

RICHTLIJN (EU) 2016/798 VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD**van 11 mei 2016****inzake veiligheid op het spoor****(herschikking)****(Voor de EER relevante tekst)**

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 91, lid 1,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

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

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

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

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure ⁽³⁾,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad ⁽⁴⁾ is ingrijpend gewijzigd. Aangezien nieuwe wijzigingen nodig zijn, dient ter wille van de duidelijkheid tot herschikking van deze richtlijn te worden overgegaan.
- (2) Bij Richtlijn 2004/49/EG is een gemeenschappelijk regelgevingskader gecreëerd inzake veiligheid op het spoor door middel van een inhoudelijke standaardisering van de veiligheidsvoorschriften, de veiligheidscertificering van spoorwegondernemingen, de taken en functies van de nationale veiligheidsinstanties en het onderzoek naar ongevallen. In het licht van de inspanningen met het oog op de verdere ontwikkeling van één Europese spoorwegruiimte is Richtlijn 2004/49/EG echter toe aan een grondige herziening.
- (3) Metro's, trams en lightrailssystemen vallen in veel lidstaten onder lokale technische voorschriften en zijn uitgesloten van het toepassingsgebied van Richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad ⁽⁵⁾. Om de uitvoering van deze richtlijn en die van Richtlijn (EU) 2016/797 te vergemakkelijken, moeten beide richtlijnen hetzelfde toepassingsgebied hebben. Die lokale systemen moeten derhalve van het toepassingsgebied van deze richtlijn worden uitgesloten.
- (4) Voor zover sommige begrippen van deze richtlijn van nuttige toepassing kunnen zijn op metro's en andere lokale systemen moet aan de lidstaten toegelaten zijn, onverlet het toepassingsgebied van deze richtlijn, te besluiten sommige bepalingen van deze richtlijn, die zij geschikt achten, daarop toe passen. In die gevallen moet de lidstaten worden toegestaan om verplichtingen zoals de aanmelding van nationale voorschriften en rapportage niet toe te passen.
- (5) Het veiligheidsniveau van het spoorwegsysteem in de Unie is doorgaans hoog, in het bijzonder vergeleken met het wegvervoer. Veiligheid op het spoor moet in het algemeen worden gehandhaafd en, indien dit uitvoerbaar is, voortdurend worden verbeterd, met inachtneming van de technische en wetenschappelijke vooruitgang, en de ontwikkeling van het Unie- en internationale recht. Aan het voorkomen van ongevallen moet voorrang worden gegeven. Gevolgen van menselijke factoren moeten ook in aanmerking worden genomen.

⁽¹⁾ PB C 327 van 12.11.2013, blz. 122.

⁽²⁾ PB C 356 van 5.12.2013, blz. 92.

⁽³⁾ Standpunt van het Europees Parlement van 26 februari 2014 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad) en standpunt van de Raad in eerste lezing van 10 december 2015 (PB C 57 van 12.2.2016, blz. 64). Standpunt van het Europees Parlement van 28 april 2016 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad).

⁽⁴⁾ 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 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 (PB L 164 van 30.4.2004, blz. 44).

⁽⁵⁾ Richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Unie (zie bladzijde 44 van dit Publicatieblad).

- (6) Indien een lidstaat voorziet in een hoger niveau van veiligheid, moet hij ervoor zorgen dat dit geen belemmering vormt voor interoperabiliteit en geen discriminatie tot gevolg heeft.
- (7) De belangrijkste actoren van het spoorwegsysteem in de Unie, de infrastructuurbeheerders en spoorwegondernemingen, moeten de volle verantwoordelijkheid dragen voor de veiligheid van het systeem, elk voor zijn eigen deel. Waar nodig dienen zij samen te werken bij de uitvoering van de risicobeheersingsmaatregelen.
- (8) Onverminderd de verantwoordelijkheid van infrastructuurbeheerders en spoorwegondernemingen voor de ontwikkeling en verbetering van de veiligheid op het spoor, mogen de andere actoren zoals met onderhoud belaste entiteiten, fabrikanten, vervoerders, verladers, afzenders, geadresseerden, bulkvullers, bulklossers, laders, lossers, leveranciers van onderhoudsdiensten, houders, dienstverleners en aanbestedende diensten niet worden uitgesloten van de verantwoordelijkheid voor hun producten, diensten en processen. Elke partij in het spoorvoersysteem van de Unie dient ten aanzien van de anderen de verantwoordelijkheid te dragen voor de volledige en waarheidsgetrouwe mededeling van alle relevante informatie om te controleren of de voertuigen geschikt zijn voor exploitatie. Dit betreft met name informatie over de status en geschiedenis van een bepaald voertuig, onderhoudsdossiers, traceerbaarheid van laadverrichtingen en vrachtbrieven.
- (9) Elke spoorwegonderneming, infrastructuurbeheerder en met onderhoud belaste entiteit dient erop toe te zien dat hun aannemers en andere partijen risicobeheersingsmaatregelen treffen. Daartoe dient elke spoorwegonderneming, infrastructuurbeheerder en met onderhoud belaste entiteit de methoden voor het controleproces van de gemeenschappelijke veiligheidsmethoden (GVM's) toe te passen. Hun aannemers dienen dit proces via contractuele regelingen toe te passen. Aangezien dergelijke regelingen een essentieel onderdeel vormen van het veiligheidsbeheersysteem van spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders, dienen de spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders het Europees Spoorwegbureau („het Bureau”) vastgesteld in Verordening (EU) 2016/796 van het Europees Parlement en de Raad ⁽¹⁾ of de nationale veiligheidsinstantie in kennis te stellen van hun contractuele regelingen indien zij daar in het kader van hun toezichtsactiviteiten om verzoeken.
- (10) De lidstaten dienen een cultuur van vertrouwen, vertrouwelijkheid en leren over en weer te bevorderen, waarbij het personeel van spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerders worden aangemoedigd bij te dragen aan de ontwikkeling van veiligheid, met inachtneming van vertrouwelijkheid.
- (11) Geleidelijk zijn gemeenschappelijke veiligheidsdoelen (GVD's) en gemeenschappelijke veiligheidsmethoden (GVM's) ingevoerd om een hoog veiligheidsniveau te handhaven en dat niveau, indien nodig en redelijkerwijs uitvoerbaar, te verbeteren. Die doelen en methoden zijn bedoeld als hulpmiddel voor de beoordeling van de veiligheidsprestaties van de exploitanten op Unie- en lidstaatniveau. Er zijn gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren (GVI's) vastgesteld om enerzijds te beoordelen of een systeem voldoet aan de GVD's en anderzijds de monitoring van de veiligheid op het spoor te faciliteren.
- (12) De nationale voorschriften, die vaak gebaseerd zijn op nationale technische normen, worden geleidelijk vervangen door voorschriften op basis van in GVD's, GVM's en technische specificaties inzake interoperabiliteit (TSI's) vastgestelde gemeenschappelijke normen. Om de belemmeringen voor interoperabiliteit weg te werken moet, nadat de werkingssfeer van de TSI's tot het volledige spoorwegsysteem van de Unie is uitgebreid en de nog open punten in de TSI's zijn opgelost, het aantal nationale voorschriften, waaronder exploitatievoorschriften, worden verminderd. Daartoe dienen de lidstaten hun systeem van nationale voorschriften bij te werken, achterhaalde voorschriften te schrappen en de Commissie en het Bureau daarvan onverwijld in kennis te stellen.
- (13) Nationale voorschriften moeten dusdanig worden opgesteld en gepubliceerd dat iedere potentiële gebruiker van een nationaal netwerk ze kan begrijpen. Dergelijke voorschriften verwijzen evenwel dikwijls naar andere documenten, zoals nationale, Europese of internationale normen of andere technische specificaties die mogelijk volledig of gedeeltelijk zijn beschermd door intellectuele-eigendomsrechten. Het is derhalve aangewezen dat de verplichting tot openbaarmaking niet van toepassing mag zijn op alle documenten waarnaar het nationale voorschrift al dan niet rechtstreeks verwijst.
- (14) Nationale voorschriften omvatten vaak eisen die deels voor zowel interoperabiliteitsdoelen en als veiligheidsdoelen relevant zijn. Veiligheid is een essentiële eis in Richtlijn (EU) 2016/797 en een nationaal voorschrift kan voor Richtlijn (EU) 2016/797 en de onderhavige richtlijn relevant zijn. Het onderscheid tussen „nationale veiligheidsvoorschriften” en „nationale technische voorschriften” zoals omschreven in respectievelijk Richtlijn 2004/49/EG

⁽¹⁾ Verordening (EU) 2016/796 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 betreffende het Spoorwegbureau van de Europese Unie en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 881/2004 (zie bladzijde 1 van dit Publicatieblad).

en Richtlijn 2008/57/EG van het Europees Parlement en de Raad ⁽¹⁾, dient derhalve te worden geschrapt en vervangen door het begrip „nationale voorschriften” die moeten worden aangemeld uit hoofde van Richtlijn (EU) 2016/797 en/of de onderhavige richtlijn. Nationale voorschriften moeten voornamelijk uit hoofde van Richtlijn (EU) 2016/797 worden aangemeld wanneer ze betrekking hebben op het in de handel brengen of de indienststelling van subsystemen van structurele aard. Ze moeten uit hoofde van deze richtlijn worden aangemeld wanneer ze betrekking hebben op de exploitatie van het spoorwegsysteem van de Unie, of op de specifieke onderwerpen van deze richtlijn, zoals de rol van de actoren, veiligheids certificering, veiligheidsvergunning en ongevalonderzoek.

- (15) In het licht van de inspanningen om de belemmeringen voor de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem van de Unie stapsgewijs weg te werken en de tijd die nodig is om de TSIs vast te stellen, moet worden voorkomen dat lidstaten nieuwe nationale voorschriften vaststellen of projecten uitvoeren die de diversiteit van het bestaande systeem nog vergroten, tenzij in specifieke situaties als bedoeld in deze richtlijn. Het veiligheidsbeheersysteem is het erkende instrument om risico's te beheersen, terwijl infrastructuurbeheerders en spoorwegondernemingen onmiddellijk corrigerende maatregelen dienen te nemen om herhaling van ongevallen te vermijden. De lidstaten moeten vermijden dat onmiddellijk na een ongeval nieuwe voorschriften worden vastgesteld, tenzij zulks noodzakelijk is als dringende preventieve maatregel.
- (16) Besturings- en seingevinginstallaties voor treinen spelen een cruciale rol bij het waarborgen van de veiligheid op het spoor. De uitrol van het Europees beheersysteem voor het spoorverkeer (European Rail Traffic Management System — ERTMS) op het spoorwegennetwerk van de Unie levert in dit verband een belangrijke bijdrage aan de verbetering van de veiligheidsniveaus.
- (17) Bij de vervulling van hun taken en verantwoordelijkheden moeten infrastructuurbeheerders en spoorwegondernemingen een veiligheidsbeheersysteem invoeren dat aan de eisen van de Unie voldoet en gemeenschappelijke elementen bevat. Informatie over de veiligheid en de toepassing van het veiligheidsbeheersysteem moet aan het Bureau en de nationale veiligheidsinstantie in de betrokken lidstaat worden overgelegd.
- (18) Via zijn processen moet het veiligheidsbeheersysteem ervoor zorgen dat menselijke vaardigheden en beperkingen en de invloed daarvan op menselijke prestaties worden aangepakt met de kennis van menselijke factoren en met gebruikmaking van erkende methoden.
- (19) Goederenvervoer over het spoor dient ook het vervoer van gevaarlijke goederen te omvatten. Er moet evenwel een onderscheid worden gemaakt tussen het doel van deze richtlijn, te weten handhaving en, waar mogelijk, verbetering van de veiligheid van het spoorwegsysteem van de Unie, en dat van Richtlijn 2008/68/EG van het Europees Parlement en de Raad ⁽²⁾, dat hoofdzakelijk neerkomt op reglementering van de indeling van de stoffen en specificatie van de containers ervan, onder meer in verband met het veilig laden, lossen en gebruik van de containers binnen het bestaande spoorwegsysteem. Bijgevolg moet het veiligheidsbeheersysteem van de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerders naar behoren rekening houden met de potentiële extra risico's van het vervoer van containers met gevaarlijke stoffen, onverminderd Richtlijn 2008/68/EG.
- (20) Om een hoog veiligheidsniveau op het spoor en gelijke voorwaarden voor alle spoorwegondernemingen te garanderen, moeten alle spoorwegondernemingen aan dezelfde veiligheidseisen voldoen. Een spoorwegonderneming dient in het bezit te zijn van een veiligheidscertificaat als voorwaarde om toegang te krijgen tot de spoorweginfrastructuur. Uit het veiligheidscertificaat moet blijken dat de spoorwegonderneming een veiligheidsbeheersysteem heeft opgezet en in staat is om in het betrokken exploitatiegebied de relevante veiligheidsnormen en -voorschriften na te leven. Wanneer het Bureau een uniek veiligheidscertificaat afgeeft aan een spoorwegonderneming met een exploitatiegebied in één of meer lidstaten, moet het Bureau de enige autoriteit zijn die beoordeelt of de spoorwegonderneming op correcte wijze haar veiligheidsbeheersysteem heeft opgezet. De voor het bedoelde exploitatiegebied bevoegde nationale veiligheidsinstanties moeten betrokken zijn bij de beoordeling van de eisen van de toepasselijke nationale voorschriften.
- (21) Op basis van Richtlijn 2004/49/EG zijn gestandaardiseerde methoden vastgesteld die door de spoorwegactoren van de Unie en nationale veiligheidsinstanties moeten worden toegepast op monitoring, conformiteitsbeoordeling, toezicht en risico-evaluatie en beoordeling. Het regelgevingskader is voldoende stabiel om stappen te nemen naar de invoering van een uniek veiligheidscertificaat dat geldig is in het gehele exploitatiegebied van de betrokken spoorwegonderneming.

⁽¹⁾ Richtlijn 2008/57/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 2008 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Gemeenschap (PB L 191 van 18.7.2008, blz. 1).

⁽²⁾ Richtlijn 2008/68/EG van het Europees Parlement en de Raad van 24 september 2008 betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over land (PB L 260 van 30.9.2008, blz. 13).

- (22) Om de procedures voor de afgifte van unieke veiligheidscertificaten aan spoorwegondernemingen doelmatiger en coherenter te maken, is het noodzakelijk dat het Bureau een centrale rol krijgt bij de afgifte van dergelijke veiligheidscertificaten. Indien het exploitatiegebied beperkt blijft tot één lidstaat, moet de aanvrager de mogelijkheid hebben om te kiezen of hij zijn aanvraag voor unieke veiligheidscertificaten via het eenloketsysteem als bedoeld in Verordening (EU) 2016/796 bij de nationale veiligheidsinstantie van die lidstaat of bij het Bureau indient. De keuze van de aanvrager moet bindend zijn zolang de aanvraag niet voltooid of beëindigd is. Deze nieuwe regeling moet het spoorwegsysteem van de Unie doelmatiger en efficiënter maken door de administratieve last voor de spoorwegondernemingen te verminderen.
- (23) Het Bureau en de nationale veiligheidsinstanties moeten, waar passend, samenwerken en bevoegdheden delen voor de afgifte van unieke veiligheidscertificaten. Er moeten duidelijke bepalingen betreffende procedures en arbitrage worden opgesteld om tegemoet te komen aan gevallen waarin het Bureau en de nationale veiligheidsinstanties het niet eens zijn over de beoordelingen in verband met de uitreiking van unieke veiligheidscertificaten.
- (24) De nieuwe toewijzing van functies en taken aan de nationale veiligheidsinstanties en het Bureau inzake de afgifte van veiligheidscertificaten moet efficiënt verlopen. Daartoe moeten er tussen het Bureau en de nationale veiligheidsinstanties samenwerkingsovereenkomsten worden gesloten.
- (25) De samenwerkingsovereenkomsten zijn in het bijzonder nodig om rekening te houden met de specifieke geografische en historische situaties van bepaalde lidstaten, en moeten tevens de goede werking van de interne markt waarborgen. Wanneer de exploitatie beperkt is tot spoorwegnetwerken die om geografische of historische redenen specifieke deskundigheid vergen, en wanneer die spoorwegnetwerken geïsoleerd zijn van het spoorwegsysteem van de rest van de Unie, moet de aanvrager de noodzakelijke formaliteiten plaatselijk via de betreffende nationale veiligheidsinstanties kunnen vervullen. De tussen het Bureau en de betreffende nationale veiligheidsinstanties te sluiten samenwerkingsovereenkomsten dienen derhalve, om de administratieve lasten en kosten te beperken, een passende toewijzing van taken te kunnen voorschrijven, zonder dat de eindverantwoordelijkheid die het Bureau heeft voor het afgeven van het uniek veiligheidscertificaat daardoor wordt beïnvloed.
- (26) De spoorwegnetwerken in de Baltische staten (Estland, Letland en Litouwen) hebben een spoorwijdte van 1 520 mm; dit is dezelfde wijdte als in aangrenzende derde landen maar verschilt van die van het hoofdspoorwegnetwerk binnen de Unie. Deze Baltische netwerken hebben gemeenschappelijke technische en operationele eisen geërfd, die zorgen voor een feitelijke onderlinge interoperabiliteit, en in dit verband zou het veiligheidscertificaat dat is afgegeven in een van deze lidstaten kunnen worden uitgebreid tot de rest van deze netwerken. Om een efficiënte en evenredige toewijzing van middelen voor veiligheidscertificering te faciliteren en de financiële en administratieve lasten voor de aanvrager in dergelijke gevallen te reduceren, zouden de specifieke samenwerkingsovereenkomsten tussen het Bureau en de betrokken nationale veiligheidsinstanties, waar nodig, onder meer de mogelijkheid moeten behelzen taken uit te besteden aan die nationale veiligheidsinstanties.
- (27) Deze richtlijn mag er niet toe leiden dat het veiligheidsniveau in de spoorwegsector van de Unie lager wordt, en de kosten daarin toenemen. Het Bureau en de nationale veiligheidsinstanties moeten derhalve de volledige verantwoordelijkheid dragen voor de unieke veiligheidscertificaten die zij afgeven, met name de contractuele en niet-contractuele aansprakelijkheid. Als het Bureau of zijn personeel betrokken raken bij een gerechtelijk onderzoek moet het Bureau volledige medewerking verlenen aan de bevoegde instanties van de betrokken lidstaten.
- (28) Er moet een duidelijk onderscheid worden gemaakt tussen de directe verantwoordelijkheid van het Bureau en de nationale veiligheidsinstanties voor de veiligheid die voortvloeit uit de afgifte van veiligheidscertificaten en veiligheidsvergunningen, enerzijds, en de taak van de nationale veiligheidsinstanties om een regelgevingskader te bieden en continu toezicht te houden op de prestaties van alle betrokken partijen, anderzijds. Elke nationale veiligheidsinstantie dient erop toe te zien dat de wettelijke verplichting waaraan een spoorwegonderneming of infrastructuurbeheerder moet voldoen om een veiligheidsbeheersysteem op te zetten, permanent wordt nageleefd. Om over deze naleving zekerheid te verwerven zullen wellicht niet alleen inspecties ter plaatse van de spoorwegonderneming en infrastructuurbeheerder nodig zijn, maar zullen ook toezichtstaken bij de nationale veiligheidsinstanties moeten worden verricht om te beoordelen of de spoorwegonderneming en infrastructuurbeheerder naar behoren het veiligheidsbeheersysteem blijven toepassen nadat het veiligheidscertificaat of een veiligheidsvergunning is verkregen. De nationale veiligheidsinstanties moeten hun toezichtsactiviteiten met betrekking tot spoorwegondernemingen die in verschillende lidstaten gevestigd zijn, coördineren en onderling en, waar passend, met het Bureau, informatie uitwisselen. Het Bureau dient de nationale veiligheidsinstanties in hun samenwerkingsactiviteiten bij te staan. In dit verband dienen tussen het Bureau en de nationale veiligheidsinstanties de nodige regelingen te worden vastgesteld om de onderlinge uitwisseling van informatie te vergemakkelijken.

