De aanvrager kan binnen een termijn van één maand na de ontvangst van de afwijzing, met voldoende redenen omkleed, vragen of de bevoegde nationale veiligheidsinstantie haar besluit herziet. De nationale veiligheidsinstantie beschikt vervolgens over een termijn van twee maanden vanaf de ontvangst van het beroep om haar besluit ter bevestiging of te herzien. Indien het negatieve besluit wordt bevestigd, mag de aanvrager, met voldoende redenen omkleed, verzoeken dat het beroepsorgaan dat door de bevoegde lidstaat is aangewezen uit hoofde van artikel 17, lid 3, van Richtlijn 2004/49/EG het besluit om voldoende gemotiveerde redenen herziet. De lidstaten mogen overeenkomstig artikel 30 van Richtlijn 2001/14/EG ingestelde controle-instantie aanwijzen voor de afhandeling van deze beroepsprocedure.

8. Indien binnen de voorgeschreven termijn geen beslissing is genomen door een bevoegde veiligheidsinstantie, als bedoeld in de artikelen 23, lid 7, en 25, lid 5, beschouwt de aanvrager het betrokken voertuig als goedgekeurd na een periode van drie maanden na afloop van deze termijnen. De goedkeuringen die op grond van dit lid zijn verleend gelden alleen voor het netwerk met betrekking waartoe de bevoegde nationale veiligheidsinstantie niet binnen de voorgeschreven termijnen een beslissing heeft genomen.

9. Een nationale veiligheidsinstantie die voornemens is een door haarzelf afgegeven goedkeuring tot indienstelling of een aan een aanvrager uit hoofde van lid 8 verleende goedkeuring in te trekken maakt hiervoor gebruik van de procedure voor de herziening van veiligheids-certificaten bedoeld in artikel 10, lid 5, van Richtlijn 2004/49/EG of eventueel van de procedure voor de herziening van veiligheidsgoedkeuringen bedoeld in artikel 11, lid 2, van die richtlijn.

10. In geval van een beroepsprocedure kan de bevoegde beroepsinstantie bedoeld in lid 7 om een advies van het Europese Spoorwegbureau verzoeken dat in dat geval uiterlijk een maand na de indiening van de aanvraag moet worden uitgebracht en ter kennis moet worden gebracht van de aanvrager, de beroepsinstantie en de nationale veiligheidsinstantie die de goedkeuring heeft geweigerd.

11. In geval van voertuigen die tussen een lidstaat en derde land rijden op een netwerk waarvan de spoorbreedte verschillend is van die van het hoofdspoorwegnet in de Gemeenschap en waarvoor overeenkomstig artikel 9, lid 5, een afwijking kan worden toegestaan, of waarop een uitzondering van toepassing is, kunnen de in de artikelen 22 en 24 bedoelde nationale voorschriften internationale overeenkomsten omvatten, voor zover deze verenigbaar zijn met het Gemeenschapsrecht.

12. Vergunningen voor indienstelling die zijn afgegeven vóór 19 juli 2008 te verzoeken, met inbegrip van vergunningen die in het kader van internationale overeenkomsten, met name de RIC (Regolamento Internazionale Carrozze) en de RIV (Regolamento Internazionale Veicoli), zijn verleend, blijven geldig overeenkomstig de voorwaarden waaronder de vergunningen zijn verleend. Deze bepaling heeft voorrang op de artikelen 22 tot en met 25.

**▼B**

13. De lidstaten mogen vergunningen verlenen voor de indienststelling van een serie voertuigen. Te dien einde brengen de nationale veiligheidsinstanties de aanvrager op de hoogte van de te volgen procedure.

14. Goedkeuringen voor indienststelling, verleend overeenkomstig dit artikel, laten andere eisen onverlet die spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders zijn opgelegd voor het exploiteren van dergelijke voertuigen op het relevante netwerk overeenkomstig de artikelen 9, 10 en 11 van Richtlijn 2004/49/EG.

*Artikel 22***Eerste vergunning voor indienststelling van TSI-conforme voertuigen**

1. Dit artikel is van toepassing op voertuigen die voldoen aan alle relevante TSI's die op het ogenblik van indienststelling van kracht zijn, op voorwaarde dat de essentiële eisen voor een groot deel in deze TSI's zijn opgenomen en dat de relevante TSI inzake rollend materiaal in werking is getreden en van toepassing is.

2. De eerste vergunning wordt door een nationale veiligheidsinstantie als volgt verleend:

- a) ingeval voor alle structurele subsystemen van een voertuig een vergunning is afgegeven overeenkomstig de bepalingen van hoofdstuk IV, wordt de vergunning zonder verdere controles afgegeven;
- b) in het geval van voertuigen die zijn voorzien van alle noodzakelijke EG-keuringsverklaringen, als bedoeld in artikel 18, mag een nationale veiligheidsinstantie met het oog op de verlening van een vergunning voor indienststelling alleen de volgende criteria beoordelen:
  - technische verenigbaarheid tussen betrokken subsystemen van het voertuig en de veilige integratie ervan overeenkomstig artikel 15, lid 1;
  - technische verenigbaarheid tussen het voertuig en het betrokken net;
  - de nationale voorschriften die van toepassing zijn op de openstaande punten;
  - de nationale voorschriften die van toepassing zijn op de specifieke gevallen die in de toepasselijke TSI's naar behoren zijn omschreven.

*Artikel 23***Aanvullende vergunningen tot indienststelling van voertuigen die in overeenstemming zijn met TSI's**

1. Voertuigen die volledig in overeenstemming zijn met TSI's die alle aspecten van de relevante subsystemen zonder specifieke gevallen en openstaande punten die strikt verband houden met de technische verenigbaarheid tussen voertuig en netwerk bestrijken, behoeven geen aanvullende vergunning voor indienststelling zolang zij rijden op TSI-conforme netten in de andere lidstaten of onder de in de bijbehorende TSI gespecificeerde voorwaarden.



**▼ B**

2. In het geval van voertuigen die in dienst worden gesteld overeenkomstig artikel 22, maar die niet vallen onder lid 1, besluiten de lidstaten of aanvullende goedkeuringen op hun grondgebied vereist zijn. In dit geval zijn de leden 3 tot 7 van toepassing.

3. De aanvrager legt de nationale veiligheidsinstantie een dossier over aangaande het voertuig of het voertuigtype en het beoogde gebruik ervan op het net. Het dossier bevat:

- a) bewijsstukken dat in een andere lidstaat een vergunning voor indienststelling van het voertuig is afgegeven overeenkomstig artikel 22;
- b) een kopie van het technisch dossier bedoeld in bijlage VI. In geval van voertuigen die zijn uitgerust met gegevensrecorders omvat dit tevens informatie over de procedure voor het verzamelen van gegevens zodat deze gegevens kunnen worden gelezen en geëvalueerd, voor zover deze informatie niet is geharmoniseerd door de betreffende TSI;
- c) informatie over het onderhoud in het verleden van het voertuig en, waar van toepassing, de na de vergunningsafgifte aangebrachte technische wijzigingen;
- d) bewijsmateriaal inzake technische en operationele kenmerken waaruit blijkt dat het voertuig verenigbaar is met de infrastructuur en de vaste installaties met inbegrip van klimatologische omstandigheden, energievoorziening, besturing en seingeving, spoorbreedte en infrastructuurprofielen, maximale asbelasting en andere netwerkeisen.

4. De criteria die een nationale veiligheidsinstantie controleert mogen alleen betrekking hebben op:

- technische verenigbaarheid tussen het voertuig en het betrokken net, met inbegrip van de nationale voorschriften die van toepassing zijn op de openstaande punten die nodig zijn om deze verenigbaarheid te waarborgen;
- de nationale voorschriften die van toepassing zijn op de specifieke gevallen die in de betreffende TSI's zijn omschreven.

