

RICHTLIJNEN

RICHTLIJN 2008/110/EG VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

van 16 december 2008

tot wijziging van Richtlijn 2004/49/EG inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen (spoorwegveiligheidsrichtlijn)

(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, en met name op artikel 71, lid 1,

Gezien het voorstel van de Commissie,

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

Na raadpleging van het Comité van de Regio's,

Handelend volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag ⁽²⁾,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) In het kader van het streven naar een interne markt voor spoorwegvervoersdiensten hebben het Europees Parlement en de Raad Richtlijn 2004/49/EG ⁽³⁾ aangenomen teneinde een gemeenschappelijk regelgevend kader voor de veiligheid van het spoorverkeer tot stand te brengen.
- (2) Oorspronkelijk werden de vergunningsprocedures voor de indienststelling van spoorvoertuigen geregeld in Richtlijn 96/48/EG van de Raad van 23 juli 1996 betreffende de interoperabiliteit van het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem ⁽⁴⁾ en Richtlijn 2001/16/EG van het Europees Parlement en de Raad van 19 maart 2001 betreffende de interoperabiliteit van het conventionele Europese spoorwegsysteem ⁽⁵⁾ voor nieuwe of aangepaste delen van het communautaire spoorwegsysteem, en in Richtlijn 2004/49/EG voor voertuigen die reeds in gebruik zijn. Conform het principe van betere regelgeving, en met het oog op de vereenvoudiging en modernisering van de communautaire wetgeving moeten alle

bepalingen in verband met vergunningen voor het in dienst stellen van spoorvoertuigen in één wetgevingsbesluit ondergebracht worden. Daarom moet het huidige artikel 14 van Richtlijn 2004/49/EG vervallen en moet een nieuwe bepaling inzake machtigingen voor het in dienst stellen van voertuigen die reeds in gebruik zijn, worden opgenomen in Richtlijn 2008/57/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 2008 betreffende de interoperabiliteit van het communautaire spoorwegsysteem (herschikking) ⁽⁶⁾ (hierna de „spoorweginteroperabiliteitsrichtlijn” genoemd) die de Richtlijnen 96/48/EG en 2001/16/EG heeft vervangen.

- (3) Door de inwerkingtreding op 1 juli 2006 van het Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer (COTIF-verdrag) van 1999 gelden nieuwe regels voor het gebruik van voertuigen. Volgens de CUV (Uniform Rules concerning Contracts of Use of Vehicles in International Rail Traffic) aangehecht aan dit verdrag zijn houders van wagons niet langer verplicht hun wagons bij een spoorwegonderneming te laten registreren. De oude RIV (Regolamento Internazionale Veicoli)-overeenkomst tussen spoorwegondernemingen is niet meer van toepassing en is ten dele vervangen door de nieuwe particuliere en vrijwillige overeenkomst (General Contract of Use for Wagons - GCU) tussen spoorwegondernemingen en houders van wagons, waarbij de laatstgenoemden belast zijn met het onderhoud van hun wagons. Om met deze wijzigingen rekening te houden en de uitvoering van Richtlijn 2004/49/EG wat betreft de veiligheidscertificering van spoorwegondernemingen te vergemakkelijken, moeten de begrippen „houder” en „met het onderhoud belaste entiteit” gedefinieerd worden, en moet de verhouding tussen deze entiteiten en spoorwegondernemingen nader worden toegelicht.

- (4) De definitie van „houder” moet zo dicht mogelijk liggen bij de definitie van het COTIF-verdrag van 1999. Vele entiteiten kunnen als houder van een voertuig worden aangewezen: de eigenaar, een bedrijf dat wagons exploiteert, een bedrijf dat voertuigen aan een spoorwegonderneming verhuurt, een spoorwegonderneming, een infrastructuurbeheerder die voertuigen gebruikt om zijn infrastructuur te onderhouden, enz. Deze entiteiten hebben de controle over het voertuig met de bedoeling dat het als vervoermiddel door spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders wordt gebruikt. Om twijfel te voorkomen, moet de houder duidelijk aangewezen worden in het nationaal voertuigregister (NVR) bepaald in artikel 33 van de spoorweginteroperabiliteitsrichtlijn.

