



EUROPEES PARLEMENT

2009 - 2014

---

*Zittingsdocument*

---

**A7-0015/2014**

9.1.2014

**\*\*\*I**  
**VERSLAG**

over het voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad  
inzake spoorwegveiligheid (herschikking)  
(COM(2013)0031 – C7-0028/2013 – 2013/0016(COD))

Commissie vervoer en toerisme

Rapporteur: Michael Cramer

(Herschikking – artikel 87 van het Reglement)

### ***Verklaring van de gebruikte tekens***

- \* Raadplegingsprocedure
- \*\*\* Goedkeuringsprocedure
- \*\*\*I Gewone wetgevingsprocedure (eerste lezing)
- \*\*\*II Gewone wetgevingsprocedure (tweede lezing)
- \*\*\*III Gewone wetgevingsprocedure (derde lezing)

(De aangeduide procedure is gebaseerd op de in de ontwerptekst voorgestelde rechtsgrond.)

### ***Amendementen op een ontwerphandeling***

#### **Amendementen van het Parlement in twee kolommen**

Geschrapte tekstdelen worden in de linkerkolom in *vet cursief* aangegeven. Vervangen tekstdelen worden in beide kolommen in *vet cursief* aangegeven. Nieuwe tekst wordt in de rechterkolom in *vet cursief* aangegeven.

In de eerste en tweede regel van de koptekst boven elk amendement wordt verwezen naar het tekstdel in kwestie van de ontwerphandeling. Indien een amendement betrekking heeft op een bestaande handeling, waarop in de ontwerphandeling wijzigingen worden voorgesteld, bevat de koptekst bovendien een derde en vierde regel, die verwijzen naar de bestaande handeling respectievelijk naar de bepaling in kwestie.

#### **Amendementen van het Parlement in de vorm van een geconsolideerde tekst**

Nieuwe tekstdelen worden in *vet cursief* aangegeven. Geschrapte tekstdelen worden aangegeven met het symbool **■** of worden doorgestreept. Waar tekstdelen vervangen worden, wordt de nieuwe tekst in *vet cursief* aangegeven, terwijl de vervangen tekst wordt geschrapt of doorgestreept. Bij wijze van uitzondering worden zuiver technische wijzigingen die de diensten aanbrengen met het oog op de opstelling van de definitieve tekst, niet gemarkeerd.

## INHOUD

	<b>Blz.</b>
ONTWERPWETGEVINGSRESOLUTIE VAN HET EUROPEES PARLEMENT .....	5
TOELICHTING .....	73
BIJLAGE: BRIEF VAN DE COMMISSIE JURIDISCHE ZAKEN .....	76
BIJLAGE: ADVIES VAN DE ADVIESGROEP VAN DE JURIDISCHE DIENSTEN VAN HET EUROPEES PARLEMENT, DE RAAD EN DE COMMISSIE .....	78
PROCEDURE .....	80



## ONTWERPWETGEVINGSRESOLUTIE VAN HET EUROPEES PARLEMENT

over het voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad inzake spoorwegveiligheid (herschikking)  
(COM(2013)0031 – C7-0028/2013 – 2013/0016(COD))

(Gewone wetgevingsprocedure: eerste lezing)

*Het Europees Parlement,*

- gezien het voorstel van de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad (COM(2013)0031),
  - gezien artikel 294, lid 2, en artikel 91, lid 1, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, op grond waarvan het voorstel door de Commissie bij het Parlement is ingediend (C7-0028/2013),
  - gezien artikel 294, lid 3, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,
  - gezien de gemotiveerde adviezen die in het kader van protocol nr. 2 betreffende de toepassing van de beginselen van subsidiariteit en evenredigheid zijn uitgebracht door het Litouwse parlement, de Roemeense senaat en het Zweedse parlement, en waarin wordt gesteld dat het ontwerp van wetgevingshandeling niet strookt met het subsidiariteitsbeginsel,
  - gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité van 11 juli 2013<sup>1</sup>,
  - gezien het advies van het Comité van de Regio's van 8 oktober 2013<sup>2</sup>,
  - gezien het Interinstitutioneel Akkoord van 28 november 2001 over een systematischer gebruik van de herschikking van besluiten<sup>3</sup>,
  - gezien de brief van de Commissie juridische zaken aan de Commissie vervoer en toerisme overeenkomstig artikel 87, lid 3, van zijn Reglement,
  - gezien de artikelen 87 en 55 van zijn Reglement,
  - gezien het verslag van de Commissie vervoer en toerisme (A7-0015/2014),
- A. overwegende dat het betreffende voorstel volgens de adviesgroep van de juridische diensten van het Europees Parlement, de Raad en de Commissie geen andere inhoudelijke wijzigingen bevat dan die welke als zodanig in het voorstel worden vermeld en dat met betrekking tot de codificatie van de ongewijzigde bepalingen van de eerdere besluiten met die wijzigingen kan worden geconstateerd dat het voorstel een eenvoudige codificatie van de bestaande teksten behelst, zonder inhoudelijke

---

<sup>1</sup> PB C 327 van 12.11.2013, blz. 122.

<sup>2</sup> PB C 356 van 5.12.2013, blz. 92.

<sup>3</sup> PB C 77 van 28.3.2002, blz. 1.

wijzigingen;

1. stelt onderstaand standpunt in eerste lezing vast, rekening houdend met de aanbevelingen van de adviesgroep van de juridische diensten van het Europees Parlement, de Raad en de Commissie;
2. verzoekt om hernieuwde voorlegging indien de Commissie voornemens is ingrijpende wijzigingen in haar voorstel aan te brengen of dit door een nieuwe tekst te vervangen;
3. verzoekt zijn Voorzitter het standpunt van het Parlement te doen toekomen aan de Raad en aan de Commissie alsmede aan de nationale parlementen.

## **Amendement 1**

### **Voorstel voor een richtlijn Overweging 1 bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

*(1 bis) Het spoor is al de veiligste wijze van vervoer in de Unie en in de laatste decennia zijn de veiligheidsprestaties ervan nog verder verbeterd. Terwijl het aantal reizigerskilometers is gestegen van ongeveer 200 miljard in 1970 tot meer dan 300 miljard nu, is het gemiddelde aantal dodelijke slachtoffers onder treinpassagiers teruggebracht van ongeveer 400 in het begin van de jaren '70 tot minder dan 100 nu.*

## **Amendement 2**

### **Voorstel voor een richtlijn Overweging 1 ter (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

*(1 ter) De veiligheid moet niet alleen worden gewaarborgd voor passagiers en personeel, inclusief het personeel van contractanten, maar ook voor gebruikers van spoorwegovergangen en voor personen die dicht bij spoorlijnen wonen.*

## **Amendement 3**

### **Voorstel voor een richtlijn Overweging 1 quater (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

*(1 quater) Rekening houdend met de verwachte verbetering van de concurrentiekracht van het spoor, moet de*

*spoorwegveiligheid gelijke tred houden met de technische en wetenschappelijke vooruitgang.*

#### **Amendement 4**

##### **Voorstel voor een richtlijn Overweging 1 quinquies (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

*(1 quinquies) De spoorwegomgeving in de Unie heeft grondige veranderingen doorgemaakt, die onder andere het gevolg waren van de drie spoorwegpakketten van de Unie die sinds het begin van de jaren '90 zijn aangenomen. De geleidelijke totstandbrenging van de gemeenschappelijke Europese spoorwegruimte wordt gekenmerkt door groeiende aantallen actoren, onderaannemers en nieuwe marktspelers. In deze complexere context is de interactie tussen alle spelers - spoorwegondernemingen, infrastructuurbeheerders, de spoorwegsector en de veiligheidsinstanties - van doorslaggevend belang voor de spoorwegveiligheid. In de veiligheidswetgeving moet rekening worden gehouden met deze ontwikkelingen en moeten passende procedures en instrumenten voor informatievoorziening, beheer en noodsituaties worden ingevoerd.*

#### **Amendement 5**

##### **Voorstel voor een richtlijn Overweging 2**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

(2) Bij Richtlijn **2004/49** is een gemeenschappelijk regelgevingskader

(2) Bij Richtlijn **2004/49/EG** is een gemeenschappelijk regelgevingskader



gecreëerd inzake spoorwegveiligheid door middel van een inhoudelijke standaardisering van de veiligheidsvoorschriften, de veiligheids certificering van spoorwegondernemingen, de taken en functies van de veiligheidsinstanties en het onderzoek naar ongevallen. **In het licht van de inspanningen om één interne markt voor het spoorvervoer tot stand te brengen**, is **deze** richtlijn **echter** toe aan een grondige herziening.

gecreëerd inzake spoorwegveiligheid door middel van een inhoudelijke standaardisering van de veiligheidsvoorschriften, de veiligheids certificering van spoorwegondernemingen, de taken en functies van de veiligheidsinstanties en het onderzoek naar ongevallen. **Het toewerken naar één interne markt voor het spoorvervoer leidt tot een vermenigvuldiging van het aantal actoren en communicatie-interfaces. Om in deze omstandigheden de spoorwegveiligheid te waarborgen**, is **die** richtlijn toe aan een grondige herziening.

## Amendement 6

### Voorstel voor een richtlijn Overweging 2 bis (nieuw)

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

**(2 bis) Gezien de bestaande verschillen tussen de veiligheidseisen, die van invloed zijn op het optimaal functioneren van het spoorwegvervoer in de Unie, is het van bijzonder belang dat de harmonisering van de operationele en veiligheidsvoorschriften, alsook van de voorschriften inzake het onderzoeken van ongevallen, wordt voortgezet.**

## Amendement 7

### Voorstel voor een richtlijn Overweging 2 ter (nieuw)

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

**(2 ter) Harmonisatie mag het huidige veiligheidsniveau van de lidstaten echter niet aantasten.**

## Amendement 8

### Voorstel voor een richtlijn Overweging 2 quater (nieuw)

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***(2 quater) Een goede handhaving en verdere verbetering van Richtlijn 96/49/EG<sup>12bis</sup> en van de Raad en Richtlijn 2008/68/EG van het Europees Parlement en de Raad<sup>12ter</sup> is van het grootste belang voor de spoorwegveiligheid en de bescherming van mensenlevens, volksgezondheid en het milieu.***

---

*<sup>12 bis</sup> Richtlijn 96/49/EG van de Raad van 23 juli 1996 betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der lidstaten inzake het vervoer van gevaarlijke goederen per spoor (PB L 235 van 17.9.1996, blz. 25).*

*<sup>12 ter</sup> Richtlijn 2008/68/EG van het Europees Parlement en de Raad van 24 september 2008 inzake het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg (PB L 260 van 30.9.2008, blz. 13).*

## Amendement 9

### Voorstel voor een richtlijn Overweging 3

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

(3) Metro's, trams en lightrailssystemen vallen in veel lidstaten onder lokale of regionale veiligheidsvoorschriften en onder het toezicht van lokale of regionale instanties; de eisen inzake interoperabiliteit of vergunningverlening in de Unie zijn op dergelijke systemen niet van toepassing. Voorts vallen trams vaak onder de veiligheidswetgeving voor het wegverkeer, waardoor de spoorwegveiligheidsvoorschriften er niet

(3) Metro's, trams, ***tramtreinen*** en lightrailssystemen vallen in veel lidstaten onder lokale of regionale veiligheidsvoorschriften en onder het toezicht van lokale of regionale instanties; de eisen inzake interoperabiliteit of vergunningverlening in de Unie zijn op dergelijke systemen niet van toepassing. Voorts vallen trams vaak onder de veiligheidswetgeving voor het wegverkeer, waardoor de

volledig op kunnen worden toegepast. Lokale spoorwegsystemen moeten derhalve van de werkingssfeer van deze richtlijn worden uitgesloten. Indien zij dat zinvol achten, mogen de lidstaten de bepalingen van deze richtlijn op vrijwillige basis toepassen op lokale spoorwegsystemen.

spoorwegveiligheidsvoorschriften er niet volledig op kunnen worden toegepast. Lokale spoorwegsystemen moeten derhalve van de werkingssfeer van deze richtlijn worden uitgesloten. Indien zij dat zinvol achten, mogen de lidstaten de bepalingen van deze richtlijn op vrijwillige basis toepassen op lokale spoorwegsystemen.

## Amendement 10

### Voorstel voor een richtlijn Overweging 4

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(4) Het veiligheidsniveau van het spoorwegsysteem in de Unie is doorgaans hoog, in het bijzonder vergeleken met het wegvervoer. **Wanneer** dat redelijkerwijs **haalbaar** is en rekening houdend met de verwachte verbetering van de concurrentiekracht van het spoor, moet de veiligheid gelijke tred houden met de technische en wetenschappelijke vooruitgang.

*Amendement*

(4) Het veiligheidsniveau van het spoorwegsysteem in de Unie is doorgaans hoog, in het bijzonder vergeleken met het wegvervoer. **Voor zover** dat redelijkerwijs **uitvoerbaar** is en rekening houdend met de verwachte verbetering van de concurrentiekracht van het spoor, moet de veiligheid gelijke tred houden met de technische en wetenschappelijke vooruitgang.

## Amendement 11

### Voorstel voor een richtlijn Overweging 4 bis (nieuw)

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

**(4 bis) De interactie tussen de spoorweginfrastructuur, -exploitatie, -fabrikanten en -veiligheidsinstanties is van doorslaggevend belang voor de veiligheid. Er dienen passende instrumenten te worden gebruikt en ontwikkeld ter waarborging en verhoging van de veiligheid.**

## Amendement 12

### Voorstel voor een richtlijn Overweging 5

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(5) **De belangrijkste** actoren van het spoorwegsysteem, de **infrastructuurbeheerders en spoorwegondernemingen, dragen de** volle verantwoordelijkheid voor de veiligheid van het systeem, **elk** voor zijn eigen deel. **Waar nodig dienen zij samen te werken bij de uitvoering van de risicobeheersingsmaatregelen. De** lidstaten moeten een duidelijk onderscheid maken tussen deze directe verantwoordelijkheid voor de veiligheid en de taak van de nationale veiligheidsinstanties om een nationaal regelgevingskader te bieden en toezicht te houden op de prestaties van alle exploitanten.

## Amendement 13

### Voorstel voor een richtlijn Overweging 6

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(6) De verantwoordelijkheid van infrastructuurbeheerders en spoorwegondernemingen voor de exploitatie van het spoorwegsysteem doet geen afbreuk aan de verantwoordelijkheid van andere actoren, zoals fabrikanten, vervoerders, verladers, vullers, laders, met onderhoud belaste entiteiten, onderhoudsdiensten, houders van **wagons** en andere dienstverleners en aankoopentiteiten voor hun producten en diensten. Om het risico te vermijden dat

*Amendement*

(5) **Alle** actoren van het spoorwegsysteem **moeten** de volle verantwoordelijkheid **dragen** voor de veiligheid van het systeem, **ieder** voor zijn eigen deel. De lidstaten moeten een duidelijk onderscheid maken tussen deze directe verantwoordelijkheid voor de veiligheid en de taak van de nationale veiligheidsinstanties om een nationaal regelgevingskader te bieden en toezicht te houden op de prestaties van alle exploitanten.

*Amendement*

(6) De verantwoordelijkheid van infrastructuurbeheerders en spoorwegondernemingen voor de exploitatie van het spoorwegsysteem doet geen afbreuk aan de verantwoordelijkheid van andere actoren, zoals fabrikanten, vervoerders, verladers, vullers, laders, **lossers, ontvangers**, met onderhoud belaste entiteiten, onderhoudsdiensten, **eigenaren van voertuigen**, houders van **voertuigen** en andere dienstverleners en aankoopentiteiten voor hun producten en

verantwoordelijkheden worden doorgeschoven, dient elke betrokkene de verantwoordelijkheid te dragen voor zijn proces. Elke partij in het spoorvervoerssysteem 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 historiek van het voertuig, onderhoudsdossiers, traceerbaarheid van laadverrichtingen en vrachtbrieven.

diensten **en voor de invoering van risicobeheersingsmaatregelen**. Om het risico te vermijden dat verantwoordelijkheden worden doorgeschoven, dient elke betrokkene **door middel van contractuele overeenkomsten** de verantwoordelijkheid te dragen voor zijn proces. Elke partij in het spoorwegvervoerssysteem dient ten aanzien van de anderen, **inclusief de relevante instanties, de** verantwoordelijkheid te dragen voor de volledige en waarheidsgetrouwe mededeling van alle relevante informatie **die nodig is om de veilige exploitatie van een voertuig te garanderen**, met name informatie over de status en historiek van het voertuig, onderhoudsdossiers, traceerbaarheid van laadverrichtingen en vrachtbrieven.

#### Amendement 14

##### Voorstel voor een richtlijn Overweging 6 bis (nieuw)

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

**(6 bis) Ernstige ongevallen met goederenwagons hebben aangetoond dat er verplichte, op Unieniveau geharmoniseerde voorschriften inzake de frequentie en de intervallen van het onderhoud van goederenwagons, passagierstreinen en locomotieven nodig zijn.**

#### Amendement 15

##### Voorstel voor een richtlijn Overweging 7 bis (nieuw)

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

**(7 bis) In de afgelopen decennia is de intensiteit van de samenwerking tussen**

*fabrikanten, leveranciers van  
onderhoudsdiensten en  
spoorwegondernemingen afgenomen.  
Daarom is harmonisering van minimale  
onderhoudsintervallen en kwaliteitseisen  
noodzakelijk om de veiligheid van het  
gehele spoorwegsysteem te waarborgen.*

## Amendement 16

### Voorstel voor een richtlijn Overweging 8

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(8) Geleidelijk zijn gemeenschappelijke veiligheidsdoelen (CST's) en CSM'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 (CSI's) vastgesteld om enerzijds te beoordelen of een systeem voldoet aan de CST's en anderzijds de monitoring van de spoorwegveiligheid te faciliteren.