5. De bevoegde nationale veiligheidsinstantie kan verlangen dat aanvullende informatie wordt verstrekt, dat risicoanalyses worden uitgevoerd overeenkomstig artikel 6, lid 3, onder a), van Richtlijn 2004/49/EG of dat tests op het net plaatsvinden, teneinde de in lid 4 bedoelde criteria te verifiëren. Na de goedkeuring van het in artikel 27 van die richtlijn bedoelde referentiedocument mag de nationale veiligheidsautoriteit een dergelijke verificatie evenwel alleen verrichten op basis van de in de categorieën B of C van dit document opgenomen nationale voorschriften.

6. De nationale veiligheidsinstantie bepaalt na raadpleging van de aanvrager de draagwijdte en de inhoud van de gevraagde aanvullende informatie, risicoanalyses en tests. De infrastructuurbeheerder doet, in overleg met de aanvrager, al het mogelijke om ervoor te zorgen dat eventuele tests plaatsvinden binnen drie maanden na het verzoek van de aanvrager. Indien nodig treft de nationale veiligheidsinstantie maatregelen om te waarborgen dat de tests plaatsvinden.

**▼B**

7. Alle aanvragen voor een vergunning voor indienststelling die overeenkomstig dit artikel zijn ingediend, zijn het voorwerp van een besluit door de nationale veiligheidsinstantie dat zo spoedig mogelijk moet worden genomen en niet later dan:

- a) twee maanden na de indiening van het in lid 3 bedoelde dossier;
- b) waar van toepassing, één maand na het verstrekken van aanvullende informatie waar de nationale veiligheidsinstantie om heeft verzocht;
- c) waar van toepassing, één maand na het verstrekken van testresultaten waar de nationale veiligheidsinstantie om heeft verzocht.

*Artikel 24***Eerste vergunning voor indienststelling van niet-TSI-conforme voertuigen**

1. Dit artikel is van toepassing op voertuigen die niet voldoen aan alle relevante TSI's die op het ogenblik van de indienststelling van kracht zijn, met inbegrip van voertuigen waarvoor afwijkingen gelden, of wanneer een belangrijk gedeelte van de essentiële eisen niet is opgenomen in één of meer TSI's.

2. De eerste vergunning wordt door een nationale veiligheidsinstantie als volgt verleend:

- voor de technische aspecten die onder een eventuele TSI vallen wordt de Europese Gemeenschap-keuringsprocedure toegepast;
- voor de andere technische aspecten gelden nationale voorschriften waarvan overeenkomstig artikel 17, lid 3, van deze richtlijn en artikel 8 van Richtlijn 2004/49/EG kennis is gegeven.

De eerste vergunning is alleen geldig op het netwerk van de die deze verleent.

*Artikel 25***Aanvullende vergunningen voor indienststelling van niet-TSI-conforme voertuigen**

1. Voor voertuigen waarvoor in een lidstaat een vergunning tot indienststelling is afgegeven overeenkomstig artikel 21, lid 12, of artikel 24, kunnen andere lidstaten overeenkomstig dit artikel besluiten of aanvullende vergunningen voor indienststelling op hun grondgebied zijn vereist.

2. De aanvrager legt de nationale veiligheidsinstantie een technisch dossier voor over het betreffende voertuig of het voertuigtype, met gegevens over het beoogde gebruik ervan op het net. Het dossier bevat:

- a) bewijsstukken dat in een andere lidstaat een vergunning voor indienststelling van het voertuig is afgegeven, samen met documenten over de gevolgde procedure om aan te tonen dat het voertuig voldoet aan de vigerende veiligheidsvoorschriften, inclusief, waar van toepassing, informatie over afwijkingen die conform artikel 9 worden toegepast of zijn verleend;

**▼B**

- b) de technische gegevens, het onderhoudsprogramma en de operationele eigenschappen. In geval van voertuigen die zijn uitgerust met gegevensrecorders omvat dit tevens informatie over de procedure voor het verzamelen van gegevens zodat deze gegevens kunnen worden gelezen en geëvalueerd, zoals bepaald in artikel 20, lid 2, onder c), van Richtlijn 2004/49/EG;
- c) informatie over de staat van dienst van het voertuig en het onderhoud en, waar van toepassing, de technische wijzigingen die na de vergunningverlening zijn aangebracht;
- d) bewijsmateriaal inzake technische en operationele kenmerken waaruit blijkt dat het voertuig verenigbaar is met de infrastructuur en de vaste installaties met inbegrip van klimatologische omstandigheden, energievoorziening, besturing en seingeving, spoorbreedte en infrastructuurprofielen, maximale asbelasting en andere netwerkeisen.

3. De in lid 2, onder a) en b), bedoelde informatie mag niet in twijfel worden getrokken door de nationale veiligheidsinstantie, behalve wanneer deze, onverminderd artikel 16, het bestaan van een belangrijk veiligheidsrisico kan aantonen. Na de aanneming van het in artikel 27 bedoelde referentiedocument, kan de nationale veiligheidsinstantie zich in dit verband niet meer beroepen op een in dat document opgenomen voorschrift van categorie A.

4. De nationale veiligheidsinstantie kan om aanvullende informatie verzoeken, om de uitvoering van risicoanalysen overeenkomstig artikel 6, lid 3, onder a), van Richtlijn 2004/49/EG of om tests op het netwerk teneinde na te gaan of de in lid 2, onder c) en d), van dit artikel bedoelde informatie voldoet aan de vigerende nationale voorschriften zoals die overeenkomstig artikel 8 van Richtlijn 2004/49/EG aan de Commissie zijn meegedeeld. Na de aanneming van het in artikel 27 van deze richtlijn bedoelde referentiedocument, mag de nationale veiligheidsinstantie deze controle echter alleen uitvoeren op basis van de nationale voorschriften van categorie B of C die in dat document zijn opgenomen.

De nationale veiligheidsinstantie legt, na raadpleging van de aanvrager, de reikwijdte en de inhoud van de aanvullende informatie, de risicoanalysen of de vereiste tests vast. De infrastructuurbeheerder doet, in overleg met de aanvrager, al het mogelijke om ervoor te zorgen dat eventuele tests kunnen plaatsvinden binnen drie maanden na het verzoek van de aanvrager. Waar nodig neemt de nationale veiligheidsinstantie de nodige maatregelen om te waarborgen dat de tests plaatsvinden.

5. Alle aanvragen voor een vergunning voor indienststelling die overeenkomstig dit artikel zijn ingediend, zijn het voorwerp van een besluit door de nationale veiligheidsinstantie dat zo spoedig mogelijk moet worden genomen en niet later dan:

- a) vier maanden na de overlegging van het in lid 2 bedoelde technische dossier;

**▼B**

- b) waar van toepassing, twee maanden na het verstrekken van de aanvullende informatie of risicoanalyses waar de nationale veiligheidsinstantie overeenkomstig lid 4 om heeft verzocht;
- c) waar van toepassing twee maanden na het verstrekken van de testresultaten waar de nationale veiligheidsinstantie overeenkomstig artikel 4 om heeft verzocht.