⁽¹⁾ PB C 256 van 27.10.2007, blz. 39.

⁽²⁾ Advies van het Europees Parlement van 29 november 2007 (PB C 297 E van 20.11.2008, blz. 133) en gemeenschappelijk standpunt van de Raad van 3 maart 2008 (PB C 122 E van 20.5.2008, blz. 10). Standpunt van het Europees Parlement van 9 juli 2008 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad) en besluit van de Raad van 1 december 2008.

⁽³⁾ Richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen en tot wijziging van Richtlijn 95/18/EG van de Raad betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen, en van Richtlijn 2001/14/EG van de Raad inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheidscertificering (spoorwegveiligheidsrichtlijn) (PB L 164 van 30.4.2004, blz. 44). Rectificatie in PB L 220 van 21.6.2004, blz. 16.

⁽⁴⁾ PB L 235 van 17.9.1996, blz. 6.

⁽⁵⁾ PB L 110 van 20.4.2001, blz. 1.

⁽⁶⁾ PB L 191 van 18.7.2008, blz. 1.

- (5) Om de samenhang met de bestaande wetgeving op het gebied van spoorwegen te waarborgen en overmatige last te vermijden, moet het voor de lidstaten mogelijk zijn historische, museum- en toeristische spoorlijnen buiten het toepassingsgebied van deze richtlijn te houden.
- (6) Voordat een voertuig in dienst wordt gesteld of op het netwerk wordt gebruikt, moet in het NVR een entiteit worden aangewezen die met het onderhoud is belast. Een spoorwegonderneming, een infrastructuurbeheerder of een houder moet een met het onderhoud belaste entiteit kunnen zijn.
- (7) De lidstaten moet aan de hand van alternatieve maatregelen worden toegestaan te voldoen aan de verplichting om de met het onderhoud belaste entiteit aan te wijzen en te certificeren in het geval van voertuigen die in een derde land geregistreerd zijn en die worden onderhouden overeenkomstig de wetgeving van dat land, voertuigen die gebruikt worden op netwerken of spoorweglijnen waarvan de spoorbreedte verschilt van die van het algemene spoornetwerk binnen de Gemeenschap en waarvoor aan de verplichting om een met het onderhoud belaste entiteit aan te wijzen, wordt voldaan door middel van internationale overeenkomsten met derde landen, en voertuigen gebruikt door historische, museum- en toeristische spoorlijnen of militair materieel en bijzonder transport waarvoor de nationale veiligheidsinstantie vóór de dienstverlening een ad hoc-vergunning moet verlenen. In deze gevallen moet de betrokken lidstaat voertuigen kunnen accepteren op het netwerk waarvoor hij bevoegd is zonder dat voor deze voertuigen een met het onderhoud belaste entiteit is aangewezen of zonder dat zulke entiteit gecertificeerd is. Voor dergelijke afwijkingen moet echter een formeel besluit worden genomen door de betrokken lidstaat; bovendien analyseert het Europees Spoorwegbureau (hierna: „het bureau”) de afwijkingen in het kader van zijn verslag inzake veiligheidsprestaties.
- (8) Indien een spoorwegmaatschappij of infrastructuurbeheerder gebruik maakt van een voertuig waarvoor geen met het onderhoud belaste entiteit is geregistreerd of waarvoor de met het onderhoud belaste entiteit niet gecertificeerd is, moet de spoorwegmaatschappij of infrastructuurbeheerder alle met het gebruik van een dergelijk voertuig verbonden risico's beheersen. Het vermogen om deze risico's te beheersen moet door de spoorwegmaatschappij of infrastructuurbeheerder worden aangetoond aan de hand van de certificering van hun veiligheidsbeheersysteem, en, indien van toepassing, aan de hand van hun veiligheidscertificering of -vergunning.
- (9) Voor goederenwagens moet de met het onderhoud belaste entiteit gecertificeerd worden volgens een door het bureau te ontwikkelen en door de Commissie goed te keuren systeem. Wanneer de met het onderhoud belaste entiteit een spoorwegonderneming of een infrastructuurbeheerder is, moet deze certificering deel uitmaken van de veiligheidscertificatie- of -vergunningsprocedure. Het certificaat dat aan een dergelijke entiteit wordt afgegeven, zou garanderen dat elke goederenwagon waarvoor zij verantwoordelijk is, voldoet aan de onderhoudsvereisten van deze richtlijn. Het certificaat moet in de gehele Gemeenschap geldig zijn en moet worden afgegeven door een instantie die in staat is de door dergelijke entiteiten opgezette onderhoudssystemen te controleren. Aangezien goederenwagens frequent worden gebruikt in het internationale verkeer en aangezien een met het onderhoud belaste entiteit mogelijk gebruik wilmaken van werkplaatsen in meer dan één lidstaat, moet de certificeringsinstantie in staat zijn controles uit te voeren in de hele Gemeenschap.