*Amendement*

(8) Geleidelijk zijn gemeenschappelijke veiligheidsdoelen (CST's) en CSM's ingevoerd om een hoog veiligheidsniveau te handhaven en dat niveau 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 (CSI's) vastgesteld om enerzijds te beoordelen of een systeem voldoet aan de CST's en anderzijds de monitoring van de spoorwegveiligheid te faciliteren.

## Amendement 17

### Voorstel voor een richtlijn Overweging 9

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(9) De nationale voorschriften, die vaak gebaseerd zijn op nationale technische normen, **zijn** geleidelijk vervangen door voorschriften op basis van in CST's, CSM's en technische specificaties inzake interoperabiliteit (TSI's) vastgestelde gemeenschappelijke normen. Om de

*Amendement*

(9) De nationale voorschriften, die vaak gebaseerd zijn op nationale technische normen, **worden** geleidelijk vervangen door voorschriften op basis van in CST's, CSM's en technische specificaties inzake interoperabiliteit (TSI's) vastgestelde gemeenschappelijke normen. Om de

belemmeringen voor interoperabiliteit weg te werken moet het aantal nationale voorschriften worden verminderd na de uitbreiding van de werkingssfeer van de TSI's tot het volledige spoorwegsysteem van de Unie en de oplossing van open punten in de TSI's. Daartoe **dienen** de lidstaten hun systeem van nationale voorschriften **bij te werken**, achterhaalde voorschriften **te** schrappen en de Commissie en het Bureau daarvan in kennis **te** stellen.

## Amendement 18

### Voorstel voor een richtlijn Overweging 10

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(10) In het licht van de inspanningen om de belemmeringen voor de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem stapsgewijs weg te werken en de tijd die nodig is om de TSI's vast te stellen moet worden voorkomen dat lidstaten nieuwe nationale voorschriften vaststellen of projecten uitvoeren die de diversiteit van het bestaande systeem nog vergroten. Het veiligheidsbeheersysteem is **het erkende** instrument om ongevallen te voorkomen. Spoorwegondernemingen dienen onmiddellijk corrigerende maatregelen te nemen om herhaling van ongevallen te vermijden. De lidstaten mogen de verantwoordelijkheid van spoorwegondernemingen niet beperken **door onmiddellijk** na een ongeval **nieuwe voorschriften vast te stellen**.

belemmeringen voor interoperabiliteit weg te werken moet het aantal nationale voorschriften worden verminderd na de uitbreiding van de werkingssfeer van de TSI's tot het volledige spoorwegsysteem van de Unie en de oplossing van open punten in de TSI's. Daartoe **moeten** de lidstaten hun systeem van nationale voorschriften **bijwerken**, achterhaalde voorschriften schrappen en de Commissie en het Bureau daarvan **onverwijld** in kennis stellen.

*Amendement*

(10) In het licht van de inspanningen om de belemmeringen voor de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem stapsgewijs weg te werken en **tegelijktijd een hoog niveau van spoorwegveiligheid te behouden**, en de tijd die nodig is om de TSI's vast te stellen, moet worden voorkomen dat lidstaten nieuwe nationale voorschriften vaststellen of projecten uitvoeren die de diversiteit van het bestaande systeem nog vergroten. Het veiligheidsbeheersysteem is **een erkend** instrument om ongevallen te voorkomen **De lidstaten, het Europees Spoorwegbureau ("het Bureau") en de** spoorwegondernemingen dienen onmiddellijk corrigerende maatregelen te nemen om herhaling van ongevallen te vermijden. De lidstaten mogen de verantwoordelijkheid van spoorwegondernemingen niet beperken **tot het vaststellen van nieuwe voorschriften** na een ongeval.

## **Amendement 19**

### **Voorstel voor een richtlijn Overweging 10 bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***(10 bis) Besturings- en seingevinginstallaties voor treinen spelen een cruciale rol bij het waarborgen van de spoorwegveiligheid. De geharmoniseerde ontwikkeling en toepassing van het European Rail Traffic Management System (ERTMS) op het spoornet van de Unie levert een belangrijke bijdrage aan de verhoging van het veiligheidsniveau.***

## **Amendement 20**

### **Voorstel voor een richtlijn Overweging 11 bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***(11 bis) Spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders moeten voor een open veiligheidscultuur ("just culture") zorgen om hun personeelsleden actief aan te moedigen veiligheidsgerelateerde ongevallen, incidenten en bijna-ongelukken te melden, waarbij moet worden gewaarborgd dat zij niet worden gestraft of gediscrimineerd. Een open veiligheidscultuur stelt de spoorwegindustrie in staat om lessen te trekken uit ongevallen, incidenten en bijna-ongevallen en om zodoende de spoorwegveiligheid voor werknemers en passagiers te verbeteren.***

## **Amendement 21**

### **Voorstel voor een richtlijn Overweging 12**



*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(12) Om een hoog veiligheidsniveau op het spoor en gelijke voorwaarden voor alle spoorwegondernemingen te garanderen, moeten spoorwegondernemingen aan dezelfde veiligheidseisen voldoen. Een spoorwegonderneming die een vergunning heeft, dient in het bezit te zijn van een veiligheidscertificaat om toegang te krijgen tot de spoorweginfrastructuur. Het veiligheidscertificaat moet aangeven dat de spoorwegonderneming een veiligheidsbeheersysteem heeft opgezet en in staat is de relevante veiligheidsnormen en -voorschriften na te leven. Voor internationale diensten moet één goedkeuring van het veiligheidsbeheersysteem op EU-niveau volstaan.

*Amendement*

(12) Om een hoog veiligheidsniveau op het spoor en gelijke voorwaarden voor alle spoorwegondernemingen te garanderen, moeten spoorwegondernemingen aan dezelfde veiligheidseisen voldoen. Een spoorwegonderneming die een vergunning heeft, dient in het bezit te zijn van een veiligheidscertificaat om toegang te krijgen tot de spoorweginfrastructuur. Het veiligheidscertificaat moet aangeven dat de spoorwegonderneming een veiligheidsbeheersysteem heeft opgezet en in staat is de relevante veiligheidsnormen en -voorschriften na te leven ***in alle lidstaten waar de onderneming opereert.*** Voor internationale diensten moet één goedkeuring van het veiligheidsbeheersysteem op EU-niveau ***of voor het grondgebied waarvan de spoorwegonderneming de spoorweginfrastructuur zal gebruiken,*** volstaan.

**Amendement 22**

**Voorstel voor een richtlijn  
Overweging 13**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(13) Op basis van Richtlijn 2004/49/EG zijn gestandaardiseerde methoden vastgesteld die door de spoorwegondernemingen 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 Europees veiligheidscertificaat dat geldig is in de hele Unie. De invoering van een Europees veiligheidscertificaat moet

*Amendement*

(13) Op basis van Richtlijn 2004/49/EG zijn ***minimale*** gestandaardiseerde methoden vastgesteld die door de spoorwegondernemingen 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 Europees veiligheidscertificaat dat ***binnen de gespecificeerde exploitatiegebieden*** geldig is in de hele

het spoorwegsysteem doelmatiger en efficiënter maken door de administratieve last voor de spoorwegondernemingen te verminderen.

Unie. De invoering van een Europees veiligheidscertificaat moet het spoorwegsysteem doelmatiger en efficiënter maken door de administratieve last voor de spoorwegondernemingen te verminderen, ***waardoor de concurrentiepositie van het spoorwegvervoer in de intermodale concurrentie wordt versterkt.***

## Amendement 23

### Voorstel voor een richtlijn Overweging 16

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(16) De certificering van treinpersoneel ***vormt vaak een onoverkomelijk*** obstakel voor nieuwe spelers. 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.

*Amendement*

(16) De ***opleiding en kwalificaties van het treinpersoneel zijn cruciaal voor de spoorwegveiligheid.*** ***Spoorwegondernemingen moeten ervoor zorgen dat hun medewerkers goed gekwalificeerd, gecertificeerd en opgeleid zijn, ook wanneer zij het spoornet van een andere lidstaat exploiteren. De nationale veiligheidsinstanties moeten de vereisten op dit gebied monitoren en handhaven.*** De certificering van treinpersoneel ***kan een*** obstakel voor nieuwe spelers ***vormen***. De lidstaten dienen ervoor te zorgen dat spoorwegondernemingen die voornemens zijn op hun ***net*** 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.

## Amendement 24

### Voorstel voor een richtlijn Overweging 17 bis (nieuw)

**(17 bis) Het Bureau moet samen met sectordeskundigen een gemeenschappelijke veiligheidsmethode ontwikkelen voor de vaststelling van de componenten die cruciaal zijn voor de veiligheid, daarbij rekening houdend met de ervaringen in de luchtvaartsector.**

## Amendement 25

### Voorstel voor een richtlijn Overweging 18

Door de Commissie voorgestelde tekst

(18) De nationale veiligheidsinstanties moeten inzake organisatie, rechtsvorm en besluitvorming volledig onafhankelijk zijn van de spoorwegondernemingen, infrastructuurbeheerders, aanvragers **en** aanbestedende diensten. 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. Om de efficiency te verhogen kunnen twee of meer lidstaten beslissen het personeel en de middelen van hun nationale veiligheidsinstanties te bundelen.

Amendement

(18) De nationale veiligheidsinstanties moeten inzake organisatie, rechtsvorm en besluitvorming volledig onafhankelijk zijn van de spoorwegondernemingen, infrastructuurbeheerders, aanvragers **of** aanbestedende diensten. Zij dienen hun taken op transparante en niet-discriminerende wijze uit te voeren en samen te werken met het Bureau teneinde één Europese spoorwegruimte **met een hoog niveau van spoorwegveiligheid** tot stand te brengen en hun besluitvormingscriteria op elkaar af te stemmen. Om **hun taken te kunnen uitvoeren, moeten de nationale veiligheidsinstanties over voldoende financiële middelen en voldoende goed opgeleid personeel beschikken. Om de** efficiency te verhogen kunnen twee of meer lidstaten beslissen het personeel en de middelen van hun nationale veiligheidsinstanties te bundelen.

## Amendement 26

### Voorstel voor een richtlijn

## **Overweging 18 bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***(18 bis) Voor de totstandbrenging van een gemeenschappelijke Europese spoorwegruimte en de verbetering van de spoorwegveiligheid is de invoering van een gemeenschappelijk veiligheidscertificaat essentieel. Dat vereist een goede taakverdeling tussen het Bureau en de nationale veiligheidsinstanties. Het Bureau moet gaan fungeren als "one-stop shop" voor veiligheidscertificaten in de Unie, waarbij het de waardevolle expertise, lokale kennis en ervaring van de nationale veiligheidsinstanties benut. Het Bureau moet specifieke taken en verantwoordelijkheden delegeren aan de nationale veiligheidsinstanties, op basis van contractuele overeenkomsten zoals bedoeld in Verordening [...] [spoorwegbureauverordening], maar moet exclusief bevoegd zijn voor het afgeven, verlengen, wijzigen of intrekken van veiligheidscertificaten voor zowel spoorwegondernemingen als infrastructuurbeheerders.***

## **Amendement 27**

### **Voorstel voor een richtlijn Overweging 19 bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***(19 bis) De naleving van de werk-, rij- en rusttijden van treinmachinisten en treinpersoneel met veiligheidstaken, is cruciaal voor de spoorwegveiligheid en de eerlijke concurrentie. De nationale veiligheidsinstanties moeten verantwoordelijk zijn voor de handhaving van en het toezicht op de toepassing van de ter zake geldende voorschriften, ook in***

*het geval van grensoverschrijdende activiteiten. Het Bureau moet een boordsysteem ontwikkelen voor het registreren van de rij- en rusttijden van treinmachinisten. De nationale veiligheidsinstanties moeten de bevoegdheid hebben om de rij- en rusttijden grensoverschrijdend te controleren.*

## **Amendement 28**

### **Voorstel voor een richtlijn Overweging 20**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(20) 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.

*Amendement*

(20) 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 **en worden opgenomen in periodieke verslagen**. Andere ongevallen en incidenten die belangrijke voorlopers van ernstige ongevallen kunnen zijn, dienen eveneens aan een veiligheidsonderzoek te worden onderworpen. **Om deze voorlopers op te sporen, moeten de spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders een open veiligheidscultuur zoals gedefinieerd in artikel 3 vaststellen.**

## **Amendement 29**

### **Voorstel voor een richtlijn Overweging 20 bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***(20 bis) Het spoorwegveiligheidssysteem is gebaseerd op feedback en lessen die zijn getrokken uit ongevallen en incidenten. Een en ander vereist strikte toepassing van vertrouwelijkheidsregels teneinde te garanderen dat deze waardevolle bronnen van informatie ook in de toekomst beschikbaar zijn. In deze context moet gevoelige veiligheidsinformatie naar behoren worden beschermd.***

### **Amendement 30**

**Voorstel voor een richtlijn  
Overweging 20 ter (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***(20 ter) Bij een ongeval zijn verschillende openbare belangen in het geding, zoals de preventie van toekomstige ongevallen en een behoorlijke rechtsbedeling. Deze belangen overstijgen de individuele belangen van de betrokken partijen, en ook het specifieke voorval. Om het algemene openbaar belang te beschermen is een juist evenwicht tussen alle belangen noodzakelijk.***

### **Amendement 31**

**Voorstel voor een richtlijn  
Overweging 21 bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***(21 bis) De spoorwegsector moet tevens toewerken naar een niet- punitieve omgeving die het spontaan melden van voorvallen vergemakkelijkt en zodoende het beginsel van een open***

*veiligheidscultuur bevordert.*

## **Amendement 32**

### **Voorstel voor een richtlijn Overweging 21 ter (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

*(21 ter) Voor het voorkomen van ongevallen en incidenten is het van belang dat relevante informatie, en met name verslagen en veiligheidsaanbevelingen naar aanleiding van veiligheidsonderzoeken, zo spoedig mogelijk wordt meegedeeld.*

## **Amendement 33**

### **Voorstel voor een richtlijn Overweging 21 quater (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

*(21 quater) Bij een ongeval in de spoorwegsector is het moeilijk om slachtoffers te identificeren en vast te stellen welke contactpersonen en/of familieleden moeten worden ingelicht, aangezien de exploitant in het algemeen de identiteit van de slachtoffers niet kent. Bij sommige spoorwegdiensten in de Unie, waar plaatsreservering vooraf verplicht is of waar passagiers voor het instappen aan veiligheidscontroles worden onderworpen, zou het echter goed zijn als de exploitant kon beschikken over een lijst van passagiers en treinpersoneel met als enige doel te kunnen communiceren met familieleden en/of contactpersonen. Daarom moet het Bureau gemachtigd worden systemen op te zetten om die informatie in reserveringssystemen voor passagiers te*

*integreren. Voorts moeten de nationale agentschappen noodplannen opstellen die voorzien in nooddiensten, toegangsplannen, hulpverlening op de plaats van het ongeval en het verlenen van slachtofferhulp. Het Bureau zal kunnen meewerken aan en hulp bieden bij het opstellen van deze plannen op basis van beste praktijken. De exploitant moet ook een plan hebben voor het verlenen van slachtofferbijstand.*

## Amendement 34

### Voorstel voor een richtlijn Overweging 22

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(22) Om ervoor te zorgen dat het 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 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.

*Amendement*

(22) Om ervoor te zorgen dat het onderzoeksorgaan efficiënter kan werken en zijn taken kan vervullen, moet dit orgaan, **alsook het Bureau op eigen verzoek**, tijdig toegang krijgen tot de locatie van een ongeval, indien nodig in goede samenwerking met de juridische autoriteiten. **Alle betrokken partijen, waaronder het Bureau, moeten alle relevante informatie verstrekken die het onderzoeksorgaan nodig heeft om zijn werkzaamheden te kunnen verrichten.** 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.



## Amendement 35

### Voorstel voor een richtlijn Overweging 25

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(25) Teneinde bepaalde niet-essentiële onderdelen van deze richtlijn aan te vullen of te wijzigen, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden verleend om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag gedelegeerde handelingen vast te stellen met betrekking de gemeenschappelijke veiligheidsmethoden en de herziening daarvan alsmede de herziening van de gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren en de gemeenschappelijke veiligheidsdoelen. 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.

## Amendement 36

### Voorstel voor een richtlijn Artikel 1 – alinea 1 – inleidende formule

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

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

*Amendement*

(25) Teneinde bepaalde niet-essentiële onderdelen van deze richtlijn aan te vullen of te wijzigen, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden verleend om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag gedelegeerde handelingen vast te stellen met betrekking de gemeenschappelijke veiligheidsmethoden en de herziening daarvan alsmede de herziening van de gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren en de gemeenschappelijke veiligheidsdoelen. Het is van bijzonder belang dat de Commissie bij haar voorbereidende werkzaamheden passende raadplegingen houdt, onder meer op deskundigenniveau, ***met de sociale partners en vooral met de nationale veiligheidsinstanties***. 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.