- (29) Het Bureau en de nationale veiligheidsinstanties moeten nauw samenwerken bij gevallen waarin een nationale veiligheidsinstantie concludeert dat een houder van een door het Bureau afgegeven uniek veiligheidscertificaat niet langer aan de certificeringsvoorwaarden voldoet. In dat geval moet deze instantie het Bureau verzoeken om dat certificaat te beperken of in te trekken. Voor het geval dat het Bureau en de nationale veiligheidsinstantie het met elkaar oneens zijn, wordt een arbitrageprocedure ingesteld. Indien een nationale veiligheidsinstantie tijdens het toezicht een ernstig veiligheidsrisico vaststelt, dient zij het Bureau en de betrokken nationale veiligheidsinstanties waar de spoorwegonderneming actief is daarvan in kennis te stellen. De betrokken nationale veiligheidsinstanties moeten tijdelijke veiligheidsmaatregelen kunnen nemen, waaronder het onmiddellijk beperken of schorsen van de desbetreffende activiteiten. Onder een ernstig veiligheidsrisico moet in dit verband worden verstaan een ernstige niet-naleving van wettelijke verplichtingen of veiligheidseisen, die op zich of als onderdeel van opeenvolgende gebeurtenissen een ongeval of een ernstig ongeval kan veroorzaken.
- (30) Het Bureau moet een instrument kunnen creëren dat de uitwisseling faciliteert van informatie tussen de relevante actoren die constateren of ervan op de hoogte worden gesteld dat defecten, constructieafwijkingen of storingen van technische apparatuur een veiligheidsrisico vormen.
- (31) Het uniek veiligheidscertificaat mag pas worden afgegeven nadat is aangetoond dat de spoorwegonderneming een veiligheidsbeheersysteem heeft opgezet.
- (32) De belangrijkste verantwoordelijkheid voor het veilige ontwerp, het veilige onderhoud en de veilige exploitatie van zijn netwerk moet bij de infrastructuurbeheerder berusten. Aan infrastructuurbeheerders moet een veiligheidsvergunning die wordt verleend door de nationale veiligheidsinstantie met betrekking tot hun veiligheidsbeheersysteem worden opgelegd evenals andere bepalingen om te voldoen aan veiligheidsvoorschriften.
- (33) De certificering van treinpersoneel kan voor nieuwe actoren een obstakel vormen. De lidstaten dienen ervoor te zorgen dat spoorwegondernemingen die voornemens zijn op hun netwerk treinen te exploiteren, gebruik kunnen maken van voorzieningen voor de opleiding en de certificering van het treinpersoneel met het oog op de naleving van de nationale voorschriften.
- (34) De met het onderhoud belaste entiteit moet worden gecertificeerd voor goederenwagons. Wanneer de met het onderhoud belaste entiteit een infrastructuurbeheerder is, moet die certificering deel uitmaken van de procedure voor een veiligheidsvergunning. Het certificaat dat aan een dergelijke entiteit wordt afgegeven, moet waarborgen dat elke goederenwagon waarvoor zij verantwoordelijk is, aan de onderhoudsvereisten van deze richtlijn voldoet. Het certificaat moet in de hele Unie geldig zijn en worden afgegeven door een instantie die in staat is een audit uit te voeren van de door dergelijke entiteiten opgezette onderhoudssystemen. Aangezien goederenwagons frequent worden gebruikt in het internationaal verkeer en aangezien het mogelijk is dat een met het onderhoud belaste entiteit gebruik wenst te maken van werkplaatsen in meer dan één lidstaat, moet de certificeringsinstantie in staat zijn in de hele Unie controles uit te voeren. Het Bureau moet het systeem voor de certificering van entiteiten die belast zijn met het onderhoud van goederenwagons evalueren en, in voorkomend geval, een uitbreiding tot alle voertuigen aanbevelen.
- (35) De nationale veiligheidsinstanties moeten inzake organisatie, rechtsvorm en besluitvorming volledig onafhankelijk zijn van de spoorwegondernemingen, infrastructuurbeheerders, aanvragers, aanbestedende diensten en iedere entiteit die overheidsopdrachten plaatst. Zij dienen hun taken op transparante en niet-discriminerende wijze uit te voeren en samen te werken met het Bureau teneinde één Europese spoorwegruimte tot stand te brengen en hun besluitvormingscriteria op elkaar af te stemmen. Indien nodig dient een lidstaat te kunnen beslissen om zijn nationale veiligheidsinstantie binnen het voor vervoer bevoegde nationale ministerie onder te brengen, mits de onafhankelijkheid van de nationale veiligheidsinstantie wordt geëerbiedigd. Om hun taken te kunnen uitvoeren, moeten de nationale veiligheidsinstanties over de vereiste interne en externe organisatorische capaciteit in termen van personele en materiële middelen beschikken.
- (36) De nationale onderzoeksorganen vormen de spil van het veiligheidsonderzoekproces. Hun werk is van doorslaggevend belang voor het vaststellen van de oorzaken van een ongeval of incident. Daarom is het van wezenlijk belang dat zij over de nodige financiële en personele middelen beschikken om een effectief, efficiënt onderzoek in te stellen. De onderzoeksorganen moeten samenwerken met het oog op de uitwisseling van informatie en beste praktijken. Zij moeten een programma van „collegiale toetsingen” opstellen om toezicht te houden op de doeltreffendheid van hun onderzoeken. De collegialetoetsingsverslagen moeten aan het Bureau worden meegedeeld opdat het kan toezien op de algemene veiligheidsprestaties van het spoorwegsysteem in de Unie.

- (37) Ernstige ongevallen op het spoor komen zelden voor. Zij kunnen echter rampzalige gevolgen hebben en bij het publiek onrust veroorzaken over de veiligheidsprestaties van het spoorwegsysteem. Daarom moet uit het oogpunt van veiligheid elk ongeval worden onderzocht teneinde herhaling te vermijden. Het resultaat van het onderzoek moet openbaar worden gemaakt. Andere ongevallen en incidenten die belangrijke voorlopers van ernstige ongevallen kunnen zijn, dienen eveneens aan een veiligheidsonderzoek te worden onderworpen.
- (38) Een veiligheidsonderzoek moet geheel losstaan van het gerechtelijk onderzoek naar hetzelfde incident en kunnen geschieden met toegang tot bewijsmateriaal en getuigen. Het moet uitgevoerd worden door een permanent orgaan dat onafhankelijk is van de spoorwegactoren. Dat orgaan moet zodanig functioneren dat elk belangenconflict of mogelijke betrokkenheid bij de oorzaken van de onderzochte gebeurtenissen wordt vermeden. De onafhankelijke werking van het orgaan mag met name niet in het gedrang komen als het om redenen van organisatorische of wettelijke structuren nauwe banden heeft met de nationale veiligheidsinstantie, het Bureau of de spoorwegregelgever. Het onderzoek moet met zoveel mogelijk openheid verricht worden. Het onderzoeksorgaan zou per voorval een specifieke onderzoeksgroep moeten instellen die over de nodige deskundigheid beschikt om de onmiddellijke en de achterliggende oorzaken te vinden.
- (39) Het onderzoek na een ernstig ongeval moet dusdanig worden verricht, dat alle partijen de mogelijkheid wordt geboden om te worden gehoord en van de uitkomsten op de hoogte te worden gesteld. Met name moet het onderzoeksorgaan tijdens het onderzoek de partijen waarvan het vindt dat ze een verwante verantwoordelijkheid qua veiligheid hebben, op de hoogte brengen van de vorderingen in het onderzoek en hun standpunten en meningen ter harte nemen. Op die manier kan het onderzoeksorgaan bijkomende informatie verkrijgen en kennis nemen van andere meningen over zijn werk, waarmee het zijn onderzoek in het beste geval kan aanvullen. Schuld of aansprakelijkheid vaststellen mag in geen geval het doel zijn van deze raadpleging, wel het verzamelen van feitelijke gegevens en het trekken van lering voor een verdere verbetering van de veiligheid. Het onderzoeksorgaan moet echter vrijelijk kunnen kiezen welke informatie het aan die partijen meedeelt zodat er geen ongewenste druk wordt uitgeoefend, behalve wanneer een en ander door de gerechtelijke procedure wordt vereist. Daarnaast moet het onderzoeksorgaan ook rekening houden met de redelijke informatiebehoefte van slachtoffers en hun familieleden.
- (40) Om ervoor te zorgen dat een onderzoeksorgaan efficiënter kan werken en zijn taken kan vervullen, moet dit orgaan tijdig toegang krijgen tot de locatie van een ongeval, indien nodig in goede samenwerking met de betrokken juridische autoriteiten. De onderzoeksrapporten en de bevindingen en aanbevelingen verschaffen cruciale informatie voor de verdere ontwikkeling van de veiligheid op het spoor en moeten op EU-niveau ter beschikking worden gesteld van het publiek. Aanbevelingen op veiligheidsgebied moeten door de betrokkenen in acht worden genomen en de getroffen maatregelen moeten aan het onderzoeksorgaan worden gemeld.
- (41) Ingeval de directe oorzaak van een ongeval of incident verband lijkt te houden met het optreden van de mens, moet aandacht worden geschonken aan de bijzondere omstandigheden en aan de wijze waarop gebruikelijke activiteiten worden verricht door personeel tijdens normale exploitatie, met inbegrip van het ontwerp van de interface mens/machine, de geschiktheid van procedures, het bestaan van tegenstrijdige doelstellingen, de werkdruk, alsmede eventuele andere omstandigheden die van invloed kunnen zijn op het voorval, met inbegrip van lichamelijke of werkgerelateerde stress, vermoeidheid of psychologische geschiktheid.
- (42) Er moet worden gestreefd naar een hoog opleidingsniveau in de hele Unie met kwalitatief hoogwaardige kwalificaties.
- (43) Teneinde bepaalde niet-essentiële onderdelen van deze richtlijn aan te vullen of te wijzigen, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden overgedragen om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie gedelegeerde handelingen vast te stellen met betrekking tot de GVM en GVD en de herziening daarvan. Het is van bijzonder belang dat de Commissie bij haar voorbereidende werkzaamheden tot passende raadpleging overgaat, onder meer op deskundigenniveau. De Commissie dient er bij de voorbereiding en opstelling van de gedelegeerde handelingen voor te zorgen dat de desbetreffende documenten tijdig en op gepaste wijze gelijktijdig worden toegezonden aan het Europees Parlement en de Raad.
- (44) Om eenvormige voorwaarden voor de uitvoering van deze richtlijn te garanderen, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend in verband met de opdracht van het Bureau om ontwerp-GVM's en -GVD's en de wijzigingen daarvan op te stellen en relevante aanbevelingen te doen aan de Commissie; praktische regelingen voor de veiligheids certificering, gedetailleerde bepalingen waarin wordt vastgelegd welke eisen uit bijlage III van toepassing zijn op onderhoudstaken die worden uitgevoerd door onderhoudsbedrijven, waaronder

gedetailleerde bepalingen die moeten zorgen voor de uniforme uitvoering van de certificering van onderhoudsbrijven, conform de desbetreffende GVM's en TSI's; gedetailleerde bepalingen waarin wordt vastgelegd welke eisen uit bijlage III van toepassing zijn op de certificering van met het onderhoud van andere voertuigen dan goederenwagons belaste entiteiten, op basis van de technische kenmerken van dergelijke voertuigen, waaronder gedetailleerde bepalingen die moeten zorgen voor de eenvormige uitvoering van certificeringsvoorwaarden voor de entiteit die belast is met het onderhoud van andere voertuigen dan goederenwagons, conform de desbetreffende GVM's en TSI's, en in verband met de rapportagestructuur van de onderzoeksrapporten betreffende ongevallen en incidenten. De bevoegdheden moeten worden uitgeoefend in overeenstemming met Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad ⁽¹⁾.

- (45) De lidstaten dienen regels vast te stellen met betrekking tot sancties voor overtredingen van nationale bepalingen die op grond van deze richtlijn zijn vastgesteld en moeten erop toezien dat deze ten uitvoer worden gelegd. Deze sancties moeten doeltreffend, evenredig en afschrikkend zijn.
- (46) Aangezien de doelstellingen van de in deze richtlijn voorgestelde maatregelen, namelijk het coördineren van activiteiten in de lidstaten inzake veiligheidstoezicht en -regulering, het onderzoeken van ongevallen en de vaststelling van GVD's, GVM's, GVI's en gemeenschappelijke eisen voor unieke veiligheidscertificaten, niet voldoende door de lidstaten kunnen worden verwezenlijkt en derhalve, wegens de omvang en de gevolgen ervan, beter op het niveau van de Unie kunnen worden verwezenlijkt, kan de Unie maatregelen treffen overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag betreffende de Europese Unie neergelegde subsidiariteitsbeginsel. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze richtlijn niet verder dan nodig is om deze doelstellingen te verwezenlijken.
- (47) De verplichting tot omzetting van deze richtlijn in nationaal recht dient te worden beperkt tot de bepalingen die ten opzichte van Richtlijn 2004/49/EG inhoudelijk zijn gewijzigd. De verplichting tot omzetting van de ongewijzigde bepalingen vloeit voort uit die richtlijn.
- (48) Deze richtlijn dient de verplichtingen van de lidstaten met betrekking tot de in bijlage IV, deel B, genoemde termijnen voor omzetting in nationaal recht van de aldaar genoemde richtlijnen onverlet te laten,

HEBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

HOOFDSTUK I

ALGEMENE BEPALINGEN

Artikel 1

Onderwerp

Doel van deze richtlijn is het waarborgen van de ontwikkeling en verbetering van de veiligheid op het spoorwegsysteem in de Unie en de verbetering van de markttoegang voor spoorwegvervoerdiensten, door:

- a) de harmonisering van de regelgevingsstructuur in de lidstaten;
- b) de vaststelling van de verantwoordelijkheden van de actoren van het spoorwegsysteem van de Unie;
- c) de ontwikkeling van gemeenschappelijke veiligheidsdoelen (GVD's) en -methoden (GVM's), om nationale voorschriften geleidelijk overbodig te maken;
- d) de vastlegging van de beginselen voor het afgeven, verlengen, wijzigen, beperken of intrekken van veiligheidscertificaten en -vergunningen;
- e) de verplichte oprichting in iedere lidstaat van een nationale veiligheidsinstantie en een orgaan voor ongevallen- en incidentenonderzoek, en
- f) de vastlegging van gemeenschappelijke beginselen voor het beheer, de regelgeving en het toezicht met betrekking tot de veiligheid op het spoor.

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

Artikel 2

Toepassingsgebied

1. Deze richtlijn is van toepassing op het spoorwegsysteem in de lidstaten, dat kan worden onderverdeeld in subsystemen voor gebieden van structurele en functionele aard. Zij behelst veiligheidseisen voor het systeem als geheel, met inbegrip van het veilige beheer van de infrastructuur en het verkeer en de interactie tussen spoorwegondernemingen, infrastructuurbeheerders en andere actoren van het spoorwegsysteem van de Unie.
2. Deze richtlijn is niet van toepassing op:
 - a) metro's;
 - b) trams en lightrailvoertuigen, en infrastructuur die uitsluitend door die voertuigen wordt gebruikt; noch op
 - c) netwerken die functioneel gescheiden zijn van de rest van het spoorwegsysteem van de Unie en die alleen bedoeld zijn voor de exploitatie van lokale, stads- of voorstadsreizigersdiensten alsmede ondernemingen die uitsluitend op deze netwerken opereren.
3. De lidstaten kunnen bepalen dat de maatregelen tot uitvoering van deze richtlijn niet van toepassing zijn op:
 - a) spoorweginfrastructuur, met inbegrip van zijsporen, die particulier eigendom is, door de eigenaar of een exploitant wordt gebruikt voor zijn vrachtvervoeractiviteiten of het vervoer van personen voor niet-commerciële doeleinden, en voertuigen die uitsluitend worden gebruikt op deze infrastructuur,
 - b) infrastructuur en voertuigen voor strikt lokaal, historisch of toeristisch gebruik;
 - c) lightrailinfrastructuur die soms door zware spoorvoertuigen wordt gebruikt onder de operationele omstandigheden van het lightrailsysteem, als dat nodig is voor verbindingen voor uitsluitend die voertuigen, en
 - d) voertuigen die in de eerste plaats worden gebruikt op lightrailsystemen maar zijn uitgerust met enkele heavyrail-componenten die nodig zijn om de doorreis, uitsluitend voor verbindingdoeleinden, op een afgesloten en beperkt deel van heavyrail-infrastructuur mogelijk te maken.
4. Niettegenstaande lid 2 kunnen de lidstaten waar passend besluiten de bepalingen van deze richtlijn toe te passen op metro's en andere lokale systemen, overeenkomstig het nationale recht.

Artikel 3

Definities

In deze richtlijn wordt verstaan onder:

1. „spoorwegsysteem van de Unie”: het spoorwegsysteem van de Unie als gedefinieerd in artikel 2, punt 1, van Richtlijn (EU) 2016/797;
2. „infrastructuurbeheerder”: de infrastructuurbeheerder als gedefinieerd in artikel 3, punt 2, van Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad ⁽¹⁾;
3. „spoorwegonderneming”: spoorwegonderneming als gedefinieerd in artikel 3, punt 1, van Richtlijn 2012/34/EU, en elke andere publiekrechtelijke of privaatrechtelijke onderneming die goederen en/of reizigers over het spoor vervoert en die zelf voor de tractie zorgt, met inbegrip van ondernemingen die uitsluitend tractie leveren;
4. „technische specificatie inzake interoperabiliteit” (TSI): een overeenkomstig Richtlijn (EU) 2016/797 vastgestelde specificatie die voor elk subsysteem of deel van een subsysteem geldt teneinde aan de essentiële eisen te voldoen en ter waarborging van de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem;
5. „gemeenschappelijke veiligheidsdoelen” (GVD): de minimumveiligheidsniveaus die moeten worden gehaald door het systeem als geheel en, waar dat uitvoerbaar is, door de verschillende onderdelen van het spoorwegsysteem van de Unie (zoals het conventionele spoorwegsysteem, het hogesnelheidsspoorwegsysteem, lange spoorwegtunnels of lijnen die uitsluitend voor goederenvervoer worden gebruikt);

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

6. „gemeenschappelijke veiligheidsmethoden” (GVM): de methoden waarin is beschreven hoe de veiligheidsniveaus, het bereiken van de veiligheidsdoelen en de conformiteit met andere veiligheidsvoorschriften moeten worden beoordeeld;
7. „nationale veiligheidsinstantie”: het nationale orgaan dat belast is met de taken betreffende de veiligheid op het spoor overeenkomstig de bepalingen van deze richtlijn, of een orgaan dat door verschillende lidstaten met deze taken belast is om te zorgen voor een uniforme veiligheidsregeling;
8. „nationale voorschriften”: alle in een lidstaat vastgelegde bindende voorschriften, ongeacht de instantie die de voorschriften uitvaardigt, die andere eisen betreffende de veiligheid op het spoor of technische eisen bevatten dan de Europese of internationale voorschriften, en welke in die lidstaat van toepassing zijn op spoorwegondernemingen, infrastructuurbeheerders of derden;
9. „veiligheidsbeheersysteem”: de organisatie, de regelingen en procedures die door een infrastructuurbeheerder of spoorwegonderneming zijn vastgesteld om hun activiteiten veilig te laten verlopen;
10. „onderzoeksleider”: de persoon die is belast met de organisatie en de uitvoering van en het toezicht op een onderzoek;
11. „ongeval”: een ongewenste of onbedoelde plotselinge gebeurtenis of reeks gebeurtenissen met schadelijke gevolgen; ongevallen worden in de volgende categorieën onderverdeeld: botsingen, ontsporingen, ongevallen op spoorwegovergangen, persoonlijke ongevallen veroorzaakt door rollend materieel in rijdende toestand, branden en andere;
12. „ernstig ongeval”: een botsing of ontsporing van treinen, waarbij ten minste één persoon overlijdt of vijf of meer personen ernstig gewond raken of grote schade aan het rollend materieel, de infrastructuur of het milieu wordt veroorzaakt, dan wel een ander ongeval dat dezelfde gevolgen heeft en duidelijke consequenties voor de regelgeving op het gebied van de veiligheid op het spoor of het veiligheidsbeheer; onder „grote schade” wordt verstaan schade waarvan de totale kosten onmiddellijk door de onderzoekende instantie op ten minste 2 miljoen EUR kunnen worden geraamd;
13. „incident”: een ander voorval dan een ongeval of een ernstig ongeval, dat de veiligheid van de spoorwegexploitatie aantast;
14. „onderzoek”: handelingen die worden verricht om ongevallen en incidenten te voorkomen, waaronder de verzameling en analyse van informatie, het trekken van conclusies, het bepalen van de oorzaken en, waar nodig, het doen van veiligheidsaanbevelingen;
15. „oorzaken”: handelingen, verzuimen, gebeurtenissen of omstandigheden of een combinatie daarvan, die tot een ongeval of incident hebben geleid;
16. „lightrail”: spoorvervoerssystemen voor stedelijk en/of voorstedelijk vervoer met een botsbestendigheid van C-III of C-IV (volgens EN 15227:2011) en een maximale drukstijfheid van 800 kN (langsdrukkracht in de koppelingszone); light-railvoertuigen rijden op een eigen bedding of delen deze met het wegverkeer en kunnen gewoonlijk niet voertuigen voor passagiersvervoer over lange afstand en goederenvervoer vervangen;
17. „conformiteitsbeoordelingsinstantie”: een instantie die is aangemeld of aangewezen als verantwoordelijke voor conformiteitsbeoordelingsactiviteiten, zoals ijken, testen, certificeren en inspecteren; een conformiteitsbeoordelingsinstantie wordt na aanmelding door een lidstaat ingedeeld als een „aangemelde instantie”; een conformiteitsbeoordelingsinstantie wordt na aanwijzing door een lidstaat ingedeeld als een „aangewezen instantie”;
18. „interoperabiliteitsonderdeel”: het interoperabiliteitsonderdeel als omschreven in artikel 2, punt 7, van Richtlijn (EU) 2016/797;
19. „houder”: de natuurlijke of rechtspersoon die eigenaar is van een voertuig of het recht heeft het te gebruiken, het voertuig exploiteert als vervoermiddel en als zodanig geregistreerd is in een voertuigenregister als bedoeld in artikel 47 van Richtlijn (EU) 2016/797;
20. „met het onderhoud belaste entiteit”: een entiteit die belast is met het onderhoud van een voertuig, en als zodanig geregistreerd is in een voertuigenregister als bedoeld in artikel 47 van Richtlijn (EU) 2016/797;
21. „voertuig”: een spoorvoertuig dat op wielen voortbeweegt op spoorlijnen, met of zonder aandrijving; een voertuig bestaat uit één of meer structurele en functionele subsystemen;

22. „fabrikant”: de fabrikant als gedefinieerd in artikel 2, punt 36, van Richtlijn (EU) 2016/797;
23. „afzender”: onderneming die goederen verzendt, hetzij voor eigen rekening, hetzij voor een derde partij;
24. „geadresseerde”: een natuurlijke of rechtspersoon die overeenkomstig de vervoersovereenkomst de goederen ontvangt; indien het vervoer zonder vervoersovereenkomst plaatsvindt, wordt de natuurlijke of rechtspersoon die de goederen bij aankomst in ontvangst neemt, geacht de geadresseerde te zijn;
25. „lader”: onderneming die verpakte goederen, kleine containers of transporttanks op een wagon plaatst of in een container laadt, of die een container, bulkcontainer, gascontainer met verscheidene elementen, tankcontainer of transporttank op een wagon plaatst;
26. „losser”: onderneming die een container, bulkcontainer, gascontainer met verscheidene elementen, tankcontainer of transporttank van een wagon afhaalt, of een onderneming die verpakte goederen, kleine containers of transporttanks van een wagon of uit een container lost, dan wel een onderneming die goederen lost uit een tank (reservoirwagen, afneembare tank, transporttank of tankcontainer), of uit een batterijwagon of gascontainer met verscheidene elementen, uit een wagon, grote of kleine container voor bulkvervoer of bulkcontainer;
27. „bulkvuller”: onderneming die goederen laadt in een tank (waaronder een reservoirwagen, wagen met afneembare tanks, transporttank of tankcontainer), een wagon, een grote of kleine container voor bulkvervoer, of in een batterijwagon of gascontainer met verscheidene elementen;
28. „bulklosser”: onderneming die goederen verwijdert uit een tank (waaronder een reservoirwagen, wagen met afneembare tanks, transporttank of tankcontainer), een wagon, een grote of kleine container voor bulkvervoer, of uit een batterijwagon of gascontainer met verscheidene elementen;
29. „vervoerder”: onderneming die het vervoer verzorgt, overeenkomstig een vervoersovereenkomst;
30. „aangebestede dienst”: publiekrechtelijke of privaatrechtelijke entiteit die opdracht geeft voor het ontwerp en/of de bouw of de vernieuwing of verbetering van een subsysteem;
31. „soort vervoer”: soort in die zin dat uitsluitend passagiersvervoer, inclusief of exclusief hogesnelheidsdiensten, goederenvervoer, inclusief of exclusief diensten met betrekking tot gevaarlijke goederen, en rangeerdiensten worden bedoeld;
32. „omvang van het vervoer”: het volume aan passagiers en/of goederen en de geraamde omvang van een spoorwegonderneming in termen van het aantal werknemers in de spoorwegsector (zijnde een micro-, kleine, middelgrote of grote onderneming);
33. „exploitatiegebied”: één of meer netwerken binnen één of meer lidstaten waar een spoorwegonderneming voornemens is haar diensten te verrichten.

