

**Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité over de volgende voorstellen:**

- **Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende de interoperabiliteit van het communautaire spoorwegsysteem (gecodificeerde versie)**
- **Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Verordening (EG) nr. 881/2004 tot oprichting van een Europees Spoorwegbureau**
- **Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 2004/49/EG inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen**

COM(2006) 783 *final* — 2006/0273 (COD)

COM(2006) 785 *final* — 2006/0274 (COD)

COM(2006) 784 *final* — 2006/0272 (COD)

(2007/C 256/08)

De Raad heeft op 16 januari 2007 besloten om het Europees Economisch en Sociaal Comité overeenkomstig de artt. 71 en 156 van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap te raadplegen over de bovengenoemde voorstellen.

De gespecialiseerde afdeling Vervoer, energie, infrastructuur, informatiemaatschappij, die met de voorbereidende werkzaamheden was belast, heeft haar advies op 19 juni 2007 goedgekeurd; rapporteur was de heer CONFALONIERI.

Het Europees Economisch en Sociaal Comité heeft tijdens zijn op 11 en 12 juli 2007 gehouden 437e zitting (vergadering van 11 juli) het volgende advies uitgebracht, dat met 137 stemmen voor en zonder stemmen tegen, bij 2 onthoudingen, is goedgekeurd:

**1. Conclusies en aanbevelingen****1.1 De voorstellen**

- tot wijziging van Verordening (EG) nr. 881/2004 tot oprichting van een Europees Spoorwegbureau,
- tot wijziging van de richtlijn inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen (2004/49/EG),
- voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende de interoperabiliteit van het communautaire spoorwegsysteem,

stemmen overeen met de wens om het Europese spoorwegsysteem toegankelijker te maken voor exploitanten.

**Deze voorstellen**

- vereenvoudigen de procedures voor de certificering van het rollend materieel in het interoperabele systeem;
- zorgen voor de gelijkschakeling van een groot deel van de nationale controles op het rollend materieel, de onderhouds-procedures, de exploitanten van het spoorwegvervoer en de uitvoerders van het onderhoud;
- roepen een comparatief systeem in het leven voor een volledige vergelijking van nationale certificeringsvoorschriften, ook op onderdelen die niet in de TSI's (Technische specificaties inzake interoperabiliteit) zijn opgenomen.

1.2 Het EESC stemt in met de doelstelling om de procedure voor de indienstelling van rollend materieel te vereenvoudigen.

1.3 Het EESC is van mening dat deze vereenvoudiging het gebruik van het Europese spoorwegsysteem zal vergroten en de

vraag van andere vervoerswijzen zal doen verschuiven naar het spoor. Ook wordt hiermee bijgedragen tot de verbetering van het milieu, terwijl gebruik wordt gemaakt van de energiebronnen die door de energieplannen van de EU worden gepromoot.

1.4 Het EESC dringt erop aan dat de verdere toepassing van de Europese interoperabiliteitsnormen en de verdeling van de certificeringscontroles over nationale en communautaire organen geen risico's voor de veiligheid mogen inhouden.

1.5 Het EESC hamert er vooral op dat de bevoegdheids-grenzen van de organen die met het nieuwe systeem worden geïntroduceerd, nauwkeurig worden nageleefd.

1.6 Voor wagons en passagiersrijtuigen die na de inwerking-treding van deze richtlijn in dienst worden gesteld, is het volgens het EESC voldoende dat één lidstaat van de Gemeenschap een vergunning voor indienstelling afgeeft. De nieuwe verordening inzake het Europees Spoorwegbureau zal spoorwe-gexploitanten, beheerders van infrastructuur, houders van wagons maar vooral de nationale certificeringsinstanties in staat stellen om:

- de certificering sneller te laten verlopen;
- het aantal controles te verminderen door ervoor te zorgen dat de naleving van gemeenschappelijke normen niet telkens weer door ieder land opnieuw wordt gecontroleerd;
- in een uniform regelgevingskader te opereren, mét de moge-lijkheid om de technische aanwijzingen van het bureau te gebruiken.

1.7 Het EESC neemt er nota van dat het Spoorwegbureau met de geplande maatregelen het orgaan zal worden dat de leiding heeft over de totstandkoming van het Europese spoorwegsysteem (bestaande uit het HS-netwerk (hogesnelheidsnetwerk), de TEN-corridors en, in de toekomst, alle andere nationale netwerken). Zijn taken omvatten de coördinatie en uitbreiding van het ERTMS-systeem (European Railway Traffic Management System), de openbaarmaking van het comparatief systeem van nationale wetgevingen, en de technische ondersteuning van nationale certificeringsinstanties.