*Amendement*

Deze richtlijn ***stelt minimumvoorschriften vast, waarboven lidstaten uitsluitend overeenkomstig artikel 8 wetgeving mogen vaststellen, teneinde*** de ontwikkeling en ***verdere*** verbetering van de veiligheid op de spoorwegen in de Unie en de verbetering van de markttoegang voor spoorwegvervoerdiensten ***te waarborgen***,

door:

### **Amendement 37**

#### **Voorstel voor een richtlijn Artikel 1 – letter c**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

c) de ontwikkeling van gemeenschappelijke veiligheidsdoelen en -methoden, *om* nationale *voorschriften geleidelijk overbodig te maken,*

*Amendement*

c) de ontwikkeling van gemeenschappelijke veiligheidsdoelen en -methoden, *met het oog op een betere harmonisatie van de nationale voorschriften op een hoog veiligheidsniveau,*

### **Amendement 38**

#### **Voorstel voor een richtlijn Artikel 1 – letter e bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

*e bis) de invoering van een Europees veiligheidscertificaat dat binnen de aangegeven exploitatiegebieden geldig is in en erkend wordt door alle lidstaten;*

### **Amendement 39**

#### **Voorstel voor een richtlijn Artikel 1 – letter e ter (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

*e ter) het Bureau ertoe te verplichten richtsnoeren te publiceren inzake spoorwegveiligheid en veiligheids certificering, inclusief lijsten met voorbeelden van goede praktijken, met name voor grensoverschrijdend vervoer.*

## Amendement 40

### Voorstel voor een richtlijn Artikel 2 – lid 2 – letter a

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

a) metro's, trams en lightrailssystemen;

*Amendement*

a) metro's, trams, **tramtreinen** en lightrailssystemen;

## Amendement 41

### Voorstel voor een richtlijn Artikel 2 – lid 3 – letter b bis (nieuw)

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***b bis) light rail-infrastructuur die bij gelegenheid wordt gebruikt door heavy rail-voertuigen conform de operationele voorwaarden van de light rail-systemen, indien dit gebruik door deze voertuigen uitsluitend noodzakelijk is voor verbindingdoeleinden;***

## Amendement 42

### Voorstel voor een richtlijn Artikel 2 – lid 3 – letter b ter (nieuw)

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***b ter) rollend materieel dat geen vergunning meer heeft en naar een eindstation of locatie verplaatst wordt om een nieuwe vergunning te kunnen verkrijgen;***

## Amendement 43

### Voorstel voor een richtlijn Artikel 3 – letter a

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

a) "spoorwegsysteem": het *spoorwegsysteem* van de Unie als gedefinieerd in artikel 2 van Richtlijn [xx betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem];

*Amendement*

a) "spoorwegsysteem *van de Unie*": het *conventionele en hogesnelheidsspoorwegsysteem* van de Unie als gedefinieerd in artikel 2 van Richtlijn [xx betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem];

## Amendement 44

### Voorstel voor een richtlijn Artikel 3 – letter b

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

b) "infrastructuurbeheerder": een infrastructuurbeheerder als gedefinieerd in artikel 2 van Richtlijn *2001/14/EG*<sup>14</sup>;

*Amendement*

b) "infrastructuurbeheerder": een infrastructuurbeheerder als gedefinieerd in artikel 3 van Richtlijn *2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad*<sup>14</sup>;

---

<sup>14</sup> PB L 75 van 15.3.2001, blz. 29.

---

<sup>14</sup> *Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één spoorwegruimte* (PB L 343 van 14.12.2012, blz. 32).

## Amendement 45

### Voorstel voor een richtlijn Artikel 3 – letter c

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

c) "spoorwegonderneming": een spoorwegonderneming als omschreven in artikel 2 van Richtlijn *2001/14/EG* of een andere publiekrechtelijke of

*Amendement*

c) "spoorwegonderneming": een spoorwegonderneming als omschreven in artikel 3 van Richtlijn *2012/34/EU* of een andere publiekrechtelijke of

privaatrechtelijke onderneming die goederen en/of *reizigers* over het spoor vervoert, waarbij in ieder geval door deze onderneming voor de tractie moet worden gezorgd; met inbegrip van ondernemingen die uitsluitend tractie leveren;

privaatrechtelijke onderneming die goederen en/of *passagiers* over het spoor vervoert, waarbij in ieder geval door deze onderneming voor de tractie moet worden gezorgd, met inbegrip van ondernemingen die uitsluitend tractie leveren;

## **Amendement 46**

### **Voorstel voor een richtlijn Artikel 3 – letter c bis en c ter (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

*c bis) "exploitatiegebied": een of meerdere netten binnen een lidstaat, of een groep lidstaten, waarop een spoorwegmaatschappij wil opereren;*

*c ter) "geïsoleerd spoornet": het spoornet van een lidstaat, of een deel van dat net, met een spoorbreedte van 1 520 mm, dat geografisch of technisch losstaat van het Europese net met de standaard nominale spoorbreedte (1 435 mm – "de standaardbreedte") en dat samen met andere landen goed geïntegreerd is in het spoornet met een spoorbreedte van 1 520 mm, maar geïsoleerd is van het standaardnet van de Unie;*

## **Amendement 47**

### **Voorstel voor een richtlijn Artikel 3 – letter f**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

f) "gemeenschappelijke veiligheidsmethoden (CSM)": de methoden waarin is beschreven hoe de veiligheidsniveaus, het bereiken van de veiligheidsdoelen en de conformiteit met andere veiligheidsvoorschriften moeten worden beoordeeld;

*(Niet van toepassing op de Nederlandse versie.)*

## Amendement 48

### Voorstel voor een richtlijn Artikel 3 – letter f bis (nieuw)

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

*f bis) "gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren (CSI's)": een gemeenschappelijke reeks gegevens over de spoorwegveiligheid die worden verzameld om de monitoring van de prestaties op het gebied van spoorwegveiligheid te faciliteren en de gemeenschappelijke veiligheidsdoelen (CST's) te verwezenlijken;*

## Amendement 49

### Voorstel voor een richtlijn Artikel 3 – letter h

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

h) "nationale voorschriften": alle bindende voorschriften *die technische* eisen of eisen betreffende de veiligheid op het spoor in een lidstaat bevatten en die van toepassing zijn op alle *spoorwegondernemingen*, ongeacht welke instantie ze uitvaardigt;

h) "nationale voorschriften": alle bindende voorschriften *die door een lidstaat zijn aangemeld en die operationele of technische* eisen of eisen betreffende de veiligheid op het spoor in een lidstaat bevatten en die van toepassing zijn op alle *spoorwegactoren*, ongeacht welke instantie ze uitvaardigt;

## Amendement 50

### Voorstel voor een richtlijn Artikel 3 – letter i

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

i) "veiligheidsbeheersysteem": de organisatie en de *regelingen* die door een infrastructuurbeheerder of

i) "veiligheidsbeheersysteem": de organisatie en de *procedures* die door een infrastructuurbeheerder of

spoorwegonderneming tot stand zijn gebracht om hun activiteiten veilig te laten verlopen;

spoorwegonderneming tot stand zijn gebracht om hun activiteiten veilig te laten verlopen;

## Amendement 51

### Voorstel voor een richtlijn Artikel 3 – letter k

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

k) "ongeval": 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 ongevallen;

*Amendement*

k) "ongeval": 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, **met inbegrip van ongevallen waarvan personen die niet binnen de definitie van passagiers vallen, het slachtoffer zijn**, veroorzaakt door rollend materieel in rijdende toestand, **ook op rangeerterreinen en gedurende onderhoudswerkzaamheden op het spoor**, branden en andere ongevallen;

## Amendement 52

### Voorstel voor een richtlijn Artikel 3 – letter n bis (nieuw)

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

**n bis) "redelijkerwijs uitvoerbaar": met betrekking tot een activiteit, een activiteit waarmee volgens een kosten-batenanalyse geen kosten en/of uitvoeringstijd gemoeid zijn die niet in verhouding staan tot het te verwezenlijken veiligheidsdoel;**

## Amendement 53

### Voorstel voor een richtlijn Artikel 3 – letter n ter (nieuw)

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

*n ter) "andere partijen": partijen die externe activiteiten aan de interfaces met het spoorwegsysteem uitvoeren die risico's kunnen opleveren welke rechtstreeks van invloed zijn op de exploitatie en waarop de infrastructuurbeheerders en de spoorwegondernemingen controle moeten uitoefenen;*

## Amendement 54

### Voorstel voor een richtlijn Artikel 3 – letter p bis (nieuw)

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

*p bis) "grensoverschrijdende spoorwegsysteem": spoorwegsysteem voor het verlenen van vervoersdiensten tussen de dichtstbijzijnde stedelijke knooppunten aan beide zijden van een grens;*

## Amendement 55

### Voorstel voor een richtlijn Artikel 3 – letter s

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

s) "**houder**": de persoon of entiteit die eigenaar is van een voertuig **of het recht heeft het te gebruiken, het voertuig exploiteert als vervoermiddel** en als zodanig geregistreerd is **in het nationaal voertuigenregister** als bedoeld in **artikel 43** van Richtlijn XX betreffende de

s) "**eigenaar**": de persoon of entiteit die eigenaar is van een voertuig en als zodanig geregistreerd is **in de voertuigenregisters** als bedoeld in **de artikelen 43 en 43 bis** van Richtlijn xx betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem;



interoperabiliteit van het *communautaire* spoorwegsysteem

## Amendement 56

### Voorstel voor een richtlijn Artikel 3 – letter u

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

u) "voertuig": een spoorvoertuig **met een vaste of variabele samenstelling** dat op **eigen** wielen voortbeweegt op spoorlijnen, met of zonder aandrijving. Een voertuig bestaat uit een of meer structurele en functionele subsystemen;

*Amendement*

u) "voertuig": een spoorvoertuig dat op wielen voortbeweegt op spoorlijnen, met of zonder aandrijving. Een voertuig bestaat uit een of meer structurele en functionele subsystemen;

## Amendement 57

### Voorstel voor een richtlijn Artikel 3 – letter v

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

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

*Amendement*

v) "fabrikant": een natuurlijke of rechtspersoon die een interoperabiliteitsonderdeel, **component** of subsysteem produceert of laat ontwerpen of produceren en dat onder zijn naam of handelsnaam in de handel brengt;

## Amendement 58

### Voorstel voor een richtlijn Artikel 3 – letter x bis (nieuw)

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***x bis) "losser": de onderneming die containers van wagons verwijdert, of verpakte goederen lost uit wagons of containers, of goederen lost uit tanks,***

*wagons of containers;*

## **Amendement 59**

### **Voorstel voor een richtlijn Artikel 3 – letter y bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

*(y bis) "open veiligheidscultuur": een procedure die moet worden ingevoerd om personeel er actief toe aan te moedigen om veiligheidsgerelateerde ongevallen, incidenten en bijna-ongelukken te melden, waarbij zij toch aansprakelijk blijven voor moedwillige inbreuken en ernstige nalatigheid. De betrokkenen moeten niet bestraft of gediscrimineerd worden vanwege onopzettelijke fouten of voor het openbaar maken van dergelijke informatie. Een open veiligheidscultuur stelt de spoorwegindustrie in staat om lessen te trekken uit ongevallen, incidenten en bijna-ongevallen en om zodoende de veiligheid op het spoor voor werknemers en passagiers te verbeteren.*

## **Amendement 60**

### **Voorstel voor een richtlijn Artikel 3 – letter y ter (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

*y ter) "ontvanger": een natuurlijke of rechtspersoon die als zodanig in de vrachtbrief wordt vermeld en die de goederen en de vrachtbrief ontvangt;*

## **Amendement 61**

### **Voorstel voor een richtlijn Artikel 3 – letter y quater (nieuw)**

PE513.387v01-00

34/80

RR\1014944NL.doc

*y quater) "vervoerder": een onderneming waarmee de verlader of de passagier het vervoerscontract heeft afgesloten of een volgende vervoerder die op basis van dat contract aansprakelijk is;*

## Amendement 62

### Voorstel voor een richtlijn Artikel 4

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

1. De lidstaten en het Bureau zien *erop* 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 Uniewetgeving en de vooruitgang op technisch en wetenschappelijk gebied. Daarbij wordt voorrang gegeven aan het voorkomen van ernstige ongevallen.

2. De lidstaten zien erop toe dat de verantwoordelijkheid voor een veilige werking van het spoorwegsysteem en de risicobeheersing wordt gelegd bij de infrastructuurbeheerders en spoorwegondernemingen en verplichten

Amendement

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

1. De lidstaten en het Bureau zien *er binnen hun respectieve bevoegdheidsgebieden op* toe dat de veiligheid op het spoor wordt gehandhaafd en, waar dat redelijkerwijs *uitvoerbaar* is, voortdurend wordt verbeterd, met inachtneming van de *impact van menselijke factoren, de internationale en de* Uniewetgeving en de vooruitgang op technisch en wetenschappelijk gebied. Daarbij wordt voorrang gegeven aan het voorkomen van ernstige ongevallen.

*De lidstaten en het Bureau zorgen ervoor dat bij de maatregelen met het oog op de totstandbrenging en verbetering van de spoorwegveiligheid rekening wordt gehouden met de noodzaak van een systeemgerichte benadering.*

2. De lidstaten en het Bureau zien erop toe dat de verantwoordelijkheid voor een veilige werking van het spoorwegsysteem en de risicobeheersing wordt gelegd bij de infrastructuurbeheerders en spoorwegondernemingen en verplichten

hen om:

- a) voor zover nodig in onderlinge samenwerking, de nodige maatregelen op het gebied van risicobeheersing te treffen,
- b) nationale en EU-voorschriften toe te passen,
- c) veiligheidsbeheersystemen te creëren overeenkomstig deze richtlijn.

Onverminderd de burgerlijke aansprakelijkheid volgens de wettelijke voorschriften van de lidstaten, wordt elke infrastructuurbeheerder en spoorwegonderneming verantwoordelijk 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 derden. In het veiligheidsbeheersysteem van infrastructuurbeheerders en spoorwegondernemingen wordt rekening gehouden met de risico's die voortvloeien uit activiteiten van derde partijen.

3. Elke leverancier van onderhoudsdiensten, **houder**, dienstverlener en aankoopeenheid dient rollend materieel, installaties, toebehoren en materialen te leveren, alsmede diensten te verrichten die voldoen aan de vastgelegde eisen en gebruiksvoorwaarden, zodat zij door de spoorwegondernemingen en/of infrastructuurbeheerders bij de exploitatie veilig kunnen worden ingezet.

4. Elke voor het veiligheidsbeleid relevante partij neemt, waar nodig en in samenwerking met anderen; de nodige risicobeheersingsmaatregelen. Naast de spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders zijn deze actoren:

- a) de met het onderhoud van voertuigen

hen om:

- a) voor zover nodig in onderlinge samenwerking, de nodige maatregelen op het gebied van risicobeheersing te treffen,
- b) nationale en EU-voorschriften toe te passen,
- c) veiligheidsbeheersystemen te creëren overeenkomstig deze richtlijn.

Onverminderd de burgerlijke aansprakelijkheid volgens de wettelijke voorschriften van de lidstaten, wordt elke infrastructuurbeheerder en spoorwegonderneming verantwoordelijk 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 derden. In het veiligheidsbeheersysteem van infrastructuurbeheerders en spoorwegondernemingen wordt rekening gehouden met de risico's die voortvloeien uit activiteiten van derde partijen.

3. Elke leverancier van onderhoudsdiensten, **houder**, dienstverlener en aankoopeenheid dient rollend materieel, **voorzieningen**, installaties, toebehoren en materialen te leveren, alsmede diensten te verrichten die voldoen aan de vastgelegde eisen en gebruiksvoorwaarden, zodat zij door de spoorwegondernemingen en/of infrastructuurbeheerders bij de exploitatie veilig kunnen worden ingezet.

4. Alle voor het veiligheidsbeleid relevante actoren nemen **binnen hun respectieve bevoegdheidsgebieden**, waar nodig in samenwerking met anderen; de nodige risicobeheersingsmaatregelen en dragen de verantwoordelijkheid voor de verrichting van hun eigen taak. Naast de spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders zijn deze actoren:

- a) de **houders en hun** met het onderhoud

belaste entiteiten,

b) de *afzenders, laders* en vullers die betrokken zijn bij het veilig verloop van de *laadverrichtingen*;

c) de fabrikanten, die verantwoordelijk zijn voor het ontwerp en de productie van veilige spoorvoertuigen, onderdelen, componenten of samengestelde onderdelen van voertuigen, *subsystemen infrastructuur of energie* en baansubsystemen besturing en controle, alsmede voor de opstelling van onderhoudsdocumentatie *voordat* het voertuig in dienst wordt genomen.

5. Alle spoorwegondernemingen, infrastructuurbeheerders en met onderhoud belaste entiteiten dienen erop toe te zien dat hun aannemers risicobeheersingsmaatregelen treffen. Daartoe dient elke spoorwegonderneming, infrastructuurbeheerder en met onderhoud belaste entiteit de in Verordening (EU) nr. 1078/2012<sup>15</sup> uiteengezette gemeenschappelijke methoden voor het controleproces toe te passen. Hun aannemers passen dit proces toe middels contractuele *regelingen*. Op verzoek delen spoorwegondernemingen, infrastructuurbeheerders en met het onderhoud belaste entiteiten hun contractuele *regelingen* mee aan het Bureau of de nationale veiligheidsinstantie.