HOOFDSTUK II

ONTWIKKELING EN -BEHEER VAN DE VEILIGHEID OP HET SPOOR

Artikel 4

Rol van de actoren van het spoorwegsysteem van de Unie bij de ontwikkeling en verbetering van de veiligheid op het spoor

1. Ter ontwikkeling en verbetering van de veiligheid op het spoor doen de lidstaten, binnen de grenzen van hun bevoegdheden, het volgende:
 - a) zij zien erop toe dat de veiligheid op het spoor over de gehele lijn wordt gehandhaafd en, waar dat redelijkerwijs mogelijk is, voortdurend wordt verbeterd, met inachtneming van de ontwikkeling van het recht van de Unie en internationale voorschriften en van de vooruitgang op technisch en wetenschappelijk gebied. Daarbij wordt voorrang gegeven aan het voorkomen van ongevallen;
 - b) zij zien erop toe dat de toepasselijke wetgeving op een open en niet-discriminerende wijze wordt gehandhaafd, waarbij de ontwikkeling van één Europees spoorwegvervoersysteem wordt bevorderd;
 - c) zij zorgen ervoor dat bij de maatregelen inzake de ontwikkeling en verbetering van de veiligheid op het spoor rekening wordt gehouden met de noodzaak van een systeemgerichte benadering;

- d) zij zien erop toe dat de verantwoordelijkheid voor een veilige exploitatie van het spoorwegsysteem van de Unie en de risicobeheersing wordt gelegd bij de infrastructuurbeheerders en spoorwegondernemingen, elk voor het eigen deel van het systeem, en verplichten hen om:
- i) in voorkomend geval in onderlinge samenwerking, de nodige maatregelen op het gebied van risicobeheersing te treffen, zoals bedoeld in artikel 6, lid 1, onder a);
 - ii) nationale en Unievoorschriften toe te passen;
 - iii) veiligheidsbeheersystemen te creëren overeenkomstig deze richtlijn;
- e) zij zien erop toe dat, onverminderd de burgerlijke aansprakelijkheid volgens de wettelijke voorschriften van de lidstaten, elke infrastructuurbeheerder en spoorwegonderneming verantwoordelijk wordt gesteld voor zijn deel van het systeem en zijn veilige werking, met inbegrip van de levering van materiaal en het uitbesteden van diensten ten opzichte van gebruikers, afnemers, de betrokken werknemers en andere actoren als bedoeld in lid 4;
- f) zij ontwikkelen en publiceren jaarlijkse veiligheidsplannen met de voorgenomen maatregelen ter bereiking van de GVD's, en
- g) zij ondersteunen, in voorkomend geval, het Bureau bij zijn werkzaamheden in verband met de monitoring van het ontwikkelen van de veiligheid op het spoor op Unieniveau.

2. Het Bureau ziet er, binnen de grenzen van zijn bevoegdheden, op toe dat de veiligheid op het spoor over de gehele linie wordt gehandhaafd en, waar dat redelijkerwijs mogelijk is, voortdurend wordt verbeterd, met inachtneming van de ontwikkeling van de rechten van de Unie en van de vooruitgang op technisch en wetenschappelijk gebied. Daarbij wordt voorrang gegeven aan het voorkomen van ernstige ongevallen.

3. Spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders doen het volgende:

- a) zij treffen in voorkomend geval in onderlinge samenwerking en in samenwerking met andere actoren, de nodige maatregelen op het gebied van risicobeheersing als bedoeld in artikel 6, lid 1, onder a);
- b) zij houden in hun veiligheidsbeheersysteem rekening met de risico's die uit de activiteiten van andere actoren en derden voortvloeien;
- c) zij verplichten de andere in lid 4 bedoelde actoren met een potentieel effect op de veilige exploitatie van het spoorwegsysteem in voorkomend geval om risicobeheersingsmaatregelen te treffen, en
- d) zij zien erop toe dat hun aannemers risicobeheersingsmaatregelen treffen door toepassing van de GVM's en van de daarin vastgestelde monitoringprocessen overeenkomstig artikel 6, lid 1, onder c), en dat dit wordt vastgelegd in contractuele regelingen waarin op verzoek van het Bureau of van de nationale veiligheidsinstantie inzage wordt gegeven.

4. Met onderhoud belaste entiteiten en alle andere actoren die een potentiële invloed op de veilige exploitatie van het spoorwegsysteem van de Unie hebben, waaronder fabrikanten, leveranciers van onderhoudsdiensten, houders, dienstverleners, aanbestedende diensten, vervoerders, afzenders, geadresseerden, laders, lossers, bulkvullers en bulklossers, doen, onverminderd de verantwoordelijkheden van spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders als bedoeld in lid 3, het volgende:

- a) zij treffen, in voorkomend geval in samenwerking met andere actoren, de nodige maatregelen op het gebied van risicobeheersing;
- b) zij zorgen ervoor dat de door hen geleverde subsystemen, toebehoren en materialen, alsmede de door hen verrichte diensten aan de vastgelegde eisen en gebruiksvoorwaarden voldoen, zodat zij door de betrokken spoorwegonderneming en/of infrastructuurbeheerder veilig kunnen worden geëxploiteerd;

5. Spoorwegondernemingen, infrastructuurbeheerders en elke actor als bedoeld in lid 4, die constateren of ervan op de hoogte worden gesteld dat defecten, constructieafwijkingen of storingen van technische apparatuur, met inbegrip van structurele subsystemen, een veiligheidsrisico vormen, doen, binnen de grenzen van hun respectieve bevoegdheden, het volgende:

- a) zij nemen alle nodige corrigerende maatregelen om het geconstateerde veiligheidsrisico tegen te gaan;

- b) zij brengen de relevante betrokken partijen op de hoogte van dat risico om hen in staat te stellen de nodige verdere corrigerende maatregelen te nemen om ervoor te zorgen dat de veiligheidsprestaties van het spoorwegsysteem van de Unie systematisch gehandhaafd blijven. Het Bureau kan een instrument creëren om deze informatie-uitwisseling onder de betrokken actoren te vergemakkelijken, rekening houdend met de privacy van de betrokken gebruikers, de resultaten van een kosten-batenanalyse, alsmede de reeds door het Bureau ingestelde IT-toepassingen en registers.
6. Bij de uitwisseling van voertuigen tussen spoorwegondernemingen wisselen alle betrokken actoren alle informatie uit die relevant is voor een veilige exploitatie, over, onder meer maar niet uitsluitend, de status en geschiedenis van het betrokken voertuig, elementen van het onderhoudsdossier ten behoeve van de traceerbaarheid, de traceerbaarheid van laadverrichtingen en vrachtbrieven.

Artikel 5

Gemeenschappelijke Veiligheidsindicatoren (GVI's)

1. Om het bereiken van de GVI's gemakkelijker te kunnen beoordelen en de algehele ontwikkeling van de veiligheid op het spoor te bewaken, verzamelen de lidstaten informatie over de GVI's via de in artikel 19 bedoelde jaarverslagen van de nationale veiligheidsinstanties.
2. De GVI's staan in bijlage I.

Artikel 6

Gemeenschappelijk Veiligheidsmethode (GVM's)

1. De GVM's beschrijven hoe de veiligheidsniveaus, het bereiken van de veiligheidsdoelen en de overeenstemming met andere veiligheidsvoorschriften worden beoordeeld, mede, in voorkomend geval, door een onafhankelijk beoordelingsorgaan, door de uitwerking en omschrijving van:
 - a) de risico-evaluatie- en risicobeoordelingsmethoden;
 - b) de methoden om te beoordelen of is voldaan aan de eisen in de veiligheidscertificaten en in de veiligheidsvergunningen afgegeven overeenkomstig de artikelen 10 en 12;
 - c) de methoden voor het door de nationale veiligheidsinstanties uit te oefenen toezicht en de door spoorwegondernemingen, infrastructuurbeheerders en met onderhoud belaste entiteiten toe te passen monitoringmethoden;
 - d) de methoden voor het beoordelen van het veiligheidsniveau en de veiligheidsprestaties van spoorwegexploitanten op nationaal en Unieniveau;
 - e) de methoden voor de beoordeling van de verwezenlijking van veiligheidsdoelen op nationaal en Unieniveau, en
 - f) alle andere methoden betreffende een proces van het veiligheidsbeheersysteem die op Unieniveau moeten worden geharmoniseerd.
2. De Commissie verleent door middel van uitvoeringshandelingen opdracht aan het Bureau GVM's en de wijzigingen daarvan op te stellen en daarover aanbevelingen te doen aan de Commissie, op basis van een duidelijke toelichting voor de noodzaak van een nieuwe of gewijzigde GVM en het effect daarvan op bestaande voorschriften en op het veiligheidsniveau van het spoorwegsysteem van de Unie. Deze uitvoeringshandelingen worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 28, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure. Indien het in artikel 28 bedoelde comité („het comité”) geen advies uitbrengt, stelt de Commissie de ontwerpuitvoeringshandeling niet vast en is artikel 5, lid 4, derde alinea, van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing.

Bij het opstellen, vaststellen en evalueren van de GVM's wordt rekening gehouden met de standpunten van de gebruikers, de nationale veiligheidsinstanties en de belanghebbenden, waaronder de sociale partners, waar van toepassing. Aanbevelingen gaan vergezeld van een rapport over de resultaten van deze raadpleging en een rapport waarin de impact van de nieuwe vast te stellen GVM wordt beoordeeld.

3. Tijdens de uitvoering van de in lid 2 bedoelde opdracht wordt het comité door het Bureau of door de Commissie systematisch en geregeld op de hoogte gehouden van de voorbereidende werkzaamheden in verband met de GVM's. Tijdens die werkzaamheden kan de Commissie alle nuttige aanbevelingen betreffende de GVM's alsook een kosten-batenanalyse aan het Bureau toezenden. De Commissie kan het Bureau met name verzoeken alternatieve oplossingen te bestuderen en de raming van de kosten en baten van die alternatieve oplossingen op te nemen in het verslag bij de ontwerp-GVM's.

De Commissie wordt voor de in de eerste alinea vermelde taken bijgestaan door comité.

4. De Commissie onderzoekt de aanbeveling van het Bureau teneinde na te gaan of de in lid 2 bedoelde opdracht is vervuld. Wanneer de opdracht niet is vervuld verzoekt de Commissie het Bureau zijn aanbeveling te herzien, daarbij aangevend op welke punten de opdracht niet werd vervuld. De Commissie kan om gegronde redenen besluiten de opdracht van het Bureau te wijzigen, overeenkomstig de procedure van lid 2.

De Commissie wordt voor de in de eerste alinea vermelde taken bijgestaan door het comité.

5. Om het veiligheidsniveau in het algemeen te handhaven en, voor zover redelijkerwijs haalbaar, verder te blijven verbeteren, worden de GVM's regelmatig herzien met inachtneming van de bij de toepassing ervan opgedane ervaring en de algemene ontwikkeling van de veiligheid op het spoor.

6. Op basis van de aanbeveling van het Bureau en na het in lid 4 van dit artikel bedoelde onderzoek, is de Commissie bevoegd om overeenkomstig artikel 27 gedelegeerde handelingen vast te stellen met betrekking tot de inhoud van de GVM's en van wijzigingen daarvan.

7. De lidstaten brengen onverwijld de nodige wijzigingen aan in hun nationale voorschriften in het licht van de vaststelling van de GVM's en herzieningen daarvan.

Artikel 7

Gemeenschappelijke Veiligheidsdoelen (GVD's)

1. De GVD's bepalen de minimale veiligheidsniveaus die in iedere lidstaat en in de Unie moeten worden bereikt door het systeem als geheel en, voor zover dat uitvoerbaar is, door de verschillende onderdelen van het spoorwegsysteem. De GVD's mogen worden uitgedrukt als criteria voor risicoacceptatie of gewenste veiligheidsniveaus en er wordt in het bijzonder in gelet op:

- a) afzonderlijke risico's voor reizigers, personeel inclusief werknemers of aannemers, gebruikers van spoorwago-verwegen en overigen, alsmede, onverminderd de bestaande nationale en internationale aansprakelijkheidsregels, afzonderlijke risico's voor indringers;
- b) maatschappelijke risico's.

2. De Commissie verleent door middel van uitvoeringshandelingen opdracht aan het Bureau GVD's en de wijzigingen daarvan op te stellen en daarover aanbevelingen te doen aan de Commissie, op basis van een duidelijke toelichting bij de noodzaak van een nieuw of gewijzigd GVD en het effect daarvan op bestaande voorschriften. Deze uitvoeringshandelingen worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 28, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure. Indien het comité geen advies uitbrengt, stelt de Commissie de ontwerpuitvoeringshandeling niet vast en is artikel 5, lid 4, derde alinea, van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing.

3. Tijdens de uitvoering van de in lid 2 bedoelde opdracht wordt het comité door het Bureau of door de Commissie systematisch en geregeld op de hoogte gehouden van de voorbereidende werkzaamheden wat betreft de GVD's. Tijdens die werkzaamheden kan de Commissie alle nuttige aanbevelingen betreffende de GVD's alsook een kosten-batenanalyse aan het Bureau toezenden. De Commissie kan het Bureau met name verzoeken alternatieve oplossingen te bestuderen en de raming van de kosten en baten van die alternatieve oplossingen op te nemen in het verslag bij de ontwerp-GVD's.

De Commissie wordt voor de in de eerste alinea genoemde taken bijgestaan door het comité.

4. De Commissie onderzoekt de aanbeveling van het Bureau teneinde na te gaan of de in lid 2 bedoelde opdracht is vervuld. Wanneer de opdracht niet is vervuld verzoekt de Commissie het Bureau zijn aanbeveling te herzien, daarbij aangevend op welke punten de opdracht niet werd vervuld. De Commissie kan om gegronde redenen besluiten de opdracht van het Bureau te wijzigen, overeenkomstig de procedure van lid 2.

De Commissie wordt voor de in de eerste alinea genoemde taken bijgestaan door het comité.

5. De GVD's worden periodiek herzien met inachtneming van de algemene ontwikkeling van de veiligheid op het spoor. De GVD's betreffen prioritair gebieden waarop de veiligheid nog verder moet worden verbeterd.
6. Op basis van de aanbeveling van het Bureau en na het in lid 4 van dit artikel bedoelde onderzoek, is de Commissie bevoegd om overeenkomstig artikel 27 gedelegeerde handelingen vast te stellen met betrekking tot de inhoud van de GVD's en van wijzigingen daarvan.
7. De lidstaten brengen de nodige wijzigingen aan in hun nationale voorschriften om ten minste de GVD's en herzieningen daarvan te verwezenlijken binnen de daarvoor gestelde termijnen. Die wijzigingen worden verwerkt in de in artikel 4, lid 1, onder f), bedoelde jaarlijkse veiligheidsplannen. Zij stellen de Commissie overeenkomstig artikel 8 van die voorschriften in kennis.

Artikel 8

Nationale voorschriften op het gebied van veiligheid

1. Nationale voorschriften die voor 15 juni 2016 op grond van Richtlijn 2004/49/EG worden aangemeld, zijn van toepassing indien zij:
 - a) tot een van de in bijlage II onderscheiden soorten behoren, en
 - b) stroken met het Unierecht, waaronder met name TSI's, GVD's en GVM's, en
 - c) niet leiden tot willekeurige discriminatie of een verkapte beperking van spoorwegvervoersactiviteiten tussen lidstaten.
2. Uiterlijk op 16 juni 2018 evalueren de lidstaten de in lid 1 bedoelde nationale voorschriften en trekken zij de volgende maatregelen in:
 - a) elk nationaal voorschrift in dat niet is aangemeld of dat aan geen van de criteria van lid 1 voldoet;
 - b) elk nationaal voorschrift in dat overbodig is gemaakt door het Unierecht, waaronder met name de TSI's, GVD's en GVM's;Daartoe kunnen de lidstaten het in artikel 27, lid 4, van Verordening (EU) 2016/796 bedoelde voorschriftenbeheersinstrument gebruiken en het Bureau verzoeken bepaalde voorschriften aan de criteria van dit lid te toetsen.
3. Alleen in de volgende gevallen mogen de lidstaten nieuwe nationale voorschriften vaststellen:
 - a) voorschriften betreffende bestaande veiligheidsmethoden die niet onder de GVM's vallen;
 - b) indien exploitatievoorschriften van het spoorwegnetwerk nog niet binnen het bestek van de TSI's vallen;
 - c) indien dringend preventieve maatregelen nodig zijn, in het bijzonder na een ongeval of incident;
 - d) indien reeds aangemelde voorschriften herziening behoeven;
 - e) indien voorschriften betreffende eisen waaraan personeelsleden met essentiële veiligheidstaken moeten voldoen, met inbegrip van eisen betreffende selectiecriteria, lichamelijke en psychologische geschiktheid en beroepsopleiding, niet reeds binnen het bestek vallen van een TSI of van Richtlijn 2007/59/EG van het Europees Parlement en de Raad ⁽¹⁾.
4. De lidstaten leggen het ontwerp van een nieuw nationaal voorschrift via het geëigende IT-systeem overeenkomstig artikel 27 van Verordening (EU) 2016/796 ter overweging voor aan het Bureau en de Commissie, op tijd en binnen de in artikel 25, lid 1, van Verordening (EU) 2016/796 bedoelde termijnen, vóór de verwachte invoering van het voorgestelde nieuwe voorschrift in het nationaal rechtssysteem, en motiveren zij de invoering van dat voorschrift. De lidstaten zorgen ervoor dat de ontwerptekst voldoende is uitgewerkt om het Bureau in staat te stellen zijn onderzoek overeenkomstig artikel 25, lid 2, van Verordening (EU) 2016/796 uit te voeren.
5. In het geval van dringende preventieve maatregelen mogen lidstaten een nieuw voorschrift meteen vaststellen en toepassen. Dat voorschrift wordt aangemeld in overeenstemming met artikel 27, lid 2, van Verordening (EU) 2016/796 en overeenkomstig artikel 26, leden 1, 2 en 5, van Verordening (EU) 2016/796 aan de beoordeling van het Bureau onderworpen.
6. Wanneer het Bureau constateert dat een nationaal voorschrift, of het al dan niet is aangemeld, overbodig is geworden of strijdig is met de GVM's of andere na de invoering van het nationaal voorschrift vastgestelde Nieuwetgeving wordt de procedure van artikel 26 van Verordening (EU) 2016/796 toegepast.

⁽¹⁾ Richtlijn 2007/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 inzake de certificering van machinisten die locomotieven en treinen op het spoorwegsysteem van de Gemeenschap besturen (PB L 315 van 3.12.2007, blz. 51).

7. De lidstaten delen aan het Bureau en de Commissie mee welke nationale voorschriften zij hebben aangenomen. Overeenkomstig artikel 27 van Verordening (EU) 2016/796 gebruiken zij de geëigende IT-systemen. De lidstaten zorgen ervoor dat de bestaande nationale voorschriften eenvoudig en voor het publiek toegankelijk zijn en gesteld zijn in een terminologie die voor alle belanghebbende partijen begrijpelijk is. De lidstaten kunnen worden verzocht aanvullende informatie over de nationale voorschriften te verstrekken.
8. De lidstaten kunnen beslissen om voorschriften en beperkingen van strikt plaatselijke aard niet aan te melden. In dat geval vermelden de lidstaten de betrokken voorschriften en beperkingen in de in artikel 49 van Richtlijn (EU) 2016/797 bedoelde infrastructuurregisters of geven zij in de netwerkverklaring, bedoeld in artikel 27 van Richtlijn 2012/34/EU, aan waar deze voorschriften en beperkingen worden gepubliceerd.
9. Op grond van dit artikel aangemelde nationale voorschriften zijn niet onderworpen aan aanmeldingsprocedure van Richtlijn (EU) 2015/1535 van het Europees Parlement en de Raad ⁽¹⁾.
10. Ontwerpen van nationale voorschriften en bestaande nationale voorschriften worden door het Bureau onderzocht volgens de procedure van de artikelen 25 en 26 van Verordening (EU) 2016/796.
11. Onverminderd lid 8 gelden nationale voorschriften die niet overeenkomstig dit artikel zijn aangemeld, niet voor de toepassing van deze richtlijn.

Artikel 9

Veiligheidsbeheersystemen

1. Infrastructuurbeheerders en spoorwegondernemingen brengen hun respectieve veiligheidsbeheersystemen zo tot stand dat het spoorwegsysteem van de Unie ten minste de GVD's kan verwezenlijken, in overeenstemming is met de in de TSI's vastgelegde veiligheidseisen, en dat de relevante delen van GVM's en de relevante op grond van artikel 8 aangemelde nationale voorschriften worden toegepast.
2. Alle relevante onderdelen van het veiligheidsbeheersysteem worden gedocumenteerd. Het systeem beschrijft in het bijzonder hoe de verantwoordelijkheden binnen de organisatie van de infrastructuurbeheerder en de spoorwegonderneming zijn verdeeld. Het geeft aan hoe controle door het management op verschillende niveaus wordt gewaarborgd, hoe het personeel en de vertegenwoordigers ervan op alle niveaus bij het beheer worden betrokken en hoe het veiligheidsbeheersysteem voortdurend wordt verbeterd. Er moet openlijk worden gestreefd naar het consequent toepassen van kennis over en methoden in verband met menselijke factoren. Via het veiligheidsbeheersysteem bevorderen infrastructuurbeheerders en spoorwegondernemingen een cultuur van wederzijds vertrouwen en leren, waarin het personeel wordt aangemoedigd om bij te dragen tot het ontwikkelen van de veiligheid, met waarborging van de vertrouwelijkheid.
3. Het veiligheidsbeheersysteem omvat de volgende basiselementen:
 - a) een veiligheidsbeleid dat door het hoofd van de organisatie is goedgekeurd en waarmee het personeel bekend is;
 - b) kwalitatieve en kwantitatieve doelen van de organisatie voor de handhaving en vergroting van de veiligheid, en plannen en procedures om die doelen te verwezenlijken;
 - c) procedures om te voldoen aan bestaande, nieuwe en gewijzigde technische en operationele normen en andere bindende voorwaarden zoals vastgelegd in TSI's, in de in artikel 8 en bijlage II bedoelde nationale voorschriften, in andere relevante voorschriften of in besluiten van een autoriteit,
 - d) procedures om ervoor te zorgen dat gedurende de gehele levenscyclus van installaties en tijdens alle activiteiten de normen en andere bindende voorwaarden worden geëerbiedigd;
 - e) procedures en methoden om risico's vast te stellen, risico-evaluaties uit te voeren en risicobeheersmaatregelen te implementeren wanneer er voor de infrastructuur of de interface mens/machine/organisatie nieuwe risico's ontstaan door een verandering in de exploitatieomstandigheden of de introductie van nieuw materiaal;
 - f) programma's voor de opleiding van personeel en systemen om ervoor te zorgen dat het personeel ter zake kundig blijft en de taken dienovereenkomstig worden uitgevoerd, met inbegrip van regelingen inzake lichamelijke en psychologische geschiktheid;

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

- g) regelingen voor een voldoende informatievoorziening binnen de organisatie en, waar nodig, voor een voldoende uitwisseling van informatie tussen organisaties van het spoorwegsysteem;
- h) procedures voor de wijze waarop, alsmede de vorm waarin informatie over veiligheid wordt gedocumenteerd, en de procedure voor de configuratiecontrole van vitale informatie op veiligheidsgebied;
- i) procedures om ervoor te zorgen dat ongevallen, incidenten, bijna-ongelukken en andere gevaarlijke voorvallen worden gemeld, onderzocht en geanalyseerd en dat de nodige preventieve maatregelen worden getroffen;
- j) plannen voor actie, alarmering en voorlichting in noodgevallen, die samen met de bevoegde overheidsinstanties worden vastgesteld, en
- k) voorzieningen voor periodieke interne controles van het veiligheidsbeheersysteem.