1.8 De geleidelijk groter wordende rol van het Europees Spoorwegbureau als orgaan dat de interoperabiliteit en de technologische evolutie van het spoorwegsysteem stuurt en controleert brengt met zich mee dat het takenpakket van de nationale certificeringsinstanties tegelijkertijd ook voor een deel wordt gewijzigd.

1.9 De Commissie zou de mogelijkheid moeten bestuderen van een Europees register van veiligheidsproblemen in het spoorvervoer, dat door de lidstaten gezamenlijk wordt bijgehouden, om zo een databasis van gemeenschappelijke parameters te creëren.

1.10 Het is de bedoeling dat er een Europese markt ontstaat voor rollend materieel, voor het onderhoud van systemen en van rollend materieel, en voor personeel dat belast is met het beheer van vervoersdiensten.

1.11 Dit is een unieke kans voor Europese constructeurs van rollend materieel, zeker als de technische keuzen die voor de TSI's worden gemaakt, voldoende constructeurs in de markt houden, om een concurrerende Europese markt van rollend materieel (en onderhoudsdiensten) te waarborgen.

1.12 Het EESC beveelt aan dat in het geval van rollend materieel dat vóór de inwerkingtreding van de onderhavige richtlijn in gebruik is genomen en waarvoor geen EG-keuringsverklaring is afgegeven, de toepassing van de spoorwegveiligheidsrichtlijn geen extra administratieve rompslomp met zich mee mag brengen voor de spoorwegexploitanten.

1.13 Het EESC is van mening dat in alle landen van het ESS nationale certificeringsinstanties moeten zijn opgericht.

1.14 In de analyse van de afwijkingen die op de TSI's worden toegestaan, met het oog op het economisch evenwicht van het project, dient in het bijzonder te worden gekeken naar de impact van de communautaire cofinanciering op de economische haalbaarheid van een project.

1.15 Het EESC is van oordeel dat de analyse van die afwijkingen niet voor iedere TSI afzonderlijk moet worden gemaakt, maar voor alle TSI's tegelijk.

1.16 Het EESC beveelt aan dat de huidige talenregeling wordt toegepast op de publicatie van TSI's door het bureau.

Het is van mening dat het advies van het bureau moet worden gevraagd voor alle nieuwe constructies en herstelwerkzaamheden, ook als deze niet door de Europese Gemeenschap worden gefinancierd, om ervoor te zorgen dat zowel de nationale als communautaire maatregelen op de totstandkoming van het Europese veiligheidssysteem zijn gericht.

1.17 Het EESC is van mening dat alle belanghebbende partijen de mogelijkheid moeten krijgen om het Europees Spoorwegbureau te raadplegen, ook om in te gaan tegen de beoordelingen van de nationale certificeringsinstanties. Met name communautaire spoorwegondernemingen en organisaties van werknemers uit de sector moeten deze mogelijkheid hebben.

## 2. Motivering en opmerkingen

### 2.1 Hoofddlijnen en algemene achtergrond van het voorstel

2.1.1 De geleidelijke verwezenlijking van een Europese spoorwegruimte zonder grenzen vraagt om een technische regelgeving inzake veiligheid, beheer en toegangsprocedures.

2.1.2 De Richtlijnen 91/440/EEG van de Raad (van 29 juli 1991), 95/18/EG van de Raad (van 19 juni 1995), en 2001/14/EG van het Europees Parlement en de Raad (van 26 februari 2001) betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap, voorzien in de geleidelijke openstelling van de communautaire infrastructuur voor alle communautaire spoorwegondernemingen die houder zijn van een door één lidstaat afgegeven licentie en die goederenvervoersdiensten willen verlenen in een nieuw referentiekader.

2.1.3 Het gelijktijdig nastreven van veiligheid en interoperabiliteit vergt technische aanpassingen die onder leiding van een gespecialiseerd orgaan moeten worden uitgevoerd. Hiervoor is een Europees Spoorwegbureau voor veiligheid en interoperabiliteit in het leven geroepen.