*Artikel 26***Vergunning voor voertuigtypen**

1. Lidstaten kunnen vergunningen voor voertuigtypen verlenen.
2. Wanneer een lidstaat echter een vergunning voor een voertuig afgeeft, geeft hij tegelijkertijd een vergunning voor het voertuigtype af.
3. Een voertuig dat overeenstemt met een type waarvoor reeds een vergunning in een lidstaat is afgegeven, krijgt van deze lidstaat zonder verdere controles een vergunning op basis van een door de aanvrager overgelegde verklaring van overeenstemming met dit type. Indien echter de betrokken bepalingen in TSI's en nationale voorschriften op grond waarvan voor een voertuigtype een vergunning is afgegeven, zijn gewijzigd, besluiten de lidstaten of reeds afgegeven vergunningen voor voertuigtypen geldig blijven of moeten worden vernieuwd. De criteria die een nationale veiligheidsinstantie controleert in geval van een vernieuwde vergunning mogen alleen betrekking hebben op de gewijzigde voorschriften. De vernieuwing van de typegoedkeuring heeft geen invloed op voertuigvergunningen die op grond van eerder goedgekeurde typen werden afgegeven.
4. Het model voor de verklaring van overeenstemming met het type wordt door de Commissie uiterlijk op 19 juli 2009 aangenomen op basis van een door het Bureau voorbereid ontwerp en overeenkomstig de in artikel 29, lid 3, bedoelde regelgevingsprocedure.
5. De verklaring van overeenstemming met het type wordt opgesteld in overeenstemming met:
  - a) voor TSI-conforme voertuigen, de keuringsprocedures van de relevante TSI's;
  - b) voor niet-TSI-conforme voertuigen, de keuringsprocedures zoals omschreven in de modules D of E van Besluit 93/465/EEG. In voorkomend geval kan de Commissie een ad-hockeuringsprocedure vaststellen overeenkomstig de in artikel 29, lid 3, bedoelde regelgevingsprocedure.
6. De aanvrager kan tegelijkertijd een typevergunning in verschillende lidstaten aanvragen. In dat geval werken de nationale veiligheidsinstanties samen teneinde de procedure te vereenvoudigen en administratieve inspanningen tot een minimum te beperken.
7. Typevergunningen worden geregistreerd in het in artikel 34 bedoelde Europese register van goedgekeurde voertuigtypen. In dit register worden de lidstaten vermeld waar een voertuigtype is goedgekeurd.



*Artikel 27*

**Classificatie van de nationale voorschriften**

1. Met het oog op een vlotter verloop van de vergunningsprocedure voor de indienstelling van voertuigen als bedoeld in artikel 25 worden de nationale voorschriften geclassificeerd overeenkomstig bijlage VII.
2. Onverminderd artikel 30, lid 3, evalueert het Bureau uiterlijk op 19 januari 2009 de parameters vermeld in deel 1 van bijlage VII en doet het passende aanbevelingen aan de Commissie.
3. Het Bureau stelt een aanbeveling voor een referentiedocument op waarin wordt verwezen naar alle internationale voorschriften die door de lidstaten worden toegepast om voertuigen in dienst te nemen. De nationale veiligheidsinstanties werken hiertoe samen met het Bureau.
4. Het referentiedocument en elke herziening daarvan wordt door de Commissie goedgekeurd op basis van de aanbeveling van het Bureau en volgens de in artikel 29, lid 3, bedoelde procedure.

HOOFDSTUK VI

**AANGEMELDE INSTANTIES**

*Artikel 28*

**Aangemelde instanties**

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 Unie* en draagt zorg voor de bijwerking van deze lijst.
2. De lidstaten moeten de in bijlage VIII 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 die criteria te voldoen.
3. Indien een instantie niet meer voldoet aan de criteria van bijlage VIII, 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 in bijlage VIII bedoelde criteria, pleegt de Commissie overleg met de betrokken partijen. De Commissie brengt laatstgenoemde lidstaat op de hoogte van alle wijzigingen die noodzakelijk zijn, opdat de aangemelde instantie de status die haar is verleend, behoudt.

**▼B**

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 29 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 nodig wordt het optreden van de aangemelde instanties gecoördineerd in overeenstemming met artikel 30, lid 4.

6. In het eerste van de in artikel 39 bedoelde verslagen wordt tevens de toepassing van de in bijlage VIII vermelde criteria geëvalueerd en worden indien nodig passende maatregelen voorgesteld.

## HOOFDSTUK VII

## COMITÉ EN WERKPROGRAMMA

*Artikel 29***Comitéprocedure**

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

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.

3. 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.

4. Wanneer naar dit lid wordt verwezen is artikel 5 bis, 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.

5. Wanneer naar dit lid wordt verwezen zijn artikel 5 bis, leden 1, 2, 4 en 6, en artikel 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van het bepaalde in artikel 8 van dat besluit.

*Artikel 30***Aanvullende taken**

1. De Commissie kan aan het comité elke aangelegenheid voorleggen die verband houdt met de uitvoering van deze richtlijn. Indien nodig, stelt de Commissie een aanbeveling betreffende de uitvoering vast overeenkomstig de regelgevingsprocedure met toetsing bedoeld in artikel 29, lid 2.

**▼B**

2. Het comité kan elke kwestie bespreken die betrekking heeft op de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem, daaronder begrepen kwesties inzake de interoperabiliteit van dit systeem in de Gemeenschap met dat van derde landen.

3. Maatregelen die tot doel hebben niet-essentiële elementen van deze richtlijn te wijzigen, worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 29, lid 4, bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing en die betrekking hebben op de aanpassing van de bijlagen II tot en met IX.

4. 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.

*Artikel 31***Werkprogramma**

1. De Commissie stelt een werkprogramma op waarin rekening wordt gehouden met de bij artikel 8, voorziene uitbreiding van de werkingssfeer, de bij artikel 6, lid 1, voorziene wijziging van de TSI en de andere verplichtingen die uit hoofde van deze richtlijn tot haar werkterrein behoren. De Commissie houdt het comité volledig op de hoogte van de opstelling en actualisering van het programma en betreft het hierbij.

2. Het werkprogramma omvat de volgende etappen:

- a) uitwerking, uitgaande van een door het bureau voorbereid plan, van een model voor het communautaire spoorwegsysteem op basis van de lijst van subsystemen (bijlage II), die de samenhang van de TSI's moet garanderen. Dit model moet met name de verschillende systeemonderdelen en hun interfaces omvatten; zij dient als referentiekader voor de afbakening van het toepassingsgebied van elke TSI;
- b) ontwikkeling van een modelstructuur voor de uitwerking van de TSI's;
- c) ontwikkeling 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) identificatie van de fundamentele parameters voor elke TSI;
- f) goedkeuring van de ontwerpen voor het normalisatieprogramma;
- g) beheer van de overgangsperiode, die loopt van de datum van inwerkingtreding van Richtlijn 2004/50/EG tot de bekendmaking van de TSI's, met inbegrip van de vaststelling van het in artikel 36 bedoelde referentiekader.



## HOOFDSTUK VIII

## REGISTERS VAN NETTEN EN VOERTUIGEN

*Artikel 32***Nummeringssysteem voor voertuigen**

1. Elk in het spoorwegsysteem van de Gemeenschap ingezet voertuig is voorzien van een Europees voertuignummer (EVN), dat wordt toegekend wanneer de eerste vergunning voor indienststelling wordt verleend.
2. De aanvrager van de eerste vergunning is tevens verantwoordelijk voor het aanbrengen van het toegewezen EVN op het betrokken voertuig.
3. Het EVN wordt in de TSI „exploitatie en verkeersleiding” gespecificeerd.
4. Een voertuig krijgt slechts eenmaal een EVN toegekend, tenzij anders is bepaald in de TSI exploitatie en verkeersleiding.
5. Onverminderd lid 1 mogen de lidstaten voertuigen die worden geëxploiteerd of bestemd zijn om te worden geëxploiteerd vanuit of naar derde landen waarvan de spoorbreedte verschillend is van die van het hoofdspoorwegnet in de Gemeenschap, aanvaarden mits zij duidelijk geïdentificeerd zijn aan de hand van een verschillend codesysteem.