Infrastructuurbeheerders en spoorwegondernemingen nemen eventueel andere elementen op die noodzakelijk zijn om veiligheidsrisico's te dekken, in overeenstemming met de beoordeling van de risico's die uit hun eigen activiteiten voortvloeien.

4. Het veiligheidsbeheersysteem wordt aangepast aan het soort vervoer, de omvang van het vervoer, het exploitatiegebied en andere condities van de verrichte activiteit. Het zorgt voor de beheersing van alle risico's die door de activiteit van de infrastructuurbeheerder of spoorwegonderneming ontstaan, met inbegrip van het onderhoud, onverminderd artikel 14, en de materiaalvoorziening en het gebruik van aannemers. Onverminderd de bestaande nationale en internationale aansprakelijkheidsregels, houdt het veiligheidsbeheersysteem, waar mogelijk en redelijk, ook rekening met de risico's die worden veroorzaakt door de activiteiten van andere actoren als bedoeld in artikel 4.

5. In het veiligheidsbeheersysteem van elke infrastructuurbeheerder wordt rekening gehouden met de effecten van de activiteiten van verschillende spoorwegondernemingen op het netwerk om alle spoorwegondernemingen in de gelegenheid te stellen overeenkomstig de TSI's en de nationale voorschriften en de in hun veiligheidscertificaat genoemde voorwaarden te werken.

Veiligheidsbeheersystemen worden ontwikkeld om de noodprocedures van de infrastructuurbeheerder af te stemmen op alle spoorwegondernemingen die op zijn infrastructuur opereren, op de nooddiensten, om zo een snel optreden van hulpdiensten te waarborgen, en op alle andere partijen die bij een noodsituatie betrokken zouden kunnen zijn. Voor grensoverschrijdende infrastructuur faciliteert de samenwerking tussen de betrokken infrastructuurbeheerders de vereiste coördinatie en paraatheid van de bevoegde nooddiensten aan weerszijden van de grens.

Na een ernstig ongeval begeleidt de spoorwegonderneming de slachtoffers ervan om ze bij te staan in klachtenprocedures krachtens het Unierecht, met name Verordening (EG) nr. 1371/2007 van het Europees Parlement en de Raad ⁽¹⁾, onverminderd de verplichtingen van andere partijen. Deze bijstand maakt gebruik van de kanalen voor communicatie met de familie van slachtoffers en omvat psychologische bijstand aan slachtoffers van ongevallen en hun verwanten.

6. Alle infrastructuurbeheerders en alle spoorwegondernemingen dienen elk jaar voor 31 mei bij de nationale veiligheidsinstantie een veiligheidsrapport over het voorafgaande kalenderjaar in. Het veiligheidsrapport bevat:

- a) informatie over de wijze waarop de veiligheidsdoelen van de organisatie worden verwezenlijkt en de resultaten van veiligheidsplannen;
- b) een verslag van de ontwikkeling van nationale veiligheidsindicatoren en van de in artikel 5 bedoelde GVI's, voor zover deze voor de rapporterende organisatie van belang is;
- c) de resultaten van de interne veiligheidscontroles;
- d) opmerkingen over gebreken en tekortkomingen in de spoorwegactiviteiten en het infrastructuurbeheer die voor de nationale veiligheidsinstantie van belang kunnen zijn, met inbegrip van een samenvatting van de informatie die is verstrekt door de relevante actoren als bedoeld in artikel 4, lid 5, onder b), en
- e) een verslag over de toepassing van de relevante GVM's.

⁽¹⁾ Verordening (EG) nr. 1371/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 betreffende de rechten en verplichtingen van reizigers in het treinverkeer (PB L 315 van 3.12.2007, blz. 14).

7. Op basis van de door de nationale veiligheidsinstanties overeenkomstig de artikelen 17 en 19 verstrekte informatie kan het Bureau een aanbeveling aan de Commissie doen voor een GVM betreffende elementen van het veiligheidsbeheersysteem dat harmonisatie op het niveau van de Unie behoeft, onder meer door middel van geharmoniseerde normen, zoals bedoeld in artikel 6, lid 1, onder f). In dat geval is artikel 6, lid 2, van toepassing.

HOOFDSTUK III

VEILIGHEIDSCERTIFICERING EN -VERGUNNING

Artikel 10

Uniek veiligheidscertificaat

1. Onverminderd lid 9 wordt uitsluitend toegang tot de spoorweginfrastructuur verleend aan spoorwegondernemingen die beschikken over een uniek veiligheidscertificaat dat is afgegeven door het Bureau overeenkomstig de leden 5 tot en met 7, of door een nationale veiligheidsinstantie overeenkomstig lid 8.

Het uniek veiligheidscertificaat geldt als bewijs dat de betrokken spoorwegonderneming haar veiligheidsbeheersysteem tot stand heeft gebracht en in staat is veilig te opereren in het beoogde exploitatiegebied.

2. In haar aanvraag voor een uniek veiligheidscertificaat vermeldt de spoorwegonderneming het soort en de omvang van het betrokken vervoer per spoor alsmede het beoogde exploitatiegebied.

3. De aanvraag voor een uniek veiligheidscertificaat gaat vergezeld van een dossier met documenten die het volgende staven:

- a) de spoorwegonderneming heeft haar veiligheidsbeheersysteem overeenkomstig artikel 9 tot stand gebracht en voldoet aan de eisen die zijn vastgesteld in de TSI's, de GVM's en de GVD's alsmede in andere toepasselijke wetgeving, om de risico's te beheersen en op een veilige manier vervoersdiensten op het netwerk te verrichten;
- b) de spoorwegonderneming voldoet, in voorkomend geval, aan de eisen die zijn vastgesteld in de toepasselijke, overeenkomstig artikel 8 aangemelde nationale voorschriften.

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

4. Het Bureau of, in het geval van lid 8, de nationale veiligheidsinstantie, geeft het uniek veiligheidscertificaat af of deelt de aanvrager mee dat het c.q. zij een afwijzende beslissing heeft genomen, zulks binnen een vooraf bepaalde, redelijke termijn en in elk geval uiterlijk vier maanden nadat alle vereiste informatie en de gevraagde aanvullende informatie door de aanvrager is verstrekt. Het Bureau of, in de gevallen van lid 8, de nationale veiligheidsinstantie, past de door middel van een uitvoeringshandeling vast te stellen praktische regelingen voor de certificeringsprocedure als bedoeld in lid 10 toe.

5. Het Bureau geeft een uniek veiligheidscertificaat af aan spoorwegondernemingen die hun exploitatiegebied in één of meer lidstaten hebben. Voor de afgifte van dit certificaat doet het Bureau het volgende:

- a) het beoordeelt de in lid 3, onder a), genoemde elementen, en
- b) het zendt het gehele dossier van de spoorwegonderneming onmiddellijk toe aan de nationale veiligheidsinstanties die voor het beoogde exploitatiegebied de in lid 3, onder b), vermelde elementen dienen te beoordelen.

In het kader van de hierboven vermelde beoordelingen is het Bureau, of zijn de nationale veiligheidsinstanties, gemachtigd om bezoeken en inspecties ter plaatse bij de spoorwegonderneming, alsook audits te verrichten, en kunnen zij relevante aanvullende informatie verlangen. Het Bureau en de nationale veiligheidsinstanties coördineren de organisatie van dergelijke bezoeken, audits en inspecties.

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

Alvorens zijn beslissing betreffende de afgifte van het uniek veiligheidscertificaat te nemen, neemt het Bureau ten volle de in lid 5 genoemde beoordelingen in aanmerking.

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

7. Waar het Bureau het niet eens is met een negatieve beoordeling door één of meer nationale veiligheidsinstanties overeenkomstig lid 5, onder b), laat het dit weten aan deze instantie(s) en geeft het de redenen ervoor aan. Het Bureau en de nationale veiligheidsinstantie(s) werken samen aan een wederzijds aanvaardbare beoordeling. Waar nodig, kunnen het Bureau en de nationale veiligheidsinstantie(s) beslissen ook de spoorwegonderneming bij dit proces te betrekken. Indien binnen één maand nadat het Bureau de nationale veiligheidsinstantie(s) heeft laten weten het niet met de beoordeling eens te zijn, geen voor alle partijen aanvaardbare beoordeling kan worden bereikt, neemt het Bureau zijn definitieve beslissing tenzij de nationale veiligheidsinstantie(s) de zaak voor arbitrage heeft/hebben doorverwezen naar de kamer van beroep, ingesteld krachtens artikel 55 van Verordening (EU) 2016/796. De kamer van beroep beslist binnen een maand na het verzoek van de nationale veiligheidsinstantie(s) of de ontwerpbeslissing van het Bureau wordt bevestigd.

Wanneer de kamer van beroep het met het Bureau eens is, kan het Bureau meteen een beslissing nemen.

Wanneer de kamer van beroep het eens is met de negatieve beoordeling door de nationale veiligheidsinstantie geeft het Bureau een uniek veiligheidscertificaat af waarin de delen van het netwerk die negatief zijn beoordeeld, buiten het exploitatiegebied worden gehouden.

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

8. Wanneer het exploitatiegebied is beperkt tot één lidstaat, kan de nationale veiligheidsinstantie van die lidstaat op eigen verantwoordelijkheid en op verzoek van de aanvrager, een uniek veiligheidscertificaat afgeven. Voor de afgifte van deze certificaten beoordeelt de nationale veiligheidsinstantie het dossier met betrekking tot de elementen bedoeld in lid 3 en past de door middel van de uitvoeringshandeling vast te stellen praktische regelingen als bedoeld in lid 10 toe. In het kader van de hierboven vermelde beoordelingen is de nationale veiligheidsinstantie gemachtigd om bezoeken en inspecties ter plaatse bij de spoorwegonderneming alsook audits te verrichten. Binnen een maand na ontvangst van de aanvraag deelt de nationale veiligheidsinstantie de aanvrager mee dat het dossier compleet is of dat er aanvullende informatie nodig is. Zonder dat het exploitatiegebied wordt uitgebreid, geldt het uniek veiligheidscertificaat ook voor spoorwegondernemingen die reizen naar de stations van aangrenzende lidstaten met soortgelijke netwerkkenmerken en soortgelijke exploitatievoorschriften, wanneer deze stations dicht bij de grens liggen en na raadpleging van de betrokken nationale veiligheidsinstanties. Deze raadpleging kan per geval geschieden of worden vastgelegd in een grensoverschrijdend akkoord tussen lidstaten of nationale veiligheidsinstanties.

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

9. Een lidstaat mag, zonder een uniek veiligheidscertificaat te verlangen, exploitanten uit derde landen toestaan een station op zijn grondgebied te bereiken dat is aangewezen voor grensoverschrijdende activiteiten en dicht bij zijn grens ligt, als een passend veiligheidsniveau wordt gewaarborgd door middel van:

- a) een grensoverschrijdend akkoord tussen de lidstaat in kwestie en het naburige derde land, of
- b) contractuele regelingen tussen de exploitant van het derde land en de spoorwegonderneming of infrastructuurbeheerder die een uniek veiligheidscertificaat of een veiligheidsvergunning heeft om op dat netwerk te werken, als de veiligheidsaspecten van die regelingen duidelijk worden weergegeven in hun veiligheidsbeheersysteem.

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

- a) de wijze waarop de aanvrager de eisen voor het uniek veiligheidscertificaat zoals omschreven in dit artikel dient te vervullen, en een lijst van de vereiste documenten;
- b) de nadere regelingen voor het certificeringsproces, zoals de procedurele fasen en de termijnen voor iedere fase van het proces;
- c) de wijze waarop het Bureau en de nationale veiligheidsinstantie de eisen zoals omschreven in dit artikel dienen te vervullen in alle fasen van het aanvraag- en vergunningsproces, met inbegrip van de beoordeling van de dossiers van de aanvragers, en
- d) de geldigheidsduur van door het Bureau of de nationale veiligheidsinstanties afgegeven unieke veiligheidscertificaten, met name in het geval van aanpassingen van een uniek veiligheidscertificaat ten gevolge van veranderingen in het soort vervoer, de omvang van het vervoer en het exploitatiegebied.

Deze uitvoeringshandelingen worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 28, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure. In die handelingen wordt rekening gehouden met de ervaring die is opgedaan tijdens de uitvoering van Verordening (EG) nr. 653/2007 van de Commissie ⁽¹⁾ en Verordening (EU) nr. 1158/2010 van de Commissie ⁽²⁾. In die handelingen wordt tevens rekening gehouden met de ervaring die is opgedaan tijdens de opstelling van de in artikel 11, lid 1, bedoelde samenwerkingsovereenkomsten.

11. In het uniek veiligheidscertificaat worden het soort en de omvang van het vervoer per spoor en het exploitatiegebied vermeld waarop het betrekking heeft. Het uniek veiligheidscertificaat mag ook betrekking hebben op aansluitende sporen waarvan de spoorwegonderneming eigenaar is, mits die tot haar veiligheidsbeheersysteem behoren.

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

Als de negatieve beslissing van het Bureau wordt bevestigd, mag de aanvrager beroep aantekenen bij de krachtens artikel 55 van Verordening (EU) 2016/796 aangewezen kamer van beroep.

Als de negatieve beslissing van een nationale veiligheidsinstantie wordt bevestigd, mag de aanvrager beroep aantekenen bij een beroepsinstantie overeenkomstig het nationale recht. De lidstaten mogen de in artikel 56 van Richtlijn 2012/34/EU bedoelde toezichthoudende instantie aanwijzen voor de afhandeling van deze beroepsprocedure. In dat geval is artikel 18, lid 3, van deze richtlijn van toepassing.

13. Het uniek veiligheidscertificaat, dat krachtens dit artikel door hetzij het Bureau hetzij een nationale veiligheidsinstantie wordt afgegeven, wordt op verzoek van de spoorwegonderneming en ten minste om de vijf jaar vernieuwd. Het wordt geheel of gedeeltelijk bijgewerkt wanneer het soort vervoer of de omvang van het vervoer ingrijpend verandert.

14. Wanneer de aanvrager reeds een overeenkomstig de leden 5 tot en met 7 afgegeven uniek veiligheidscertificaat heeft en zijn exploitatiegebied wenst uit te breiden of reeds een uniek veiligheidscertificaat heeft dat is afgegeven overeenkomstig lid 8 en zijn exploitatiegebied wenst uit te breiden tot een andere lidstaat, vult hij het dossier aan met de in lid 3 bedoelde documenten betreffende het bijkomende exploitatiegebied. De spoorwegonderneming dient het dossier in bij het Bureau, dat volgens de procedures krachtens de leden 4 tot en met 7 een geactualiseerd uniek veiligheidscertificaat voor het uitgebreide exploitatiegebied afgeeft. In dat geval zal alleen de nationale veiligheidsinstantie die bevoegd is voor het gebied waarop de uitbreiding betrekking heeft, worden geraadpleegd voor het beoordelen van het in lid 3, onder b), bedoelde dossier.

⁽¹⁾ Verordening (EG) nr. 653/2007 van de Commissie van 13 juni 2007 betreffende het gebruik van een gemeenschappelijk Europees formaat voor veiligheidscertificaten en aanvraagdocumenten overeenkomstig artikel 10 van Richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad en betreffende de geldigheid van overeenkomstig Richtlijn 2001/14/EG van het Europees Parlement en de Raad afgegeven veiligheidscertificaten (PB L 153 van 14.6.2007, blz. 9).

⁽²⁾ Verordening (EU) nr. 1158/2010 van de Commissie van 9 december 2010 betreffende een gemeenschappelijke veiligheidsmethode ter beoordeling van de conformiteit met de vereisten voor de verkrijging van veiligheidscertificaten voor spoorwegen (PB L 326 van 10.12.2010, blz. 11).

Als de spoorwegonderneming een uniek veiligheidscertificaat heeft ontvangen overeenkomstig lid 8 en het exploitatiegebied binnen die lidstaat wenst uit te breiden, vult zij het dossier aan met de in lid 3 bedoelde documenten betreffende het bijkomend exploitatiegebied. De spoorwegonderneming dient het dossier via een eenloketsysteem als bedoeld in artikel 12 van Verordening (EU) 2016/796 in bij de nationale veiligheidsinstantie die volgens de procedure van lid 8 een geactualiseerd uniek veiligheidscertificaat voor het uitgebreide exploitatiegebied afgeeft.

15. Het Bureau en de bevoegde nationale veiligheidsinstanties kunnen verlangen dat door hen afgegeven unieke veiligheidslicenties worden herzien wanneer het regelgevingskader voor veiligheid ingrijpend is veranderd.

16. Het Bureau informeert de bevoegde nationale veiligheidsinstanties onverwijld en in elk geval binnen twee weken over de afgifte van een uniek veiligheidscertificaat. Het Bureau informeert de bevoegde nationale veiligheidsinstanties onmiddellijk bij vernieuwing, wijziging of intrekking van een uniek veiligheidscertificaat. Daarbij worden de naam en het adres van de spoorwegonderneming vermeld, de afgifte datum, het soort vervoer, de omvang van het vervoer, de geldigheidsduur en het exploitatiegebied van het certificaat en, in geval van intrekking, de redenen voor de intrekkingbeslissing. In geval van licenties die door de nationale veiligheidsinstanties zijn afgegeven, wordt dezelfde informatie binnen dezelfde tijdsperiode door de bevoegde nationale veiligheidsinstantie(s) aan het Bureau verstrekt.

Artikel 11

Samenwerking tussen het Bureau en de nationale veiligheidsinstanties voor de afgifte van unieke veiligheidslicenties

1. Voor de toepassing van artikel 10, leden 5 en 6, van deze richtlijn sluiten het Bureau en de nationale veiligheidsinstanties samenwerkingsovereenkomsten overeenkomstig artikel 76 van Verordening (EU) 2016/796. Deze samenwerkingsovereenkomsten zijn specifieke overeenkomsten of kaderovereenkomsten en er zijn één of meer nationale veiligheidsinstanties bij betrokken. De samenwerkingsovereenkomsten bevatten een gespecificeerde beschrijving van de taken en voorwaarden voor de te leveren producten, de termijnen die voor de levering daarvan gelden en de verdeling van de door de aanvrager betaalde vergoedingen.

2. De samenwerkingsovereenkomsten kunnen ook specifieke samenwerkingsafspraken bevatten in het geval van spoorwegnetwerken die om geografische of historische redenen specifieke deskundigheid vereisen, waarbij het doel is de administratieve lasten en kosten voor de aanvrager zo laag mogelijk te houden. Wanneer die spoorwegnetwerken geïsoleerd zijn van het spoorwegsysteem van de rest van de Unie, kunnen dergelijke specifieke samenwerkingsovereenkomsten onder meer de mogelijkheid behelzen taken naar de betrokken nationale veiligheidsinstanties te halen wanneer dat nodig is om voor een doelmatige en evenredige toewijzing van middelen voor certificering te zorgen. Deze samenwerkingsovereenkomsten moeten zijn gesloten voordat het Bureau de certificeringstaken overeenkomstig artikel 31, lid 3, uitvoert.

3. In het geval van lidstaten waar de spoorwijdte van hun netwerken verschilt van die van het hoofdspoorwegnetwerk binnen de Unie en die netwerken identieke technische en operationele eisen hebben als die van de aangrenzende derde landen, sluiten alle betrokken nationale veiligheidsinstanties in die lidstaten, in aanvulling op de samenwerkingsovereenkomsten van lid 2, met het Bureau een multilaterale overeenkomst die ook de voorwaarden bevat om de uitbreiding van het exploitatiegebied voor veiligheidslicenties in de betrokken lidstaten, indien van toepassing, te faciliteren.

Artikel 12

Veiligheidsvergunning voor infrastructuurbeheerders

1. Het beheren en exploiteren van spoorinfrastructuur vereist dat de infrastructuurbeheerder van de nationale veiligheidsinstantie in de lidstaat waar de spoorweginfrastructuur zich bevindt, een veiligheidsvergunning verkrijgt.

De veiligheidsvergunning bevestigt dat het veiligheidsbeheersysteem van de infrastructuurbeheerder, dat is vastgesteld in artikel 9, is goedgekeurd en dat in dat systeem de nodige voorzieningen en procedures zijn opgenomen om te voldoen aan de specifieke vereisten van een veilig ontwerp, een veilig onderhoud en een veilige exploitatie van de spoorweginfrastructuur, met inbegrip van, waar passend, het onderhoud en de exploitatie van het verkeersregelings- en seinsysteem.

De nationale veiligheidsinstantie geeft toelichting bij de eisen voor de veiligheidsvergunningen en de vereiste documenten, in voorkomend geval in de vorm van een handleiding bij de aanvraag.

2. De veiligheidsvergunning is vijf jaar geldig en kan op verzoek van de infrastructuurbeheerder worden vernieuwd. Zij wordt geheel of gedeeltelijk herzien wanneer de infrastructuur, het subsysteem seingeving of energie of de beginselen van de exploitatie en het onderhoud ervan, ingrijpend veranderen. De infrastructuurbeheerder stelt de nationale veiligheidsinstantie onverwijld van die wijzigingen in kennis.

