

EUROPEES PARLEMENT

1999



2004

Zittingsdocument

DEFINITIEVE VERSIE
A5-0418/2002

29 november 2002

*****I**

VERSLAG

over het voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 96/48/EG van de Raad en van Richtlijn 2001/16/EG betreffende de interoperabiliteit van het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem
(COM(2002) 22– C5-0045/2002 – 2002/0023(COD))

Commissie regionaal beleid, vervoer en toerisme

Rapporteur: Sylviane H. Ainardi

Verklaring van de gebruikte tekens

- * Raadplegingsprocedure
Meerderheid van de uitgebrachte stemmen
- **I Samenwerkingsprocedure (eerste lezing)
Meerderheid van de uitgebrachte stemmen
- **II Samenwerkingsprocedure (tweede lezing)
Meerderheid van de uitgebrachte stemmen voor de goedkeuring van het gemeenschappelijk standpunt
Meerderheid van de leden van het Parlement voor de verwerping of amendering van het gemeenschappelijk standpunt
- *** Instemming
Meerderheid van de leden van het Parlement, behalve in de in de artikelen 105, 107, 161 en 300 van het EG-Verdrag en in artikel 7 van het EU-Verdrag bedoelde gevallen
- ***I Medebeslissingsprocedure (eerste lezing)
Meerderheid van de uitgebrachte stemmen
- ***II Medebeslissingsprocedure (tweede lezing)
Meerderheid van de uitgebrachte stemmen voor de goedkeuring van het gemeenschappelijk standpunt
Meerderheid van de leden van het Parlement voor de verwerping of amendering van het gemeenschappelijk standpunt
- ***III Medebeslissingsprocedure (derde lezing)
Meerderheid van de uitgebrachte stemmen voor de goedkeuring van de gemeenschappelijke ontwerp tekst

(De aangeduide procedure is gebaseerd op de door de Commissie voorgestelde rechtsgrondslag.)

Amendementen op wetsteksten

Door het Parlement aangebrachte wijzigingen worden in vet cursief aangegeven. De markering in mager cursief is een aanwijzing voor de technische diensten en betreft passages in de wetstekst waarvoor een correctie wordt voorgesteld (bijvoorbeeld aperte fouten of weglatingen in een taalversie). Dergelijke correcties moeten worden goedgekeurd door de betrokken technische diensten.

INHOUD

	Blz.
PROCEDUREVERLOOP	4
ONTWERPWETGEVINGSRESOLUTIE	5
TOELICHTING	17

PROCEDUREVERLOOP

Bij schrijven van 24 januari 2002 diende de Commissie, overeenkomstig artikel 251, lid 2 en de artikelen 71 en 156 van het EG-Verdrag, bij het Parlement het voorstel in voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 96/48/EG van de Raad en Richtlijn 2001/16/EG betreffende de interoperabiliteit van het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem (COM(2002) 22 – 2002/0023(COD)).

Op 27 februari 2002 gaf de Voorzitter van het Parlement kennis van de verwijzing van dit voorstel naar de Commissie regionaal beleid, vervoer en toerisme als commissie ten principale en naar de Commissie juridische zaken en interne markt en de Commissie industrie, externe handel, onderzoek en energie als medeadviserende commissies (C5-0045/2002).

De Commissie regionaal beleid, vervoer en toerisme benoemde op haar vergadering van 21 februari 2002 Sylviane H. Ainardi tot rapporteur.

De commissie behandelde het Commissievoorstel en het ontwerpverslag op haar vergaderingen van 11 juli, 4 november en 27 november 2002.

Op laatstgenoemde vergadering hechtte zij met 36 stemmen voor bij 16 onthoudingen haar goedkeuring aan de ontwerpwetgevingsresolutie.