*Artikel 33***Nationale voertuigenregisters**

1. Elke lidstaat houdt een register bij van de voertuigen die op zijn grondgebied zijn goedgekeurd. Dit register voldoet aan de volgende criteria:
  - a) het voldoet aan de gemeenschappelijke specificaties bedoeld in lid 2;
  - b) het wordt bijgehouden door een instantie die onafhankelijk is van enige spoorwegonderneming;
  - c) het 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; 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 en voor het Bureau, voor de spoorwegonderneming en voor infrastructuurbeheerders alsook voor personen of organisaties die voertuigen registreren of in het register zijn opgenomen.
2. De gemeenschappelijke specificaties van het register worden bepaald volgens de in artikel 29, lid 3, bedoelde regelgevingsprocedure en op basis van ontwerp-specificaties van het Bureau. Deze ontwerp-specificaties omvatten: inhoud, dataformaat, functionele en technische architectuur, bedrijfsmodus, met inbegrip van een regeling voor de uitwisseling van gegevens en voorschriften voor gegevensinvoer en overleg. Voor elk voertuig worden in dit register in ieder geval de volgende gegevens opgenomen:
  - a) het EVN;
  - b) referenties van de EG-keuringsverklaring en van de dienst die deze verklaring heeft afgegeven;



**▼B**

- c) referenties van het Europees register van goedgekeurde voertuigtypen als bedoeld in artikel 34;
- d) de gegevens van de eigenaar en de houder van het voertuig;
- e) beperkingen ten aanzien van de exploitatiewijze van het rijtuig;
- f) de met het onderhoud belaste entiteit.

3. De registratiehouder brengt elke wijziging van de gegevens die in het nationale voertuigenregister zijn ingevoerd, de vernietiging van een voertuig of zijn besluit een voertuig niet langer te registreren, onverwijld ter kennis van de instantie van de lidstaat waar het voertuig voor het eerst een vergunning heeft gekregen.

4. Zolang de nationale voertuigenregisters van de lidstaten niet met elkaar zijn verbonden, werkt elke lidstaat zijn register bij door met betrekking tot de hem betreffende gegevens de aanpassingen over te nemen die een andere lidstaat in zijn eigen register heeft aangebracht.

5. In het geval van voertuigen die voor het eerst in een derde land in dienst zijn gesteld en waarvoor een lidstaat een vergunning voor indienststelling op zijn grondgebied heeft afgegeven, zorgt die lidstaat ervoor dat de in lid 2, onder d), e) en f), vermelde gegevens via het nationale voertuigenregister kunnen worden opgevraagd. De in lid 2, onder f), bedoelde gegevens kunnen worden vervangen door kritieke veiligheidsgegevens met betrekking tot het onderhoudsschema.

*Artikel 34***Europees register van goedgekeurde voertuigtypen**

1. Het Bureau zorgt voor het opzetten en bijhouden van een register van typen voertuigen waarvoor de lidstaten een vergunning voor indienststelling op het spoorwegsysteem van de Gemeenschap hebben afgegeven. Dit register voldoet aan de volgende criteria:

- a) het is openbaar en via elektronische weg toegankelijk;
- b) het voldoet aan de gemeenschappelijke specificaties bedoeld in lid 4;
- c) het is verbonden met alle nationale voertuigenregisters.

2. Dit register omvat de volgende gegevens voor elk type voertuig:

- a) de technische kenmerken van het type voertuig, zoals omschreven in de betrokken TSI's;
- b) de naam van de fabrikant;
- c) de data, referenties en lidstaten die de opeenvolgende vergunningen voor dit type voertuig verlenen, met inbegrip van eventuele beperkingen of intrekkingen.

**▼B**

3. Wanneer een typegoedkeuring in een lidstaat wordt verleend, gewijzigd, opgeschort of ingetrokken, stelt de nationale veiligheidsinstantie van deze lidstaat het Bureau daarvan in kennis, zodat het Bureau het register kan bijwerken.

4. De gemeenschappelijke specificaties van het register worden bepaald volgens de in artikel 29, lid 3, bedoelde regelgevingsprocedure en op basis van ontwerp-specificaties van het Bureau. Deze ontwerp-specificaties omvatten: inhoud, dataformaat, functionele en technische architectuur, bedrijfsmodus, voorschriften voor gegevensinvoer en overleg.

*Artikel 35***Infrastructuurregister**

1. Elke lidstaat ziet erop toe dat een infrastructuurregister gepubliceerd en geactualiseerd wordt op basis van de in lid 2 bedoelde bijwerkingscyclus. 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 moeten bevatten.

2. Het Bureau stelt ontwerp-specificaties betreffende dit register op voor de presentatie en het formaat ervan, de bijwerkingscyclus ervan en de gebruikswijze, waarbij tevens rekening wordt gehouden met een passende overgangperiode voor infrastructuur die vóór de inwerking-treding van deze richtlijn in dienst is gesteld. De Commissie keurt de specificaties goed overeenkomstig de in artikel 29, lid 3, bedoelde regelgevingsprocedure.

## HOOFDSTUK IX

**OVERGANGSBEPALINGEN***Artikel 36***Ontwerpreferentiekaders**

1. Aan de hand van de informatie die de lidstaten verstrekken in het kader van artikel 17, lid 3, van deze richtlijn 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 een ontwerp op van een referentiekader van technische voorschriften ter handhaving van het huidige interoperabiliteitsniveau van de netten en voertuigen die overeenkomstig artikel 1 van deze richtlijn aan de werkingssfeer van deze richtlijn worden toegevoegd. Indien nodig stelt de Commissie het referentiekader vast overeenkomstig de procedure van artikel 29, lid 3, van deze richtlijn.

**▼B**

2. Na aanneming van dit referentiekader moeten de lidstaten 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 X  
SLOTBEPALINGEN

*Artikel 37*

**Motivering**

Elk krachtens deze richtlijn genomen besluit betreffende de beoordeling van de conformiteit of de geschiktheid voor gebruik van interoperabiliteitsonderdelen en de keuring van subsystemen die deel uitmaken van het spoorwegsysteem, of elk krachtens de artikelen 7, 12, 14 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 38*

**Omzetting**

1. De lidstaten doen de nodige wettelijke, regelgevende en administratieve bepalingen in werking treden om uiterlijk op 19 juli 2010 aan artikel 1, artikel 2, artikel 4, lid 2, artikel 5, leden 2, 5, 6 en 8, artikel 6, leden 1, 2, 3, 9 en 10, artikelen 7, 8 en 9, artikel 11, leden 4 en 5, artikel 12, artikel 13, lid 5, artikelen 15, 16 en 17, artikel 18, leden 1, 2, 4 en 5, artikel 19, lid 3, artikelen 20 tot en met 27, artikel 28, leden 4 en 6, artikelen 32 tot en met 35, en bijlagen I tot en met IX te voldoen. Zij delen de Commissie onverwijld de tekst van die maatregelen mede.

Wanneer de lidstaten deze maatregelen aannemen, wordt in die maatregelen naar deze richtlijn verwezen of wordt hiernaar verwezen bij de officiële bekendmaking van die maatregelen. De regels voor deze verwijzing 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.

2. De verplichting tot omzetting en uitvoering van de hoofdstukken IV, V, VII en VIII van deze richtlijn is niet van toepassing op de Republiek Cyprus en de Republiek Malta zolang deze landen niet beschikken over een spoorwegsysteem op hun grondgebied.

Zodra achter een openbare of particuliere entiteit een officiële aanvraag indient voor de aanleg van een spoorweglijn met het oog op de exploitatie ervan door één of meer spoorwegondernemingen, stellen de betreffende lidstaten binnen een jaar na ontvangst van de aanvraag wetgeving vast ter uitvoering van de hoofdstukken bedoeld in de eerste alinea.