2.1.4 De belangrijkste doelstellingen van dit bureau zijn:

- bevorderen van een Europese spoorwegruimte, bijdragen tot de heropleving van de sector en vergroten van de veiligheid;
- ontwikkelen van gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren, -doelstellingen en -methodes;
- vereenvoudigen van de procedures voor de uitgifte van veiligheidscertificaten aan spoorwegmaatschappijen;
- zorgen voor een zo groot mogelijke transparantie en een doeltreffende verspreiding van informatie;
- continuïteit geven aan de werking en de evolutie van de TSI's, in een permanent technisch kader;
- de interoperabiliteit van het trans-Europese netwerk versterken door goedkeuring te hechten aan nieuwe, door de Gemeenschap gesteunde investeringsprojecten als die beantwoorden aan de doelstelling van interoperabiliteit;

- steun verlenen aan de invoering van een certificeringsregeling voor onderhoudsbedrijven;
- verlenen van de nodige technische ondersteuning om ervoor te zorgen dat de beroepskwalificaties voor treinbestuurders op Europees niveau naar behoren aandacht krijgen;
- verlenen van technische ondersteuning voor de invoering van een registratiesysteem voor de erkenning van de geschiktheid van rollend materieel om in welbepaalde omstandigheden aan het treinverkeer deel te nemen;
- zorgen voor een zo groot mogelijke transparantie en gelijke toegang voor alle partijen tot relevante informatie;
- bevorderen van innovatie op het gebied van spoorwegveiligheid en interoperabiliteit.

2.1.5 De nationale procedures voor de typegoedkeuring van locomotieven worden momenteel beschouwd als een van de belangrijkste hindernissen voor de oprichting van nieuwe spoorwegondernemingen in het goederenvervoer en als een grote belemmering voor de interoperabiliteit van het Europese spoorwegsysteem.

2.1.6 Aangezien geen enkele lidstaat op eigen houtje kan beslissen dat de door hem afgegeven vergunning voor indienststelling ook geldig is op het grondgebied van andere lidstaten, is er een communautair initiatief nodig om de nationale procedures te harmoniseren en te vereenvoudigen en systematischer het beginsel van wederzijdse erkenning toe te passen.

2.1.7 Bovendien is de Commissie voornemens om, in het kader van het programma voor de vereenvoudiging van de wetgeving, de interoperabiliteitsrichtlijnen voor de spoorwegen te consolideren en samen te voegen, met als doel één gemeenschappelijke regelgeving voor het Europese spoorwegsysteem tot stand te brengen.

2.1.8 Dankzij onderhavige initiatieven kan het vervoer concurrerender worden gemaakt, omdat de kosten van het spoorwegvervoer worden verlaagd.

## 2.2 Europees Spoorwegbureau

2.2.1 Het bureau vereenvoudigt de procedure voor de certificering van bestaand rollend materieel door een referentiedocument te ontwikkelen waarmee kan worden bepaald of de nationale voorschriften overeenkomen.

2.2.2 Het bureau beoordeelt de verzoeken om financiële steun van de Gemeenschap voor projecten op het gebied van infrastructuur en rollend materieel, teneinde na te gaan in hoeverre deze „interoperabel” zijn.

2.2.3 Het bureau beoordeelt de relatie tussen de houders van wagons en spoorwegondernemingen (voormalige RIV-overeenkomst = overeenkomst tussen spoorwegondernemingen inzake de uitwisseling en het gebruik van wagons), met name op het

gebied van onderhoud, en doet aanbevelingen aan de Commissie voor de regelgeving op dit gebied.

2.2.4 Het bureau formuleert aanbevelingen t.a.v. gemeenschappelijke criteria voor de specificatie van de beroepsbekwaamheden en de beoordeling van het personeel dat bij de exploitatie en het onderhoud van het spoorwegsysteem betrokken is.

2.2.5 Het bureau neemt de rol van gezaghebbende autoriteit op zich in het kader van het European Railway Traffic Management System (ERTMS).

## 2.3 Interoperabiliteit

2.3.1 Doel van het voorstel is de vereenvoudiging en modernisering van het regelgevingskader in Europa. In dat verband wordt de codificering en samenvoeging van de bestaande richtlijnen inzake spoorweginteroperabiliteit voorgesteld.

2.3.2 Op basis van de tien jaar ervaring met de tenuitvoerlegging van de interoperabiliteitsrichtlijnen stelt de Commissie tevens een reeks verbeteringen in het technische gedeelte van het regelgevingskader voor.

## 2.4 Veiligheid op de Europese spoorwegen

2.4.1 Met de wijziging van artikel 14 van de spoorwegveiligheidsrichtlijn wordt verduidelijkt welke onderdelen van een vergunning wederzijds dienen te worden erkend en welke strikt verbonden zijn met de compatibiliteit tussen het betrokken voertuig en de desbetreffende infrastructuur.

