



Brussel, 26.1.2016
COM(2016) 35 final

2013/0015 (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 met het oog op de vaststelling van een richtlijn van het Europees
Parlement en de Raad betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de
Europese Unie (herschikking)**

(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 met het oog op de vaststelling van een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Unie (herschikking)

(Voor de EER relevante tekst)

1. ACHTERGROND

Op 30 januari 2013 heeft de Commissie een pakket van zes wetgevingsvoorstellen aangenomen om de kwaliteit van het spoorvervoer in de EU op te krikken en het aanbod te stimuleren.

Een betere dienstverlening en efficiency 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.

Het pakket moet ook de Europese spoorwegen aansporen tot innovatie om in te spelen op de verwachtingen van de gebruikers. Dat gebeurt op drie verschillende en onderling samenhangende manieren:

- (1) de openstelling van de markten voor binnenlands passagiersvervoer en de verplichte aanbesteding van openbare dienstcontracten;
- (2) een versterking van de onafhankelijkheid van infrastructuurbeheerders zodat zij alle essentiële functies van het spoornet controleren en de garantie van een eerlijke toegang tot het net voor alle spelers;
- (3) het Europees Spoorwegbureau (het Bureau) uitbouwen tot centraal loket voor de afgifte van vergunningen om voertuigen op de EU-markt te brengen en voor de afgifte van in de hele EU geldige veiligheidscertificaten aan spoorwegondernemingen.

Indiening van het voorstel bij het Europees Parlement en de Raad (document COM(2013) 30 final — 2013/0015 COD): 31 januari 2013

Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité: 10 juli 2013

Advies van het Comité van de Regio's: 8 oktober 2013

Standpunt van het Europees Parlement in eerste lezing: 26 februari 2014

2. DOEL VAN HET VOORSTEL VAN DE COMMISSIE

De Commissie heeft een herschikking van de Interoperabiliteitsrichtlijn (2008/57/EG) voorgesteld om een aantal belangrijke knelpunten weg te werken. Ondanks de maatregelen uit de vorige spoorwegpakketten gelden in de EU nog steeds talrijke nationale technische voorschriften en verschillen de procedures voor de goedkeuring van voertuigen sterk van lidstaat tot lidstaat. De instandhouding van belemmeringen voor de toegang tot de markt voor nieuwe spelers en voertuigfabrikanten staat de voltooiing van een volledig eengemaakte Europese spoorwegmarkt in de weg.

De Commissie heeft een vereenvoudigd en uniform kader voor de goedkeuring van voertuigen voorgesteld, gekoppeld aan een uitbreiding van het toepassingsgebied van de technische specificaties inzake interoperabiliteit (TSI) en een verduidelijking van de relatie tussen die TSI's en de nationale voorschriften. Om die doelstellingen te bereiken wil de Commissie de bevoegdheden van het Europees Spoorwegbureau (het Bureau) uitbreiden.

3. OPMERKINGEN BIJ HET STANDPUNT VAN DE RAAD

Het standpunt dat de Raad Vervoer op 10 december 2015 in eerste lezing heeft aangenomen draagt bij tot de belangrijkste doelstellingen van de Commissie om één uniform systeem voor de goedkeuring van voertuigen in te voeren.

Het voorstel van de Raad bevat bovendien een aantal nieuwe bepalingen voor specifieke gevallen en om tegemoet te komen aan de bekommernissen van een aantal lidstaten:

- indienststelling van baanapparatuur voor besturing en seingeving. Volgens het standpunt van de Raad blijven de nationale veiligheidsinstanties bevoegd voor de indienststelling van dit subsysteem;
- een overgangsperiode van drie in plaats van de voorgestelde twee jaar voor hoofdstuk V van Richtlijn 2008/57/EG; en
- de termijn voor de tenuitvoerlegging van de TSI's. Het standpunt van de Raad verzwakt de oorspronkelijke tekst, die in duidelijke termijnen voorzag voor de toepassing van de TSI's op bestaande subsystemen.

De Commissie is tevreden met de volgende elementen die de Raad heeft toegevoegd:

- één loket voor de goedkeuring van voertuigen, waardoor de uitwisseling van informatie tussen aanvragers, het Bureau en de nationale veiligheidsinstanties wordt gefaciliteerd;
- de verplichting voor het Bureau om een nieuw Europees voertuigregister op te zetten. Dat vormt een vereenvoudiging ten opzichte van de bestaande 26 nationale voertuigregisters en sluit aan bij de nieuwe taken die het Bureau krijgt op het gebied van de vergunningen om voertuigen in de handel te brengen.

Zij betreft evenwel:

- alle wijzigingen in verband met gedelegeerde en uitvoerende bevoegdheden, waaronder het systematisch gebruik van de geen-adviesbepaling, hetgeen indruist tegen de letter en de geest van artikel 5, lid 4, tweede alinea, onder b), van Verordening (EU) nr. 182/2011;

- het schrappen van de verplichting voor de lidstaten om de Commissie duidelijke en nauwkeurige informatie te verstrekken over de omzetting van de richtlijnen in nationaal recht, zoals erkend in de Gezamenlijke politieke verklaring van het Europees Parlement, de Raad en de Commissie van 27 oktober 2011 over toelichtende stukken.

4. CONCLUSIE

De Commissie is van oordeel dat een actualisering van de wetgeving inzake interoperabiliteit essentieel is voor de invoering van een vereenvoudigd en gestandaardiseerd kader voor de goedkeuring van spoorvoertuigen. Deze herziening moet ervoor zorgen dat het aantal nationale voorschriften in de EU significant wordt beperkt en tegelijk komaf maken met de grote verschillen tussen de lidstaten met betrekking tot de goedkeuring van voertuigen.

In een geest van compromis aanvaardt de Commissie het door de Raad aangenomen standpunt zodat het Europees Parlement de definitieve tekst in tweede lezing kan vaststellen, samen met de vijf andere voorstellen van het vierde spoorwegpakket. De Commissie is er immers van overtuigd dat de gelijktijdige vaststelling van de markt- en technische pijler de beste manier is om ervoor te zorgen dat de dienstverlening, efficiency en concurrentiepositie van het spoor erop vooruit gaan.