#### *Artikel 39*

##### **Verslaglegging en informatie**

1. De Commissie legt het Europees Parlement en de Raad om de drie jaar en voor het eerst op 19 juli 2011 om de drie jaar een verslag voor over de vorderingen die met de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem zijn gemaakt. Dit verslag bevat ook een analyse van de in artikel 9 bedoelde gevallen.
2. De Commissie publiceert uiterlijk op 19 juli 2013 een verslag met onder meer een analyse van de toepassing van hoofdstuk V en van de verbeteringen met de wederzijdse aanvaarding van voertuigen in de Gemeenschap voor wat betreft lengte en kosten van de procedures voor de aanvragers. In voorkomend geval bevat het verslag tevens een beoordeling van de gevolgen van verschillende opties voor het verder vereenvoudigen van procedures inzake de goedkeuring van voertuigen. In dit geval worden verschillende opties inzake de samenwerking tussen nationale veiligheidsinstanties en het Bureau geanalyseerd.
3. 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 spoorwegsysteem kan worden samengesteld. In dit instrument wordt gebruikgemaakt van de informatie in de registers bedoeld in de artikelen 33, 34 en 35.

#### *Artikel 40*

##### **Intrekking**

Richtlijnen 96/48/EG en 2001/16/EG worden met ingang van 19 juli 2010 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 XI.

Artikel 14 van Richtlijn 2004/49/EG wordt ingetrokken met ingang van 19 juli 2008.

#### *Artikel 41*

##### **Inwerkingtreding**

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

#### *Artikel 42*

##### **Geadresseerden**

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

**▼B***BIJLAGE I***TOEPASSINGSGBIED****1. Het trans-Europese conventionele spoorwegsysteem****1.1. Net**

Het net van het trans-Europese conventionele spoorwegsysteem komt overeen met die van de conventionele lijnen van het trans-Europese vervoersnet die zijn genoemd in Beschikking nr. 1692/96/EG.

Voor de toepassing van deze richtlijn wordt dit net 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.

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

**1.2. Voertuigen**

Het trans-Europese conventionele spoorwegsysteem omvat alle voertuigen die geschikt zijn om te rijden op het gehele of op een gedeelte van het trans-Europese conventionele spoorwegnet, met inbegrip van:

- al dan niet elektrische motortreinstellen;
- al dan niet elektrische tractievoertuigen;
- reizigersrijtuigen;
- wagons voor vrachtvervoer, met inbegrip van voertuigen die ontworpen zijn voor het vervoer van vrachtwagens.

Uitrusting voor de bouw en het onderhoud van mobiele spoorweginfrastructuur kan hieronder vallen.

Elk van deze categorieën kan worden onderverdeeld in:

- voertuigen voor internationaal gebruik;
- voertuigen voor nationaal gebruik.

**2. Het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem****2.1. Net**

Het net van het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem valt samen met de hogesnelheidslijnen van het trans-Europese vervoersnetwerk die zijn genoemd in Beschikking nr. 1692/96/EG.

**▼B**

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”.

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

## 2.2. *Voertuigen*

Het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem bestaat uit voertuigen 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 2.1 genoemde lijnen, voor zover het prestatieniveau van die lijnen dit mogelijk maakt.

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

## 3. **Compatibiliteit binnen het spoorwegsysteem**

Voor een kwalitatief hoogwaardig Europees spoorvervoer is onder andere een uitstekende compatibiliteit tussen de kenmerken van het net (in de ruime betekenis van het woord, dus met inbegrip van de vaste componenten van alle betrokken subsystemen) en de voertuigen (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 werkingsfeer**

### 4.1. *Subcategorieën van netten en voertuigen*

De werkingsfeer van de TSI's wordt geleidelijk verruimd tot het gehele spoorwegsysteem bedoeld in artikel 1, lid 4. Met het oog op een kosten-effectieve interoperabiliteit worden alle in deze bijlage vermelde categorieën van netten en voertuigen 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.

**▼B**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,
- voordelen die een verruiming van de werkingssfeer tot bepaalde sub-categorieën van netten en voertuigen met zich meebrengt voor de interoperabiliteit,
- vermindering van de kapitaalkosten en van de lasten ten gevolge van schaalvoordelen en een beter gebruik van voertuigen,
- 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.

▼ **M2***BIJLAGE II***SUBSYSTEMEN****1. Lijst van subsystemen**

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

## a) gebieden van structurele aard:

- infrastructuur,
- energie,
- baanuitrusting voor besturing en seingeving,
- boorduitrusting voor besturing en seingeving,
- rollend materieel;

## b) gebieden van functionele aard:

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

**2. Beschrijving van de subsystemen**

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

2.1. *Infrastructuur*

Lopend spoor, wissels, kunstwerken (bruggen, tunnels ...), de bij stations behorende infrastructuur (perrons, toegang, voorzieningen voor personen met beperkte mobiliteit, enz.), veiligheids- en beschermingsinstallaties.

2.2. *Energie*

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

2.3. *Baanuitrusting voor besturing en seingeving,*

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

2.4. *Boorduitrusting voor besturing en seingeving*

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



**▼ M2**2.5. *Exploitatie en verkeersleiding*

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

De voor grensoverschrijdende diensten vereiste beroepskwalificaties.

2.6. *Telematicatoepassingen*

Evenals bijlage I omvat dit subsysteem twee delen:

- a) de toepassingen ten dienste van de passagiers, met inbegrip van de informatiesystemen voor reizigers vóór en tijdens de reis, reserveringssystemen, betalingssystemen, het bagagebeheer, het beheer van aansluitingen tussen treinen en andere vervoerswijzen;
- b) toepassingen voor het vrachtverkeer, met inbegrip van de informatiesystemen (continu volgen van goederen en treinen), rangeer- en samenstellingssystemen, reserverings-, betalings- en factureringssystemen, het beheer van aansluitingen met andere vervoerswijzen, het opstellen van begeleidende elektronische documenten.

2.7. *Rollend materieel*

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

2.8. *Onderhoud*

De procedures, de betrokken uitrusting, de logistieke onderhoudsinstallaties, de reserves waarmee 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. De parameters dienen te garanderen dat het mogelijk is om met de toegestane maximumsnelheid binnen de gegeven remafstand te stoppen.

1.1.3. De gebruikte onderdelen 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 voorzienbaar is maar niet in overeenstemming is met de aangegeven methode.

**1.2. Betrouwbaarheid en beschikbaarheid**

Het toezicht op en het onderhoud van de vaste of mobiele elementen die bij het treinverkeer zijn betrokken, moeten zodanig worden georganiseerd, uitgevoerd en gekwantificeerd dat de werking daarvan in te voorziene omstandigheden in stand wordt gehouden.

**1.3. Gezondheid**

1.3.1. 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**

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

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.

**▼B**

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

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

1.5. *Technische compatibiliteit*

De technische eigenschappen van de infrastructuren en de vaste installaties moeten onderling en met die van de treinen die op het spoorwegnet rijden compatibel zijn.

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

**2. Bijzondere eisen voor elk subsysteem**

2.1. *Infrastructuur*

2.1.1. Veiligheid

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

Er moeten maatregelen worden getroffen om de gevaren voor personen te beperken, met name in stations waar treinen passeren.

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 enz.).

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

2.2. *Energie*

2.2.1. Veiligheid

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

2.2.2. 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 energievoorzieningsystemen die worden gebruikt, moeten:

- de treinen in staat stellen de opgegeven prestaties te verrichten;
- bij elektrische energievoorziening compatibel zijn met de op de treinen gemonteerde stroomafname-inrichtingen.

**▼ B**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 infrastructuren 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 spoorwegsysteem mogelijk maken.

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 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.

**▼B**

## 2.4.3. Technische compatibiliteit

De elektrische uitrusting moet compatibel zijn met de werking van de besturings- en seingevinginstallaties.

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

De eigenschappen van het rollend materieel moeten het rijden op alle lijnen waarop de exploitatie ervan is gepland, mogelijk maken, rekening houdend met relevante klimatologische omstandigheden.