6. Elke actor van het spoorwegsysteem die constateert dat defecten, constructieafwijkingen of storingen van technische apparatuur, met inbegrip van structurele subsystemen, een veiligheidsrisico vormen, brengt de andere betrokken partijen op de hoogte van dat risico om hen in staat te stellen de nodige corrigerende maatregelen te nemen om ervoor te zorgen dat de veiligheidsprestaties van het spoorwegsysteem gehandhaafd blijven.

van voertuigen belaste entiteiten;

b) de *laders, lossers* en vullers die betrokken zijn bij het veilig verloop van de *laad- en losverrichtingen*;

c) de fabrikanten, die verantwoordelijk zijn voor het ontwerp en de productie van veilige spoorvoertuigen, onderdelen, componenten of samengestelde onderdelen van voertuigen, *spoorweginfrastructuur, energie en baansubsystemen besturing en controle*, alsmede voor de opstelling van onderhoudsdocumentatie *voor* het voertuig *voordat dat voertuig* in dienst wordt genomen.

5. Alle spoorwegondernemingen, infrastructuurbeheerders en met onderhoud belaste entiteiten dienen erop toe te zien dat hun aannemers risicobeheersingsmaatregelen treffen. Daartoe dient elke spoorwegonderneming, infrastructuurbeheerder en met onderhoud belaste entiteit de in Verordening (EU) nr. 1078/2012<sup>15</sup> uiteengezette gemeenschappelijke methoden voor het controleproces toe te passen. Hun aannemers passen dit proces toe middels contractuele *overeenkomsten*. Op verzoek delen spoorwegondernemingen, infrastructuurbeheerders en met het onderhoud belaste entiteiten hun contractuele *overeenkomsten* mee aan het Bureau of de nationale veiligheidsinstantie.

6. Elke actor van het spoorwegsysteem die constateert dat defecten, constructieafwijkingen of storingen van technische apparatuur, met inbegrip van structurele subsystemen, een *systemisch* veiligheidsrisico vormen, brengt de andere betrokken partijen *en het Bureau volgens een in de gehele Unie geharmoniseerde procedure* op de hoogte van dat risico om hen in staat te stellen de nodige corrigerende maatregelen te nemen om ervoor te zorgen dat de

veiligheidsprestaties van het spoorwegsysteem gehandhaafd blijven.

**6 bis) De lidstaten, het Bureau en alle actoren van het spoorwegsysteem voeren een open veiligheidscultuur in die ervoor zorgt dat ongevallen, incidenten en potentiële veiligheidsrisico's steeds gerapporteerd worden. Om dat rapporteren te stimuleren, zetten de lidstaten een mechanisme op dat rapporteren op vertrouwelijke basis mogelijk maakt.**

7. **Bij de uitwisseling van** voertuigen tussen spoorwegondernemingen, wisselen alle **partijen** alle informatie uit die relevant is voor een veilige exploitatie. Daartoe behoort informatie over de status en historiek van het voertuig, elementen van het onderhoudsdossier, traceerbaarheid van laadverrichtingen en vrachtbrieven. Die informatie moet voldoende gedetailleerd zijn om de spoorwegonderneming in staat te stellen de exploitatierisico's van een voertuig te beoordelen.

7. **Wanneer** voertuigen worden **uitgewisseld** tussen spoorwegondernemingen, wisselen alle **actoren** alle informatie uit die relevant is voor een veilige exploitatie, **waarbij zij gebruik maken van de voertuigenregisters als bedoeld in de artikelen 43 en 43 bis van [Interoperabiliteitsrichtlijn]**. Daartoe behoort informatie over de status en historiek van het voertuig, elementen van het onderhoudsdossier, traceerbaarheid van laadverrichtingen, **voor de veiligheid kritieke inrichtingen** en vrachtbrieven. Die informatie moet voldoende gedetailleerd zijn om de spoorwegonderneming in staat te stellen de exploitatierisico's van een voertuig te beoordelen.

---

<sup>15</sup> PB L 320 van 17.11.12, blz. 8.

---

<sup>15</sup> PB L 320 van 17.11.2012, blz. 8.

## Amendement 63

### Voorstel voor een richtlijn Artikel 5 – lid 1 bis (nieuw)

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

**1 bis. De lidstaten ondersteunen het Bureau bij zijn werkzaamheden in verband met de monitoring van de ontwikkeling van de spoorwegveiligheid op het niveau van de Unie.**

## Amendement 64

### Voorstel voor een richtlijn Artikel 6 – lid 1 – letter c bis (nieuw)

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

*c bis) methoden voor de monitoring van de ontwikkeling van de veiligheid op nationaal en Unieniveau;*

## Amendement 65

### Voorstel voor een richtlijn Artikel 6 – lid 2 – alinea 1

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

De Commissie verleent het Bureau het mandaat om de nieuwe in lid 1, onder d), bedoelde CSM's op te stellen, alle CSM's in het licht van technologische ontwikkelingen of maatschappelijke eisen te herzien en bij te werken en in dat verband aanbevelingen te doen aan de Commissie.

De Commissie verleent het Bureau het mandaat om de nieuwe in lid 1, onder d), bedoelde CSM's op te stellen, alle CSM's in het licht van technologische ontwikkelingen of maatschappelijke eisen te herzien en bij te werken en in dat verband *zo snel mogelijk* aanbevelingen te doen aan de Commissie.

## Amendement 66

### Voorstel voor een richtlijn Artikel 6 – lid 2 – alinea 2

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

Bij de opstelling van *zijn* aanbevelingen houdt het Bureau rekening met de standpunten van de gebruikers en *de* belanghebbenden. Aanbevelingen gaan vergezeld van een rapport over de resultaten van deze raadpleging en een rapport waarin de impact van de nieuwe vast te stellen CSM's wordt beoordeeld.

Bij de opstelling van *de* aanbevelingen houdt het Bureau rekening met de standpunten van de gebruikers, *de nationale veiligheidsinstanties, de sociale partners* en *andere* belanghebbenden. Aanbevelingen gaan vergezeld van een rapport over de resultaten van deze raadpleging en een rapport waarin de

impact van de nieuwe vast te stellen CSM's wordt beoordeeld.

## Amendement 67

### Voorstel voor een richtlijn Artikel 6 – lid 3

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

3. Om het veiligheidsniveau in het algemeen te handhaven en, **voor zover** redelijkerwijs **haalbaar**, verder te blijven verbeteren, worden de CSM's regelmatig herzien met inachtneming van de bij de toepassing ervan opgedane ervaring en de algemene ontwikkeling van de spoorwegveiligheid.

*Amendement*

3. Om het veiligheidsniveau in het algemeen te handhaven en, **indien** redelijkerwijs **uitvoerbaar**, verder te blijven verbeteren, worden de CSM's regelmatig herzien met inachtneming van de bij de toepassing ervan opgedane ervaring en de algemene ontwikkeling van de spoorwegveiligheid.

## Amendement 68

### Voorstel voor een richtlijn Artikel 6 – lid 5

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

5. De lidstaten brengen de nodige wijzigingen aan in hun nationale voorschriften in het licht van de vaststelling van de gemeenschappelijke veiligheidsmethoden en herzieningen daarvan.

*Amendement*

5. De lidstaten brengen **onverwijld** de nodige wijzigingen aan in hun nationale voorschriften in het licht van de vaststelling van de gemeenschappelijke veiligheidsmethoden en herzieningen daarvan.

## Amendement 69

### Voorstel voor een richtlijn Artikel 7 – lid 2

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

2. De Commissie verleent het Bureau het mandaat om herziene CST's op te stellen en

*Amendement*

2. De Commissie verleent het Bureau het mandaat om **zo spoedig mogelijk** herziene



in dat verband aanbevelingen te doen aan de Commissie.

CST's op te stellen en in dat verband aanbevelingen te doen aan de Commissie.

## Amendement 70

### Voorstel voor een richtlijn Artikel 8

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

#### Nationale voorschriften

1. Alleen in de volgende gevallen mogen de lidstaten nieuwe nationale **voorschriften vaststellen**:

a) voorschriften betreffende bestaande veiligheidsmethoden **die** niet onder **de CSM's** vallen;

b) als dringende preventieve maatregelen, in het bijzonder na een ongeval.

De lidstaten waarborgen dat **in** de nationale voorschriften rekening **wordt gehouden** met de behoefte aan een systeemgerichte benadering.

2. Wanneer een lidstaat voornemens is een nieuw nationaal voorschrift in te voeren, stelt hij het Bureau en de Commissie via het geëigende IT-systeem overeenkomstig artikel 23 van Verordening (EU) nr. .../... [spoorwegbureauverordening] in kennis van het ontwerpvoorschrift.

*Amendement*

#### Nationale voorschriften

1. Alleen in de volgende gevallen mogen de lidstaten **na de inwerkingtreding van deze richtlijn** nieuwe nationale **ontwerpvoorschriften opstellen**:

a) **wanneer** voorschriften betreffende bestaande veiligheidsmethoden niet onder **een CSM** vallen;

b) als dringende preventieve maatregelen, in het bijzonder na een ongeval.

De lidstaten waarborgen dat de nationale voorschriften **niet discriminerend zijn en** rekening **houden** met de behoefte aan een systeemgerichte benadering.

**De lidstaten kunnen besluiten een hoger veiligheidsniveau tot stand te brengen dan in het desbetreffende CST is vastgesteld, mits dat hogere veiligheidsniveau volledig verenigbaar is met het bestaande CST.**

2. Wanneer een lidstaat voornemens is een nieuw nationaal voorschrift in te voeren, stelt hij het Bureau en de Commissie **onverwijld** via het geëigende IT-systeem overeenkomstig artikel 23 van Verordening (EU) nr. .../...

[spoorwegbureauverordening] in kennis van het ontwerpvoorschrift **en voegt hij een verslag bij waarin de effecten van het vast te stellen nieuwe voorschrift worden beoordeeld. Behalve in de lid 1, onder b), beschreven gevallen, geschiedt die kennisgeving ten minste drie maanden**

*voordat de vaststellingen van het voorschrift gepland is.*

*Na ontvangst van het nationale ontwerpvoorschrift start het Bureau een coördinatieprocedure waarbij alle nationale veiligheidsinstanties betrokken worden om een zo hoog mogelijke graad van harmonisering in de Unie te waarborgen.*

*Het nieuwe nationale voorschrift mag niet van kracht blijven of worden indien de Commissie daartegen op aanbeveling van het Bureau en met opgave van redenen bezwaar maakt.*

3. Wanneer het Bureau constateert dan een nationaal voorschrift niet is aangemeld, overbodig is geworden of strijdig is met de CSM's of andere na de invoering van het nationaal voorschrift vastgestelde Uniewetgeving wordt de procedure van artikel 22 van Verordening (EU) nr. .../... [spoorwegbureauverordening] toegepast.

3. Wanneer het Bureau constateert dan een nationaal voorschrift niet is aangemeld, overbodig is geworden of strijdig is met de CSM's of andere na de invoering van het nationaal voorschrift vastgestelde Uniewetgeving wordt de procedure van artikel 22 van Verordening (EU) nr. .../... [spoorwegbureauverordening] toegepast.

*Voor kwesties in verband met opleiding, en gezondheid en veiligheid op het werk voor spoorwegpersoneel dat essentiële veiligheidstaken verricht, mag het Bureau dit lid alleen toepassen indien het desbetreffende nationale voorschrift discriminerend is en de CSM's of andere Uniewetgeving voor een hoger veiligheidsniveau zorgen.*

4. De lidstaten zorgen ervoor dat de voorschriften gratis *beschikbaar zijn* en in een voor alle *betrokken* partijen verstaanbare taal *zijn opgesteld*.

4. De lidstaten zorgen ervoor dat de *nationale* voorschriften, *met inbegrip van de voorschriften betreffende de interfaces tussen de voertuigen en het netwerk*, gratis en in *ten minste twee officiële talen van de Unie beschikbaar zijn*.

5. Op grond van dit artikel aangemelde nationale voorschriften vallen niet onder de aanmeldingsprocedure van Richtlijn 98/34/EG.

5. Op grond van dit artikel aangemelde nationale voorschriften vallen niet onder de aanmeldingsprocedure van Richtlijn 98/34/EG.

*5 bis. Het Bureau stelt gemeenschappelijke richtsnoeren voor de goedkeuring van nieuwe, of de wijziging van bestaande, nationale voorschriften*

*vast en publiceert die richtsnoeren.*

## Amendement 71

### Voorstel voor een richtlijn Artikel 9 – lid 2 – alinea 1

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

2. Het veiligheidsbeheersysteem voldoet aan de eisen, aangepast aan de aard, de omvang 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 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 door de activiteiten van andere partijen worden veroorzaakt.

*Amendement*

2. Het veiligheidsbeheersysteem voldoet aan de eisen, aangepast aan de aard, de omvang 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 ***de juiste kwalificaties en opleiding van het personeel en het*** onderhoud 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 door de activiteiten van andere partijen worden veroorzaakt.

***Infrastructuurbeheerders en de spoorwegondernemingen beschikken dientengevolge over procedures om de potentiële risico's vast te stellen die voortvloeien uit externe activiteiten bij de interfaces met het spoorwegsysteem en die de exploitatie rechtstreeks beïnvloeden.***

## Amendement 72

### Voorstel voor een richtlijn Artikel 9 – lid 2 – alinea 2

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

De Commissie stelt ***de elementen*** van het veiligheidsbeheersysteem vast ***door middel van uitvoeringshandelingen. Deze uitvoeringshandelingen*** worden

*Amendement*

De Commissie stelt ***door middel van gedelegeerde handelingen elementen van*** het veiligheidsbeheersysteem vast, ***waaronder een intern goedgekeurd en***

vastgesteld overeenkomstig de in artikel 27, lid 2, bedoelde *onderzoeksprocedure*.

*meegedeeld veiligheidsbeleid, kwalitatieve en kwantitatieve veiligheidsdoelstellingen en procedures om die te halen; procedures om aan technische en operationele normen te voldoen; risicobeoordelingsprocedures en de implementatie van risicobeheersingsmaatregelen, maatregelen betreffende de opleiding van personeel en voorlichtingsmaatregelen, procedures die ervoor zorgen dat veiligheidsgerelateerde informatie wordt meegedeeld en gedocumenteerd; procedures voor het rapporteren en analyseren van incidenten, ongevallen en andere veiligheidsvoorvallen en voor het uitstippelen van preventiemaatregelen, bepalingen inzake met de overheid overeengekomen noodplannen, en bepalingen voor de interne audit van het veiligheidsbeheersysteem. Die gedelegeerde handelingen worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 26 bedoelde *procedure*.*

### **Amendement 73**

#### **Voorstel voor een richtlijn Artikel 9 – lid 2 bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

*2 bis. Met betrekking tot spoorwegpersoneel omvat het veiligheidsbeheersysteem maatregelen voor het opzetten van opleidingsprogramma's en systemen die ervoor zorgen dat de beroepsbekwaamheid van het personeel in stand wordt gehouden en dat taken dienovereenkomstig worden uitgevoerd.*

### **Amendement 74**

#### **Voorstel voor een richtlijn**

## Artikel 9 – lid 2 ter (nieuw)

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***2 ter. Het veiligheidsbeheersysteem omvat bepalingen inzake de in artikel 3 gedefinieerde open veiligheidscultuur.***

## Amendement 75

### Voorstel voor een richtlijn

#### Artikel 9 – lid 3

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

3. In het veiligheidsbeheersysteem van de infrastructuurbeheerders wordt rekening gehouden met de effecten van de activiteiten van verschillende spoorwegondernemingen op het net en alle spoorwegondernemingen moeten in de gelegenheid worden gesteld te handelen overeenkomstig de TSI's en de nationale voorschriften en de in hun veiligheidscertificaat genoemde voorwaarden. Het veiligheidsbeheersysteem wordt ontwikkeld om de noodprocedures van de infrastructuurbeheerder af te stemmen op alle spoorwegondernemingen die op zijn infrastructuur opereren.

3. In het veiligheidsbeheersysteem van de infrastructuurbeheerders wordt rekening gehouden met de effecten van de activiteiten van verschillende spoorwegondernemingen op het net en alle spoorwegondernemingen moeten in de gelegenheid worden gesteld te handelen overeenkomstig de TSI's en de nationale voorschriften en de in hun veiligheidscertificaat genoemde voorwaarden. Het veiligheidsbeheersysteem wordt ontwikkeld om de noodprocedures van de infrastructuurbeheerder af te stemmen op alle spoorwegondernemingen die op zijn infrastructuur opereren, ***op de nooddiensten die een snel optreden van hulpdiensten moeten waarborgen en op alle andere partijen die bij een noodsituatie betrokken kunnen zijn. Voor grensoverschrijdende infrastructuur, en met name voor grensoverschrijdende tunnels, worden specifieke veiligheidsbeheersystemen opgezet en verbeterd om te zorgen voor de benodigde coördinatie en paraatheid van de bevoegde noodhulpdiensten aan beide zijden van de grens.***

## Amendement 76

### Voorstel voor een richtlijn Artikel 9 – lid 3 bis (nieuw)

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***3 bis. De infrastructuurbeheerders zetten tevens een systeem op voor coördinatie met de beheerders van buurlanden waarmee het net is verbonden. Dit systeem omvat mechanismen voor de verstrekking van informatie in geval van incidenten of ongevallen op het net of vertragingen die het grensoverschrijdende verkeer kunnen verstoren, alsmede samenwerkingsprocedures om het verkeer tussen beide infrastructuren te herstellen, waarbij de veiligheid op het net te allen tijde wordt gewaarborgd. De infrastructuurbeheerders van beide landen stellen de exploitanten, belanghebbende partijen en de desbetreffende nationale autoriteiten in kennis van alle relevante informatie die van invloed kan zijn op het verkeer tussen beide landen.***

## Amendement 77

### Voorstel voor een richtlijn Artikel 10

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

Europees veiligheidscertificaat

1. Alleen spoorwegondernemingen die over een Europees veiligheidscertificaat beschikken, krijgen toegang tot de spoorweginfrastructuur.
2. Het Europees veiligheidscertificaat wordt door het Bureau verleend wanneer is

Europees veiligheidscertificaat

1. Alleen spoorwegondernemingen die over een Europees veiligheidscertificaat beschikken, krijgen toegang tot de spoorweginfrastructuur.
2. Het Europees veiligheidscertificaat wordt, ***behalve in de lid 2 bis bedoelde***

aangetoond dat de spoorwegonderneming een veiligheidsbeheersysteem heeft opgezet overeenkomstig artikel 9 en voldoet aan de in de TSI's en andere toepasselijke regelgeving vastgestelde eisen om de risico's te beheersen en op een veilige manier vervoersdiensten op het netwerk te verzekeren.

