



Brussel, 26.1.2016
COM(2016) 33 final

2013/0016 (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 betreffende de vaststelling van een richtlijn van het Europees
Parlement en de Raad inzake spoorwegveiligheid (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 betreffende de vaststelling van een richtlijn van het Europees
Parlement en de Raad inzake spoorwegveiligheid (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 openbaredienstcontracten;
- (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 31 januari 2013
(document COM(2013) 31 final — 2013/0016 COD):

Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité: 22 augustus 2013

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

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

2. DOELSTELLING VAN HET VOORSTEL VAN DE COMMISSIE

De belangrijkste doelstelling van de herschikking van de Spoorwegveiligheidsrichtlijn (2004/49/EG) van het Europees Parlement en de Raad¹ is de vereenvoudiging van de procedure voor de verlening van veiligheidscertificaten aan spoorwegondernemingen. Het bestaande tweeledige systeem [deel A (toegekend in de lidstaat waar zich de eerste vestiging van de SO bevond) en deel B (toegekend in elke andere lidstaat waar de SO treinen wil exploiteren)] wordt vervangen door één EU-veiligheidscertificaat dat in de hele Unie geldig is.

Bovendien worden in het voorstel ook de rol van de nationale veiligheidsinstanties en de taakverdeling tussen die instanties en het Bureau gewijzigd. Het is de bedoeling dat de nationale instanties zich meer toespitsen op het toezicht op de spoorwegondernemingen die in de betrokken lidstaat actief zijn en op activiteiten waarvoor de aanwezigheid op het terrein een voordeel biedt of de kennis van de plaatselijke taal is vereist (bv. inspecties of audits). Het Bureau zal toezien op de activiteiten, prestaties en organisatie van de nationale veiligheidsinstanties en op de algemene veiligheidsprestaties van het systeem.

Richtlijn 2004/49/EG is in het verleden meermaals ingrijpend gewijzigd. Naar aanleiding van deze nieuwe wijzigingen heeft de Commissie er ter wille van de duidelijkheid voor geopteerd de richtlijn te herschikken.

3. OPMERKINGEN BIJ HET STANDPUNT VAN DE RAAD

Het politieke akkoord dat de Raad Vervoer op 10 december 2015 heeft aangenomen draagt bij tot de belangrijkste doelstellingen van de Commissie en in het bijzonder de vereenvoudiging van de procedure voor de toekenning van veiligheidscertificaten. Het politieke akkoord wijkt echter op een aantal punten af van het voorstel van de Commissie. De Raad wil spoorwegondernemingen die slechts in één lidstaat actief zijn de keuze bieden om een veiligheidscertificaat aan te vragen bij het Spoorwegbureau of bij hun nationale veiligheidsinstantie. De procedure en de beslissingscriteria zouden in de beide gevallen echter dezelfde blijven.

Voorts bevat het standpunt van de Raad de volgende elementen:

- verduidelijking van de taken en verantwoordelijkheden van de actoren uit de spoorwegsector om bij te dragen tot een verhoging van het veiligheidsniveau door de versterking van de bepalingen inzake hun rol voor de ontwikkeling en verbetering van de spoorwegveiligheid (art. 4). Voorts is de Raad van oordeel dat infrastructuurbeheerders en spoorwegondernemingen een belangrijke verantwoordelijkheid dienen te krijgen voor de veilige exploitatie van treinen en moeten worden verplicht een veiligheidsbeheersysteem op te zetten;
- het Bureau wordt aansprakelijk voor de afgifte van veiligheidscertificaten. In een nieuwe overweging (nr. 27) wordt verwezen naar het rechtskader voor de

¹ 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 (PB L 164 van 30.4.2004, blz. 44.).

aansprakelijkheid van het Bureau en wordt gewezen op het belang van een volledige samenwerking met de nationale veiligheidsinstanties bij spoorwegongevallen. Voorts is in het standpunt van de Raad bepaald dat het Bureau volledig verantwoordelijk is voor de Europese veiligheidscertificaten die het heeft toegekend (art. 10, lid 6);

- instelling van een beroepsprocedure die aanvragers de mogelijkheid biedt bij een nationale rechtbank verzet aan te tekenen tegen een besluit van het Bureau of een veiligheidsinstantie (art. 10, lid 12);
- een nauwkeuriger beschrijving van de manier waarop het Bureau en de veiligheidsinstanties moeten samenwerken bij de toekenning van Europese veiligheidscertificaten. In de tekst van de Raad is een procedure opgenomen voor de regeling van geschillen tussen het Bureau en een veiligheidsinstantie (art. 10, lid 7);
- een nauwkeurige omschrijving van de toezichtstaken van de veiligheidsinstanties en de link tussen toezicht en certificering. De nieuwe bepalingen (art. 17) moeten waarborgen dat de nieuwe procedure voor veiligheidscertificering geen afbreuk doet aan het toezicht door de nationale veiligheidsinstanties op de spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders;
- aan de Commissie worden uitvoeringsbevoegdheden toegekend om de structuur vast te stellen voor verslagen over ongevallen en incidenten (art. 24).

Het standpunt van de Raad bevat een aantal nieuwe bepalingen om rekening te houden met specifieke gevallen en bekommernissen van een aantal lidstaten:

- lidstaten kunnen bepalen dat de op grond van de richtlijn ingevoerde maatregelen niet gelden voor zijsporen;
- de mogelijkheid om grensstations binnen de EU te laten bedienen door exploitanten van buiten de EU die niet over een veiligheidscertificaat beschikken;
- specifieke regelingen voor de samenwerking tussen het Bureau en de veiligheidsinstanties voor het toezicht op spoornetten die niet met de rest van de EU zijn verbonden;
- de mogelijkheid een afwijking toe te staan op de eisen inzake certificering voor entiteiten die belast zijn met het onderhoud van goederenwagons die deel uitmaken van een pool wagons die wordt gedeeld met niet-EU-landen;
- op basis van een kosten-batenanalyse mag het Bureau een instrument opzetten om de uitwisseling van veiligheidsinformatie tussen de actoren van de spoorvervoersketen te faciliteren;
- de veiligheidsbeheersystemen van de infrastructuurbeheerders en de spoorwegondernemingen moeten bijdragen tot een cultuur van wederzijds vertrouwen;
- het belang van de ontwikkeling van een veiligheidscultuur benadrukken door de ontwikkeling van een dergelijke cultuur, met inbegrip van de rapportage van voorvallen, te laten evalueren door het Bureau en de Commissie te verzoeken de aanbevelingen van het Bureau te vertalen in passende maatregelen.

Terwijl de Commissie kan instemmen met de voornoemde punten, betreurt zij een aantal aspecten die in het standpunt van de Raad zijn opgenomen:

- de verlenging van de omzettingstermijn van 2 naar 3 jaar;

- 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 de veiligheid van het spoorwegsysteem essentieel is voor de invoering van een vereenvoudigd en gestandaardiseerd kader inzake veiligheidscertificering. Deze herziening moet ervoor zorgen dat het aantal nationale voorschriften in de EU significant wordt beperkt en, even belangrijk, komaf maken met de verschillen tussen de lidstaten op het gebied van de procedures voor veiligheidscertificering.

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.