## 2.4.4. Controle

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

2.5. *Onderhoud*

## 2.5.1. Gezondheid en veiligheid

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

## 2.5.2. 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

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

2.6. *Exploitatie en verkeersleiding*

## 2.6.1. Veiligheid

Het op elkaar afstemmen van de exploitatievoorschriften van de netten en de kwalificatie van de bestuurders, 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.

**▼B**

## 2.6.3. Technische compatibiliteit

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

2.7. *Telematicatoepassingen voor passagiers en vracht*

## 2.7.1. Technische compatibiliteit

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

Wat deze toepassingen betreft moet ervoor worden gezorgd dat:

- de databanken, de programma's en de communicatieprotocollen voor gegevensoverdracht zodanig worden ontwikkeld dat de mogelijkheden voor gegevensuitwisseling tussen verschillende toepassingen en tussen verschillende exploitanten maximaal zijn met uitzondering van vertrouwelijke commerciële gegevens;
- de gebruikers gemakkelijk toegang hebben tot de informatie.

## 2.7.2. Betrouwbaarheid en beschikbaarheid

De wijze van gebruik, het beheer, 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*

**EG-VERKLARING VAN CONFORMITEIT EN GESCHIKTHEID VOOR  
GEBRUIK VAN DE INTEROPERABILITEITSONDERDELEN**

**1. Interoperabiliteitsonderdelen**

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

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 gebruikgemaakt van de in Besluit 93/465/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);
- 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;

**▼B**

- 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.



▼ **M2***BIJLAGE V***EG-KEURINGSVERKLARING VOOR SUBSYSTEMEN****1. De EG-keuringsverklaring van subsystemen**

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

De EG-keuringsverklaring is gebaseerd op de door toepassing van de EG-keuringsprocedure voor subsystemen als bedoeld in afdeling 2 van bijlage VI verkregen informatie. De verklaring moet gesteld zijn in dezelfde taal als die van het technisch dossier en minstens de onderstaande elementen bevatten:

- de referenties van de richtlijnen;
- naam en adres van de aanbestedende dienst of de fabrikant, of diens in de Europese Unie 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 technisch dossier;
- alle tijdelijke of definitieve toepasselijke bepalingen waaraan het subsysteem dient te voldoen en met name, in voorkomend geval, alle exploitatiebeperkingen of -voorwaarden;
- indien tijdelijk: de geldigheidsduur van de EG-verklaring;
- de identiteit van de ondertekenaar.

Wanneer in bijlage VI naar de EG-TKV-verklaring wordt verwezen, zijn de bepalingen van dat deel van toepassing op die verklaring.

**2. Keuringsverklaring van subsystemen bij toepassing van nationale voorschriften**

Wanneer in bijlage VI wordt verwezen naar de keuringsverklaring van subsystemen bij toepassing van nationale voorschriften, is deel I mutatis mutandis van toepassing op die verklaring.

▼ **M2***BIJLAGE VI***EG-KEURINGSPROCEDURE VOOR SUBSYSTEMEN**

## 1. ALGEMENE BEGINSELEN

De EG-keuring van een subsysteem is de procedure volgens welke een aangemelde instantie nagaat of en verklaart dat het subsysteem:

- op dusdanige wijze is ontworpen, vervaardigd en geïnstalleerd dat het aan de toepasselijke essentiële eisen voor dat subsysteem voldoet, en
- mag worden goedgekeurd om in dienst te worden genomen.

## 2. EG-KEURINGSPROCEDURE

2.1. **Inleiding**

De EG-keuring is de procedure volgens welke een aangemelde instantie nagaat of en verklaart dat het subsysteem:

- in overeenstemming is met de toepasselijke TSI's,
- voldoet aan de overige uit het Verdrag afgeleide bepalingen.

2.2. **Onderdelen van het subsysteem en stadia**2.2.1 *Tussentijdse keuringsverklaring (TKV)*

Indien de TSI's daarin voorzien of desgevallend op verzoek van de aanvrager kan het subsysteem worden ingedeeld in bepaalde onderdelen of worden gecontroleerd in bepaalde stadia van de keuringsprocedure.

De tussentijdse keuringsverklaring (TKV) is de procedure waarbij een aangemelde instantie bepaalde onderdelen van het subsysteem in bepaalde stadia van de keuringsprocedure controleert en certificeert.

Na elke TKV verleent de door de aanvrager gekozen aangemelde instantie een tussentijds EG-keuringscertificaat waarna de aanvrager desgevallend een tussentijdse EG-keuringsverklaring opstelt. In het TKV-certificaat en de TKV-verklaring moet worden vermeld aan welke TSI's de conformiteit van het subsysteem is getoetst.

2.2.2 *Onderdelen van het subsysteem*

De aanvrager kan voor elk onderdeel een TKV aanvragen. Elk onderdeel wordt in elk in punt 2.2.3 beschreven stadium gecontroleerd.

2.2.3 *Stadia van de keuringsprocedure*

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

- algemeen ontwerp;
- totstandbrenging: constructie van het subsysteem, met name de uitvoering van civieltechnische werken, de fabricage, de montage van onderdelen en de afregeling van het geheel;
- testen van het afgewerkte subsysteem.

De aanvrager kan een TKV aanvragen voor het ontwerpstadium (met inbegrip van typetests) en voor het productiestadium.

2.3. **Keuringscertificaat**

- 2.3.1. De voor de EG-keuring verantwoordelijke aangemelde instantie beoordeelt het ontwerp, de productie en de tests van het afgewerkte subsysteem en stelt een EG-keuringscertificaat op voor de aanvrager, die op zijn beurt een EG-keuringsverklaring opstelt. In het EG-keuringscertificaat moet worden vermeld aan welke TSI's de conformiteit van het subsysteem is getoetst.

▼ **M2**

Wanneer de overeenstemming met bepaalde toepasselijke TSI's (in geval van een afwijking, gedeeltelijke toepassing van de TSI's, verbetering of vernieuwing, overgangperiode in een TSI of een specifiek geval) van het subsysteem niet is gecontroleerd, moet in het EG-certificaat exact worden vermeld aan welke TSI's of onderdelen daarvan de aangemelde instantie de conformiteit niet heeft getoetst in het kader van de EG-keuringsprocedure.

2.3.2. Een voor de EG-keuring van het subsysteem verantwoordelijke aangemelde instantie houdt rekening met een reeds afgegeven EG-TKV-certificaat en dient voorafgaand aan de verlening van een EG-keuringscertificaat:

- na te gaan of het EG-TKV-certificaat de toepasselijke eisen van de TSI's volledig dekt;
- alle aspecten te controleren die niet worden gedekt door het EG-TKV-certificaat, en
- de testen van het afgewerkte subsysteem als geheel te controleren.