### 2.4.2 Ingevolge de wijzigingen van de regelgeving:

- moet bij elke indienststelling van een voertuig op eenduidige wijze een onderhoudsverantwoordelijke worden aangewezen;
- dient de spoorwegonderneming aan te tonen dat de wagons welke zij gebruikt overeenkomstig de toepasselijke regels worden geëxploiteerd en onderhouden;
- moeten de spoorwegondernemingen duidelijk omschrijven welke systemen en procedures zij hebben ingesteld om te waarborgen dat bij een gemengd gebruik van wagons van verschillende houders de veiligheid niet in het gedrang komt;
- evalueert het bureau de door de spoorwegondernemingen ingestelde procedures voor het beheer van hun relaties met de houders van wagons.

## 3. Algemene opmerkingen

### 3.1 Europees Spoorwegbureau

3.1.1 De eigenschappen van het spoorwegsysteem zijn zodanig dat alle elementen bijdragen tot de veiligheid ervan.

3.1.2 Als het bureau zich behalve met interoperabiliteit ook met veiligheid gaat bezighouden, dan zullen zijn bevoegdheden zich uitbreiden tot alle onderdelen van het spoorwegsysteem.

3.1.3 Aan het einde van de rit komt er naar verwachting dus één enkel Europees spoorwegsysteem en één Spoorwegbureau.

3.1.4 De fase waarin de verschillende wetgevingen met elkaar worden vergeleken, moet worden gezien als een van de noodzakelijke stappen in deze richting.

3.1.5 Er dient een evaluatie te worden gemaakt van de verschillen in de impact van nieuwe TSI's en certificeringsprocedures op de lidstaten, de beheerders van infrastructuur, spoorwegondernemingen, de houders van wagons en de eindgebruikers.

3.1.6 De instandhouding van het economisch evenwicht binnen de verschillende nationale netwerken en tussen de verschillende exploitanten is met name van belang in de fase waarin de technische voorschriften en certificeringsprocedures worden geharmoniseerd.

3.1.7 Het bureau moet worden belast met het sturen van de technologische keuzen inzake het huidige en toekomstige aan interoperabiliteit blootgestelde netwerk, ook zonder gebruik te maken van financiële hulpmiddelen als stok achter de deur.

3.1.8 Er moet vanuit worden gegaan dat de bevoegdheid van het bureau uiteindelijk zal worden uitgebreid tot het hele communautaire spoorwegnet, zoals in de voorgestelde interoperabiliteitsrichtlijn is voorzien.

## 3.2 Interoperabiliteit

3.2.1 Het richtlijnvoorstel voorziet in een vereenvoudiging van de TSI's inzake het hogesnelheids- en het conventionele spoorwegsysteem, als die vergelijkbaar zijn.

3.2.2 Het toepassingsgebied van de TSI's wordt in het richtlijnvoorstel uitgebreid van het HS-netwerk en de TEN-corridors (Trans-Europees netwerk) tot alle nationale netwerken, de uitzonderingen daargelaten.

3.2.3 Deze uitbreiding markeert een ommekeer in het beleid voor de technologische ontwikkeling van het Europese spoorwegsysteem, met het oog op de verwezenlijking van één Europees netwerk. De economische en strategische impact daarvan is sterker dan wordt gesuggereerd in de toelichting bij het voorstel.

3.2.4 De besluitvorming inzake het type TSI's dat op nieuwe infrastructuurvoorzieningen en belangrijke aanpassingen van bestaande infrastructuur moet worden toegepast, komt groten-deels onder de verantwoordelijkheid van de Gemeenschap te vallen.

3.2.5 De communautaire besluitvorming inzake de vaststelling van de TSI's en hun aanpassing aan de situatie zoals die in iedere lidstaat is, zal een grote economische impact hebben op de programmering van investeringen in technologie en infrastructuur door de afzonderlijke lidstaten.

3.2.6 Voorafgaand aan het besluit om de nieuwe TSI's al dan niet goed te keuren, is het zaak om voor iedere lidstaat een economische impactbeoordeling te maken.

3.2.7 Hierbij dient een onderscheid te worden gemaakt tussen TSI's met een impact op de openbare investeringen van de lidstaten en TSI's met een impact op de investeringen van spoorwegondernemingen en particuliere exploitanten.

3.2.8 De uitbreiding van het toepassingsgebied van de TSI's tot het volledige Europese spoorwegnet, de uitzonderingen daargelaten, impliceert dat ook de relatie tussen het Europese Spoorwegbureau en de certificeringsorganen van de lidstaten moet worden herzien.