De nationale veiligheidsinstantie kan verlangen dat de veiligheidsvergunning wordt herzien wanneer het regelgevingskader voor veiligheid ingrijpend is gewijzigd.

3. Onverwijld en in elk geval uiterlijk vier maanden nadat alle vereiste informatie en de gevraagde aanvullende informatie door de aanvrager is verstrekt, neemt de nationale veiligheidsinstantie een beslissing over een aanvraag een veiligheidsvergunning.

4. De nationale veiligheidsinstantie informeert het Bureau onverwijld en in elk geval binnen twee weken over de veiligheidsvergunningen die zijn afgegeven, vernieuwd, gewijzigd of ingetrokken. Daarbij worden de naam en het adres van de infrastructuurbeheerder vermeld, de afgifte datum, de werkingssfeer en de geldigheidsduur van de veiligheidsvergunning en, in geval van intrekking, de redenen daarvoor.

5. In geval van grensoverschrijdende infrastructuur werken de bevoegde nationale veiligheidsinstanties met elkaar samen om de veiligheidsvergunningen te verstrekken.

Artikel 13

Toegang tot opleidingsfaciliteiten

1. De lidstaten zien erop toe dat spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders en hun personeelsleden die essentiële veiligheidstaken verrichten, eerlijke en niet-discriminerende toegang hebben tot opleidingsfaciliteiten voor treinbestuurders en treinpersoneel, wanneer dergelijke opleidingen nodig zijn voor de exploitatie van diensten op hun netwerk.

De opleidingsdiensten omvatten opleiding betreffende de nodige trajectkennis, de exploitatievoorschriften en -procedures, het seingeving- en besturingssysteem, alsmede de noodprocedures die voor de geëxploiteerde trajecten gelden.

Als de opleidingsdiensten geen examens en afgifte van certificaten omvatten, zien de lidstaten erop toe dat de personeelsleden van spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders toegang tot certificaten krijgen.

De nationale veiligheidsinstantie ziet erop toe dat de opleidingsdiensten voldoen aan de eisen die zijn vastgelegd in respectievelijk Richtlijn 2007/59/EG, in TSI's of in nationale voorschriften als bedoeld in artikel 8, lid 3, onder e), van deze richtlijn.

2. Als de opleidingsfaciliteiten uitsluitend via één enkele spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder beschikbaar zijn, zien de lidstaten erop toe dat zij tegen een redelijke, niet-discriminerende prijs, die kostengerelateerd is en een winstmarge kan hebben, aan andere spoorwegondernemingen ter beschikking worden gesteld.

3. Bij de aanwerving van nieuwe treinbestuurders, personeel op de treinen en personeel dat essentiële veiligheidstaken verricht, kunnen spoorwegondernemingen rekening houden met eventueel eerder bij andere spoorwegondernemingen gevolgde opleidingen, verworven kwalificaties en ervaring. Daartoe hebben deze personeelsleden recht op toegang tot, het verkrijgen van kopieën van, en het doorgeven van alle bewijsstukken met betrekking tot hun opleiding, kwalificaties en ervaring.

4. De spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerders zijn verantwoordelijk voor het opleidings- en kwalificatieniveau van hun personeel dat essentiële veiligheidstaken verricht.

Artikel 14

Onderhoud van voertuigen

1. Elk voertuig krijgt, voordat het op het netwerk wordt gebruikt, een met het onderhoud belaste entiteit toegewezen die overeenkomstig artikel 47 van Richtlijn (EU) 2016/797 in het voertuigenregister wordt geregistreerd.

2. Onverminderd de verantwoordelijkheid van de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerders voor de veilige exploitatie van een trein als bepaald in artikel 4, zorgt de met het onderhoud belaste entiteit ervoor dat de voertuigen waarvan zij het onderhoud dient te verrichten, in veilige staat zijn. Met dat doel zet de met het onderhoud belaste entiteit een onderhoudssysteem voor die voertuigen op en doet zij het volgende door middel van dat systeem:

- a) zij ziet erop toe dat de voertuigen worden onderhouden in overeenstemming met het onderhoudsdossier van ieder voertuig en de geldende voorschriften, met inbegrip van onderhoudsvorschriften en de desbetreffende TSI-bepalingen;
- b) zij geeft, voor zover nodig in samenwerking met andere actoren, uitvoering aan de nodige in de GVM's opgenomen risicobeheersings- en beoordelingsmethoden, als bedoeld in artikel 6, lid 1, onder a);
- c) zij ziet erop toe dat hun aannemers risicobeheersingsmaatregelen treffen door toepassing van de gemeenschappelijke veiligheidsmethoden en van de daarin vastgestelde monitoringprocessen overeenkomstig artikel 6, lid 1, onder c), en dat dit wordt vastgelegd in contractuele regelingen waarin op verzoek van het Bureau of van de nationale veiligheidsinstantie inzage wordt gegeven;
- d) zij waarborgt de traceerbaarheid van de onderhoudsactiviteiten.

3. Het onderhoudssysteem omvat de volgende functies:

- a) een functie beheer om toezicht te houden op de onder b) en d) bedoelde onderhoudsfuncties en deze te coördineren om alsook om de veilige staat van het voertuig binnen het spoorwegsysteem te garanderen;
- b) een functie ontwikkeling van onderhoud die zorgt voor het beheer van de onderhoudsdocumenten, met inbegrip van het configuratiebeheer, op basis van operationele en ontwerpgegevens en van de prestaties en lering uit de praktijk;
- c) een functie onderhoudsbeheer van de vloot om ervoor te zorgen dat voertuigen voor onderhoud uit exploitatie worden genomen en na onderhoud opnieuw in de exploitatie terugkeren;
- d) een functie onderhoudsuitvoering om ervoor te zorgen dat het technisch onderhoud van een voertuig of delen daarvan wordt uitgevoerd, met inbegrip van de documentatie inzake vrijgave voor exploitatie.

De met het onderhoud belaste entiteit vervult zelf de beheersfunctie maar kan de onder b) tot en met d) bedoelde onderhoudsfuncties of delen daarvan uitbesteden aan andere contractanten zoals onderhoudsbedrijven.

De met het onderhoud belaste entiteit ziet erop toe dat de onder b) tot en met d) bedoelde functies beantwoorden aan de eisen en beoordelingscriteria van bijlage III.

Onderhoudsbedrijven passen de relevante delen van bijlage III toe, zoals bepaald in de uitvoeringshandelingen die worden vastgesteld overeenkomstig lid 8, onder a), die overeenstemmen met de functies en activiteiten die moeten worden gecertificeerd.

4. Wat goederenwagons betreft en, na de vaststelling van de in lid 8, onder b), bedoelde uitvoeringshandelingen, in geval van andere voertuigen, wordt elke met het onderhoud belaste entiteit (ECM) gecertificeerd en krijgt zij een ECM-certificaat, door een geaccrediteerde of erkende instantie of door een nationale veiligheidsinstantie, volgens de volgende voorwaarden:

- a) de accreditatie- en de erkenningsprocedure van het certificeringsproces zijn gebaseerd op criteria inzake onafhankelijkheid, competentie en onpartijdigheid;
- b) het certificeringssysteem staft dat een met het onderhoud belaste entiteit het onderhoudssysteem heeft opgezet dat de veilige staat van een voertuig waarvan zij het onderhoud heeft, garandeert;
- c) ECM-certificering op basis van een beoordeling van het vermogen van de met het onderhoud belaste entiteit om te voldoen aan de desbetreffende eisen en beoordelingscriteria van bijlage III en deze consequent toe te passen. Daarbij wordt voorzien in een toezichtstelsel om te waarborgen dat deze eisen en beoordelingscriteria ook na de toekenning van het ECM-certificaat te allen tijde worden nageleefd;
- d) de certificering van onderhoudsbedrijven is gebaseerd op de naleving van de relevante delen van bijlage III toegepast op de overeenkomstige functies en activiteiten die moeten worden gecertificeerd.

Wanneer de met het onderhoud belaste entiteit een spoorwegonderneming of een infrastructuurbeheerder is, kan de naleving van de in de eerste alinea vastgestelde voorwaarden door de nationale veiligheidsinstantie worden gecontroleerd volgens de in artikel 10 of de in artikel 12 bedoelde procedure, en kan de naleving van deze voorschriften worden bevestigd op de volgens die procedures afgegeven certificaten.

5. De overeenkomstig lid 4 afgegeven certificaten zijn in de hele Unie geldig.

6. Op basis van de aanbeveling van het Bureau stelt de Commissie door middel van uitvoeringshandelingen gedetailleerde bepalingen vast inzake de in de eerste alinea van lid 4 bedoelde voorwaarden voor de certificering van de entiteit die belast is met het onderhoud van goederenwagons, met inbegrip van de voorschriften van bijlage III, volgens de relevante GVM en TSI's, en wijzigt zij deze bepalingen waar nodig.

Deze uitvoeringshandelingen worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 28, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure.

Het bij Verordening (EU) nr. 445/2011 van de Commissie ⁽¹⁾ vastgestelde certificeringssysteem voor goederenwagons blijft van toepassing tot de in dit lid bedoelde uitvoeringshandeling van toepassing is.

7. Uiterlijk op 16 juni 2018 evalueert het Bureau het systeem voor de certificering van de met onderhoud van goederenwagons belaste entiteiten, onderzoekt het of het wenselijk is dat systeem uit te breiden tot alle voertuigen, alsmede de verplichte certificering van onderhoudsbedrijven, en dient het zijn verslag daarover in bij de Commissie.

8. Op basis van de evaluatie door het Bureau overeenkomstig lid 7 stelt de Commissie door middel van uitvoeringshandelingen waar passend de volgende bepalingen vast, en past zij deze waar nodig vervolgens aan:

- a) gedetailleerde bepalingen waarin wordt vastgesteld welke eisen van bijlage III van toepassing zijn op de onderhoudsfuncties die worden uitgevoerd door onderhoudsbedrijven, met inbegrip van gedetailleerde bepalingen voor de eenvormige uitvoering van de certificering van onderhoudsbedrijven, met inachtneming van de relevante GVM en TSI's;
- b) gedetailleerde bepalingen waarin wordt vastgesteld welke eisen van bijlage III van toepassing zijn op de certificering van met het onderhoud van andere voertuigen dan goederenwagons belaste entiteiten, op basis van de technische kenmerken van deze voertuigen, met inbegrip van gedetailleerde bepalingen om voor de uniforme uitvoering te zorgen van de certificeringsvoorwaarden voor de entiteiten die belast zijn met het onderhoud van andere voertuigen dan goederenwagons, met inachtneming van de relevante GVM en TSI's.

Die uitvoeringshandelingen worden vastgesteld volgens de in artikel 28, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure.

Artikel 15

Afwijkingen van het systeem voor de certificering van met onderhoud belaste entiteiten

1. In de volgende gevallen mogen de lidstaten voor het bij artikel 14 ingestelde onderhoudssysteem aan de hand van alternatieve maatregelen voldoen aan de verplichting om de met het onderhoud belaste entiteit aan te wijzen:

- a) voertuigen die in een derde land geregistreerd zijn en die worden onderhouden overeenkomstig de recht van dat land;
- b) voertuigen die gebruikt worden op netwerken of spoorweglijnen waarvan de spoorbreedte verschilt van die van het hoofdspoorwegnetwerk binnen de Unie en waarvoor aan de in artikel 14, lid 2, genoemde voorschriften wordt voldaan door middel van internationale overeenkomsten met derde landen;
- c) goederenwagons en reizigersrijtuigen waarvan het gebruik wordt gedeeld met derde landen met een andere spoorbreedte dan die van het hoofdspoorwegnetwerk binnen de Unie;
- d) op de in artikel 2, lid 3, bedoelde netwerken gebruikte voertuigen, en militair materieel en bijzonder transport waarvoor de nationale veiligheidsinstantie vóór de ingebruikname een ad-hocvergunning moet verlenen. In dit geval worden voor perioden van maximaal vijf jaar afwijkingen toegestaan.

⁽¹⁾ Verordening (EU) nr. 445/2011 van de Commissie van 10 mei 2011 betreffende een systeem voor de certificering van met het onderhoud van goederenwagons belaste entiteiten en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 653/2007 (PB L 122 van 11.5.2011, blz. 22).

2. De in lid 1 bedoelde alternatieve maatregelen worden toegepast door middel van door de relevante nationale veiligheidsinstantie of door het Bureau te verlenen afwijkingen:
- bij de registratie van voertuigen krachtens artikel 47 van Richtlijn (EU) 2016/797 voor wat de aanwijzing van de met het onderhoud belaste entiteit betreft;
 - bij de afgifte van unieke veiligheidscertificaten en veiligheidsvergunningen aan spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders krachtens artikel 10 en artikel 12 van deze richtlijn, voor wat de aanwijzing of certificering van de met het onderhoud belaste entiteit betreft.
3. Dergelijke afwijkingen worden kenbaar gemaakt en gerechtvaardigd in het in artikel 19 bedoelde jaarlijkse veiligheidsrapport. Indien blijkt dat er op het spoorwegsysteem in de Unie ongepaste veiligheidsrisico's worden genomen, brengt het Bureau de Commissie hiervan onmiddellijk op de hoogte. De Commissie neemt dan contact op met de betrokken partijen en verzoekt de betrokken lidstaat eventueel om zijn beslissing tot afwijking te herroepen.

HOOFDSTUK IV

NATIONALE VEILIGHEIDSINSTANTIES

Artikel 16

Taken

- Iedere lidstaat stelt een nationale veiligheidsinstantie in. De lidstaten zien erop toe dat de nationale veiligheidsinstantie over de vereiste interne en externe organisatorische capaciteit in termen van personele en materiële middelen beschikt. Deze is, wat betreft haar organisatie, wettelijke structuur en besluitvorming onafhankelijk van enige spoorwegonderneming, infrastructuurbeheerder, aanvrager, aanbestedende dienst en iedere entiteit die overheidsopdrachten toekent. Mits deze onafhankelijkheid gewaarborgd wordt, kan de betrokken instantie een afdeling zijn binnen het voor transport bevoegde nationale ministerie.
- De nationale veiligheidsinstantie wordt ten minste belast met de volgende taken:
 - vergunningen verlenen om de subsystemen besturing en seingeving langs het spoor, energie en infrastructuur van het spoorwegsysteem in dienst te stellen overeenkomstig artikel 18, lid 2, van Richtlijn (EU) 2016/797;
 - vergunningen afgeven, vernieuwen, wijzigen en intrekken van voertuigvergunningen voor het in de handel brengen overeenkomstig artikel 21, lid 8, van Richtlijn (EU) 2016/797;
 - het Bureau ondersteunen bij het afgeven, vernieuwen, wijzigen en intrekken van voertuigvergunningen voor het in de handel brengen overeenkomstig artikel 21, lid 5 van Richtlijn (EU) 2016/797 en voor het verlenen van typevergunning van voertuigen overeenkomstig artikel 24 van Richtlijn (EU) 2016/797;
 - op haar grondgebied controleren dat interoperabiliteitsonderdelen voldoen aan de essentiële eisen van artikel 8 van Richtlijn (EU) 2016/797;
 - ervoor zorgen dat er een voertuignummer is toegekend overeenkomstig artikel 46 van Richtlijn (EU) 2016/797 onverminderd artikel 47, lid 4, van die richtlijn;
 - het Bureau ondersteuning verlenen bij de afgifte, vernieuwing, wijziging en intrekking van overeenkomstig artikel 10, lid 5, verleende unieke veiligheidscertificaten;
 - overeenkomstig artikel 10, lid 8, verleende unieke veiligheidscertificaten afgeven, vernieuwen, wijzigen en intrekken;
 - overeenkomstig artikel 12 verleende veiligheidsvergunningen afgeven, vernieuwen, wijzigen of intrekken;
 - de veiligheidsregelgeving, met inbegrip van het systeem van nationale voorschriften, monitoren, promoten en, waar nodig, handhaven en bijwerken;
 - overeenkomstig artikel 17 toezicht uitoefenen op de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerders;
 - in voorkomend geval, en overeenkomstig het nationale recht, machinistenvergunningen afgeven, vernieuwen, wijzigen of intrekken overeenkomstig Richtlijn 2007/59/EG;
 - in voorkomend geval, en overeenkomstig het nationale recht, aan met onderhoud belaste entiteiten verleende certificaten afgeven, vernieuwen, wijzigen of intrekken.

3. De in lid 2 bedoelde taken mogen niet worden overgedragen of uitbesteed aan een infrastructuurbeheerder, een spoorwegonderneming of een aanbestedende dienst.

Artikel 17

Toezicht

1. Nationale veiligheidsinstanties zien er op toe dat voortdurend wordt voldaan aan de wettelijke verplichting voor een spoorwegonderneming of een infrastructuurbeheerder tot het hanteren van een veiligheidsbeheersysteem als bedoeld in artikel 9.

Daartoe passen de nationale veiligheidsinstanties de beginselen toe van de relevante gemeenschappelijke veiligheidsmethode voor het uitoefenen van toezicht, bedoeld in artikel 6, lid 1, onder c), en zien zij erop toe dat in het kader van de toezichtactiviteiten met name de toepassing door spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders wordt gecontroleerd van:

- a) het veiligheidsbeheersysteem, om na te gaan of het doeltreffend is;
- b) afzonderlijke of deelelementen van het veiligheidsbeheersysteem, met inbegrip van operationele activiteiten, de verrichting van onderhoud, de levering van materiaal en het gebruik van aannemers, om na te gaan of zij doeltreffend zijn, en
- c) de relevante GVM's bedoeld in artikel 6. De met dit punt verband houdende toezichtsactiviteiten gelden in voorkomend geval tevens voor met onderhoud belaste entiteiten.

2. De spoorwegonderneming informeert de bevoegde nationale veiligheidsinstanties ten minste twee maanden voor de start van een nieuwe spoorwegvervoersactiviteit, zodat deze hun toezichtsactiviteiten kunnen plannen. De spoorwegonderneming verstrekt tevens een overzicht van de personeelscategorieën en de voertuigtypen.

3. De houder van een uniek veiligheidscertificaat stelt de bevoegde nationale veiligheidsinstanties onverwijld in kennis van elke belangrijke wijziging in de in lid 2 bedoelde informatie.

4. Door de lidstaten aangewezen bevoegde instanties zorgen voor het monitoren van de naleving van de geldende voorschriften inzake werk-, rij- en rusttijden voor treinbestuurders. Indien deze taak niet door de nationale veiligheidsinstanties wordt verzekerd, werken de bevoegde instanties samen met de nationale veiligheidsinstanties opdat de nationale veiligheidsinstanties hun taak van toezichthouder op de veiligheid op het spoor kunnen uitoefenen.

5. Indien een nationale veiligheidsinstantie constateert dat een houder van een uniek veiligheidscertificaat niet langer aan de certificeringsvoorwaarden voldoet, vraagt zij het Bureau beperkingen te stellen aan het certificaat of het in te trekken. Het Bureau stelt alle bevoegde nationale veiligheidsinstanties daarvan onmiddellijk in kennis. Indien het Bureau aan het uniek veiligheidscertificaat beperkingen stelt of het intrekt, omkleedt het zijn besluit met redenen.

Wanneer het Bureau en de nationale veiligheidsinstantie het met elkaar oneens zijn, is de in artikel 10, lid 7, vermelde arbitrageprocedure van toepassing. Indien het resultaat van zo'n arbitrageprocedure is dat het uniek veiligheidscertificaat niet wordt beperkt of ingetrokken, worden de tijdelijke veiligheidsmaatregelen van lid 6 van dit artikel opgeschort.

Indien de nationale veiligheidsinstantie zelf, overeenkomstig artikel 10, lid 8, het uniek veiligheidscertificaat heeft afgegeven, kan zij aan het enig veiligheidscertificaat beperkingen stellen of het intrekken, met opgave van redenen voor haar beslissing, en stelt zij het Bureau daarvan in kennis.

De houder van een uniek veiligheidscertificaat dat door hetzij het Bureau hetzij de nationale veiligheidsinstantie is beperkt of ingetrokken, heeft het recht beroep in te stellen overeenkomstig artikel 10, lid 12.

6. Indien een nationale veiligheidsinstantie tijdens het toezicht een ernstig veiligheidsrisico ontdekt, kan die instantie op ieder moment tijdelijke veiligheidsmaatregelen toepassen, inclusief het onmiddellijk beperken of opschorten van de betrokken activiteiten. Indien het uniek veiligheidscertificaat door het Bureau is afgegeven, brengt de nationale veiligheidsinstantie het Bureau daar onmiddellijk van op de hoogte en staft zij haar beslissing met bewijs.

Indien het Bureau constateert dat de houder van een uniek veiligheidscertificaat niet langer aan de certificeringsvoorwaarden voldoet, stelt het onmiddellijk beperkingen aan het certificaat of trekt het dat in.

Indien het Bureau constateert dat de maatregelen die de nationale veiligheidsinstantie treft onevenredig zijn, mag het de nationale veiligheidsinstantie verzoeken die maatregelen in te trekken of aan te passen. Het Bureau en de nationale veiligheidsinstantie werken samen aan een wederzijds aanvaardbare oplossing. Indien nodig wordt de spoorwegonderneming bij dit proces betrokken. Indien laatstgenoemde procedure mislukt, zal de beslissing van de nationale veiligheidsinstantie om tijdelijke maatregelen te treffen, van kracht blijven.

De beslissing van de nationale veiligheidsinstantie in verband met de tijdelijke veiligheidsmaatregelen is vatbaar voor beroep bij de nationale rechter als bedoeld in artikel 18, lid 3. In een dergelijk geval mogen de tijdelijke veiligheidsmaatregelen van toepassing blijven tot de rechterlijke toetsing afgelopen is, onverminderd lid 5.

Indien de looptijd van de tijdelijke maatregel langer is dan drie maanden, verzoekt de nationale veiligheidsinstantie het Bureau beperkingen te stellen aan het uniek veiligheidscertificaat of het in te trekken en geldt de procedure van lid 5.

7. De nationale veiligheidsinstantie houdt toezicht op de subsystemen baanuitrusting voor besturing en seingeving, energie en infrastructuur en verzekert dat zij aan de essentiële eisen voldoen. In geval van grensoverschrijdende infrastructuur zal zij haar toezichtsactiviteiten uitoefenen in samenwerking met andere betrokken nationale veiligheidsinstanties. Indien de nationale veiligheidsinstantie vaststelt dat een infrastructuurbeheerder niet meer voldoet aan de voorwaarden voor een veiligheidsvergunning, stelt zij beperkingen aan die vergunning of trekt zij deze in, met opgave van de redenen voor haar beslissing.