- (10) In het kader van de spoorweginteroperabiliteitsrichtlijn worden onderhoudsvereisten opgesteld, met name als onderdeel van de technische specificaties inzake interoperabiliteit (TSI's) voor rollend materieel. Ten gevolge van de inwerkingtreding van deze richtlijn moet worden gezorgd voor samenhang tussen deze TSI's en de door de Commissie vast te stellen certificeringsvereisten voor de entiteit die met het onderhoud is belast. De Commissie zal dit bewerkstelligen door, waar van toepassing, de relevante TSI's te wijzigen via de in de spoorweginteroperabiliteitsrichtlijn beoogde procedure.
- (11) Daar de doelstelling van deze richtlijn, namelijk het verder ontwikkelen en verbeteren van de veiligheid op het communautaire spoor, niet voldoende door de lidstaten kan worden verwezenlijkt en derhalve wegens de omvang van de maatregel beter door de Gemeenschap kan worden verwezenlijkt, kan de Gemeenschap, overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag neergelegde subsidiariteitsbeginsel, maatregelen nemen. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze richtlijn niet verder dan nodig is om deze doelstelling te bereiken.
- (12) De maatregelen die nodig zijn voor de uitvoering van Richtlijn 2004/49/EG 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 ⁽¹⁾.
- (13) In het bijzonder moet de Commissie de bevoegdheid worden gegeven om de bijlagen bij Richtlijn 2004/49/EG te herzien en aan te passen, gemeenschappelijke veiligheidsmethoden en -doelstellingen vast te stellen en te wijzigen, alsmede een certificeringsregeling voor onderhoud in te stellen. Daar het maatregelen van algemene strekking betreft tot wijziging van niet-essentiële elementen van Richtlijn 2004/49/EG onder meer door haar aan te vullen met nieuwe niet-essentiële onderdelen, moeten zij worden vastgesteld volgens de regelgevingsprocedure met toetsing bepaald in artikel 5 bis van Besluit 1999/468/EG.
- (14) Voor een lidstaat die niet over een spoorwegsysteem beschikt en niet verwacht er binnen afzienbare tijd over te zullen beschikken, zou de verplichting tot omzetting en uitvoering van de bepalingen van deze richtlijn onevenredig en zinloos zijn. Een dergelijke lidstaat moet derhalve, zolang hij niet over een spoorwegsysteem beschikt, van de verplichting tot omzetting en uitvoering van deze richtlijn worden vrijgesteld.

⁽¹⁾ PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23.

- (15) Overeenkomstig punt 34 van het Interinstitutioneel Akkoord „Beter wetgeven” ⁽¹⁾ worden de lidstaten ertoe aangespoord voor zichzelf en in het belang van de Gemeenschap hun eigen overzichten op te stellen, die, voor zover mogelijk, het verband weergeven tussen deze richtlijn en de omzettingsmaatregelen, en deze openbaar te maken.
- (16) Richtlijn 2004/49/EG dient derhalve dienovereenkomstig te worden gewijzigd,

HEBLEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Wijzigingen

Richtlijn 2004/49/EG wordt als volgt gewijzigd:

1. aan artikel 2, lid 2, worden de volgende punten toegevoegd:

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

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

2. aan artikel 3 worden de volgende punten toegevoegd:

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

t) „met het onderhoud belaste entiteit”: een entiteit die belast is met het onderhoud van een voertuig, en als zodanig geregistreerd is in het NVR;

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

(*) PB L 191 van 18.7.2008, blz. 1.”;

⁽¹⁾ PB C 321 van 31.12.2003, blz. 1.