***gevallen***, door het Bureau verleend wanneer is aangetoond dat de spoorwegonderneming een veiligheidsbeheersysteem heeft opgezet overeenkomstig artikel 9 en voldoet aan de in de TSI's en andere toepasselijke regelgeving ***en de specifieke operationele voorschriften voor de door de spoorwegonderneming geëxploiteerde dienst*** vastgestelde eisen om de risico's te beheersen en op een veilige manier vervoersdiensten op het netwerk te verzekeren.

***2 bis. Veiligheidscertificaten voor spoorwegondernemingen die uitsluitend op een geïsoleerd net opereren kunnen ook worden afgegeven door een nationale veiligheidsinstantie van de lidstaten met een dergelijk net. In die gevallen kan de aanvrager kiezen of hij zijn aanvraag bij het Bureau of bij de nationale veiligheidsinstanties van de betrokken lidstaten wil indienen.***

***Binnen de overgangperiode bedoeld in artikel 30, stellen de lidstaten met een geïsoleerd netwerk gemeenschappelijke procedures voor veiligheidscertificatie vast en dragen zij zorg voor wederzijdse erkenning van de door hen afgegeven veiligheidscertificaten. Indien de besluiten van de nationale veiligheidsinstanties tegenstrijdig zijn of er geen voor alle partijen aanvaardbaar besluit kan worden genomen, neemt het Bureau een besluit overeenkomstig artikel 12 van Verordening XXXX [Spoorwegbureauverordening].***

***Indien de nationale veiligheidsinstanties voor het verstrijken van de overgangperiode bedoeld in artikel 30 geen regelingen hebben getroffen voor gemeenschappelijke procedures en wederzijdse erkenning van veiligheidscertificaten, worden de in dit artikel bedoelde certificaten uitsluitend door het Bureau afgegeven.***

*Indien er voor het verstrijken van de overgangperiode van artikel 30 regelingen zijn getroffen voor gemeenschappelijke certificatieprocedures en wederzijdse erkenning van veiligheidscertificaten, mogen de nationale veiligheidsinstanties van de lidstaten met geïsoleerde netten veiligheidscertificaten blijven afgeven en kan de aanvrager kiezen of hij zijn veiligheidscertificaat wil aanvragen bij het Bureau of bij de relevante nationale veiligheidsinstanties na het verstrijken van de overgangperiode bedoeld in artikel 30.*

*Tien jaar na de inwerkingtreding van deze richtlijn dient de Commissie bij het Europees Parlement en de Raad een verslag in over de vooruitgang die gemaakt is bij de vaststelling van gemeenschappelijke procedures en de wederzijdse erkenning van veiligheidscertificaten voor het geïsoleerde net, en doet zij dat verslag indien nodig vergezeld gaan van passende wetgevingsvoorstellen.*

3. In het Europees veiligheidscertificaat worden de aard **en** de werkingssfeer van de vervoersdiensten gespecificeerd. Het certificaat is in de hele Unie geldig **voor vergelijkbare vervoersdiensten**.

4. **Drie maanden** voor de **aanvang** van een nieuwe vervoersdienst **stelt** de spoorwegonderneming de **betrokken nationale veiligheidsinstantie in kennis van** de documenten **waarin wordt bevestigd** dat:

a) de spoorwegonderneming de exploitatievoorschriften zal toepassen, met inbegrip van de haar overeenkomstig artikel 8, lid 4, ter beschikking gestelde nationale voorschriften, en de veiligheid

3. In het Europees veiligheidscertificaat worden de aard, de werkingssfeer **en het exploitatiegebied** van de vervoersdiensten gespecificeerd. Het certificaat is in de hele Unie **of delen daarvan** geldig **conform de door het Bureau vastgestelde voorwaarden**.

4. Voor de **start** van de **exploitatie** van een nieuwe vervoersdienst **die niet onder haar Europese veiligheidscertificaat valt, doet** de spoorwegonderneming **het Bureau of, in de in artikel 2 bis bedoelde gevallen, de nationale veiligheidsinstanties, de aanvullende documenten toekomen die noodzakelijk zijn om te bevestigen** dat:

a) de spoorwegonderneming de exploitatievoorschriften zal toepassen, met inbegrip van de haar overeenkomstig artikel 8, lid 4, ter beschikking gestelde nationale voorschriften, en de veiligheid



van haar exploitatie zal beoordelen, rekening houdend met de eisen van Verordening (EG) nr. 352/2009<sup>16</sup> van de Commissie en zodat wordt gewaarborgd dat haar risicobeheersysteem alle risico's bestrijkt en zij alle nodige inspanningen levert om de veiligheid van de exploitatie te verzekeren;

b) de spoorwegonderneming de nodige samenwerkings- en coördinatieafspraken heeft gemaakt met de infrastructuurbeheerder(s) van het/de netwerk(en) waarop hij treinen wenst te exploiteren;

**c) de spoorwegonderneming alle nodige maatregelen heeft getroffen om de veilige exploitatie van de dienst te garanderen;**

d) de spoorwegonderneming in het bezit is van een overeenkomstig Richtlijn 95/18/EG<sup>17</sup> afgegeven vergunning;

e) de aard en werkingssfeer van de geplande exploitatie overeenstemt met de specificaties van haar Europees veiligheidscertificaat.

Indien de nationale veiligheidsinstantie twijfels heeft **betreffende de naleving van één of meer** voorwaarden, **vraagt** zij de spoorwegonderneming om **aanvullende informatie**. **Dit overleg of dit verzoek om informatie mag niet tot gevolg hebben dat de aanvang van de exploitatie wordt opgeschort of vertraagd**. Indien de nationale veiligheidsinstantie **bewijzen** vindt dat aan **één** of meer voorwaarden niet **is** voldaan, **stelt zij het Bureau daarvan in kennis en neemt het Bureau** passende maatregelen, waaronder **de** intrekking van het certificaat.

5. Het Europees veiligheidscertificaat wordt op verzoek van de spoorwegonderneming en ten minste om de vijf jaar vernieuwd. Het wordt geheel of

van haar exploitatie zal beoordelen, rekening houdend met de eisen van Verordening (EG) nr. 352/2009<sup>16</sup> van de Commissie en zodat wordt gewaarborgd dat haar risicobeheersysteem alle risico's bestrijkt en zij alle nodige inspanningen levert om de veiligheid van de exploitatie te verzekeren;

b) de spoorwegonderneming de nodige samenwerkings- en coördinatieafspraken heeft gemaakt met de infrastructuurbeheerder(s) van het/de netwerk(en) waarop hij treinen wenst te exploiteren;

d) de spoorwegonderneming in het bezit is van een overeenkomstig Richtlijn 95/18/EG<sup>17</sup> afgegeven vergunning;

e) de aard en werkingssfeer **en het exploitatiegebied** van de geplande exploitatie overeenstemt met de specificaties van haar Europees veiligheidscertificaat.

Indien **het Bureau of, in de in artikel 2 bis bedoelde gevallen, de** nationale veiligheidsinstantie, twijfels heeft **over de vraag of aan een of meerdere** voorwaarden **wordt voldaan, verzoekt** zij de spoorwegonderneming om **meer informatie overeenkomstig de in artikel 11, lid 1, genoemde termijnen**. Indien **het Bureau of, in de in artikel 2 bis bedoelde gevallen, de** nationale veiligheidsinstantie **bewijs** vindt dat aan **een** of meer **van de** voorwaarden niet **wordt** voldaan, **neemt zij** passende maatregelen, waaronder **wijziging, opschorting of** intrekking van het certificaat.

5. Het Europees veiligheidscertificaat wordt op verzoek van de spoorwegonderneming en ten minste om de

gedeeltelijk bijgewerkt wanneer de soort of omvang van de activiteit ingrijpend verandert.

De houder van het Europees veiligheidscertificaat stelt het Bureau onverwijld in kennis van elke belangrijke wijziging in de voorwaarden van het Europees veiligheidscertificaat. Voorts **neemt het Bureau contact op met de bevoegde** veiligheidsinstantie wanneer nieuwe categorieën personeel of nieuwe soorten rollend materieel worden geïntroduceerd.

Het Bureau kan verlangen dat het Europees veiligheidscertificaat wordt herzien wanneer het regelgevingskader voor veiligheid ingrijpend is gewijzigd.

6. Wanneer een nationale veiligheidsinstantie constateert dat een houder van een Europees veiligheidscertificaat niet langer aan de certificeringsvoorwaarden voldoet, vraagt zij het Bureau het certificaat in te trekken. Het Bureau kan het Europees veiligheidscertificaat intrekken, met opgave van redenen. Het Bureau informeert onmiddellijk alle nationale veiligheidsinstanties van de spoornetten waarop de spoorwegonderneming treinen exploiteert.

7. Het Bureau informeert de nationale veiligheidsinstanties binnen een maand na de afgifte, vernieuwing, wijziging of intrekking van een Europees veiligheidscertificaat. Daarbij worden de

vijf jaar vernieuwd. Het wordt geheel of gedeeltelijk bijgewerkt wanneer de soort of omvang **of het exploitatiegebied** van de activiteit ingrijpend verandert.

De houder van het Europees veiligheidscertificaat stelt het Bureau **of, in de in lid 2 bis bedoelde gevallen, de nationale veiligheidsinstantie**, onverwijld in kennis van elke belangrijke wijziging in de voorwaarden van het Europees veiligheidscertificaat. Voorts **stelt hij het Bureau of, in de in lid 2 bis bedoelde gevallen, de nationale** veiligheidsinstantie, **in kennis** wanneer nieuwe categorieën **voor de veiligheid kritiek** personeel of nieuwe soorten rollend materieel worden geïntroduceerd. **De in lid 11, lid 1, neergelegde termijnen zijn in deze gevallen van overeenkomstige toepassing.**

Het Bureau kan verlangen dat het Europees veiligheidscertificaat wordt herzien wanneer het regelgevingskader voor veiligheid ingrijpend is gewijzigd.

6. Wanneer een nationale veiligheidsinstantie constateert dat een houder van een Europees veiligheidscertificaat niet langer aan de certificeringsvoorwaarden voldoet, vraagt zij het Bureau het certificaat in te trekken. Het Bureau **of, in de in lid 2 bis bedoelde gevallen, de nationale veiligheidsinstantie**, kan het Europees veiligheidscertificaat intrekken, met opgave van redenen. Het Bureau **of, in de in lid 2 bis bedoelde gevallen, de nationale veiligheidsinstantie**, informeert onmiddellijk alle nationale veiligheidsinstanties van de spoornetten waarop de spoorwegonderneming treinen exploiteert.

7. Het Bureau **of, in de in lid 2 bis bedoelde gevallen, de nationale veiligheidsinstantie**, informeert de nationale veiligheidsinstanties binnen een

naam en het adres van de spoorwegonderneming vermeld, de afgifte datum, de werkingssfeer en de geldigheidsduur van het certificaat en, in geval van intrekking, de redenen voor het intrekkingbesluit.

8. De doelmatigheid van de maatregelen voor de afgifte van Europese veiligheidscertificaten en de uitoefening van toezicht door de veiligheidsinstanties worden permanent gemonitord door het Bureau, dat desgevallend aanbevelingen tot verbetering doet aan de Commissie. Het Bureau kan een aanbeveling doen voor een CSM betreffende het proces van het veiligheidsbeheersysteem, dat op grond van artikel 6, lid 1, onder d), op EU-niveau moet worden geharmoniseerd.

---

<sup>16</sup> PB L 108 van 29.4.2009, blz. 4.

<sup>17</sup> PB L 143 van 27.6.1995, blz. 70.

## Amendement 78

maand na de afgifte, vernieuwing, wijziging of intrekking van een Europees veiligheidscertificaat. Daarbij worden de naam en het adres van de spoorwegonderneming vermeld, de afgifte datum, de werkingssfeer en de geldigheidsduur van het certificaat en, in geval van intrekking, de redenen voor het intrekkingbesluit.

8. De doelmatigheid van de maatregelen voor de afgifte van Europese veiligheidscertificaten en de uitoefening van toezicht door de veiligheidsinstanties worden permanent gemonitord door het Bureau, dat desgevallend aanbevelingen tot verbetering doet aan de Commissie. Het Bureau kan een aanbeveling doen voor een CSM betreffende het proces van het veiligheidsbeheersysteem, dat op grond van artikel 6, lid 1, onder d), op EU-niveau moet worden geharmoniseerd.

***8 bis. Elke natuurlijke of rechtspersoon kan beroep aantekenen tegen een door het Bureau overeenkomstig de artikelen 12, 16, 17 en 18 van Verordening XXXX [Spoorwegbureauverordening] tot die persoon gericht besluit of tegen niet binnen de gestelde termijnen genomen besluiten. Deze rechten gelden ook voor instanties die de in artikel 34, lid 2 van Verordening XXXX [Spoorwegbureauverordening] bedoelde personen vertegenwoordigen, naar behoren gemachtigd in overeenstemming met hun status.***

---

<sup>16</sup> PB L 108 van 29.4.2009, blz. 4.

<sup>17</sup> PB L 143 van 27.6.1995, blz. 70.

## Voorstel voor een richtlijn Artikel 11

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

### Aanvragen van Europese veiligheidscertificaten

1. Aanvragen van Europese veiligheidscertificaten worden ingediend bij het Bureau. Het Bureau neemt onverwijld en uiterlijk binnen **vier** maanden ***nadat alle vereiste informatie en de eventuele door het Bureau gevraagde aanvullende informatie is verstrekt***, een beslissing over een aanvraag. Wordt aanvullende informatie verlangd, dan verstrekt de aanvrager die ***onmiddellijk***.

(2) Het Bureau verstrekt gedetailleerde richtsnoeren over de procedure voor de aanvraag van een Europees veiligheidscertificaat. Het Bureau stelt een lijst op van alle in het kader van artikel 10, lid 2, vastgestelde eisen en publiceert alle relevante documenten.

3. Aan aanvragers wordt kosteloos een document ter beschikking gesteld met toelichting over de eisen waaraan moet worden voldaan om een Europees veiligheidscertificaat te behalen en met een lijst van de in te dienen documenten. De nationale veiligheidsinstanties werken samen met het Bureau voor de verspreiding van die informatie.

*Amendement*

### Aanvragen van Europese veiligheidscertificaten

1. Aanvragen van Europese veiligheidscertificaten worden ingediend bij het Bureau. Het Bureau neemt onverwijld en uiterlijk binnen **drie** maanden ***na de ontvangst van de aanvraag***, een beslissing over een aanvraag. Wordt aanvullende informatie verlangd, dan verstrekt de aanvrager die ***binnen een redelijke, door het Bureau vastgestelde termijn van ten hoogste een maand, tenzij het Bureau in uitzonderlijke gevallen instemt met en toestemming verleent voor een verlenging voor een bepaalde termijn. Afwijzende besluiten worden naar behoren met redenen omkleed***.

***In geval van een aanvraag voor uitbreiding van het exploitatiegebied tot een bijkomende lidstaat, neemt het Bureau eveneens binnen drie maanden na de ontvangst van de aanvraag een beslissing.***

(2) Het Bureau verstrekt gedetailleerde richtsnoeren over de procedure voor de aanvraag van een Europees veiligheidscertificaat. Het Bureau stelt een lijst op van alle in het kader van artikel 10, lid 2, vastgestelde eisen en publiceert alle relevante documenten.

3. Aan aanvragers wordt kosteloos ***en in alle officiële talen van de Unie*** een document ter beschikking gesteld met toelichting over de eisen waaraan moet worden voldaan om een Europees veiligheidscertificaat te behalen en met een lijst van de in te dienen documenten. De nationale veiligheidsinstanties werken samen met het Bureau voor de verspreiding van die informatie.

## Amendement 79

### Voorstel voor een richtlijn Artikel 12

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

Veiligheidsvergunning voor  
infrastructuurbeheerders

1. Het beheren en exploiteren van spoorinfrastructuur vereist dat de infrastructuurbeheerder van de nationale veiligheidsinstantie in de lidstaat waar hij is gevestigd een veiligheidsvergunning verkrijgt.

2. De veiligheidsvergunning bevestigt dat het veiligheidsbeheersysteem van de infrastructuurbeheerder als 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 nodig, het onderhoud en de exploitatie van het verkeersregelings- en seinsysteem.