8. In het kader van het toezicht op de doeltreffendheid van de veiligheidsbeheersystemen van infrastructuurbeheerders en spoorwegondernemingen mogen de nationale veiligheidsinstanties rekening houden met de veiligheidsprestaties van actoren als bedoeld in artikel 4, lid 4, van deze richtlijn en, waar passend, de opleidingscentra bedoeld in Richtlijn 2007/59/EG, voor zover hun activiteiten gevolgen hebben voor de veiligheid op het spoor. Dit lid geldt onverminderd de verantwoordelijkheid van de spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders, bedoeld in artikel 4, lid 3, van deze richtlijn.

9. De nationale veiligheidsinstanties van lidstaten waar de spoorwegonderneming actief is, werken samen bij het coördineren van hun toezichtsactiviteiten met betrekking tot de spoorwegonderneming teneinde erop toe te zien dat alle essentiële informatie over de spoorwegonderneming in kwestie wordt gedeeld, in het bijzonder wat betreft bekende risico's en haar veiligheidsprestaties. De nationale veiligheidsinstantie deelt ook informatie met de andere relevante veiligheidsinstanties en met het Bureau wanneer zij constateert dat de spoorwegonderneming niet de nodige risicobeheersingsmaatregelen treft.

Bij de samenwerking wordt erop toegezien dat het toezicht voldoende reikwijdte heeft en dat dubbele inspecties en audits worden vermeden. De nationale veiligheidsinstanties kunnen een gemeenschappelijk toezichtsplan ontwikkelen om erop toe te zien dat er periodiek audits en andere inspecties worden verricht, rekening houdend met de soort en de omvang van de vervoersactiviteiten in elk van de betrokken lidstaten.

Het Bureau verleent bijstand voor deze coördinatieactiviteiten door het ontwikkelen van richtsnoeren.

10. Nationale veiligheidsinstanties kunnen berichten verzenden om infrastructuurbeheerders en spoorwegondernemingen te waarschuwen indien zij hun in lid 1 bedoelde verplichtingen niet nakomen.

11. De nationale veiligheidsinstanties gebruiken de informatie die door het Bureau is verzameld bij het beoordelen van het dossier als bedoeld in artikel 10, lid 5, onder a), om toezicht op de spoorwegonderneming uit te oefenen na afgifte van het uniek veiligheidscertificaat. De nationale veiligheidsinstanties gebruiken de informatie die tijdens de veiligheidsvergunningprocedure overeenkomstig artikel 12 is verzameld, om toezicht op de infrastructuurbeheerder uit te oefenen.

12. Voor het vernieuwen van unieke veiligheidscertificaten gebruikt het Bureau, of gebruiken de bevoegde nationale veiligheidsinstanties, in geval van een veiligheidscertificaat dat is afgegeven overeenkomstig artikel 10, lid 8, de informatie die tijdens de toezichtsactiviteiten is verzameld. Voor het vernieuwen van veiligheidsvergunningen gebruikt de nationale veiligheidsinstantie eveneens de informatie die zij tijdens haar toezichtsactiviteiten heeft verzameld.

13. Het Bureau en de nationale veiligheidsinstanties treffen de nodige maatregelen om de in de leden 10, 11 en 12 bedoelde volledige informatie-uitwisseling te coördineren en te garanderen.

*Artikel 18***Beginselen voor de besluitvorming**

1. Bij het in aanmerking nemen van aanvragen voor unieke veiligheidscertificaten overeenkomstig artikel 10, lid 1, verrichten het Bureau en de nationale veiligheidsinstanties hun taken op een open, niet-discriminerende en transparante wijze. In het bijzonder geven zij de mogelijkheid aan alle belanghebbende partijen om gehoord te worden en motiveren zij hun beslissingen.

Zij reageren snel op verzoeken en aanvragen, maken hun verzoeken om informatie onverwijld kenbaar, en nemen al hun beslissingen binnen vier maanden nadat alle relevante informatie door de aanvrager is verstrekt. Zij kunnen voor de uitvoering van de in artikel 16 bedoelde taken te allen tijde de technische bijstand van infrastructuurbeheerders, spoorwegondernemingen of andere gekwalificeerde instanties vragen.

Tijdens de ontwikkeling van het nationale regelgevingskader raadplegen de nationale veiligheidsinstanties alle actoren en belanghebbende partijen, met inbegrip van de infrastructuurbeheerders, spoorwegondernemingen, fabrikanten en onderhoudsbedrijven, gebruikers en vertegenwoordigers van het personeel.

2. De nationale veiligheidsinstanties mogen alle inspecties, audits en onderzoeken verrichten die nodig zijn om hun taken te vervullen, en zij krijgen toegang tot alle relevante documenten en tot de terreinen, installaties en uitrusting van de infrastructuurbeheerders en spoorwegondernemingen en, waar nodig, van ongeacht welke van de in artikel 4 bedoelde actoren. Het Bureau heeft dezelfde rechten ten aanzien van spoorwegondernemingen wanneer het overeenkomstig artikel 10, lid 5, zijn veiligheidscertificeringstaken verricht.

3. De lidstaten treffen de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat de door de nationale veiligheidsinstanties genomen beslissingen vatbaar zijn voor beroep bij de rechter.

4. De nationale veiligheidsinstanties wisselen, met name binnen het door het Bureau opgerichte netwerk, actief meningen en ervaringen uit om hun besluitvormingscriteria in de hele Unie te harmoniseren.

*Artikel 19***Jaarverslag**

Elk jaar publiceert de nationale veiligheidsinstantie een verslag over haar activiteiten in het voorafgaande jaar; zij zendt het uiterlijk 30 september toe aan het Bureau. Het verslag bevat informatie over:

- a) de ontwikkeling van de veiligheid op het spoor, met inbegrip van een overzicht op lidstaatniveau van de GVI's, overeenkomstig artikel 5, lid 1;
- b) belangrijke wijzigingen in de wet- en regelgeving betreffende de veiligheid op het spoor;
- c) de ontwikkeling van de veiligheidscertificering en de veiligheidsvergunning;
- d) de resultaten van en ervaringen met het toezicht op infrastructuurbeheerders en spoorwegondernemingen, waaronder het aantal inspecties en audits en de uitkomsten ervan;
- e) de overeenkomstig artikel 15 toegestane afwijkingen, en
- f) de ervaringen van de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerders met de toepassing van de relevante GVM's.

HOOFDSTUK V

ONDERZOEK NAAR ONGEVALLLEN EN INCIDENTEN

*Artikel 20***Onderzoeksverplichting**

1. De lidstaten zien erop toe dat er na een ernstig ongeval op het spoorwegsysteem van de Unie een onderzoek wordt ingesteld door het in artikel 22 bedoelde onderzoeksorgaan, teneinde de veiligheid op het spoor, zo mogelijk, te verbeteren en ongevallen te voorkomen.

2. Het in artikel 22 bedoelde onderzoeksorgaan kan tevens ongevallen en incidenten onderzoeken die onder enigszins andere omstandigheden tot een ernstig ongeval hadden kunnen leiden, met inbegrip van technische gebreken in de subsystemen van structurele aard of in de interoperabiliteitsonderdelen van de spoorwegsystemen in de Unie.

Het onderzoeksorgaan mag beslissen of een dergelijk ongeval of incident wordt onderzocht. Bij zijn beslissing houdt het rekening met:

- a) de ernst van het ongeval of incident,
 - b) de vraag of het deel uitmaakt van een reeks ongevallen of incidenten die van belang zijn voor het systeem als geheel,
 - c) zijn consequenties voor de veiligheid op het spoor, en
 - d) verzoeken van infrastructuurbeheerders, spoorwegondernemingen, de nationale veiligheidsinstantie of de lidstaten.
3. De omvang van de onderzoeken en de daarbij te volgen procedure worden vastgesteld door het onderzoeksorgaan, met inachtneming van de artikelen 21 en 23 en afhankelijk van de lessen, met het oog op de verbetering van de veiligheid, die het orgaan uit het ongeval of incident denkt te kunnen trekken.
4. Het onderzoek geldt in geen geval de schuld- of aansprakelijkheidsvraag.

Artikel 21

Status van het onderzoek

1. De lidstaten formuleren in het kader van hun respectieve rechtssysteem een wettelijke status voor het onderzoek, waardoor de aangewezen onderzoekers hun taak zo efficiënt en snel mogelijk kunnen uitvoeren.
2. Overeenkomstig hun nationale wetgeving zorgen de lidstaten ervoor dat de autoriteiten bevoegd voor elk gerechtelijk onderzoek hun volledige medewerking verlenen en dat aan de onderzoekers zo snel mogelijk toegang wordt verleend tot informatie en bewijsmateriaal dat relevant is voor het onderzoek. In het bijzonder krijgen zij:
 - a) rechtstreekse toegang tot de locatie waar het ongeval of incident heeft plaatsgevonden, en tot het betrokken rollend materieel en de daarmee samenhangende infrastructuur en verkeersregelings- en seingevinginstallaties;
 - b) het recht om onmiddellijk bewijsmateriaal te laten inventariseren en wrakstukken, infrastructuurinstallaties of -onderdelen onder toezicht te laten verwijderen, met het oog op onderzoek of analyse;
 - c) onbeperkte toegang tot boordrecorders en apparatuur voor het opnemen van verbale boodschappen en tot de registratie van de werking van het seingeving- en verkeersregelingsysteem, waarvan zij de inhoud mogen gebruiken;
 - d) toegang tot de uitkomsten van het onderzoek van de lichamen van de slachtoffers;
 - e) toegang tot de uitkomsten van de onderzoeken onder het treinpersoneel en ander spoorwegpersoneel dat bij het ongeval of incident betrokken is;
 - f) de mogelijkheid het spoorwegpersoneel dat bij het ongeval of incident betrokken is en andere getuigen aan een onderzoek te onderwerpen, en
 - g) toegang tot alle ter zake dienende informatie of gegevens die in het bezit zijn van de infrastructuurbeheerder, de spoorwegondernemingen, de met het onderhoud belaste entiteiten en de nationale veiligheidsinstantie.
3. Het Bureau werkt met het onderzoeksorgaan samen wanneer het onderzoek voertuigen betreft die van het Bureau een vergunning hebben gekregen of spoorwegondernemingen die door het Bureau zijn gecertificeerd. Het verstrekt zo snel mogelijk alle gevraagde informatie of gegevens aan het onderzoeksorgaan en geeft op verzoek toelichting.
4. Het onderzoek geschiedt onafhankelijk van elk gerechtelijk onderzoek.

*Artikel 22***Onderzoeksorgaan**

1. Elke lidstaat ziet erop toe dat de in artikel 20 bedoelde onderzoeken naar de ongevallen en incidenten worden verricht door een permanent orgaan en dat ten minste één onderzoeker heeft die als onderzoeksleider kan optreden in het geval van een ongeval of incident. Dit orgaan is, wat betreft zijn organisatie, juridische structuur en besluitvorming onafhankelijk van infrastructuurbeheerders, spoorwegondernemingen, heffingsinstanties, toewijzende instanties en conformiteitsbeoordelingsinstanties, en van elke andere partij waarvan de belangen in strijd kunnen zijn met de taken die aan het onderzoeksorgaan zijn toevertrouwd. Voorts is het functioneel onafhankelijk van de nationale veiligheidsinstantie, van het Bureau en van elk toezichthoudend orgaan.

2. Het onderzoeksorgaan verricht zijn taken onafhankelijk van de in lid 1 bedoelde entiteiten en krijgt daartoe voldoende financiële middelen. De onderzoekers wordt een status toegekend die hun onafhankelijkheid voldoende waarborgt.

3. De lidstaten zorgen ervoor dat spoorwegondernemingen, infrastructuurbeheerders en, waar nodig, de nationale veiligheidsinstantie verplicht zijn de in artikel 20 bedoelde ongevallen en incidenten onmiddellijk bij het onderzoeksorgaan te melden en alle beschikbare informatie te verstrekken. In voorkomend geval wordt deze melding geactualiseerd zodra ontbrekende informatie beschikbaar wordt.

Het onderzoeksorgaan beslist onverwijld en in elk geval uiterlijk binnen twee maanden na ontvangst van de melding van het ongeval of incident of het al dan niet een onderzoek instelt.

4. Het onderzoeksorgaan mag naast de in deze richtlijn beschreven taken ook onderzoeken naar andere voorvallen dan spoorwegongevallen en -incidenten verrichten, mits de onafhankelijkheid van het orgaan door deze andere onderzoeken niet in gevaar komt.

5. Zo nodig kan het onderzoeksorgaan, mits dat geen afbreuk doet aan de onafhankelijkheid als bepaald in lid 1, onderzoeksorganen uit andere lidstaten of het Bureau verzoeken expertise ter beschikking te stellen of technische inspecties, analyses of beoordelingen te verrichten.

6. De lidstaten kunnen het onderzoeksorgaan opdragen onderzoeken naar andere dan de in artikel 20 bedoelde spoorwegongevallen en -incidenten te verrichten.

7. De onderzoeksorganen wisselen actief meningen en ervaringen uit met het oog op de ontwikkeling van gemeenschappelijke onderzoeksmethoden, waarbij gemeenschappelijke beginselen worden uitgewerkt voor het volgen van de veiligheidsaanbevelingen en het aanpassen aan de vooruitgang op technisch en wetenschappelijk gebied.

Onverminderd lid 1 ondersteunt het Bureau de onderzoeksorganen bij de uitvoering van deze taak overeenkomstig artikel 38, lid 2, van Verordening (EU) 2016/796.

Met de steun van het Agentschap overeenkomstig artikel 38, lid 2, van Verordening (EU) 2016/796, stellen de onderzoeksorganen een programma voor collegiale toetsing op en worden alle onderzoeksorganen aangemoedigd daaraan deel te nemen om hun doeltreffendheid en onafhankelijkheid te monitoren. Met steun van het secretariaat als bedoeld in artikel 38, lid 2, van Verordening (EU) 2016/796, publiceren de onderzoeksorganen:

- a) het gemeenschappelijk programma voor collegiale toetsing en de evaluatiecriteria, en
- b) een jaarverslag over het programma, waarin geconstateerde sterke punten en suggesties voor verbetering duidelijk worden aangegeven.

De verslagen van de collegiale toetsing worden aan alle onderzoeksorganen en aan het Agentschap bezorgd. Deze verslagen worden op vrijwillige basis gepubliceerd.

*Artikel 23***Onderzoekprocedure**

1. Een ongeval of incident als bedoeld in artikel 20 wordt onderzocht door het onderzoeksorgaan van de lidstaat waarin het heeft plaatsgevonden. Als niet kan worden vastgesteld in welke lidstaat het heeft plaatsgevonden of als het heeft plaatsgevonden op of vlakbij een grensinstallatie van twee lidstaten, spreken de desbetreffende onderzoeksorganen af wie het onderzoek zal verrichten of dat zij gezamenlijk deze taak op zich nemen. In het eerste geval mag het onderzoeksorgaan dat het onderzoek niet verricht, aan het onderzoek deelnemen en wordt het in volle omvang van de uitkomsten ervan ingelicht.

Onderzoeksorganen van andere lidstaten worden uitgenodigd, indien gepast, om deel te nemen aan een onderzoek wanneer:

- a) een in een van die lidstaten gevestigde en vergunninghoudende spoorwegonderneming bij het ongeval of incident betrokken is, of
- b) een in een van die lidstaten geregistreerd of onderhouden voertuig bij het ongeval of incident betrokken is.

Onderzoeksorganen van uitgenodigde lidstaten krijgen de bevoegdheid waarmee zij, indien hun daartoe een verzoek wordt gedaan, kunnen helpen bij het verzamelen van bewijsmateriaal voor het onderzoeksorgaan van een andere lidstaat.

Onderzoeksorganen van uitgenodigde lidstaten krijgen toegang tot de informatie en het bewijsmateriaal waarmee zij daadwerkelijk kunnen deelnemen aan het onderzoek, met volledige inachtneming van de nationale wetgeving inzake gerechtelijke procedures.

Dit lid belet niet dat de lidstaten kunnen overeenkomen dat de betrokken organen in andere omstandigheden gezamenlijk onderzoek verrichten.

2. Voor elk ongeval of incident voorziet het onderzoeksorgaan in de juiste middelen, met inbegrip van de operationele en technische deskundigheid, die nodig zijn om de taak uit te voeren. Die deskundigheid kan, afhankelijk van de aard van het te onderzoeken ongeval of incident, binnen of buiten het orgaan gezocht worden.

3. Het onderzoek wordt met de grootst mogelijke openheid verricht, waarbij alle partijen worden gehoord en van de uitkomsten op de hoogte worden gesteld. De betrokken infrastructuurbeheerder en spoorwegondernemingen, de nationale veiligheidsinstantie, het Bureau, de slachtoffers en hun familieleden, de eigenaren van beschadigde eigendommen, fabrikanten, de betrokken noodhulpdiensten en vertegenwoordigers van het personeel en de gebruikers krijgen de mogelijkheid om relevante technische informatie te leveren om de kwaliteit van het onderzoeksrapport te verbeteren. Het onderzoeksorgaan neemt tevens de redelijke behoeften van de slachtoffers en hun familieleden in aanmerking en houdt hen op de hoogte van de voortgang van het onderzoek.

4. Het onderzoeksorgaan voltooit zijn onderzoek op de plaats van het ongeval zo snel mogelijk, zodat de infrastructuurbeheerder de infrastructuur kan herstellen en zo spoedig mogelijk kan openstellen voor spoorvervoersdiensten.

Artikel 24

Rapportage

1. Naar aanleiding van de onderzoeken naar een ongeval of incident als bedoeld in artikel 20 worden er rapporten opgesteld die, wat de vorm betreft, zijn afgestemd op het type en de ernst van het ongeval of incident en het belang van de bevindingen. In die rapporten worden de in artikel 20, lid 1, bedoelde doelen van de onderzoeken vermeld en, waar nodig, veiligheidsaanbevelingen gegeven.

2. Het onderzoeksorgaan maakt het eindrapport zo spoedig mogelijk openbaar, doch gewoonlijk niet later dan twaalf maanden na de datum waarop het ongeval of incident heeft plaatsgevonden. Indien het eindrapport niet binnen twaalf maanden openbaar kan worden gemaakt, publiceert het onderzoeksorgaan minstens een keer per jaar, op de verjaardag van het ongeval, een tussentijdse verklaring waarin nader wordt ingegaan op de voortgang van het onderzoek en eventuele veiligheidskwesaties die aan het licht zijn gekomen. Het rapport, met inbegrip van de veiligheidsaanbevelingen, wordt aan de in artikel 23, lid 3, bedoelde betrokken partijen gezonden alsmede aan de betrokken organen en partijen in andere lidstaten.

Rekening houdend met de door de onderzoeksorganen opgedane ervaringen stelt de Commissie door middel van uitvoeringshandelingen de rapportagestructuur vast die zo nauwkeurig mogelijk moet worden gevolgd voor onderzoeksrapporten betreffende ongevallen en incidenten. Deze rapportagestructuur omvat de volgende elementen:

- a) een beschrijving en achtergrond van het voorval;
- b) een overzicht van de onderzoeken en bevestigingen, inclusief van het veiligheidsbeheersysteem, de toegepaste voorschriften en regelgeving, de werking van rollend materieel en technische installaties, de organisatie van arbeidskrachten, de documentatie over het operationele systeem en eerdere voorvallen van soortgelijke aard;

- c) een analyse en conclusies met betrekking tot de oorzaken van het voorval, inclusief oorzakelijke factoren die verband houden met:
- i) acties van betrokken personen;
 - ii) de staat van het rollend materieel en van de technische installaties;
 - iii) vaardigheden van het personeel, procedures en onderhoud;
 - iv) de voorwaarden van het regelgevingskader; en
 - v) de toepassing van het veiligheidsbeheersysteem.

Deze uitvoeringshandelingen worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 28, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure.

3. Elk jaar publiceert het onderzoeksorgaan uiterlijk 30 september een jaarverslag waarin het verantwoording aflegt over de onderzoeken die het voorafgaande jaar zijn verricht, de veiligheidsaanbevelingen die zijn gedaan en de maatregelen die zijn genomen naar aanleiding van eerdere aanbevelingen.

Artikel 25

Aan het Bureau te zenden informatie

1. Binnen zeven dagen nadat besloten is een onderzoek in te stellen, brengt het onderzoeksorgaan het Bureau daarvan op de hoogte. Hierbij worden de datum, de tijd en de plaats van het ongeval of incident aangegeven, alsmede het type ongeval of incident en de gevolgen ervan in termen van doden, gewonden en materiële schade.
2. Het onderzoeksorgaan zendt het Bureau een exemplaar van het eindrapport bedoeld in artikel 24, lid 2, en van het jaarverslag bedoeld in artikel 24, lid 3.

Artikel 26

Veiligheidsaanbevelingen

1. Een door een onderzoeksorgaan afgegeven veiligheidsaanbeveling vormt in geen geval een vermoeden van schuld of aansprakelijkheid voor een ongeval of een incident.
2. Aanbevelingen worden gericht tot de nationale veiligheidsinstantie en, als de aard van de aanbeveling dat vereist, tot het Bureau, tot andere organen of instanties in de betrokken lidstaat of tot andere lidstaten. De lidstaten, hun respectieve nationale veiligheidsinstanties en het Bureau nemen, binnen de grenzen van hun bevoegdheden, de noodzakelijke maatregelen om ervoor te zorgen dat de door de onderzoeksorganen opgestelde aanbevelingen naar behoren in aanmerking worden genomen en, in voorkomend geval, worden door acties gevolgd.
3. Het Bureau, de nationale veiligheidsinstantie en de andere instanties of organen alsmede, in voorkomend geval, andere lidstaten tot welke de aanbevelingen zijn gericht, laten het onderzoeksorgaan periodiek weten welke maatregelen zij naar aanleiding van een bepaalde aanbeveling hebben genomen of gepland.

HOOFDSTUK VI

OVERGANGS- EN SLOTBEPALINGEN

Artikel 27

Uitoefening van bevoegdheidsdelegatie

1. De bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen wordt aan de Commissie verleend onder de in dit artikel neergelegde voorwaarden.
2. De in artikel 6, lid 6, en in artikel 7, lid 6, bedoelde bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen wordt aan de Commissie toegekend voor een termijn van vijf jaar met ingang van 15 juni 2016. De Commissie stelt uiterlijk negen maanden voor het einde van de termijn van vijf jaar een verslag over de bevoegdheidsdelegatie op. De bevoegdheidsdelegatie wordt stilzwijgend met termijnen van dezelfde duur verlengd, tenzij het Europees Parlement of de Raad zich uiterlijk drie maanden voor het verstrijken van elke termijn tegen deze verlenging verzet.
3. Het is van bijzonder belang dat de Commissie, voordat ze die gedelegeerde handelingen vaststelt, zoals gebruikelijk overleg pleegt met deskundigen, waaronder deskundigen van de lidstaten.