3. in artikel 4, lid 4, wordt de term „wagonexploitant” vervangen door „houder”;

4. artikel 5, lid 2, wordt vervangen door:

„2. Bijlage I wordt voor 30 april 2009 herzien, met name om daarin gemeenschappelijke definities van de gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren alsmede een uniforme methode voor de berekening van de kosten van ongevallen op te nemen. Deze maatregel, die niet-essentiële onderdelen van deze richtlijn beoogt te wijzigen, wordt vastgesteld volgens de in artikel 27, lid 2 bis, bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing.”;

5. artikel 6 wordt als volgt gewijzigd:

- a) lid 1 wordt vervangen door:

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

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

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

- b) lid 3, punt c), wordt vervangen door:

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

- c) lid 4 wordt vervangen door:

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

6. artikel 7 wordt als volgt gewijzigd:

- a) de eerste en de tweede alinea van lid 3 worden vervangen door:

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

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

- b) lid 5 wordt vervangen door:

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

7. artikel 10 wordt als volgt gewijzigd:

- a) de tweede alinea van lid 1 wordt vervangen door:

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

- b) lid 2, onder b), wordt vervangen door het volgende:

„b) certificering dat de voorzieningen die de spoorwegonderneming heeft getroffen om te voldoen aan

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

8. het volgende artikel zal worden toegevoegd:

„Artikel 14 bis

Onderhoud van voertuigen

1. Elk voertuig krijgt, voordat het in dienst wordt gesteld of op het netwerk wordt gebruikt, een met het onderhoud belaste entiteit toegewezen die conform artikel 33 van de spoorweginteroperabiliteitsrichtlijn in het NVR wordt geregistreerd.

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

3. Onverminderd de verantwoordelijkheid van de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerders voor wat de veilige werking van een trein betreft, zoals bepaald in artikel 4, draagt de entiteit er door middel van een onderhoudssysteem zorg voor dat de voertuigen met het onderhoud waarvan zij belast is, in veilige staat zijn. Hiertoe moet de met het onderhoud belaste entiteit er voor zorgen dat de voertuigen worden onderhouden in overeenstemming met:

a) het onderhoudsdossier van elk voertuig; en

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

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

4. Voor wat goederenwagens betreft, wordt elke met het onderhoud belaste entiteit gecertificeerd door een instantie die conform lid 5 wordt geaccrediteerd of erkend, of door een nationale veiligheidsinstantie. De accrediteringsprocedure is gebaseerd op criteria inzake onafhankelijkheid, competentie en onpartijdigheid, zoals de van toepassing zijnde Europese normen van de reeks EN 45 000. De erkenningsprocedure is eveneens gebaseerd op criteria inzake onafhankelijkheid, competentie en onpartijdigheid.

Wanneer de met het onderhoud belaste entiteit een spoorwegonderneming of een infrastructuurbeheerder is, wordt de naleving van de voorschriften die zullen worden aangenomen conform lid 5, gecontroleerd door de bevoegde nationale veiligheidsinstantie ingevolge de procedures waarnaar verwezen wordt in artikel 10 of artikel 11, en wordt de naleving van deze voorschriften bevestigd op de met die procedures verband houdende certificaten.

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

De maatregel omvat voorschriften op het gebied van:

- a) het door de entiteit opgerichte onderhoudssysteem;
- b) het model en de geldigheid van het aan de entiteit afgegeven certificaat;
- c) de criteria voor de accreditering of erkenning van de instantie of de instanties die verantwoordelijk is/zijn voor de afgifte van certificaten en voor de controles die noodzakelijk zijn voor de werking van het certificatiesysteem;
- d) de datum van de inwerkingstelling van het certificatiesysteem, met inbegrip van een overgangperiode van één jaar voor bestaande met onderhoud belaste entiteiten.