3.2.9 Deze laatste zullen zich waarschijnlijk meer gaan richten op de certificering van ondernemingen en exploitanten dan op het beheer van de evolutie van de technologische normen.

3.2.10 De wijziging van de richtlijn betreffende de veiligheid is een van de technische wijzigingen die nodig zijn om het verkeer van interoperabel rollend materieel te vergemakkelijken.

3.2.11 Tegelijkertijd wordt het nieuwe begrip „houder van wagons” ingevoerd.

3.2.12 De procedure voor de certificering van rollend materieel is zodanig dat hetzelfde materieel door verschillende organen wordt beoordeeld, al naar gelang van de verschillende technische aspecten.

3.2.13 Aspecten die onder de TSI's vallen, zullen door een willekeurig nationaal certificeringsorgaan worden gecertificeerd.

3.2.14 De aanvullende nationale aspecten zullen door het nationale certificeringsorgaan van het betrokken netwerk worden beoordeeld. Het nationale certificeringsorgaan neemt nota van de „communautaire” certificeringen, verifieert de specifieke nationale certificeringen en geeft het veiligheidscertificaat af. Het kan een certificeringsaanvraag afwijzen, en blijft dan ook verantwoordelijk voor de samenhang van alle gecertificeerde elementen.

3.2.15 Het Europees Spoorwegbureau treedt op als onafhankelijke beroepsinstantie voor het resultaat van een certificeringsaanvraag.

3.2.16 Afgezien van bovenstaande algemene opmerkingen (in de paragrafen Interoperabiliteit en Europees Spoorwegbureau) zijn er geen verdere opmerkingen.

#### 4. Bijzondere opmerkingen

##### 4.1 Europees Spoorwegbureau

4.1.1 Art. 8 bis: Enerzijds stelt het bureau een referentiedocument op waarin de nationale voorschriften voor iedere parameter met elkaar worden vergeleken (lid 2), en anderzijds geeft het uitsluitend technische adviezen over:

- de gelijkwaardigheid van de voorschriften;
- verzoeken om aanvullende informatie;
- de motivering voor het weigeren van een vergunning.

De werking van het bureau zou doeltreffender zijn indien zijn adviezen bindend zouden zijn en ook door de belanghebbenden zelf — beheerders van infrastructuur, spoorwegondernemingen en houders van rollend materieel — zouden kunnen worden aangevraagd.

4.1.2 Art. 15: De bevoegdheid van het bureau zou moeten worden uitgebreid tot alle vervangings-, herinrichtings- of bouwprojecten die betrekking hebben op de delen van de infrastructuur waarop de huidige of toekomstige TSI's van toepassing zijn.

4.1.3 Art. 16 bis: Het bureau dient over beoordelingscriteria te beschikken voor de keuze tussen een vrijwillig of verplicht systeem voor de certificering, op grond van:

- het veiligheidsniveau;
- duidelijke relaties tussen ondernemingen;
- een doorzichtige markt en regelgeving.

Verduidelijkt dient te worden of het certificeringssysteem een impact zal hebben op spoorwegondernemingen die houders van wagons zijn en welke impact dat is.

4.1.4 Art. 18: Onderstreept moet worden dat het bureau er bij de uitwerking van standaardformulieren voor de registratieaanvraag voor dient te zorgen dat niet-gemeenschappelijke specificaties tot een minimum worden beperkt.

4.1.5 Art. 21 ter: De taakomschrijving lijkt overeen te stemmen met alle doelstellingen van het bureau. Het subsidiariteitsbeginsel wordt niet nageleefd.

##### 4.2 Interoperabiliteit

4.2.1 Art. 1: Daar waar de TSI's tot de Europese Economische Ruimte worden uitgebreid, dienen tegelijkertijd ook de nationale certificeringsorganen te worden erkend.

4.2.2 Art. 6: De keuzevrijheid van het bureau omtrent de taal waarin de technische bijlagen bij de TSI's worden gepubliceerd, draagt niet bij tot een goede algemene toegankelijkheid van de communautaire interoperabiliteitswetgeving.

4.2.3 Art. 7: Het begrip „afwijking” lijkt zeer ruim opgevat, vooral in de economische motivering, aangezien de invloed van de communautaire financiering op de economische haalbaarheidsstudies buiten beschouwing wordt gelaten. Het systeem van afwijkingen zou beter kunnen worden toegepast op alle TSI's die van toepassing zijn op een bepaald project dan op een afzonderlijke TSI.

Brussel, 11 juli 2007

De voorzitter  
van het Europees Economisch en Sociaal Comité  
Dimitris DIMITRIADIS

---