De veiligheidsvergunning wordt op verzoek van de infrastructuurbeheerder en om de vijf jaar vernieuwd. Zij wordt geheel of gedeeltelijk bijgewerkt wanneer de infrastructuur, het seinsysteem of de energievoorziening of de beginselen van de exploitatie en het onderhoud ervan, ingrijpend veranderen. De houder van de

*Amendement*

Veiligheidsvergunning voor  
infrastructuurbeheerders

1. Het beheren en exploiteren van spoorinfrastructuur vereist dat de infrastructuurbeheerder van de nationale veiligheidsinstantie in de lidstaat waar hij is gevestigd een veiligheidsvergunning verkrijgt. ***In geval van grensoverschrijdende infrastructuur met één infrastructuurbeheerder, is het Bureau belast met de in dit artikel vermelde taken.***

2. De veiligheidsvergunning bevestigt dat het veiligheidsbeheersysteem van de infrastructuurbeheerder als neergelegd 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 nodig, het onderhoud en de exploitatie van het verkeersregelings- en seinsysteem, ***evenals procedures in geval van ernstige ongevallen om te waarborgen dat hulp wordt verleend en dat de veiligheid van de infrastructuur wordt hersteld.***

De veiligheidsvergunning wordt op verzoek van de infrastructuurbeheerder en om de vijf jaar vernieuwd. Zij wordt geheel of gedeeltelijk bijgewerkt wanneer de infrastructuur, het seinsysteem of de energievoorziening of de beginselen van de exploitatie en het onderhoud ervan, ingrijpend veranderen. De houder van de

veiligheidsvergunning 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.

Wanneer de nationale veiligheidsinstantie vaststelt dat de houder van een veiligheidsvergunning niet langer aan de vergunningseisen voldoet, trekt zij onder opgave van de redenen de vergunning in.

3. Uiterlijk *vier* maanden *nadat alle vereiste informatie en de gevraagde aanvullende informatie is verstrekt*, neemt de nationale veiligheidsinstantie een beslissing over een aanvraag van een veiligheidsvergunning.

4. De nationale veiligheidsinstantie informeert het Bureau binnen een maand over de veiligheidsvergunningen die zijn afgegeven, vernieuwd, gewijzigd of ingetrokken. Daarbij worden de naam en het adres van de infrastructuurbeheerder

veiligheidsvergunning stelt de nationale veiligheidsinstantie *en het Bureau* onverwijld van die wijzigingen in kennis.

De nationale veiligheidsinstantie *of, in geval van grensoverschrijdende infrastructuur als bedoeld in lid 1, het Bureau*, kan verlangen dat de veiligheidsvergunning wordt herzien wanneer het regelgevingskader voor veiligheid ingrijpend is gewijzigd

Wanneer de nationale veiligheidsinstantie *of, in geval van grensoverschrijdende infrastructuur als bedoeld in lid 1, het Bureau*, vaststelt dat de houder van een veiligheidsvergunning niet langer aan de vergunningseisen voldoet, trekt zij onder opgave van de redenen de vergunning in.

3. Uiterlijk *drie* maanden *na de ontvangst van de aanvraag* neemt de nationale veiligheidsinstantie een beslissing over een aanvraag van een veiligheidsvergunning. *Indien de aanvrager wordt verzocht om aanvullende informatie, dan wordt die informatie binnen een redelijke, door de nationale veiligheidsinstantie of het Bureau vastgestelde termijn van ten hoogste een maand verstrekt, tenzij de nationale veiligheidsinstantie of het Bureau in uitzonderlijke gevallen instemt met en toestemming verleent voor een verlenging met een bepaalde termijn. Afwijzende besluiten worden naar behoren met redenen omkleed.*

*Er wordt een aanvraaginstructiedocument ter beschikking gesteld waarin wordt beschreven en uitgelegd aan welke eisen moet worden voldaan om een veiligheidsvergunning te verkrijgen en waarin een lijst van vereiste documenten wordt opgenomen.*

4. De nationale veiligheidsinstantie informeert het Bureau binnen een maand 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.

vermeld, de afgifte datum, de werkingssfeer en de geldigheidsduur van de veiligheidsvergunning en, in geval van intrekking, de redenen daarvoor.

## Amendement 80

### Voorstel voor een richtlijn Artikel 13 – lid 1 – alinea 2

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

De geboden diensten omvatten opleiding betreffende de nodige trajectkennis, de exploitatievoorschriften en -procedures, het seingeving- en **besturingssyteem**, alsmede de noodprocedures die voor de geëxploiteerde trajecten gelden.

*Amendement*

De geboden diensten omvatten opleiding betreffende de nodige trajectkennis, **het bijstaan van personen met handicaps**, de exploitatievoorschriften en -procedures, het seingeving- en **besturingssysteem**, alsmede de noodprocedures die voor de geëxploiteerde trajecten gelden.

## Amendement 81

### Voorstel voor een richtlijn Artikel 13 – lid 4

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

4. De spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerders zijn verantwoordelijk voor het opleidings- en kwalificatieniveau van hun personeel dat met veiligheid verband houdende taken verricht.

*Amendement*

4. De spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerders zijn verantwoordelijk voor het opleidings- en kwalificatieniveau van hun personeel dat met veiligheid verband houdende taken verricht, **met inbegrip van boordpersoneel**.

## Amendement 82

### Voorstel voor een richtlijn Artikel 14

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

Onderhoud van voertuigen

*Amendement*

Onderhoud van voertuigen

1. Elk voertuig krijgt, voordat het in dienst wordt gesteld of op het netwerk wordt gebruikt, een met het onderhoud belaste entiteit toegewezen die conform *artikel 43* van Richtlijn XX betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in *het nationaal voertuigenregister wordt* geregistreerd.

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

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

a) het onderhoudsdossier van elk voertuig; en

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

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

4. Voor goederenwagens wordt elke met het onderhoud belaste entiteit gecertificeerd door een instantie die overeenkomstig Verordening (EU) nr. 445/2011<sup>19</sup> van de Commissie wordt geaccrediteerd of erkend, of door een nationale veiligheidsinstantie. De erkenningsprocedure is eveneens gebaseerd op criteria inzake onafhankelijkheid, competentie en onpartijdigheid.

Wanneer de met het onderhoud belaste entiteit een infrastructuurbeheerder is, wordt de naleving van Verordening (EU) nr. 445/2011 gecontroleerd door de

1. Elk voertuig krijgt, voordat het in dienst wordt gesteld of op het netwerk wordt gebruikt, een met het onderhoud belaste entiteit toegewezen. Die *entiteit wordt* conform *de artikelen 43 en 43 bis* van Richtlijn XX betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in *de voertuigenregisters* geregistreerd.

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

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

a) het onderhoudsdossier van elk voertuig; en

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

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

4. Voor goederenwagens wordt elke met het onderhoud belaste entiteit gecertificeerd door een instantie die overeenkomstig Verordening (EU) nr. 445/2011<sup>19</sup> van de Commissie wordt geaccrediteerd of erkend, of door een nationale veiligheidsinstantie. De erkenningsprocedure is eveneens gebaseerd op criteria inzake onafhankelijkheid, competentie en onpartijdigheid.

Wanneer de met het onderhoud belaste entiteit een infrastructuurbeheerder is, wordt de naleving van Verordening (EU) nr. 445/2011 gecontroleerd door de



bevoegde nationale veiligheidsinstantie ingevolge de procedures als bedoeld in artikel 12, en wordt de naleving van deze voorschriften bevestigd op de met die procedures verband houdende certificaten.

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

bevoegde nationale veiligheidsinstantie ingevolge de procedures als bedoeld in artikel 12 *van deze richtlijn*, en wordt de naleving van deze voorschriften bevestigd op de met die procedures verband houdende certificaten.

5. De overeenkomstig lid 4 afgegeven certificaten zijn in de hele Unie geldig *en worden in de hele Unie automatisch erkend*.

*Het Bureau zet een register op van gecertificeerde met het onderhoud belaste entiteiten, maakt dat openbaar en actualiseert dat steeds onverwijld. Dit register is gekoppeld aan de nationale voertuigenregisters overeenkomstig artikel 43, leden 1 en 4, en artikel 43 bis van Richtlijn ...*  
*[Interoperabiliteitsrichtlijn].*

*De Commissie stelt door middel van uitvoeringshandelingen gemeenschappelijke specificaties voor dit register vast betreffende de inhoud, het gegevensformaat, de functionele en technische architectuur, de bedrijfsmodus en de regels voor de invoer en raadpleging van gegevens. Die uitvoeringshandelingen worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 27, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure.*

*5 bis. Bij het opstellen of wijzigen van TSI's harmoniseert het Bureau de voorschriften inzake minimale onderhoudsvereisten om de veiligheid van het gehele spoorwegsysteem te waarborgen. Daarbij houdt het rekening met de verschillende parameters (gebruik, leeftijd, materiaal, gereden kilometers, klimatologische omstandigheden, type rails enz.) die van invloed zijn op de slijtage van het materiaal. De ondernemingen mogen hun eigen onderhoudsstelsel blijven gebruiken, mits het Bureau van oordeel is dat dat stelsel een gelijkwaardig of hoger veiligheidsniveau waarborgt.*

6. **Tegen 31 mei 2014** evalueert het Bureau het systeem voor de certificering van de met onderhoud van goederenwagens belaste entiteiten, **onderzoekt zij of het wenselijk is dat systeem uit te breiden tot alle voertuigen en** dient zijn een verslag in bij de Commissie.

7. De Commissie **stelt tegen 24 december 2016 via uitvoeringshandelingen** gemeenschappelijke voorwaarden vast voor de certificering van met het onderhoud belaste entiteiten van alle voertuigen.

**Deze uitvoeringshandelingen worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 27, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure.**

Het bij Verordening (EU) nr. 445/2011 vastgestelde certificeringssysteem voor het onderhoud van goederenwagens blijft van toepassing tot de in de eerste alinea bedoelde **uitvoeringshandelingen** zijn vastgesteld.

---

<sup>19</sup> PB L 122 van 11.5.2011, blz. 22.

6. **Uiterlijk twee jaar na de inwerkingtreding van deze richtlijn** evalueert het Bureau het systeem voor de certificering van de met onderhoud van goederenwagens belaste entiteiten en dient het een verslag in bij de Commissie. **Dat verslag bevat een aanbeveling inzake de wenselijkheid van uitbreiding van dat systeem van certificering tot andere soorten voertuigen. Op basis van die aanbeveling neemt de Commissie dan passende maatregelen.**

**6 bis. Uiterlijk zes maanden na de inwerkingtreding van deze richtlijn stelt het Bureau vast welke spoorwegcomponenten kritiek zijn voor de spoorwegveiligheid, en zet het een systeem op waarmee die componenten kunnen worden getraceerd.**

7. **Op basis van de aanbeveling van het Bureau stelt de Commissie uiterlijk 36 maanden na de inwerkingtreding van deze richtlijn door middel van gedelegeerde handelingen overeenkomstig artikel 26** gemeenschappelijke voorwaarden vast voor de certificering van met het onderhoud belaste entiteiten van alle voertuigen.

Het bij Verordening (EU) nr. 445/2011 vastgestelde certificeringssysteem voor het onderhoud van goederenwagens blijft van toepassing tot de in de eerste alinea bedoelde **gedelegeerde handelingen** zijn vastgesteld.

---

<sup>19</sup> PB L 122 van 11.5.2011, blz. 22.

## Amendement 83

### Voorstel voor een richtlijn Artikel 16

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

#### Taken

1. Iedere lidstaat stelt een veiligheidsinstantie in. Deze is, wat betreft haar organisatie, wettelijke structuur en besluitvorming onafhankelijk van enige spoorwegonderneming, infrastructuurbeheerder, aanvrager of aanbestedende dienst.

2. De nationale veiligheidsinstantie wordt ten minste belast met de volgende taken:

a) het verlenen van vergunningen verlenen om subsystemen energie en infrastructuur van het spoorwegsysteem in dienst te stellen overeenkomstig artikel 18, lid 2, van Richtlijn [XX] betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem;

b) *erop toezien* dat de interoperabiliteitsonderdelen voldoen aan de essentiële eisen van artikel [x] van Richtlijn [XX] betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem;

c) *Europese* voertuignummers toekennen overeenkomstig *artikel 42* van Richtlijn [XX] betreffende de interoperabiliteit van

*Amendement*

#### Taken

1. Iedere lidstaat stelt een veiligheidsinstantie in. ***De lidstaten kunnen ook besluiten om gezamenlijk een veiligheidsinstantie in te stellen die bevoegd is voor hun grondgebied.*** Deze is, wat betreft haar organisatie, wettelijke structuur en besluitvorming onafhankelijk van enige spoorwegonderneming, infrastructuurbeheerder, aanvrager of aanbestedende dienst. ***De instantie beschikt over de nodige kennis en de nodige personele middelen om haar taken te vervullen. Dat kan de voor vervoerszaken verantwoordelijke minister zijn, op voorwaarde dat aan de onafhankelijkheidsvereisten van dit lid wordt voldaan.***

2. De nationale veiligheidsinstantie wordt ten minste belast met de volgende taken:

a) het verlenen van vergunningen verlenen om subsystemen energie en infrastructuur van het spoorwegsysteem in dienst te stellen overeenkomstig artikel 18, lid 2, van Richtlijn [XX] betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem, ***behalve in het geval van grensoverschrijdende infrastructuur met één infrastructuurbeheerder, waarvoor het Bureau belast is met de in dit lid vermelde taken;***

b) *ervoor zorgen* dat de interoperabiliteitsonderdelen voldoen aan de essentiële eisen van artikel [x] van Richtlijn [XX] betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem;

c) *nationale* voertuignummers toekennen overeenkomstig *de artikelen 20 bis en 43* van Richtlijn [XX] betreffende de

het spoorwegsysteem;

d) het Bureau op zijn verzoek ondersteuning verlenen bij de afgifte, vernieuwing, wijziging en intrekking van overeenkomstig artikel 10 verleende Europese veiligheidscertificaten en controleren of de in die certificaten opgenomen voorwaarden en eisen worden nageleefd en of de spoorwegondernemingen het EU-recht en de nationale wetgeving naleven;

e) veiligheidsvergunningen, zoals vermeld in artikel 12, afgeven, vernieuwen, wijzigen of intrekken en controleren of de in die vergunningen opgenomen voorwaarden en eisen worden nageleefd en of de infrastructuurbeheerders het EU-recht en de nationale wetgeving naleven;

f) de veiligheidsregelgeving, met inbegrip van het systeem van nationale voorschriften, monitoren, promoten en, waar nodig, handhaven en bijwerken;

g) toezicht uitoefenen op de spoorwegondernemingen overeenkomstig bijlage IV bij Verordening (EU) nr. 1158/2010<sup>20</sup> en Verordening (EU) nr. 1077/2012<sup>21</sup>;

h) *erop toezien* dat voertuigen naar behoren worden geregistreerd in *het nationaal voertuigenregister* en dat de *daarin* opgenomen informatie inzake veiligheid nauwkeurig is en wordt bijgewerkt.

interoperabiliteit van het spoorwegsysteem;

d) het Bureau op zijn verzoek *en op basis van contractuele overeenkomsten zoals bedoeld in Verordening [spoorwegbureauverordening]* ondersteuning verlenen bij de afgifte, vernieuwing, wijziging en intrekking van overeenkomstig artikel 10 verleende Europese veiligheidscertificaten en controleren of de in die certificaten opgenomen voorwaarden en eisen worden nageleefd en of de spoorwegondernemingen het EU-recht en de nationale wetgeving naleven;

e) veiligheidsvergunningen, zoals vermeld in artikel 12, afgeven, vernieuwen, wijzigen of intrekken en controleren of de in die vergunningen opgenomen voorwaarden en eisen worden nageleefd en of de infrastructuurbeheerders het EU-recht en de nationale wetgeving naleven;

f) de veiligheidsregelgeving, met inbegrip van het systeem van nationale voorschriften, monitoren, promoten en, waar nodig, handhaven en bijwerken;

g) toezicht uitoefenen op de spoorwegondernemingen overeenkomstig bijlage IV bij Verordening (EU) nr. 1158/2010<sup>20</sup> en Verordening (EU) nr. 1077/2012<sup>21</sup>;

h) *ervoor zorgen* dat voertuigen naar behoren worden geregistreerd in *de Europese en nationale voertuigenregisters* en dat de *in die registers* opgenomen informatie inzake veiligheid nauwkeurig is en wordt bijgewerkt;

*h bis) controleren of de voorschriften inzake de werk-, rij- en rusttijden voor treinmachinisten bij spoorwegondernemingen en op het spoor worden nageleefd;*

*h ter) controleren of de toepasselijke voorschriften inzake veilig onderhoud en veilige exploitatie van goederwagons en ander rollend materieel worden*

*nageleefd;*

*h quater) een algemeen noodplan voor het spoorwegnet uitwerken, dat verplicht is voor alle actoren in het spoorwegsysteem en waarin de maatregelen worden beschreven die bij ernstige ongevallen en noodgevallen moeten worden genomen, en dat noodplan toesturen aan het Bureau. Dit plan omvat het volgende:*

*i) mechanismen en procedures die een effectieve communicatie tussen de betrokken actoren waarborgen, en met name tussen infrastructuurbeheerders, spoorwegexploitanten en nooddiensten;*

*ii) mechanismen voor coördinatie met de nationale agentschappen van buurlanden;*

*iii) communicatiekanalen met de familieleden van slachtoffers na een ernstig ongeval die door voor verschillende taken getraind en opgeleid personeel worden gebruikt om vragen te beantwoorden;*

*iv) een systeem voor het verlenen van bijstand aan slachtoffers van een ongeval, dat hen zal leiden bij de verhaalprocedures krachtens*

*Uniewetgeving, en met name 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<sup>21 bis</sup>, onverminderd de verplichtingen van spoorwegexploitanten. Deze bijstand omvat psychologische bijstand aan slachtoffers van ongevallen en hun verwanten.*

*De Commissie ontwikkelt met spoed, door middel van de in artikel 27 bedoelde uitvoeringshandelingen, maatregelen om de inhoud en het formaat van de noodplannen te harmoniseren. Het Bureau ondersteunt en superviseert de nationale veiligheidsinstanties bij de uitwerking van deze plannen, waarbij bijzondere aandacht wordt besteed aan*

3. De nationale veiligheidsinstantie van de lidstaat waar de spoorwegonderneming treinen exploiteert, coördineert haar activiteiten met het Bureau en de andere veiligheidsinstanties om te waarborgen dat alle belangrijke informatie over de specifieke spoorwegonderneming wordt gedeeld, met name inzake haar bekende risico's en veiligheidsprestaties. De nationale veiligheidsinstantie brengt ook de andere betrokken veiligheidsinstanties op de hoogte wanneer zij van oordeel is dat de spoorwegonderneming niet de nodige risicobeheersingsmaatregelen treft.