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

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

6. De overeenkomstig lid 5 afgegeven certificaten zijn in de hele Gemeenschap geldig.

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

8. Voor de volgende gevallen mogen de lidstaten besluiten om aan de hand van alternatieve maatregelen te voldoen aan de verplichting om de met het onderhoud belaste entiteit aan te wijzen en te certificeren:

- a) voertuigen die in een derde land geregistreerd zijn en die worden onderhouden overeenkomstig de wetgeving van dat land;
- b) voertuigen die gebruikt worden op netwerken of spoorweglijnen waarvan de spoorbreedte verschilt van die van het algemene spoor netwerk binnen de Gemeenschap en waarvoor aan de in lid 3 genoemde voorschriften wordt voldaan door middel van internationale overeenkomsten met derde landen;
- c) in artikel 2, lid 2, genoemde voertuigen evenals militair materieel en bijzonder transport waarvoor de nationale veiligheidsinstantie vóór de dienstverlening een ad hoc-vergunning moet verlenen. In dit geval worden voor periodes van maximaal vijf jaar afwijkingen toegestaan.

Dergelijke afwijkende maatregelen worden toegepast middels door de desbetreffende nationale veiligheidsinstantie te verlenen afwijkingen:

- a) bij de registratie van voertuigen krachtens artikel 33 van de spoorweginteroperabiliteitsrichtlijn, voor wat de aanwijzing van de met het onderhoud belaste entiteit betreft;
- b) bij de afgifte van veiligheidscertificaten en -vergunningen aan spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders krachtens artikel 10 en artikel 11 van deze richtlijn, voor wat de aanwijzing of certificering van de met het onderhoud belaste entiteit betreft.

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

9. artikel 16, lid 2, wordt als volgt gewijzigd:

- a) punt a) wordt vervangen door:

„a) Zij verleent toestemming om de subsystemen van structurele aard die volgens artikel 15 van de spoorweginteroperabiliteitsrichtlijn deel uitmaken van het trans-Europese spoorwegsysteem, in dienst te stellen en controleert of deze subsystemen overeenkomstig de relevante essentiële eisen worden geëxploiteerd en onderhouden.”;

- b) punt b) wordt geschrapt;
- c) punt g) wordt vervangen door:
- „g) zij ziet erop toe dat voertuigen naar behoren geregistreerd worden in het NVR en dat de daarin opgenomen informatie inzake veiligheid nauwkeurig is en regelmatig wordt bijgewerkt.”;
10. aan artikel 18 wordt het volgende punt toegevoegd:
- „e) afwijkingen waartoe overeenkomstig artikel 14 bis, lid 8, is besloten.”;
11. artikel 26 wordt vervangen door:
- „Artikel 26
- Aanpassing van de bijlagen**
- De bijlagen worden aangepast aan de wetenschappelijke en technische vooruitgang. Deze maatregel, die niet-essentiële onderdelen van deze richtlijn beoogt te wijzigen, wordt vastgesteld volgens de in artikel 27, lid 2 bis, bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing.”;
12. artikel 27 wordt als volgt gewijzigd:
- a) het volgende lid wordt ingevoegd:
- „2 bis. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, dan zijn artikel 5 bis, leden 1 tot en met 4, en artikel 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van artikel 8 van dat besluit.”;
- b) lid 4 wordt geschrapt;
13. punt 3 van bijlage II wordt geschrapt.

Artikel 2

Implementatie en omzetting

1. De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk op 24 december 2010 aan deze richtlijn te voldoen. Zij delen de Commissie onverwijld de tekst van die bepalingen mede.

Wanneer de lidstaten deze bepalingen aannemen wordt in de bepalingen zelf of bij de officiële bekendmaking daarvan naar deze richtlijn verwezen. De regels voor de verwijzing worden vastgesteld door de lidstaten.

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

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

Artikel 3

Inwerkingtreding

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

Artikel 4

Adressaten

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Straatsburg, 16 december 2008.

Voor het Europees Parlement

De voorzitter

H.-G. PÖTTERING

Voor de Raad

De voorzitter

B. LE MAIRE