



Brussel, 24.10.2016  
COM(2016) 688 final

2013/0013 (COD)

**MEDEDELING VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT**

**overeenkomstig artikel 294, lid 6, van het Verdrag betreffende de werking van  
de Europese Unie**

**over het**

**standpunt van de Raad over de vaststelling van een verordening van het Europees  
Parlement en de Raad tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 1192/69 van de Raad  
betreffende de gemeenschappelijke regels voor de normalisatie van de rekeningstelsels  
van de spoorwegondernemingen**

(Voor de EER relevante tekst)

**MEDEDELING VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT**

**overeenkomstig artikel 294, lid 6, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie**

**over het**

**standpunt van de Raad over de vaststelling van een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 1192/69 van de Raad betreffende de gemeenschappelijke regels voor de normalisatie van de rekeningstelsels van de spoorwegondernemingen**

(Voor de EER relevante tekst)

**1. ACHTERGROND**

Op 30 januari 2013 heeft de Commissie een pakket van zes wetgevingsvoorstellen aangenomen om de kwaliteit en het aanbod van het spoorvervoer in Europa te verbeteren.

Een betere dienstverlening en efficiëntie zijn nodig om het spoor aantrekkelijker te maken voor passagiers en om een modale verschuiving aan te moedigen. De schaarse overheidsmiddelen moeten worden gekoppeld aan een kwaliteitssprong en inspanningen om de duurzaamheid te bevorderen.

De bedoeling is ook om innovatie bij de Europese spoorwegen aan te moedigen zodat kan worden ingespeeld op de verwachtingen van de gebruikers. Dat gebeurt op drie verschillende en onderling samenhangende manieren door:

- (1) de markten voor binnenlands passagiersvervoer open te stellen en de aanbesteding van openbaredienstcontracten te verplichten;
- (2) de onafhankelijkheid van infrastructuurbeheerders te versterken zodat zij alle essentiële functies van het spoornet controleren, en voor alle spelers een eerlijke toegang tot het net te waarborgen;
- (3) het Europees Spoorwegbureau uit te bouwen tot een centraal loket voor de afgifte van vergunningen om voertuigen in de hele EU op de markt te brengen, en voor de afgifte van in de hele EU geldige veiligheidscertificaten aan exploitanten.

Indiening van het voorstel bij het Europees Parlement en de Raad:  
(document COM(2013) 26 final — 2013/0013 COD):

31 januari 2013

Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité:

11 juli 2013

Advies van het Comité van de Regio's:

8 oktober 2013

Standpunt van het Europees Parlement in eerste lezing:

26 februari 2014

Vaststelling van het standpunt van de Raad:

17 oktober 2016

## **2. DOEL VAN HET VOORSTEL VAN DE COMMISSIE**

De algemene doelstelling van het voorstel van de Commissie tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 1192/69 betreffende de gemeenschappelijke regels voor de normalisatie van de rekeningstelsels van de spoorwegondernemingen is tegenstrijdigheden in EU-regelgeving weg te werken en, in overeenstemming met de REFIT-doelstellingen van de Commissie, bij te dragen tot vereenvoudiging door een achterhaalde rechtshandeling in te trekken.

Verordening (EEG) nr. 1192/69 ("de verordening") bevat diverse tegenstrijdigheden en is onverenigbaar met de huidige regelgeving.

- Aangezien spoorwegondernemingen moeten worden beheerd overeenkomstig de beginselen die van toepassing zijn op commerciële ondernemingen, mogen geen overheidscompensaties worden toegekend voor verzekeringen, pensioenen of andere operationele uitgaven (behalve voor de verstrekking van openbare diensten). Dat beginsel is uitvoerig omschreven in de verdragsregels inzake staatssteun en meer gedetailleerd toegelicht in de richtsnoeren betreffende staatssteun aan spoorwegondernemingen (2008/C 184/07).
- De lijst van spoorwegondernemingen die op grond van de verordening in aanmerking komen voor compensatie en de categorisering van de compensaties die aan spoorwegondernemingen kunnen worden toegekend, veronderstellen een integratie van het infrastructuurbeheer in de activiteiten van de spoorwegonderneming. Dat is strijdig met de beginselen inzake de scheiding van de essentiële functies en de boekhoudkundige scheiding.
- Op grond van de verordening komen slechts veertig spoorwegondernemingen in aanmerking voor compensatie. Toen de verordening werd vastgesteld, leek dat geen probleem te zijn omdat de traditionele spoorwegondernemingen uitsluitend concurreerden met andere vervoerswijzen en niet met andere spoorwegondernemingen. In het kader van een geliberaliseerde markt waarin spoorwegondernemingen rechtstreeks met de traditionele monopoliehouders concurreren, is de toekenning van een financiële vergoeding aan bepaalde spoorwegondernemingen echter niet langer gerechtvaardigd. Als de financiële voorwaarden voor spoorwegondernemingen verschillen (als gevolg van de verordening), genieten nieuwe spelers geen niet-discriminerende toegangsvoorwaarden. Nieuwe spelers kunnen bijvoorbeeld problemen ondervinden om personeel aan te trekken van traditionele spoorwegondernemingen omdat die laatste gunstiger pensioenvoorwaarden kunnen aanbieden dankzij overeenkomstig de verordening toegekende subsidies.
- Alleen compensaties van categorie IV van de verordening (kosten voor kruisingsinstallaties) zijn verenigbaar met de bestaande wetgeving. Dergelijke betalingen zijn kosten die voortvloeien uit de taken van een infrastructuurbeheerder. Op grond van artikel 8 van Richtlijn 2012/34/EU mag aan infrastructuurbeheerders overheidsfinanciering worden verleend. De bepalingen van de verordening met betrekking tot betalingen van categorie IV zijn daardoor eveneens overbodig.

### **3. OPMERKINGEN BIJ HET STANDPUNT VAN DE RAAD**

Het standpunt van de Raad in eerste lezing van 17 oktober 2016 onderschrijft de belangrijkste doelstellingen van het Commissievoorstel, zelfs al heeft de Raad besloten om de intrekking uit te stellen van de bepalingen van de verordening die van toepassing zijn op de normalisatie van de rekeningstelsels van categorie IV, zoals vastgesteld in bijlage IV bij die verordening. Zij worden derhalve verder toegepast tot en met 31 december 2017.

### **4. CONCLUSIE**

De Commissie kan zich vinden in het standpunt van de Raad. Bijgevolg kan de definitieve tekst nu in tweede lezing worden vastgesteld door het Europees Parlement. De Commissie is immers van mening dat de vaststelling van de markt- en de technische pijler de beste manier is om ervoor te zorgen dat de dienstverlening, efficiëntie en concurrentiepositie van de spoorsector erop vooruit gaan.