2.4. **Technisch dossier**

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

- de technische kenmerken van het ontwerp, met inbegrip van de voor het betrokken subsysteem relevante algemene en detailplannen zoals die worden uitgevoerd, elektrische en hydraulische schema's, schema's van de besturingscircuits, een beschrijving van de geautomatiseerde systemen, handleidingen voor bediening en onderhoud, enz.;
- een lijst van de interoperabiliteitsonderdelen, als bedoeld in artikel 5, lid 3, onder d), die in het subsysteem zijn verwerkt;
- kopieën van de EG-verklaringen van conformiteit of geschiktheid voor gebruik, waarvan genoemde onderdelen krachtens artikel 13 van de richtlijn voorzien moeten zijn, in voorkomend geval vergezeld van de desbetreffende berekeningen en van een kopie van de processen-verbaal van de testen en onderzoeken die op basis van de gemeenschappelijke technische specificaties door de aangemelde instanties zijn uitgevoerd;
- de beschikbare EG-TKV-certificaten en, in dergelijk geval, de EG-TKV-verklaringen die het EG-keuringscertificaat vergezellen, met inbegrip van het resultaat van de geldigheidscontrole van de certificaten door de aangemelde instantie;
- een EG-keuringscertificaat, vergezeld van de desbetreffende berekeningen en ondertekend door de met de EG-keuring belaste aangemelde instantie, waarin wordt bevestigd dat het subsysteem in overeenstemming is met de bepalingen van de toepasselijke TSI's en met vermelding van een eventueel tijdens de uitvoering van de werkzaamheden gemaakt voorbehoud dat niet is ingetrokken; de EG-keuringscertificaat dient tevens vergezeld te gaan van de inspectie- en auditrapporten die dezelfde instantie in het kader van haar opdracht heeft opgesteld, zoals gespecificeerd in de punten 2.5.3 en 2.5.4;
- de overeenkomstig andere op het Verdrag gebaseerde wetgeving afgegeven EG-certificaten.
- Wanneer op grond van Verordening (EG) nr. 352/2009 <sup>(1)</sup> de veilige integratie van het subsysteem moet worden aangetoond, dient de aanvrager het in artikel 6, lid 3, van Richtlijn 2004/49/EG bedoelde beoordelingsverslag inzake de gemeenschappelijke veiligheidsmethoden (CSM) inzake risicobeoordeling op te nemen in het technisch dossier.

<sup>(1)</sup> PB L 108 van 22.4.2009, blz. 4.

▼ **M2****2.5. Toezicht**

- 2.5.1. 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.
- 2.5.2. De met het toezicht belaste aangemelde instantie moet permanent toegang hebben tot bouwplaatsen, constructiewerkplaatsen, opslagplaatsen, eventuele locaties voor prefabricage, beproevingsinstallaties en meer in het algemeen alle plaatsen die zij noodzakelijk acht voor de vervulling van haar taak. De aanvrager dient de aangemelde instantie alle documenten te bezorgen die daarbij van nut kunnen zijn, met name de plannen voor de uitvoering van en de technische documentatie met betrekking tot het subsysteem.
- 2.5.3. De met het toezicht belaste aangemelde instantie voert periodiek audits uit om na te gaan of de bepalingen van de toepasselijke TSI's worden nageleefd, waarna zij een auditverslag voorlegt aan de met de uitvoering belaste bedrijven. Haar aanwezigheid kan vereist zijn bij bepaalde fasen van de werkzaamheden.
- 2.5.4. 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.
- 2.5.5. Met het oog op de afgifte van een EG-verklaring van geschiktheid voor gebruik als bedoeld in deel 2 van bijlage IV, kan de aangemelde instantie toezicht houden op een subsysteem waarin een operabiliteitsonderdeel is gemonteerd teneinde, wanneer de desbetreffende TSI dit voorschrijft, de geschiktheid daarvan voor gebruik binnen de spoorwegsector te beoordelen.

**2.6. Depot**

Het volledige in punt 2.4 bedoelde dossier wordt aan de aanvrager bezorgd ter staving van het EG-TKV-certificaat, indien beschikbaar, dat is afgegeven door de hiermee belaste aangemelde instantie, of ter staving van het door de met de keuring van het subsysteem belaste aangemelde instantie afgegeven keuringscertificaat. Het dossier moet gehecht worden aan de EG-keuringsverklaring, die door de aanvrager wordt ingediend bij de bevoegde instantie waar hij toestemming vraagt voor de indienststelling.

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

**2.7. Publicatie**

Iedere aangemelde instantie publiceert periodiek alle relevante informatie over:

- de ingediende aanvragen om EG-keuringen en TKV;
- de aanvragen voor de beoordeling van de conformiteit en/of de geschiktheid voor gebruik van interoperabiliteitsonderdelen;
- toegekende of geweigerde TKV;
- toegekende of geweigerde EG-verklaringen van conformiteit of geschiktheid voor gebruik;
- de afgegeven of geweigerde EG-keuringscertificaten.

**▼ M2****2.8. Taal**

Dossiers en briefwisseling met betrekking tot de EG-keuringsprocedures worden gesteld in een officiële EU-taal van de lidstaat waar de aanvrager is gevestigd, dan wel in een door de aanvrager aanvaarde EU-taal.

**3. KEURINGSPROCEDURE WANNEER NATIONALE VOORSCHRIFTEN VAN TOEPASSING ZIJN****3.1. Inleiding**

Wanneer nationale voorschriften van toepassing zijn, geldt de keuringsprocedure waarbij de overeenkomstig 17, lid 3, aangewezen instantie (de aangewezen instantie) controleert of en certificeert dat het subsysteem voldoet aan de overeenkomstig artikel 17, lid 3, aangemelde nationale voorschriften.

**3.2. Keuringscertificaat**

De aangewezen instantie die verantwoordelijk is voor de keuringsprocedure bij toepassing van nationale voorschriften stelt het keuringscertificaat op voor de aanvrager.

In dat certificaat wordt precies beschreven aan welke nationale voorschriften de aangewezen instantie de conformiteit van het subsysteem in het kader van de keuringsprocedure heeft getoetst, met inbegrip van de onderdelen waarvoor een afwijking geldt op de TSI of vanwege verbetering of vernieuwing.

Wanneer nationale voorschriften van toepassing zijn voor subsystemen die deel uitmaken van een voertuig bevat het door de aangewezen instantie opgestelde certificaat twee delen: een eerste deel met de referenties van de nationale voorschriften inzake de technische compatibiliteit tussen het voertuig en het betrokken netwerk, en een tweede deel met alle overige nationale voorschriften.

**3.3. Technisch dossier**

Het technisch dossier dat het keuringscertificaat vergezelt wanneer nationale voorschriften van toepassing zijn, moet worden opgenomen in het in punt 2.4 bedoelde technisch dossier en bevat alle technische gegevens die relevant zijn om te beoordelen of het subsysteem voldoet aan de nationale voorschriften.

**▼ B**

## BIJLAGE VII

**TE VERIFIËREN PARAMETERS VOOR DE INDIENSTSTELLING VAN  
NIET-TSI-CONFORME VOERTUIGEN EN CLASSIFICATIE VAN DE  
NATIONALE VOORSCHRIFTEN**

**▼ M1****1. Lijst van parameters****1.1. Algemene documentatie**

*Algemene documentatie (waaronder de beschrijving van een nieuw, vernieuwd of aangepast voertuig en het beoogde gebruik daarvan, het ontwerp, de reparatie, informatie over exploitatie en onderhoud, het technisch dossier enz.).*

**1.2. Structuur en mechanische onderdelen**

*Mechanische integriteit en interface tussen voertuigen (met inbegrip van buffers en tractieorganen, doorgangen), stevigheid van de voertuigstructuur en toebehoren (bv. stoelen), de laadcapaciteit, de passieve veiligheid (met inbegrip van de botsbestendigheid van de binnen- en buitenzijde).*

**1.3. Wisselwerking voertuig-spoor en omgrenzingsprofiel**

*Mechanische interfaces met de infrastructuur (met inbegrip van statisch en dynamisch gedrag, spelingen en toleranties, het omgrenzingsprofiel, de tractieorganen enz.).*

**1.4. Remsysteem**

*Aspecten in verband met het remsysteem (waaronder de antiblokkeer-inrichting, remregeling en remprestaties in bedrijf, nood- en stilstandmodus).*

**1.5. Passagiergerelateerde aspecten**

*Passagiersfaciliteiten en passagiersomgeving (met inbegrip van de passagiersramen en -deuren, eisen voor personen met beperkte mobiliteit enz.).*

**1.6. Milieuvoorschriften en aerodynamische effecten**

*Impact van het milieu op het voertuig en impact van het voertuig op het milieu (met inbegrip van de aerodynamische aspecten en zowel de interface tussen het voertuig en het baangedeelte van het spoorwegsysteem als de interface met het externe milieu).*