Zij stelt het Bureau onmiddellijk in kennis van problemen met de veiligheidsprestaties van de spoorwegonderneming waarop zij toezicht uitoefent. Het Bureau neemt de in artikel 10, lid 6, *bedoelde passende maatregelen*.

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

*spoorwegongevallen die van invloed zijn op twee of meer nationale spoorwegnetten.*

3. De nationale veiligheidsinstantie van de lidstaat waar de spoorwegonderneming treinen exploiteert, coördineert haar activiteiten met het Bureau en de andere veiligheidsinstanties om te waarborgen dat alle belangrijke informatie over de specifieke spoorwegonderneming wordt gedeeld, met name inzake haar bekende risico's en veiligheidsprestaties. De nationale veiligheidsinstantie brengt ook de andere betrokken veiligheidsinstanties op de hoogte wanneer zij van oordeel is dat de spoorwegonderneming niet de nodige risicobeheersingsmaatregelen treft.

Zij stelt het Bureau onmiddellijk in kennis van problemen met de veiligheidsprestaties van de spoorwegonderneming waarop zij toezicht uitoefent. Het Bureau neemt de *passende maatregelen bedoeld* in artikel 10, lid 6.

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

***4 bis. De nationale veiligheidsinstanties zetten, met hulp van het Bureau, mechanismen op voor de uitwisseling van voorbeelden van goede en beste werkwijzen.***

***5 bis. Nationale veiligheidsinstanties kunnen het Bureau op vrijwillige basis verzoeken hun werk te controleren. Het Bureau kan nationale veiligheidsinstanties ook op eigen initiatief controleren.***

<sup>20</sup> PB L 326 van 10.12.2010, blz. 11.

<sup>21</sup> PB L 320 van 17.11.2012, blz. 3.

<sup>20</sup> PB L 326 van 10.12.2010, blz. 11.

<sup>21</sup> PB L 320 van 17.11.2012, blz. 3.

<sup>21 bis</sup> *Verordening (EG) nr. 1371/2007 van het Europees Parlement en de Raad van*

## Amendement 84

### Voorstel voor een richtlijn Artikel 17

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

Beginselen voor de besluitvorming

1. De nationale veiligheidsinstanties verrichten hun taken op een open, niet-discriminerende en transparante wijze. Met name worden alle partijen gehoord en motiveren zij hun besluiten.

Zij reageren onmiddellijk op verzoeken en aanvragen, ***maken hun verzoeken om informatie onverwijld kenbaar, en nemen al hun besluiten binnen vier maanden nadat de vereiste informatie 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.***

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 raadpleegt de nationale veiligheidsinstantie alle betrokken en belanghebbende partijen, met inbegrip van de infrastructuurbeheerders, spoorwegondernemingen, fabrikanten en onderhoudsbedrijven, gebruikers en vertegenwoordigers van het personeel.

2. Het Bureau en de nationale

*Amendement*

Beginselen voor de besluitvorming

1. De nationale veiligheidsinstanties verrichten hun taken op een open, niet-discriminerende en transparante wijze. Met name worden alle partijen gehoord en motiveren zij hun besluiten.

Zij reageren onmiddellijk op verzoeken en aanvragen, ***waarbij zij zich houden aan de termijnen van artikel 11, lid 1, en aan verplichtingen die zijn neergelegd in contractuele overeenkomsten die met het Bureau zijn gesloten.***

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 raadpleegt, ***en houdt de nationale veiligheidsinstantie rekening met***, alle betrokken en belanghebbende partijen, met inbegrip van de infrastructuurbeheerders, spoorwegondernemingen, fabrikanten en onderhoudsbedrijven, gebruikers en vertegenwoordigers van het personeel.

2. Het Bureau en de nationale

veiligheidsinstanties mogen alle inspecties **en** onderzoeken verrichten die nodig zijn om hun taken te vervullen, en zij krijgen toegang tot alle terzake dienende documenten en tot de terreinen, installaties en uitrusting van de infrastructuurbeheerders en spoorwegondernemingen.

3. De lidstaten treffen de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat de door de nationale veiligheidsinstantie genomen besluiten door de rechter worden getoetst.

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

5. De draagwijdte van de samenwerking tussen het Bureau en de nationale veiligheidsinstanties met betrekking tot alle aspecten van inspecties ter plaatse in verband met de afgifte van het Europees veiligheidscertificaat en het toezicht op de spoorwegondernemingen na de afgifte van het Europees veiligheidscertificaat wordt vastgelegd in contractuele **of andere regelingen** tussen het Bureau en de nationale veiligheidsinstanties.

veiligheidsinstanties mogen alle inspecties, **audits en** onderzoeken verrichten die nodig zijn om hun taken te vervullen, en zij krijgen toegang tot alle terzake dienende documenten en tot de terreinen, installaties en uitrusting van de infrastructuurbeheerders en spoorwegondernemingen.

3. De lidstaten treffen de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat de door de nationale veiligheidsinstantie genomen besluiten door de rechter worden getoetst.

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

**4 bis. De nationale veiligheidsinstanties ondersteunen het Bureau bij zijn werkzaamheden in verband met de monitoring van de ontwikkeling van de spoorwegveiligheid op het niveau van de Unie.**

5. De draagwijdte van de samenwerking tussen het Bureau en de nationale veiligheidsinstanties met betrekking tot alle aspecten van inspecties ter plaatse in verband met de afgifte van het Europees veiligheidscertificaat en het toezicht op de spoorwegondernemingen na de afgifte van het Europees veiligheidscertificaat wordt **uiterlijk een jaar na de inwerkingtreding van deze richtlijn** vastgelegd in contractuele **overeenkomsten** tussen het Bureau en de nationale veiligheidsinstanties.

**Deze overeenkomsten kunnen voorzien in de uitbesteding van bepaalde taken en verantwoordelijkheden van het Bureau aan de nationale instanties, zoals het controleren en opstellen van dossiers, het controleren van de technische compatibiliteit, het verrichten van inspecties en het opstellen van technische**



*studies, overeenkomstig artikel 61.*

*Deze overeenkomsten voorzien in een inkomstendeling die evenredig is aan het aandeel van elke actor in de werklust.*

## **Amendement 85**

### **Voorstel voor een richtlijn Artikel 18 – letter f bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

*f bis) alle technische inspecties van goederenwagons op het spoor;*

## **Amendement 86**

### **Voorstel voor een richtlijn Artikel 20 – lid 2 – inleidende formule**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

2. Overeenkomstig de geldende wetgeving zorgen de lidstaten ervoor dat de gerechtelijke onderzoeksautoriteiten hun volledige medewerking verlenen en dat de onderzoekers zo snel mogelijk:

2. Overeenkomstig de geldende wetgeving zorgen de lidstaten ervoor dat de gerechtelijke onderzoeksautoriteiten hun volledige medewerking verlenen en dat de onderzoekers, **alsook het Bureau, wanneer het daarom verzoekt**, zo snel mogelijk:

## **Amendement 87**

### **Voorstel voor een richtlijn Artikel 21 – lid 2**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

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

2. Het onderzoeksorgaan verricht zijn taken onafhankelijk van de in lid 1 bedoelde organisaties, **zonder enige partij te discrimineren**, en krijgt daartoe voldoende financiële middelen. De onderzoekers wordt een status toegekend die hun onafhankelijkheid voldoende

waarborgt.

## Amendement 88

### Voorstel voor een richtlijn Artikel 21 – lid 5 bis (nieuw)

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***5 bis. Onderzoeksorganen kunnen het Bureau op vrijwillige basis verzoeken hun werk te controleren.***

## Amendement 89

### Voorstel voor een richtlijn Artikel 21 – lid 7 – alinea 2

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

Het Bureau ondersteunt hen in de uitvoering van deze taak.

Het Bureau ondersteunt hen in de uitvoering van deze taak. ***Daarnaast ondersteunen de onderzoeksorganen het Bureau bij zijn werkzaamheden in verband met de monitoring van de ontwikkeling van de spoorwegveiligheid op het niveau van de Unie.***

## Amendement 90

### Voorstel voor een richtlijn Artikel 22 – lid 1 – alinea 2

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

Onderzoeksorganen van een andere lidstaat worden uitgenodigd deel te nemen aan een onderzoek wanneer een in die lidstaat gevestigde spoorwegonderneming met een vergunning van die lidstaat, bij het ongeval of incident betrokken is.

Onderzoeksorganen van een andere lidstaat ***en het Bureau*** worden uitgenodigd deel te nemen aan een onderzoek wanneer een in die lidstaat gevestigde spoorwegonderneming met een vergunning van die lidstaat, bij het ongeval of incident betrokken is.

## Amendement 91

### Voorstel voor een richtlijn Artikel 22 – lid 2

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

2. Voor elk ongeval of incident draagt het onderzoeksorgaan zorg voor de juiste middelen en voorziet het in de operationele en technische deskundigheid die nodig *is* 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.

## Amendement 92

### Voorstel voor een richtlijn Artikel 23 – lid 2 – alinea 1

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

2. Het onderzoeksorgaan maakt het eindverslag zo spoedig mogelijk openbaar, doch *gewoonlijk* niet later dan **12** maanden na de datum waarop het voorval heeft plaatsgevonden. Het verslag, *met inbegrip van de veiligheidsaanbevelingen*, wordt aan de in artikel 22, lid 3, bedoelde betrokken partijen gezonden alsmede aan de betrokken instanties en partijen in andere lidstaten.

## Amendement 93

### Voorstel voor een richtlijn Artikel 23 – lid 2 – alinea 2

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

De Commissie stelt door middel van *uitvoeringshandelingen* de inhoud vast van het verslag betreffende een onderzoek naar ongevallen en incidenten. *Deze*

*Amendement*

2. Voor elk ongeval of incident draagt het onderzoeksorgaan zorg voor de juiste middelen en voorziet het in de operationele en technische deskundigheid *en de middelen* 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.

*Amendement*

2. Het onderzoeksorgaan maakt het eindverslag, *met inbegrip van de veiligheidsaanbevelingen*, zo spoedig mogelijk openbaar, doch niet later dan **zes** maanden na de datum waarop het voorval heeft plaatsgevonden. Het verslag wordt aan de in artikel 22, lid 3, bedoelde betrokken partijen gezonden alsmede aan de betrokken instanties en partijen in andere lidstaten.

*Amendement*

De Commissie stelt door middel van *gedelegeerde handelingen* de inhoud vast van het verslag betreffende een onderzoek naar ongevallen en incidenten, *dat de*

*uitvoeringshandelingen* worden vastgesteld overeenkomstig de in *artikel 27, lid 2*, bedoelde *onderzoeksprocedure*.

*volgende elementen omvat: een samenvatting, de feiten met betrekking tot het voorval, de onderzoeksrapporten, een analyse en conclusies. Die gedelegeerde handelingen* worden vastgesteld overeenkomstig de in *artikel 26* bedoelde *procedure*.

#### **Amendement 94**

##### **Voorstel voor een richtlijn Artikel 24 – lid 2 bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

*2 bis. Het Bureau zet een gecentraliseerde gegevensbank op die alle in verband met incidenten en ongelukken overgelegde informatie bevat, en beheert deze gegevensbank. Deze gegevensbank wordt vóór 31 december 2015 opgezet.*

#### **Amendement 95**

##### **Voorstel voor een richtlijn Artikel 26 – lid 2**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

2. De *bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen als bedoeld in de artikel 5, lid 2, en artikel 7, lid 2, wordt voor onbepaalde tijd* aan de Commissie *verleend*.

2. De *in artikel 5, lid 2, artikel 7, lid 2, artikel 9, lid 2, artikel 14, lid 7, en artikel 23, lid 2, bedoelde bevoegdheidsdelegatie* wordt aan de Commissie *toegekend voor een periode van vijf jaar met ingang van [datum van inwerkingtreding van deze verordening]. De Commissie stelt uiterlijk negen maanden vóór het verstrijken van de termijn van vijf jaar een verslag op over de bevoegdheidsdelegatie. De bevoegdheidsdelegatie wordt stilzwijgend met termijnen van dezelfde duur verlengd, tenzij het Europees Parlement of de Raad zich uiterlijk drie maanden voor het einde van elke termijn tegen deze verlenging verzet.*

## Amendement 96

### Voorstel voor een richtlijn Artikel 28

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

Op basis van door het Bureau verstrekte relevante informatie, dient de Commissie vóór [*specific date to be inserted by OPOCE* – vijf jaar na de datum van inwerkingtreding] en vervolgens om de vijf jaar bij het Europees Parlement en de Raad een verslag in over de tenuitvoerlegging van deze richtlijn.

*Amendement*

Op basis van door het Bureau verstrekte relevante informatie, dient de Commissie vóór [*datum in te vullen door het OPOCE* – drie jaar na de datum van inwerkingtreding] en vervolgens om de drie jaar bij het Europees Parlement en de Raad een verslag in over de tenuitvoerlegging van deze richtlijn.

## Amendement 97

### Voorstel voor een richtlijn Artikel 30

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

#### Overgangsbepalingen

De bijlagen III en V bij Richtlijn 2004/49/EG zijn van toepassing tot de datum waarop de in artikel 6, leden 2 en 3, artikel 9, lid 2, artikel 14, lid 7 en artikel 23, lid 2, van deze richtlijn bedoelde uitvoeringshandelingen van toepassing worden.

Tot [datum in te vullen door het OPOCE - twee jaar na de inwerkingtreding] **blijven** de nationale veiligheidsinstanties veiligheidscertificaten afgeven overeenkomstig Richtlijn 2004/49/EG. Die certificaten blijven geldig tot hun vervaldatum.

*Amendement*

#### Overgangsbepalingen

De bijlagen III en V bij Richtlijn 2004/49/EG zijn van toepassing tot de datum waarop de in artikel 6, leden 2 en 3, artikel 9, lid 2, artikel 14, lid 7 en artikel 23, lid 2, van deze richtlijn bedoelde uitvoeringshandelingen van toepassing worden.

Tot [datum in te vullen door het OPOCE - vier jaar na de inwerkingtreding] **mogen** de nationale veiligheidsinstanties veiligheidscertificaten **blijven** afgeven overeenkomstig Richtlijn 2004/49/EG, **onverminderd het bepaalde in artikel 10, lid 2 bis**. Die certificaten blijven geldig tot hun vervaldatum.

**Na de in artikel 32 neergelegde omzettingstermijn mogen aanvragers hun aanvraag nog drie jaar ofwel bij het**

**Bureau, ofwel bij de nationale veiligheidsinstantie indienen. Gedurende die termijn mogen nationale veiligheidsinstanties veiligheidscertificaten blijven afgeven overeenkomstig Richtlijn 2004/49/EG.**

## **Amendement 98**

### **Voorstel voor een richtlijn Artikel 32 – lid 1**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

1. De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om [datum in te **voeren** door het OPOCE – **twee** jaar na de inwerkingtreding] aan de **artikelen 2, 3, 4, 8, 10, 16, 18, 20 en bijlage I** te voldoen. Zij delen de Commissie de tekst van die bepalingen onverwijld mede.

*Amendement*

1. De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om **uiterlijk** [datum in te **vullen** door het OPOCE - : **drie** jaar na de inwerkingtreding] aan de **voorschriften van deze richtlijn** te voldoen. Zij delen de Commissie de tekst van die bepalingen onverwijld mede.

## **Amendement 99**

### **Voorstel voor een richtlijn Artikel 33 – alinea 1**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

Richtlijn 2004/49/EG, als gewijzigd door de in bijlage II, deel A, genoemde richtlijnen, wordt ingetrokken met ingang van [**specific date to be inserted by** OPOCE –**twee** jaar na de inwerkingtreding], onverminderd de verplichtingen van de lidstaten met betrekking tot de termijnen voor de omzetting in nationale wetgeving en de toepassing van de in bijlage II, deel B, genoemde richtlijnen.

*Amendement*

Richtlijn 2004/49/EG, als gewijzigd door de in bijlage II, deel A, genoemde richtlijnen, wordt ingetrokken met ingang van [**datum in te vullen door het OPOCE -** –**vier** jaar na de inwerkingtreding], onverminderd de verplichtingen van de lidstaten met betrekking tot de termijnen voor de omzetting in nationale wetgeving en de toepassing van de in bijlage II, deel B, genoemde richtlijnen.