4. Het Europees Parlement of de Raad kan de in de artikel 6, lid 6, en artikel 7, lid 6, bedoelde bevoegdheidsdelegatie te allen tijde intrekken. Een besluit tot intrekking beëindigt de in dat besluit genoemde bevoegdheidsdelegatie. Het wordt van kracht op de dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie* of op een daarin genoemde latere datum. Het laat de geldigheid van de reeds van kracht zijnde gedelegeerde handelingen onverlet.
5. Zodra de Commissie een gedelegeerde handeling heeft vastgesteld, doet zij daarvan gelijktijdig kennisgeving aan het Europees Parlement en de Raad.
6. Een overeenkomstig artikel 6, lid 6, en artikel 7, lid 6, vastgestelde gedelegeerde handeling treedt alleen in werking indien het Europees Parlement noch de Raad daartegen binnen een termijn van twee maanden na de kennisgeving van de handeling aan het Europees Parlement en de Raad bezwaar hebben gemaakt, of indien zowel het Europees Parlement als de Raad vóór het verstrijken van de termijn van twee maanden de Commissie hebben medegedeeld daartegen geen bezwaar te zullen maken. Die termijn wordt op initiatief van het Europees Parlement of de Raad met twee maanden verlengd.

Artikel 28

Comitéprocedure

1. De Commissie wordt bijgestaan door het bij artikel 51 van Richtlijn (EU) 2016/797 ingestelde comité. Dat comité is een comité in de zin van Verordening (EU) nr. 182/2011.
2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, is artikel 4 van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing.
3. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, is artikel 5 van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing. Indien het comité geen advies uitbrengt, stelt de Commissie de ontwerpuitvoeringshandeling niet vast en is artikel 5, lid 4, derde alinea, van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing.

Artikel 29

Verslag en verdere actie van de Unie

1. De Commissie dient uiterlijk op 16 juni 2021 en vervolgens om de vijf jaar bij het Europees Parlement en de Raad een verslag in over de uitvoering van deze richtlijn, met name om de doeltreffendheid van de maatregelen voor de afgifte van unieke veiligheidscertificaten te toetsen.

Waar nodig, gaat het verslag vergezeld van voorstellen voor verdere actie van de Unie.

2. Het Bureau evalueert de ontwikkeling van de veiligheidscultuur, met inbegrip van de rapportage van voorvallen. Het dient uiterlijk op 16 juni 2024 bij de Commissie een verslag in met daarin, indien nodig, voorstellen voor in het systeem aan te brengen verbeteringen. De Commissie neemt op basis van deze aanbevelingen passende maatregelen en stelt, indien nodig, wijzigingen van deze richtlijn voor.
3. Uiterlijk op 16 december 2017 brengt de Commissie verslag uit aan het Europees Parlement en aan de Raad over de maatregelen die zijn genomen om de volgende doelstellingen te verwezenlijken:
 - a) de verplichting voor fabrikanten om de voor de veiligheid kritieke onderdelen die op de Europese spoorwegnetwerken in gebruik zijn, te voorzien van een identificatiecode, op zodanige wijze dat aan de hand van deze identificatiecode het onderdeel, de naam van de fabrikant en de significante productiegegevens kunnen worden vastgesteld;
 - b) de volledige traceerbaarheid van de voor de veiligheid kritieke onderdelen, de traceerbaarheid van de activiteiten voor het onderhoud ervan en de bepaling van hun operationele levensduur, en
 - c) de bepaling van gemeenschappelijke verplichte beginselen voor het onderhoud van deze onderdelen.

Artikel 30

Sancties

De lidstaten stellen de regels vast voor de sancties die van toepassing zijn op inbreuken op krachtens deze richtlijn vastgestelde nationale bepalingen en nemen alle nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat deze ten uitvoer worden gelegd. De sancties moeten doeltreffend, evenredig, niet-discriminerend en afschrikkend zijn. De lidstaten stellen de Commissie uiterlijk op de in artikel 33, lid 1, vermelde datum in kennis van die regels en stellen haar zo spoedig mogelijk in kennis van eventuele latere wijzigingen daarop.

*Artikel 31***Overgangsbepalingen**

1. Bijlage V bij Richtlijn 2004/49/EG is van toepassing tot de datum waarop de in artikel 24, lid 2, van deze richtlijn bedoelde uitvoeringshandelingen van toepassing worden.
2. Onverminderd lid 3 van dit artikel is Richtlijn 2004/49/EG van toepassing op de spoorwegondernemingen die tussen 15 juni 2016 en 16 juni 2019 gecertificeerd moeten worden. Die veiligheidscertificaten blijven geldig tot hun vervaldatum.
3. Uiterlijk met ingang van 16 juni 2019 verricht het Bureau de certificeringstaken op grond van artikel 10 ten aanzien van de exploitatiegebieden in de lidstaten die het Bureau of de Commissie niet in kennis hebben gesteld overeenkomstig artikel 33, lid 2. In afwijking van artikel 10 kunnen de nationale veiligheidsinstanties van de lidstaten die het Agentschap en de Commissie in kennis hebben gesteld uit hoofde van artikel 33, lid 2, tot en met 16 juni 2020 certificaten blijven afgeven overeenkomstig Richtlijn 2004/49/EG.

*Artikel 32***Aanbevelingen en adviezen van het Bureau**

Overeenkomstig artikel 13 van Verordening (EU) 2016/796 formuleert het Bureau aanbevelingen en adviezen voor de toepassing van deze richtlijn. Met deze aanbevelingen en adviezen kan rekening worden gehouden wanneer de Unie rechtshandelingen vaststelt uit hoofde van deze richtlijn.

*Artikel 33***Omzetting**

1. De lidstaten doen de nodige wettelijke, en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk op 16 juni 2019 aan de artikelen 2, 3 en 4, de artikelen 8 tot en met 11, artikel 12, lid 5, artikel 15, lid 3, de artikelen 16 tot en met 19, artikel 21, lid 2, artikel 23, leden 3 en 7, artikel 24, lid 2, artikel 26, lid 3, en bijlagen II en III, te voldoen. Zij delen de Commissie de tekst van die bepalingen onverwijld mede.
2. De lidstaten mogen de in lid 1 bedoelde omzettingstermijn met een jaar verlengen. In dat verband stellen de lidstaten die de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen niet binnen de in lid 1 bedoelde omzettingstermijn in werking zullen doen treden, het Bureau en de Commissie daarvan uiterlijk op 16 december 2018 in kennis en motiveren zij deze verlenging.
3. Wanneer de lidstaten die bepalingen vaststellen, wordt in de bepalingen zelf of bij de officiële bekendmaking daarvan naar deze richtlijn verwezen. In de bepalingen wordt tevens vermeld dat verwijzingen in bestaande wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen naar de bij deze richtlijn ingetrokken richtlijn gelden als verwijzingen naar de onderhavige richtlijn. De regels voor deze verwijzing en de formulering van die verklaring worden vastgesteld door de lidstaten.
4. De verplichting tot omzetting en uitvoering van deze richtlijn is niet van toepassing op Cyprus en Malta zolang deze landen op hun grondgebied niet over een spoorwegnetwerk beschikken.

Zodra een publieke of private instantie een officiële aanvraag indient om een spoorlijn aan te leggen met het oog op de exploitatie daarvan door één of meer spoorwegondernemingen, dienen de betrokken lidstaten binnen twee jaar na de ontvangst van die aanvraag regelgeving vast te stellen om deze richtlijn ten uitvoer te leggen.

*Artikel 34***Intrekking**

Richtlijn 2004/49/EG, als gewijzigd door de in bijlage IV, deel A, genoemde richtlijnen, wordt ingetrokken met ingang van 16 juni 2020, onverminderd de verplichtingen van de lidstaten met betrekking tot de termijnen voor de omzetting in nationale wetgeving en de toepassing van de in bijlage IV, deel B, genoemde richtlijnen.

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

Artikel 35

Inwerkingtreding

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

Artikel 36

Adressanten

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Straatsburg, 11 mei 2016.

Voor het Europees Parlement

De voorzitter

M. SCHULZ

Voor de Raad

De voorzitter

J.A. HENNIS-PLASSCHAERT

—

BIJLAGE I

GEMEENSCHAPPELIJKE VEILIGHEIDSINDICATOREN

De gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren (GVI's) worden jaarlijks door de nationale veiligheidsinstanties gemeld.

Als er na de indiening van het verslag nieuwe feiten of fouten aan het licht komen, worden de indicatoren voor een bepaald jaar bij de eerste passende gelegenheid en uiterlijk in het volgende jaarverslag door de nationale veiligheidsinstantie gewijzigd of verbeterd.

In het aanhangsel staan gemeenschappelijke definities voor GVI's en methoden voor de berekening van de economische gevolgen van ongevallen.

1. Indicatoren met betrekking tot ongevallen

1.1. Het totale en relatieve (ten opzichte van het aantal afgelegde treinkilometers) aantal ernstige ongevallen en uitsplitsing naar de volgende soorten ongevallen:

- botsing tussen een trein en een spoorvoertuig;
- botsing van een trein met een obstakel binnen het vrijruimteprofiel;
- ontsporing van een trein;
- ongeval op een overweg, inclusief ongeval met voetgangers op een overweg, en verdere uitsplitsing naar de vijf soorten overwegen gedefinieerd in punt 6.2;
- ongeval met personen waarbij rollend materieel in rijdende toestand betrokken is, met uitzondering van zelfmoorden en zelfmoordpogingen;
- brand in rollend materieel;
- andere.

Ieder significant ongeval wordt gemeld onder het type van het primaire ongeval, ook al zijn de gevolgen van het secundaire ongeval ernstiger (bijv. brand na een ontsporing).

1.2. Het totale en relatieve (ten opzichte van het aantal afgelegde treinkilometers) aantal personen dat per soort ongeval zwaargewond is geraakt of is omgekomen, met onderverdeling in de volgende categorieën:

- reiziger (ook in verhouding tot het totale aantal reizigerskilometers en reizigerstreinkilometers);
- werknemer of contractant;
- gebruiker van overwegen;
- indringer;
- andere persoon op een perron;
- andere persoon niet op een perron.

2. Indicatoren met betrekking tot gevaarlijke goederen

Het totale en relatieve (ten opzichte van het aantal afgelegde treinkilometers) aantal ongevallen in verband met het vervoer van gevaarlijke goederen per spoor, met onderverdeling in de volgende categorieën:

- ongeval waarbij ten minste één spoorvoertuig is betrokken dat gevaarlijke goederen vervoert, zoals gedefinieerd in het aanhangsel;
- aantal dergelijke ongevallen waarbij gevaarlijke goederen vrijkomen.

3. Indicatoren met betrekking tot zelfmoorden

Het totale en relatieve (ten opzichte van het aantal afgelegde treinkilometers) aantal zelfmoorden en zelfmoordpogingen.

4. Indicatoren met betrekking tot voorlopers van ongevallen

Het totale en relatieve (ten opzichte van het aantal afgelegde treinkilometers) aantal voorlopers van ongevallen en uitsplitsing naar de volgende soorten voorlopers:

- gebroken rails;
- knik of andere afwijking in het spoor;
- foutieve seingeving;

- ongeoorloofd voorbijrijden van een stoptonend sein waarbij een gevaarpunt wordt overschreden;
- ongeoorloofd voorbijrijden van een stoptonend sein waarbij een gevaarpunt niet wordt overschreden;
- gebroken wiel van operationeel rollend materieel;
- gebroken as van operationeel rollend materieel.

Alle voorlopers moeten worden gemeld, ongeacht of ze wel of niet een ongeval tot gevolg hadden. (Een voorloper die een significant ongeval tot gevolg had, wordt ook gemeld onder de indicatoren met betrekking tot voorlopers van ongevallen; een voorloper die geen significant ongeval tot gevolg had, wordt alleen gemeld onder de indicatoren met betrekking tot voorlopers van ongevallen).

5. Indicatoren voor de berekening van de economische gevolgen van ongevallen

Het/de totale in euro en relatieve (ten opzichte van het aantal afgelegde treinkilometers):

- aantal doden en ernstig gewonden, vermenigvuldigd met de waarde van het voorkomen van een dodelijk ongeval of ongeval met ernstig gewonden (Value of Preventing a Casualty — VPC);
- kosten van milieuschade;
- kosten van materiële schade aan rollend materieel of infrastructuur;
- kosten van vertragingen als gevolg van ongevallen.

De nationale veiligheidsinstanties melden de economische gevolgen van significante ongevallen.

De VPC is de waarde die de samenleving toekent aan het voorkomen van een dodelijk ongeval of ongeval met ernstig gewonden en vormt als zodanig geen referentie voor schadevergoeding tussen bij ongevallen betrokken partijen.

6. Indicatoren met betrekking tot de technische veiligheid van de infrastructuur en de invoering daarvan

- 6.1. Het percentage sporen met treinbeveiligingssystemen (Train Protection Systems — TPS's) in werking en het percentage treinkilometers waarbij TPS aan boord wordt gebruikt, voor zover deze systemen zorgen voor:
- waarschuwing;
 - waarschuwing en automatische stop;
 - waarschuwing, automatische stop en plaatsgerelateerde controle op de snelheid;
 - waarschuwing, automatische stop en continue controle op de snelheid.
- 6.2. Het aantal overwegen (totaal, per kilometer lijn en per kilometer spoor) uitgesplitst naar de volgende vijf soorten overwegen:
- a) overweg met passieve signalisatie;
 - b) overweg met actieve signalisatie:
 - i) manueel,
 - ii) automatisch, met waarschuwing voor weggebruikers,
 - iii) automatisch, met bescherming voor weggebruikers,
 - iv) bescherming zijde spoor.
-

Aanhangsel

Gemeenschappelijke definities voor GVI's en methoden voor de berekening van de economische gevolgen van ongevallen**1. Indicatoren met betrekking tot ongevallen**

- 1.1. „significant ongeval”: elk ongeval met ten minste één bewegend spoorvoertuig waarbij ten minste één persoon om het leven is gekomen of zwaargewond is geraakt, of dat schade van betekenis aan het materieel, de rails, andere installaties of het milieu dan wel een ernstige ontregeling van het verkeer heeft veroorzaakt, met uitzondering van ongevallen in werkplaatsen, magazijnen en opslagruimtes;
- 1.2. „schade van betekenis aan het materieel, de rails, andere installaties of het milieu”: schade voor een bedrag van 150 000 EUR of meer;
- 1.3. „ernstige ontregeling van het verkeer”: de treindiensten op een hoofdspoorlijn worden gedurende zes uur of langer onderbroken;
- 1.4. „trein”: één of meer spoorvoertuigen getrokken door één of meer locomotieven of motorrijtuigen, of één motorrijtuig alleen, die/dat onder een bepaald nummer of een specifieke benaming van een vast beginpunt naar een vast eindpunt rijdt/rijden, met inbegrip van een losse locomotief, m.a.w. een locomotief die alleen rijdt;
- 1.5. „botsing tussen een trein en een spoorvoertuig”: een frontale botsing, een kopstaartbotsing of een zijdelingse botsing tussen een deel van een trein en een deel van een andere trein of een ander spoorvoertuig of rangerend rollend materieel;
- 1.6. „botsing van een trein met een obstakel binnen het profiel van vrije ruimte” : een botsing tussen een deel van een trein met vaste of tijdelijk aanwezige objecten op of in de nabijheid van het spoor (behalve door voertuigen of gebruikers op overwegen verloren voorwerpen), met inbegrip van aanrijdingen met bovenleidingen;
- 1.7. „ontsporing van een trein”: alle gevallen waarbij ten minste één wiel van een trein uit de rails loopt;
- 1.8. „ongeval op overwegen”: elk ongeval op een overweg waarbij ten minste één spoorvoertuig en één of meer overstekende voertuigen, andere overstekende gebruikers, zoals voetgangers, of andere tijdelijk op of nabij het spoor aanwezige voorwerpen, ingeval zij door een overstekend voertuig of een overstekende gebruiker verloren zijn, betrokken zijn;
- 1.9. „ongevallen met personen waarbij rollend materieel in rijdende toestand betrokken is”: ongevallen van één of meer personen die door een spoorvoertuig of een aan het spoorvoertuig vastzittend of daarvan losgeraakt voorwerp worden geraakt; dit omvat personen die van spoorvoertuigen vallen en personen die vallen of door losse voorwerpen worden geraakt wanneer zij aan boord van spoorvoertuigen reizen;
- 1.10. „brand in rollend materieel”: een brand of explosie die zich tijdens de rit tussen het station van vertrek en de eindbestemming voordoet in spoorvoertuigen (met inbegrip van de lading), ook wanneer de voertuigen stilstaan in het station van vertrek, op de eindbestemming of aan tussenliggende haltes, alsmede tijdens rangeeractiviteiten;
- 1.11. „overige ongevallen”: elk ander ongeval dan een botsing van een trein met een spoorvoertuig, een botsing van een trein met een obstakel binnen het profiel van vrije ruimte, een ontsporing van een trein, een ongeval op een overweg, een persoonlijk ongeval met rollend materieel in rijdende toestand of een brand in rollend materieel;
- 1.12. „reiziger”: elke persoon, met uitzondering van het treinpersoneel, die een reis per spoor maakt, met inbegrip van een reiziger die aan of van boord van een bewegende trein tracht te gaan, uitsluitend voor ongevallenstatistieken;
- 1.13. „werknemer of contractant”: elke persoon van wie het werk verband houdt met een spoorweg en die aan het werk is ten tijde van het ongeval, inclusief het personeel van contractanten, zelfstandige contractanten, treinpersoneel en personen die met rollend materieel en infrastructuurinstallaties werken;
- 1.14. „gebruiker van een overweg”: elke persoon die te voet of met een vervoermiddel gebruik maakt van een overweg om de sporen over te steken;
- 1.15. „indringer”: elke persoon die zich op spoorwegterreinen bevindt terwijl dat verboden is, met uitzondering van gebruikers van overwegen;
- 1.16. „andere persoon op een perron”: elke zich op een spoorwegperron bevindend persoon die niet onder de definitie van „reiziger”, „werknemer of contractant”, „gebruiker van een overweg”, „andere persoon niet op een perron” of „indringer” valt;

- 1.17. „andere persoon niet op een perron”: elke zich niet op een spoorwegperron bevindend persoon die niet onder de definitie van „reiziger”, „werknemer of contractant”, „gebruiker van een overweg”, „andere persoon op een perron” of „indringer” valt;
- 1.18. „dood (dodelijk slachtoffer)”: elke persoon die bij een ongeval om het leven is gekomen of binnen 30 dagen daarna aan de gevolgen ervan overlijdt, met uitzondering van personen die zelfmoord hebben gepleegd;
- 1.19. „zwaargewond (zwaargewonde persoon)”: elke persoon die bij een ongeval gewond is geraakt en langer dan 24 uur in het ziekenhuis werd opgenomen ten gevolge van het ongeval, met uitzondering van personen die een poging tot zelfmoord hebben ondernomen.

2. Indicatoren met betrekking tot gevaarlijke goederen

- 2.1. „ongeval bij het vervoer van gevaarlijke goederen”: elk ongeval of incident dat moet worden gemeld overeenkomstig punt 1.8.5 van de RID ⁽¹⁾/ADR-voorschriften;
- 2.2. „gevaarlijke goederen”: stoffen en artikelen waarvan het vervoer bij het RID is verboden, of alleen onder daarin vermelde voorwaarden is toegestaan.

3. Indicatoren met betrekking tot zelfmoorden

- 3.1. „zelfmoord”: daad van opzettelijke zelfverwonding met de dood tot gevolg, zoals door de bevoegde nationale instantie geregistreerd en gekwalificeerd;
- 3.2. „poging tot zelfmoord”: daad van opzettelijke zelfverwonding met ernstig letsel tot gevolg.

4. Indicatoren met betrekking tot voorlopers van ongevallen

- 4.1. „gebroken rail”: een rail die in twee of meer stukken is gebroken of waarvan een stuk metaal is afgebroken, waardoor een gat van meer dan 50 mm lengte en meer dan 10 mm diepte in het loopvlak van het spoor is ontstaan;
- 4.2. „knik of andere afwijking in het spoor”: elke storing die verband houdt met de continuïteit en de geometrie van het spoor, waardoor het spoor buiten bedrijf moet worden gesteld of de toegestane snelheid onmiddellijk moet worden beperkt;
- 4.3. „foutieve seingeving”: technische storingen van het seinsysteem (van de infrastructuur of van het rollend materieel), die tot gevolg hebben dat de seininformatie minder restrictief is dan vereist;
- 4.4. „ongeoorloofd voorbijrijden van een stoptonend sein waarbij een gevaarpunt wordt overschreden”: iedere keer dat een deel van een trein verder rijdt dan toegestaan en het gevaarpunt overschrijdt;
- 4.5. „ongeoorloofd voorbijrijden van een stoptonend sein waarbij een gevaarpunt niet wordt overschreden”: iedere keer dat een deel van een trein verder rijdt dan toegestaan maar het gevaarpunt niet overschrijdt.

Onder „verder rijden dan toegestaan”, zoals vermeld in de bovenstaande punten 4.4 en 4.5, wordt verstaan dat de trein verder rijdt dan:

- een naast het spoor gelegen sein of seinpaal met gekleurde lichten op een gevaarpunt, of een STOP-teken in gevallen waarin geen automatisch beveiligingssysteem voor treinen (TPS) operationeel is;
- het einde van een veiligheidsgerelateerd toegestaan eindpunt van een TPS;
- een in de voorschriften vastgesteld punt dat mondeling of schriftelijk is meegedeeld;
- stopborden (behalve spoorbuffers) of handsignalen.

Gevallen waarin voertuigen zonder aangekoppelde tractie-eenheid of onbeheerde treinen voorbij een stoptonend sein rijden, worden niet meegeteld. Gevallen waarbij het sein om welke reden dan ook niet tijdig op onveilig is gezet om de machinist in staat te stellen de trein voor het sein te stoppen, worden niet meegeteld.

De nationale veiligheidsinstanties mogen afzonderlijk verslag uitbrengen over de bovenvermelde vier aanwijzingen van niet-toegestane verplaatsing en moeten ten minste een geaggregeerde indicator meedelen met gegevens over aanwijzingen voor de vier gevallen samen;

- 4.6. „gebroken wiel van rollend materieel in dienst”: een breuk die gevolgen heeft voor het wiel en een risico op een ongeval (ontsporing of botsing) doet ontstaan;

⁽¹⁾ RID, het reglement betreffende het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen per spoor, als vastgesteld bij Richtlijn 2008/68/EG van het Europees Parlement en de Raad van 24 september 2008 betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over land (PB L 260 van 30.9.2008, blz. 13).