**1.7. Tyfoon, merking, functies en eisen inzake software-integriteit**

*Tyfoon, merking, functies en eisen inzake software-integriteit, bijvoorbeeld veiligheidsgerelateerde functies die het gedrag van de trein beïnvloeden, met inbegrip van de treinbus.*

**1.8. Stroom- en besturingssystemen aan boord**

*Aandrijf-, stroom- en besturingssystemen aan boord, plus de interfaces van het voertuig met de infrastructuur voor stroomvoorziening en alle aspecten van elektromagnetische compatibiliteit.*

**1.9. Faciliteiten voor het personeel, interfaces en omgeving**

*Faciliteiten aan boord, interfaces, arbeidsomstandigheden en omgeving voor het personeel (met inbegrip van de stuurcabine en de bestuurders-interface).*

**▼ M1**

1.10. Brandveiligheid en ontruiming

1.11. Onderhoudsbeurten

*Faciliteiten aan boord en interfaces voor het onderhoud.*

1.12. Besturing en seingeving aan boord

*Alle boorduitrusting die nodig is voor de veiligheid, de besturing en controle van de bewegingen van de treinen die op het net mogen rijden en de effecten daarvan op het baangedeelte van het spoorwegsysteem.*

1.13. Specifieke exploitatievereisten

*Specifieke exploitatievereisten voor voertuigen (met inbegrip van de modi voor gestoord bedrijf, reparatie en wegslepen van het voertuig enz.).*

1.14. Goederengerelateerde aspecten

*Specifieke voorschriften voor goederenvervoer en milieu (met inbegrip van de vereiste specifieke installaties voor gevaarlijke goederen).*

De hierboven vermelde toelichting en de cursief gedrukte voorbeelden worden slechts ter informatie gegeven en vormen geen definities van de parameters.

**▼ B**

## 2. **Classificatie van de voorschriften**

De nationale voorschriften met betrekking tot de in punt 1 genoemde parameters worden ingedeeld in één van de drie hierna omschreven categorieën. Met voorschriften en beperkingen van zuiver lokale aard wordt in dit kader geen rekening gehouden; de verificatie daarvan dient te gebeuren in onderling overleg tussen spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders.

### *Categorie A*

Categorie A omvat:

- internationale normen;
- nationale voorschriften welke op het gebied van veiligheid als gelijkwaardig worden beschouwd met de nationale voorschriften van andere lidstaten.

### *Categorie B*

Categorie B omvat alle voorschriften die niet onder categorie A of C vallen, of nog niet in een van deze categorieën zijn ingedeeld.

### *Categorie C*

Categorie C omvat de voorschriften met betrekking tot de technische kenmerken van de infrastructuur die strikt noodzakelijk zijn om een veilige en interoperabele exploitatie op het betrokken net te kunnen waarborgen.

*BIJLAGE VIII***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 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.

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 in het kader van deze richtlijn, van vergunningen in het kader van Richtlijn 95/18/EG en van veiligheidscertificaten in het kader van Richtlijn 2004/49/EG, alsmede van de diensten die belast zijn met onderzoek bij ongevallen.

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.

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 en instanties voor het onderzoek van ongevallen van de staat waarin de instantie haar werkzaamheden uitoefent, alsmede tegenover instanties voor het onderzoek van ongevallen die zijn veroorzaakt door een falen van de gecontroleerde interoperabiliteitsonderdelen of subsystemen).



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

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

- a) een brief waarin het voornemen af te wijken formeel aan de Commissie wordt meegedeeld;
- b) 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, lid 1, onder a): de verantwoording van het feit dat het project zich in een gevorderd 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.

**▼B***BIJLAGE X***DEEL A****Ingetrokken richtlijnen**

(bedoeld in artikel 40)

Richtlijn 96/48/EG		Alleen artikel 14
Richtlijn 2001/16/EG		
Richtlijn 2004/49/EG		

**DEEL B****Termijnen voor de omzetting in nationale wetgeving**

(bedoeld in artikel 40)

Richtlijn	Uiterste datum voor de omzetting
96/48/EG	9 april 1999
2001/16/EG	20 april 2003
2004/49/EG	30 april 2006



## BIJLAGE XI

## 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 1, lid 4
Artikel 2, inleiding	Artikel 2, inleiding	Artikel 2, inleiding
Artikel 2, onder a) tot en met l)	Artikel 2, onder a) tot en met l)	Artikel 2, onder a) en b) en e) tot en met m)
—	—	Artikel 2, onder c) en d)
Artikel 2, onder n)	Artikel 2, onder m)	Artikel 2, onder n)
Artikel 2, onder o)	Artikel 2, onder n)	Artikel 2, onder o)
Artikel 2, onder m)	Artikel 2, onder o)	Artikel 2, onder p)
Artikel 2, onder p)	Artikel 2, onder p)	Artikel 2, onder q)
—	—	Artikel 2, onder r) tot en met z)
Artikelen 3, 4 en 5	Artikelen 3, 4 en 5	Artikelen 3, 4 en 5, leden 1 tot en met 5
Artikel 5, lid 6	Artikel 5, lid 7	Artikel 5, lid 7
—	—	Artikel 5, lid 6
—	—	Artikel 5, lid 8
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, leden 9 en 10
—	—	Artikelen 7 en 8
Artikel 7	Artikel 7	Artikel 9
Artikel 8	Artikel 8	Artikel 10, lid 1
Artikel 9	Artikel 9	Artikel 10, lid 2
Artikel 10, leden 1 tot en met 3	Artikel 10, leden 1 tot en met 3	Artikel 11, leden 1 tot en met 3
—	Artikel 10, lid 6	Artikel 11, lid 4
—	—	Artikel 11, lid 5
Artikelen 11 tot en met 13	Artikelen 11 tot en met 13	Artikelen 12 tot en met 14
Artikel 14, leden 1 en 2	Artikel 14, leden 1 en 2	Artikel 15, leden 1 en 2
Artikel 14, lid 3	Artikel 14, lid 3	Artikel 20
Artikel 14, leden 4 en 5	Artikel 14, leden 4 en 5	Artikel 33
—	—	Artikel 15, leden 2 en 3

▼B

Richtlijn 96/48/EG	Richtlijn 2001/16/EG	Onderhavige richtlijn
Artikelen 15 en 16	Artikelen 15 en 16	Artikelen 16 en 17
Artikel 16, lid 3	Artikel 16, lid 3	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
Artikel 19	Artikel 19	Artikel 19
Artikel 20	Artikel 20	Artikel 28
—	—	Artikelen 21 tot en met 27
Artikel 21, leden 1 tot en met 3	Artikel 21, leden 1 tot en met 3	Artikel 29, leden 1 tot en met 3
—	—	Artikel 29, leden 4 en 5
Artikel 21 bis, lid 1	Artikel 22	Artikel 30, lid 2
Artikel 21, lid 4	Artikel 21, lid 4	Artikel 30, lid 4
Artikel 21 bis, lid 2	Artikel 21 bis	Artikel 30, lid 1
Artikel 21 ter	—	—
Artikel 21 quater	Artikel 21 ter	Artikel 30, lid 3
Artikel 22	Artikel 26	Artikel 37
Artikel 22 bis	Artikel 24	Artikelen 34 en 35
—	—	Artikel 32
—	Artikel 23	Artikel 31
—	Artikel 25	Artikel 36
Artikel 23	Artikel 27	Artikel 38
Artikel 24	Artikel 28	Artikel 39
—	—	Artikel 40
Artikel 25	Artikel 29	Artikel 41
Artikel 26	Artikel 30	Artikel 42
Bijlagen I tot en met VI	Bijlagen I tot en met VI	Bijlagen I tot en met VI
—	—	Bijlage VII
Bijlage VII	Bijlage VII	Bijlage VIII
—	—	Bijlagen IX tot en met XI