## Amendement 100

### Voorstel voor een richtlijn Artikel 34

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

#### Inwerkingtreding

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

De artikelen 10 en 11 zijn van toepassing met ingang van [*specific date to be inserted by OPOCE – twee* jaar na de inwerkingtreding].

*Amendement*

#### Inwerkingtreding

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

De artikelen 10 en 11 zijn van toepassing met ingang van [*datum in te vullen door het OPOCE – vier* jaar na de inwerkingtreding], *onverminderd de overgangsbepalingen van artikel 30.*

## Amendement 101

### Voorstel voor een richtlijn Bijlage I – punt 2 – inleidende formule

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

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

*Amendement*

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

## Amendement 102

### Voorstel voor een richtlijn Bijlage – punt 1 – punt 1.9

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

1.9. " persoonlijke ongevallen *met* rollend materieel in rijdende toestand ": ongevallen van één of meer personen die door een spoorvoertuig of een daaraan vastzittend of daarvan losgeraakt voorwerp zijn geraakt. Daaronder begrepen zijn personen die van

*Amendement*

1.9. "persoonlijke ongevallen *veroorzaakt door* rollend materieel in rijdende toestand": ongevallen van één of meer personen die door een spoorvoertuig of een daaraan vastzittend of daarvan losgeraakt voorwerp zijn geraakt. Daaronder begrepen

spoorvoertuigen vallen, alsmede personen die tijdens de reis aan boord van die voertuigen vallen of door losse voorwerpen worden geraakt.

zijn personen die van spoorvoertuigen vallen, alsmede personen die tijdens de reis aan boord van die voertuigen vallen of door losse voorwerpen worden geraakt.



## TOELICHTING

**Het spoor is reeds de veiligste wijze van vervoer in de Europese Unie (EU)** en in de laatste decennia zijn de veiligheidsprestaties ervan verder verbeterd. Terwijl de prestaties van het spoorvervoer zijn gestegen van ongeveer 200 miljard reizigerskilometers in 1970 tot meer dan 300 miljard nu, is het gemiddelde aantal dodelijke slachtoffers onder treinpassagiers teruggebracht van ongeveer 400 in het begin van de jaren zeventig tot minder dan 100 nu.

Maar hoewel spoorwegongevallen zelden voorkomen, kunnen zij **rampzalige gevolgen** hebben voor mensenlevens, het milieu en de reputatie van het spoor als de veiligste vervoerswijze. Naast het enorme individuele lijden vormen deze ongevallen een zware economische last voor de samenleving als geheel. De **verbetering** van de spoorwegveiligheid in de Unie is derhalve **essentieel** en zal verder bijdragen aan een **modal shift** in het voordeel van het vervoer per spoor.

Dit geldt des te meer, aangezien de **spoorwegomgeving** in de Unie **grondige veranderingen heeft doorgemaakt**, die onder andere het gevolg waren van de drie spoorwegpakketten van de EU die sinds het begin van de jaren negentig zijn aangenomen. Terwijl in het verleden vrijwel de gehele meerwaardeketen werd beheerst door geïntegreerde spoorwegondernemingen, wordt de geleidelijke totstandbrenging van de gemeenschappelijke Europese spoorwegruimte gekenmerkt door een vermeerdering van het aantal actoren, een groeiend gebruik van onderaannemers en frequentere markttoetredingen.

Tegen deze **achtergrond van hogere complexiteit** is de interactie tussen alle spelers, te weten de spoorwegondernemingen, de infrastructuurbeheerders, de spoorwegsector en de veiligheidsinstanties, van doorslaggevend belang voor de spoorwegveiligheid. In de veiligheidswetgeving moet rekening worden gehouden met deze ontwikkelingen en dienen passende procedures en instrumenten voor informatievoorziening, beheer en noodhulp te worden ingevoerd.

Daarom is bij **Richtlijn 2004/49** een gemeenschappelijk regelgevingskader inzake spoorwegveiligheid gecreëerd 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.

Toch geven de continue ontwikkeling van de spoorwegomgeving van de Unie en de onthulling van tekortkomingen in de bestaande wetgeving, die soms zijn misbruikt voor protectionistische maatregelen, aanleiding tot een herziening van Richtlijn 2004/49.

Dit moet uiteraard worden uitgevoerd **in nauwe samenwerking met mijn collega-rapporteurs** bij de herschikking van de richtlijn **betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Unie** (Richtlijn 2008/57/EG) en bij de verordening **betreffende het Spoorwegbureau van de Europese Unie (tot intrekking van Verordening (EG) nr. 881/2004)**.

Het Parlement heeft reeds **brede steun** uitgesproken voor het standpunt van de Commissie dat

**het tijd is om een "Europees veiligheidscertificaat"** in te voeren voor de hele Unie onder de verantwoordelijkheid van het Spoorwegbureau van de Europese Unie. Dit was reeds voorzien in artikel 10, lid 7, van Richtlijn 2004/49/EG. Er dient echter één belangrijke uitzondering te worden genoemd: zoals de Commissie heeft voorgesteld, zullen veiligheidscertificaten voor infrastructuurbeheerders nog steeds door de nationale veiligheidsinstanties worden afgegeven.

Deze stap maakt het mogelijk **de spoorwegveiligheid te handhaven en verder te verbeteren, de certificeringsprocessen te versnellen**, wat leidt tot een besparing van tijd en geld, en **het uiteenlopen of de discriminerende toepassing van veiligheidswetgeving te voorkomen**.

Desalniettemin **stel ik een aantal wijzigingen voor** om de Europese dimensie van veiligheidscertificering te versterken, bepaalde delen van de tekst te verduidelijken in het licht van opgedane ervaring en de voorspelbaarheid van procedures te verbeteren in het belang van alle betrokken actoren.

Tot de onderliggende beginselen behoren de volgende punten:

- De **rol van het Europees Spoorwegbureau** als de enige instantie die "Europese veiligheidscertificaten" afgeeft, moet worden versterkt.
- De **verantwoordelijkheden van alle verschillende actoren** binnen hun respectieve gebied moeten worden verduidelijkt.
- Het is van essentieel belang om de operationele en veiligheidsvoorschriften geleidelijk te standaardiseren, op basis van minimumniveaus, zonder de veiligheid in gevaar te brengen. Derhalve moet worden benadrukt dat **uitsluitend nationale voorschriften** die naar behoren zijn **aangemeld**, worden toegepast.
- De Unie moet de **grensoverschrijdende dimensie** van de spoorwegveiligheid aanpakken, bijv. wanneer het gaat om grensoverschrijdende spoorwegtunnels en hiermee samenhangende noodhulpdiensten.

Dit komt concreet neer op de volgende voorstellen:

- Het Europees Spoorwegbureau moet **richtlijnen** ontwikkelen, waarin onder andere **voorbeelden van goede praktijken** in de lidstaten en voor grensoverschrijdende activiteiten worden gedeeld.
- Voor de bescherming van mensenlevens (personeel, reizigers, mensen die dicht bij een spoorlijn wonen, derde partijen), de volksgezondheid en het milieu moeten met name de risico's in verband met het vervoer van **gevaarlijke en verontreinigende goederen** worden aangepakt, op basis van een evaluatie van de goede en samenhangende handhaving van de relevante richtlijnen (1996/49/EG en 2008/68/EG).
- Er moeten duidelijke **tijdslimieten** ("deadlines") voor de fasen van procedures worden vastgesteld (besluiten moeten ten minste drie maanden na de indiening van het verzoek

worden genomen) om de voorspelbaarheid en efficiëntie te waarborgen, voortbouwend op de overeenstemming die is bereikt aangaande deerschikking van het eerste spoorwegpakket (Richtlijn 2012/34/EU).

- Contractueel is een tijdslijmiet van één jaar na de inwerkingtreding van de richtlijn bepaald voor de instelling van **regelingen die de reikwijdte, procedures en hiërarchie van de samenwerking** tussen het Bureau en de nationale veiligheidsinstanties bepalen.
- De **termijn voor de omzetting en de inwerkingtreding** is teruggebracht van twee naar **één** jaar, omdat er anders in het huidige decennium nauwelijks verbeteringen in deze herschikking zullen worden gerealiseerd.
- Het Bureau werkt een systeem uit met behulp waarvan elk **potentieel veiligheidsrisico eenvoudig en anoniem kan worden doorgegeven** en onder de aandacht van het Bureau en de nationale veiligheidsinstanties kan worden gebracht.

## BIJLAGE: BRIEF VAN DE COMMISSIE JURIDISCHE ZAKEN

Ref.: D(2013)65088

De heer Brian SIMPSON  
Voorzitter van de Commissie vervoer en toerisme  
ASP 13G306  
Brussel

**Betreft:** *Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad inzake spoorwegveiligheid (herschikking) (COM(2013)0031 – C7-0028 – 2013/0016(COD))*

Mijnheer de Voorzitter,

De Commissie juridische zaken, waarvan ik de eer heb voorzitter te zijn, heeft bovengenoemd voorstel behandeld overeenkomstig artikel 87 inzake herschikking, zoals opgenomen in het Reglement van het Parlement.

Lid 3 van dat artikel luidt als volgt:

*"Als de voor juridische zaken bevoegde commissie van oordeel is dat het ontwerp geen andere inhoudelijke wijzigingen bevat dan die welke als zodanig zijn aangegeven, stelt zij de ter zake bevoegde commissie hiervan in kennis.*

*In dat geval en onverminderd de in de artikelen 156 en 157 vastgelegde voorwaarden zijn amendementen in de ter zake bevoegde commissie alleen ontvankelijk als zij betrekking hebben op onderdelen van het ontwerp die wijzigingen bevatten.*

*Wanneer de ter zake bevoegde commissie evenwel voornemens is, overeenkomstig punt 8 van het Interinstitutioneel Akkoord, ook amendementen op de gecodificeerde delen van het ontwerp van wetgevingshandeling in te dienen, stelt zij de Raad en de Commissie daarvan onverwijld in kennis. Alvorens tot stemming wordt overgegaan maakt laatstgenoemde overeenkomstig artikel 54 haar standpunt inzake de amendementen kenbaar en geeft zij aan of zij voornemens is het herschikkingsontwerp in te trekken."*

In navolging van het advies van de Juridische Dienst, die vertegenwoordigd was in de vergaderingen waarop de adviesgroep het herschikkingsvoorstel heeft behandeld, en overeenkomstig de aanbevelingen van de rapporteur voor advies, is de Commissie juridische zaken van mening dat het voorstel in kwestie geen andere inhoudelijke wijzigingen bevat dan die welke als zodanig in het voorstel zijn aangegeven, en dat voor wat betreft de codificatie van de ongewijzigde bepalingen van de vorige teksten en die inhoudelijke wijzigingen, het

voorstel louter een codificatie van de bestaande tekst is, zonder inhoudelijke wijzigingen.

Overeenkomstig artikel 86 bis, lid 2, en artikel 86, lid 3, is de Commissie juridische zaken bovendien van mening dat de in het advies van de voornoemde Adviesgroep voorgestelde technische aanpassingen nodig zijn om ervoor te zorgen dat het voorstel in overeenstemming is met de herschikkingsregels.

Samenvattend doet de Commissie juridische zaken na de behandeling op haar vergadering van 16 december 2013 met algemene stemmen<sup>1</sup> de aanbeveling dat uw commissie als commissie ten principale bovengenoemd voorstel overeenkomstig artikel 87 in behandeling neemt.

Hoogachtend,

Klaus-Heiner LEHNE

*Bijlage: advies van de adviesgroep*

---

<sup>1</sup> Bij de stemming waren aanwezig: Françoise Castex (ondervoorzitter), Christian Engström, Marielle Gallo, Giuseppe Gargani, Klaus-Heiner Lehne (voorzitter), Bernhard Rapkay, Evelyn Regner (ondervoorzitter), Francesco Enrico Speroni, Dimitar Stoyanov, Rebecca Taylor, Alexandra Thein, Tadeusz Zwiefka.

**BIJLAGE: ADVIES VAN DE ADVIESGROEP VAN DE JURIDISCHE DIENSTEN  
VAN HET EUROPEES PARLEMENT, DE RAAD EN DE COMMISSIE**



ADVIESGROEP VAN DE  
JURIDISCHE DIENSTEN

Brussel,

**ADVIES**

**TER ATTENTIE VAN HET EUROPEES PARLEMENT  
DE RAAD  
DE COMMISSIE**

**Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad inzake  
spoorwegveiligheid (herschikking)  
(COM(2013)0031 van 30.1.2013 – 2013/0016(COD))**

Gezien het Interinstitutioneel Akkoord van 28 november 2001 over een systematischer gebruik van de herschikking van besluiten, en met name punt 9 daarvan, is de uit de juridische diensten van het Europees Parlement, de Raad en de Commissie bestaande adviesgroep op 21 februari 2013 bijeengekomen om o.a. bovengenoemd voorstel van de Commissie te behandelen.

Op die vergadering is de Adviesgroep, na behandeling van het voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot herschikking van Richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen en tot wijziging van Richtlijn 95/18/EG van de Raad betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen, en van Richtlijn 2001/14/EG van de Raad inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheids certificering, tot de volgende gezamenlijke conclusies gekomen:

1) wil deze volledig in overeenstemming met de voorschriften van het Interinstitutioneel Akkoord zijn geredigeerd, dan dient hierin precies te worden aangegeven welke bepalingen van de vorige tekst ongewijzigd blijven, overeenkomstig het bepaalde in punt 6 (a) (iii) van dat akkoord.

2) In de ontwerp-herschikking hadden de volgende voorgestelde wijzigingen gemarkeerd moeten worden met de grijze achtergrond die gewoonlijk wordt gebruikt om inhoudelijke verschillen aan te duiden:

- de schrapping van overweging 14 van Richtlijn 2004/49/EG;
- in artikel 3, onder g), de schrapping van de laatste woorden "*voor gespecialiseerde*

*grensoverschrijdende infrastructuur*";

in artikel 4, lid 2, onder b), de toevoeging van "EU" en de schrapping van "standaarden";

- de schrapping van artikel 7, lid 1, van Richtlijn 2004/49/EG;

- de schrapping van artikel 7, lid 5, tweede zin, van Richtlijn 2004/49/EG;

- in artikel 13, lid 1, de toevoeging van de woorden "*exploitatie van diensten op hun netwerk*";

in artikel 13, lid 4, de schrapping van de woorden "*als uiteengezet in artikel 9 en bijlage III*";

- in artikel 14, lid 4, tweede alinea, de schrapping van "*een spoorwegonderneming*";

- in de inleiden formule van artikel 15, lid 2, de toevoeging van "*het Bureau*";

- in artikel 17, lid 2, de toevoeging van de beginwoorden "*Het Bureau*";

- in artikel 25, lid 2, de toevoeging van het woord "*Bureau*";

- in het aanhangsel van bijlage I, de schrapping van de woorden "*en waarbij het beschermings- en/of waarschuwingssysteem van de spoorwegovergang alleen in werking is wanneer het wordt geactiveerd*".

Na de behandeling van het voorstel is de Adviesgroep daarom tot de eensgezinde conclusie gekomen dat het voorstel geen andere inhoudelijke wijzigingen bevat dan de wijzigingen die als zodanig zijn aangegeven in het voorstel of het onderhavige advies. Ten aanzien van de codificatie van de ongewijzigde bepalingen van het eerdere besluit met die inhoudelijke wijzigingen heeft de adviesgroep verder geconcludeerd dat het voorstel een directe codificatie van de bestaande tekst zonder enige inhoudelijke wijziging behelst.

F. DREXLER  
Juridisch adviseur

H. LEGAL  
Juridisch adviseur

L. ROMERO REQUENA  
Directeur-generaal

## PROCEDURE

<b>Titel</b>	Spoorwegveiligheid (herschikking)	
<b>Document- en procedurenummers</b>	COM(2013)0031 – C7-0028/2013 – 2013/0016(COD)	
<b>Datum indiening bij EP</b>	30.1.2013	
<b>Commissie ten principale</b> Datum bekendmaking	TRAN 7.2.2013	
<b>Medeadviserende commissie(s)</b> Datum bekendmaking	JURI 7.2.2013	
<b>Rapporteur(s)</b> Datum benoeming	Michael Cramer 6.3.2013	
<b>Behandeling in de commissie</b>	9.7.2013	14.10.2013
<b>Datum goedkeuring</b>	17.12.2013	
<b>Uitslag eindstemming</b>	+: 39	–: 5
	0:	0
<b>Bij de eindstemming aanwezige leden</b>	Inés Ayala Sender, Georges Bach, Erik Bánki, Izaskun Bilbao Barandica, Antonio Cancian, Michael Cramer, Joseph Cuschieri, Philippe De Backer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Franco Frigo, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Juozas Imbrasas, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Werner Kuhn, Bogusław Liberadzki, Marian-Jean Marinescu, Mike Nattrass, Hubert Pirker, Dominique Riquet, Petri Sarvamaa, David-Maria Sassoli, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Giommara Uggias, Peter van Dalen, Patricia van der Kammen, Roberts Ziļe	
<b>Bij de eindstemming aanwezige vaste plaatsvervanger(s)</b>	Phil Bennion, Jean-Jacob Bicep, Spyros Danellis, Zita Gurmai, Alfreds Rubiks, Geoffrey Van Orden, Sabine Wils, Karim Zéribi	
<b>Datum indiening</b>	9.1.2014	