- 4.7. „gebroken as van rollend materieel in dienst”: een breuk die gevolgen heeft voor de as en een risico op een ongeval (ontsporing of botsing) doet ontstaan.

5. **Gemeenschappelijke methoden voor de berekening van de economische gevolgen van ongevallen**

- 5.1. De waarde van het voorkomen van een dodelijk ongeval of ongeval met ernstig gewonden (VPC) bestaat uit:

- 1) de waarde van de veiligheid op zich: waarden ten aanzien van de bereidheid te betalen (Willingness to Pay — WTP), gebaseerd op „uitgedrukte voorkeur”-onderzoeken die zijn uitgevoerd in de lidstaat waarvoor zij worden toegepast;
- 2) directe en indirecte economische kosten: kosten die worden geraamd in de lidstaat en die bestaan uit:
 - medische kosten en kosten voor revalidatie,
 - proceskosten, kosten voor politie, particuliere ongevalsonderzoeken, nooddiensten en administratieve kosten van de verzekering,
 - productieverlies: waarde voor de samenleving van de goederen en diensten die door de persoon hadden kunnen worden geproduceerd als het ongeval niet had plaatsgevonden.

Bij de berekening van de kosten die slachtoffers veroorzaken, worden doden en ernstig gewonden afzonderlijk beoordeeld (verschillende VPC voor doden en ernstig gewonden).

- 5.2. Gemeenschappelijke beginselen om de waarde van de veiligheid op zich en directe en/of indirecte economische kosten te ramen:

Voor de waarde van de veiligheid op zich wordt de beoordeling van de vraag of de beschikbare ramingen al dan niet passend zijn, op de volgende overwegingen gebaseerd:

- de ramingen moeten samenhangen met een systeem voor de raming van de vermindering van het mortaliteitsrisico in de transportsector en een WTP-benadering, naargelang van de „uitgedrukte voorkeur”-methoden;
- de steekproef van respondenten die voor de waarden wordt gebruikt, moet representatief zijn voor de betrokken populatie. De steekproef moet met name de verdeling naar leeftijd, inkomen en andere relevante sociaaleconomische en/of demografische kenmerken van de populatie weerspiegelen;
- methode voor het verkrijgen van de WTP-waarden: de enquête moet zo zijn opgesteld dat de vragen duidelijk en zinvol zijn voor de respondenten.

Directe en indirecte economische kosten worden geraamd op basis van de werkelijke door de samenleving gedragen kosten.

5.3. Definities

- 5.3.1. „Kosten van milieuschade”: de kosten die door de spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders moeten worden gedragen, geraamd op basis van hun ervaring, om het beschadigde gebied te herstellen in de staat van vóór het spoorwegongeval.

- 5.3.2. „Kosten van materiële schade aan rollend materieel of infrastructuur”: de kosten van nieuw rollend materieel of nieuwe infrastructuur, met dezelfde functies en technische parameters als het materieel of de infrastructuur die onherstelbaar zijn beschadigd en de kosten voor het herstel van het rollend materieel of de infrastructuur die kunnen worden hersteld in de staat van vóór het ongeval, geraamd door spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders op basis van hun ervaring, waaronder ook de kosten in verband met de huur van rollend materieel als gevolg van de niet-beschikbaarheid van beschadigde voertuigen.

- 5.3.3. „Kosten van vertragingen als gevolg van ongevallen”: de geldwaarde van vertragingen die gebruikers van spoorvervoer (reizigers en vrachtklanten) ondervinden als gevolg van ongevallen, berekend volgens het onderstaande model:

VT = geldwaarde van reistijdbesparingen

Waarde van tijd voor een treinreiziger (een uur)

$$VT_p = [VT \text{ van voor het werk reizende reizigers}] * [\text{gemiddeld percentage voor het werk reizende reizigers per jaar}] + [VT \text{ van niet voor het werk reizende reizigers}] * [\text{gemiddeld percentage niet voor het werk reizende reizigers}]$$

VT_p wordt gemeten in EUR per reiziger per uur

Een „voor het werk reizende reiziger” is een reiziger die reist in verband met zijn beroepsactiviteiten, met uitzondering van woon-werkverkeer.

Waarde van tijd voor een goederentrein (een uur)

$$VT_f = [VT \text{ van goederentreinen}] * [(\text{ton-km})/(\text{trein-km})]$$

VT_f wordt gemeten in EUR per ton goederen per uur

Gemiddeld aantal tonnen goederen die in één jaar per trein worden vervoerd = (ton-km)/(trein-km)

CM = kosten van 1 minuut vertraging van een trein

Reizigerstrein

$$CM_p = K1 * (VT_p / 60) * [(reizigers-km) / (trein-km)]$$

Gemiddeld aantal reizigers dat in één jaar per trein wordt vervoerd = (reizigers-km)/(trein-km)

Goederentrein

$$CM_F = K2 * (VT_F / 60)$$

De factoren K1 en K2 liggen tussen de waarde van tijd en de waarde van vertraging, zoals geraamd door middel van de „uitgedrukte voorkeur“-onderzoeken, om rekening te houden met het feit dat de als gevolg van vertragingen verloren tijd als aanzienlijk negatiever wordt ervaren dan normale reistijd.

Kosten van vertragingen als gevolg van een ongeval = $CM_p * (\text{minuten vertraging van reizigerstreinen}) + CM_F * (\text{minuten vertraging van goederentreinen})$

Reikwijdte van het model

De kosten van vertragingen moeten voor significante ongevallen worden berekend op de volgende wijze:

- werkelijke vertragingen op de spoorlijnen waar de ongevallen hebben plaatsgevonden, gemeten op het eindstation;
- werkelijke vertragingen of, indien dat niet mogelijk is, geraamde vertragingen op de andere getroffen lijnen.

6. Indicatoren met betrekking tot de technische veiligheid van de infrastructuur en de invoering daarvan

- 6.1. „beveiligingssysteem voor treinen” (Train Protection System — TPS): een systeem dat ertoe bijdraagt dat seinen en snelheidsbeperkingen worden nageleefd.
- 6.2. „boordsystemen”: systemen die de treinbestuurder helpen om de seingeving langs het spoor en in de cabine na te leven en dus zorgen voor bescherming aan gevaarpunten en handhaving van snelheidsbeperkingen. Boord-TPS's worden als volgt beschreven:
 - a) waarschuwing, automatische waarschuwing aan de bestuurder;
 - b) waarschuwing en automatische stop, automatische waarschuwing aan de bestuurder en automatische stop bij het voorbijrijden van een stoptonend sein;
 - c) waarschuwing en automatische stop en plaatsgerelateerde controle op de snelheid, waarbij bescherming wordt geboden aan gevaarpunten; onder „plaatsgerelateerde controle op de snelheid” wordt verstaan dat op bepaalde plaatsen (snelheidsvallen), bij het naderen van een sein, controle wordt gehouden op de snelheid;
 - d) waarschuwing en automatische stop en continue controle op de snelheid, waarbij bescherming wordt geboden aan gevaarpunten en continue controle wordt gehouden op de naleving van de snelheidsbeperkingen op de lijn; onder „continue controle op de snelheid” wordt verstaan dat de toegestane maximumsnelheid op alle delen van de lijn permanent wordt aangegeven en gehandhaafd.

Type d) wordt beschouwd als een automatisch beveiligingssysteem voor treinen (Automatic Train Protection — ATP).

- 6.3. „overweg”: gelijkvloerse kruising tussen een weg of doorgang en een spoorweg, erkend door de infrastructuurbeheerder en toegankelijk voor openbare of particuliere gebruikers. Doorgangen tussen perrons in een station vallen hier niet onder, evenmin als doorgangen over sporen die uitsluitend bestemd zijn voor gebruik door werknemers.
- 6.4. „weg”: met het oog op het opstellen van statistieken over spoorwegongevallen, openbare of particuliere weg, straat of snelweg, met inbegrip van aangrenzende voet- en fietspaden.
- 6.5. „doorgang”: elke route, behalve wegen, voor de doorgang van personen, dieren, voertuigen of machines.
- 6.6. „overweg met passieve signalisatie”: een overweg zonder enige vorm van waarschuwings- of beschermingssysteem dat wordt geactiveerd wanneer het onveilig is voor de gebruiker om de overweg over te steken.
- 6.7. „overweg met actieve signalisatie”: een overweg waar de overstekende gebruikers worden beschermd tegen of gewaarschuwd voor de naderende trein door de activering van inrichtingen wanneer het voor de gebruiker onveilig is de overweg over te steken.

— Bescherming door middel van fysieke inrichtingen:

- halve of dubbele slagbomen;
- hekken.

— Waarschuwing bij het gebruik van vaste apparatuur bij overwegen:

- zichtbare apparatuur: lichten;
- auditieve apparatuur: bellen, hoorns, claxons enz.

Overwegen met actieve signalisatieoverweg worden als volgt ingedeeld:

- a) manueel: een overweg waar de bescherming of waarschuwing voor de weggebruikers manueel wordt geactiveerd door een spoorwegwerknemer;
- b) automatisch, met waarschuwing voor de weggebruikers: een overweg waar een waarschuwing voor de weggebruikers wordt geactiveerd door de naderende trein;
- c) automatisch, met bescherming voor de weggebruikers: een overweg waar een vorm van bescherming voor de weggebruikers wordt geactiveerd door de naderende trein. Dit omvat ook overwegen met zowel beschermings- als waarschuwingssystemen voor de weggebruikers;
- d) bescherming zijde spoor: een overweg waar een sein of ander treinbeschermingssysteem een trein de toelating geeft door te rijden zodra de overweg volledig is afgeschermd voor de gebruikers en niet meer wordt overschreden.

7. Definities van de meeteenheden

- 7.1. „trein-km”: meeteenheid die de verplaatsing van een trein over een afstand van één kilometer weergeeft. Deze afstand is de werkelijk gereden afstand, indien beschikbaar; zo niet wordt de standaardnetwerkafstand tussen begin- en eindpunt gebruikt. Alleen de afstand op het grondgebied van het rapporterende land wordt in aanmerking genomen.
 - 7.2. „reizigers-km”: meeteenheid voor het vervoer van een reiziger per spoor over een afstand van één kilometer. Alleen de afstand op het grondgebied van het rapporterende land wordt in aanmerking genomen.
 - 7.3. „kilometer lijn”: de lengte, gemeten in kilometers, van het spoorwegnetwerk van lidstaten, waarvan het toepassingsgebied in artikel 2 is vastgesteld. Voor meersporige spoorlijnen wordt alleen de afstand tussen begin- en eindpunt geteld.
 - 7.4. „kilometer spoor”: de lengte, gemeten in kilometers, van het spoorwegnetwerk van lidstaten, waarvan het toepassingsgebied in artikel 2 is vastgesteld. Elk spoor van een meersporige spoorlijn wordt geteld.
-

BIJLAGE II

AANMELDING VAN NATIONALE VEILIGHEIDSVOORSCHRIFTEN

De nationale veiligheidsvoorschriften die overeenkomstig artikel 8, lid 1, onder a), worden aangemeld, omvatten:

1. voorschriften met betrekking tot bestaande nationale veiligheidsdoelen en veiligheidsmethoden;
 2. voorschriften met betrekking tot de eisen die gesteld worden aan veiligheidsbeheersystemen en de veiligheidscertificering van spoorwegondernemingen;
 3. gemeenschappelijke exploitatievoorschriften van het spoorwegnetwerk waarop nog geen TSI van toepassing is, met inbegrip van voorschriften voor het seingeving- en verkeersleidingssysteem;
 4. voorschriften met betrekking tot de eisen die gesteld worden aan aanvullende interne exploitatievoorschriften (bedrijfsvoorschriften) die door infrastructuurbeheerders en spoorwegondernemingen moeten worden opgesteld;
 5. voorschriften met betrekking tot de eisen die gesteld worden aan personeel dat essentiële veiligheidstaken verricht, met inbegrip van selectiecriteria, medische geschiktheid en beroepsopleiding en certificering, voor zover daarop nog geen TSI van toepassing is;
 6. voorschriften met betrekking tot het onderzoek naar ongevallen en incidenten.
-

BIJLAGE III

EISEN EN BEOORDELINGSCRITERIA VOOR ORGANISATIES DIE EEN CERTIFICAAT VAN EEN MET ONDERHOUD BELASTE ENTITEIT (ENTITY IN CHARGE OF MAINTENANCE — ECM) OF EEN CERTIFICAAT VOOR DOOR EEN MET ONDERHOUD BELASTE ENTITEIT UITBESTEDE ONDERHOUDSFUNCTIES AANVRAGEN

Wat het organisatiebeheer betreft, moeten alle essentiële onderdelen worden gedocumenteerd en wordt in het bijzonder beschreven hoe de verantwoordelijkheden binnen de organisatie en ten aanzien van subcontractanten zijn verdeeld. Daarbij wordt aangegeven hoe het beheer op verschillende niveaus wordt gecontroleerd, hoe het personeel en de vertegenwoordigers ervan op alle niveaus bij het beheer worden betrokken en hoe de voortdurende verbetering ervan wordt gewaarborgd.

De volgende basisvereisten worden toegepast op de vier taken van een met onderhoud belaste entiteit (ECM) waarin door de organisatie zelf of door contractanten moet worden voorzien:

1. Leiding — verbintenis inzake de ontwikkeling en invoering van het onderhoudsysteem van de organisatie en inzake de voortdurende verbetering van de doeltreffendheid daarvan;
2. Risicobeoordeling — een gestructureerde aanpak voor het beoordelen van de risico's bij het onderhoud van voertuigen, met inbegrip van risico's die rechtstreeks voortvloeien uit operationele processen en de activiteiten van andere organisaties of personen, en het bepalen van passende risicobeheersingsmaatregelen;
3. Monitoring — een gestructureerde aanpak om te waarborgen dat risicobeheersingsmaatregelen bestaan, correct functioneren en de doelstellingen van de organisatie realiseren;
4. Voortdurende verbetering — een gestructureerde aanpak om de informatie uit regelmatige monitoring, audits en andere relevante bronnen te analyseren en lering te trekken uit de resultaten daarvan om preventieve en corrigerende maatregelen te nemen teneinde het veiligheidsniveau in stand te houden of te verbeteren;
5. Structuur en verantwoordelijkheden — een gestructureerde aanpak om de verantwoordelijkheden van individuele personen en teams voor de veilige verwezenlijking van de veiligheidsdoelstellingen van de organisatie af te bakenen;
6. Bekwaamheidsbeheer — een gestructureerde aanpak om ervoor te zorgen dat werknemers over de nodige bekwaamheden beschikken om de doelstellingen van de organisatie in alle omstandigheden op een veilige, doelmatige en efficiënte manier te realiseren;
7. Informatie — een gestructureerde aanpak om te waarborgen dat belangrijke informatie beschikbaar is voor alle personen binnen de organisatie die oordelen vellen en besluiten nemen, en dat de informatie volledig en adequaat is;
8. Documentatie — een gestructureerde aanpak om de traceerbaarheid van alle relevante informatie te waarborgen;
9. Uitbesteding van activiteiten — een gestructureerde aanpak om ervoor te zorgen dat uitbestede activiteiten correct worden beheerd met het oog op de realisatie van de doelstellingen van de organisatie, en dat alle bevoegdheden en behoeften worden gedekt;
10. Onderhoudsactiviteiten — een gestructureerde aanpak om ervoor te zorgen dat:
 - alle onderhoudsactiviteiten die een invloed hebben op de veiligheid en voor de veiligheid kritieke componenten worden geïdentificeerd en op de juiste wijze worden beheerd, en dat alle nodige wijzigingen in de onderhoudsactiviteiten die een invloed hebben op de veiligheid worden geïdentificeerd, op gepaste wijze worden beheerd op basis van de opgedane ervaring en de toepassing van de gemeenschappelijke veiligheidsmethoden voor risicobeoordeling volgens artikel 6, lid 1, onder a), en naar behoren worden gedocumenteerd;
 - aan de essentiële eisen inzake interoperabiliteit wordt voldaan;
 - onderhoudsvoorzieningen, -uitrusting en instrumenten die specifiek ontwikkeld en nodig zijn voor de uitvoering van het onderhoud, toegepast en gecontroleerd worden;
 - de oorspronkelijke documentatie met betrekking tot het voertuig wordt geanalyseerd met het oog op het opstellen van het eerste onderhoudsdossier, en dat dit dossier correct wordt toegepast bij de opstelling van onderhoudsopdrachten;
 - componenten (waaronder reserve-onderdelen) en materiaal worden gebruikt overeenkomstig de specificaties in de onderhoudsopdrachten en de documentatie van leveranciers; ze worden opgeslagen, gehanteerd en vervoerd op passende wijze overeenkomstig de in de onderhoudsopdrachten en de documentatie van leveranciers opgenomen specificaties, en voldoen aan de geldende nationale en internationale voorschriften, alsmede aan de eisen van relevante onderhoudsopdrachten;

- passende en geschikte voorzieningen, uitrusting en instrumenten worden bepaald, geïdentificeerd, geleverd, bijgehouden en bewaard om de onderhoudswerkzaamheden te kunnen uitvoeren overeenkomstig de onderhoudsopdrachten en andere toepasselijke specificaties, teneinde het veilig verloop van de onderhoudswerkzaamheden, de ergonomie en de bescherming van de gezondheid te waarborgen;
- de organisatie beschikt over procedures om te waarborgen dat haar meetapparatuur en alle voorzieningen, uitrusting en instrumenten correct worden gebruikt, geijkt, bewaard en onderhouden overeenkomstig gedocumenteerde processen;

11. Controleactiviteiten — een gestructureerde aanpak om ervoor te zorgen dat:

- voertuigen uit exploitatie worden genomen voor gepland, voorwaardelijk of correctief onderhoud te gepaste tijde, of wanneer defecten of andere behoeften zijn vastgesteld;
 - de nodige maatregelen inzake kwaliteitscontrole worden getroffen;
 - onderhoudstaken worden uitgevoerd overeenkomstig de onderhoudsopdrachten en om een voertuig geschikt te verklaren om opnieuw in exploitatie te worden genomen, met vermelding van eventuele gebruiksbeperkingen;
 - mogelijke gevallen van niet-naleving bij de toepassing van het beheersysteem die tot ongevallen, incidenten, bijna-ongevallen en andere gevaarlijke voorvallen kunnen leiden, worden gemeld, onderzocht en geanalyseerd, en dat de nodige preventieve maatregelen worden getroffen in overeenstemming met de in artikel 6, lid 1, onder c), bedoelde gemeenschappelijke veiligheidsmethode voor de controle;
 - periodieke interne controle en toezicht plaatsvinden in overeenstemming met de in artikel 6, lid 1, onder c), bedoelde gemeenschappelijke veiligheidsmethode voor de controle.
-

BIJLAGE IV

DEEL A

Ingetrokken richtlijn met een lijst van achtereenvolgende wijzigingen
(als bedoeld in artikel 34)

Richtlijn 2004/49/EG	(PB L 164 van 30.4.2004, blz. 44)
Richtlijn 2008/57/EG	(PB L 191 van 18.7.2008, blz. 1)
Richtlijn 2008/110/EG	(PB L 345 van 23.12.2008, blz. 62)
Richtlijn 2009/149/EG van de Commissie	(PB L 313 van 28.11.2009, blz. 65)
Rectificatie 2004/49/EG	(PB L 220 van 21.6.2004, blz. 16)
Richtlijn 2014/88/EU van de Commissie	(PB L 201 van 10.7.2014, blz. 9)

DEEL B

Termijnen voor omzetting in nationaal recht
(bedoeld in artikel 34)

Richtlijn	Termijn voor omzetting
2004/49/EG	30 april 2006
2008/57/EG	19 juli 2010
2008/110/EG	24 december 2010
Richtlijn 2009/149/EG van de Commissie	18 juni 2010
Richtlijn 2014/88/EU van de Commissie	30 juli 2015

BIJLAGE V

Concordantietabel

Richtlijn 2004/49/EG	Deze richtlijn
Artikel 1	Artikel 1
Artikel 2	Artikel 2
Artikel 3	Artikel 3
Artikel 4	Artikel 4
Artikel 5	Artikel 5
Artikel 6	Artikel 6
Artikel 7	Artikel 7
Artikel 8	Artikel 8
Artikel 9	Artikel 9
Artikel 10	Artikel 10
—	Artikel 11
Artikel 11	Artikel 12
Artikel 12	—
Artikel 13	Artikel 13
Artikel 14 bis, leden 1 tot en met 7	Artikel 14
Artikel 14 bis, lid 8	Artikel 15
Artikel 15	—
Artikel 16	Artikel 16
—	Artikel 17
Artikel 17	Artikel 18
Artikel 18	Artikel 19
Artikel 19	Artikel 20
Artikel 20	Artikel 21
Artikel 21	Artikel 22
Artikel 22	Artikel 23
Artikel 23	Artikel 24
Artikel 24	Artikel 25
Artikel 25	Artikel 26
Artikel 26	—
—	Artikel 27
Artikel 27	Artikel 28
Artikel 28	—
Artikel 29	—
Artikel 30	—
Artikel 31	Artikel 29
Artikel 32	Artikel 30
—	Artikel 31
—	Artikel 32
Artikel 33	Artikel 33

Richtlijn 2004/49/EG	Deze richtlijn
—	Artikel 34
Artikel 34	Artikel 35
Artikel 35	Artikel 36
Bijlage I	Bijlage I
Bijlage II	Bijlage II
Bijlage III	—
Bijlage IV	—
Bijlage V	—
—	Bijlage III

VERKLARING VAN DE COMMISSIE BETREFFENDE TOELICHTENDE STUKKEN

De Commissie verwijst naar de gezamenlijke politieke verklaring van het Europees Parlement, de Raad en de Commissie van 27 oktober 2011 over toelichtende stukken waarin de instellingen hebben onderkend dat de inlichtingen die de lidstaten aan de Commissie verstrekken met betrekking tot de omzetting van richtlijnen in nationaal recht „duidelijk en nauwkeurig dienen te zijn” teneinde de vervulling door de Commissie van haar taak inzake toezicht op de toepassing van het recht van de Unie te vergemakkelijken. Toelichtende stukken zouden in het onderhavige geval nuttig zijn geweest. De Commissie betreurt derhalve dat in de definitieve tekst geen bepalingen in die zin zijn opgenomen.