Bij de stemming waren aanwezig: Luciano Caveri (voorzitter), Rijk van Dam, Gilles Savary en Helmuth Markov (ondervoorzitters), Sylviane H. Ainardi (rapporteur), Emmanouil Bakopoulos, Rolf Berend, Philip Charles Bradbourn, Felipe Camisón Asensio, Luigi Cocilovo, Danielle Darras, Jean-Maurice Dehousse (verving Mark Francis Watts), Jan Dhaene, Den Dover (verving Sérgio Marques), Garrelt Duin, Giovanni Claudio Fava, Jacqueline Foster, Mathieu J.H. Grosch, Catherine Guy-Quint (verving John Hume), Konstantinos Hatzidakis, Ewa Hedkvist Petersen, Juan de Dios Izquierdo Collado, Georg Jarzembowski, Karsten Knolle (verving Ingo Schmitt), Dieter-Lebrecht Koch, Giorgio Lisi, Nelly Maes, Emmanouil Mastorakis, Erik Meijer, Francesco Musotto, James Nicholson, Camilo Nogueira Román, Josu Ortuondo Larrea, Karla M.H. Peijs, Giovanni Pittella (verving Rosa Miguélez Ramos), Samuli Pohjamo, Bernard Poignant, Reinhard Rack, Carlos Ripoll y Martínez de Bedoya, Dana Rosemary Scallon, Agnes Schierhuber (verving Christine de Veyrac), Brian Simpson, Renate Sommer, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Margie Sudre, Hannes Swoboda (verving Wilhelm Ernst Piecyk), Roseline Vachetta (verving Alonso José Puerta), Joaquim Vairinhos, Ari Vatanen, Herman Vermeer en Brigitte Wenzel-Perillo (verving José Javier Pomés Ruiz).

De Commissie juridische zaken en interne markt en de Commissie industrie, externe handel, onderzoek en energie hebben op 27 maart 2002 besloten geen advies uit te brengen.

Het verslag werd ingediend op 29 november 2002.

ONTWERPWETGEVINGSRESOLUTIE

Wetgevingsresolutie van het Europees Parlement en de Raad over het voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 96/48/EG van de Raad en Richtlijn 2001/16/EG betreffende de interoperabiliteit van het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem (COM(2002) 22– C5-0045/2002 – 2002/0023(COD))

(Medebeslissingsprocedure: eerste lezing)

Het Europees Parlement,

- gezien het voorstel van de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad (COM(2002) 22¹),
 - gelet op artikel 251, lid 2 en de artikelen 71 en 156 van het EG-Verdrag, op grond waarvan het voorstel door de Commissie bij het Parlement is ingediend (C5-0045/2002),
 - gelet op artikel 67 van zijn Reglement,
 - gezien het verslag van de Commissie regionaal beleid, vervoer en toerisme (A5-0418/2002),
1. hecht zijn goedkeuring aan het Commissievoorstel, als geamendeerd door het Parlement;
 2. verzoekt om hernieuwde voorlegging indien de Commissie voornemens is ingrijpende wijzigingen in dit 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 de Commissie.

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendementen van het Parlement

Amendement 1 OVERWEGING 7

(7) Het van kracht worden van de richtlijnen 2001/12/EG [14], 2001/13/EG [15] en 2001/14/EG [16] heeft gevolgen voor de tenuitvoerlegging van de interoperabiliteit. Met name voorziet Richtlijn 2001/12/EG in een volledige openstelling van het spoorweginet voor internationale goederendiensten in 2008. De uitbreiding van toegangsrechten dient, zoals ook bij andere vervoersmodaliteiten

(7) Een absolute voorwaarde voor revitalisering van de spoorwegsector is een vloeiend verloop van het internationaal verkeer, dat weer alleen kan worden verwezenlijkt door interoperabiliteit. Deze heeft alleen een maximaal en optimaal effect als zij van toepassing is op alle spoorwegnetten en voorziet in volledige onderlinge koppeling van de verschillende subsystemen.

¹ PB C 126 E van 28.05.2002, blz. 312.

het geval is, gelijktijdig plaats te vinden met de tenuitvoerlegging van de noodzakelijke bijbehorende harmonisatiemaatregelen. Derhalve dient de interoperabiliteit op het gehele net te worden geïmplementeerd en dient het toepassingsgebied van Richtlijn 2001/16/EG in geografische zin te worden uitgebreid. Tevens dient aan de rechtsgrond van Richtlijn 2001/16/EG te worden toegevoegd het artikel 71 van het Verdrag, waarop Richtlijn 2001/12/EG is gebaseerd.

Daarom is het noodzakelijk voor het gehele spoorwegsysteem interoperabiliteit te bewerkstelligen.

Motivering

Spreekt voor zich.

Amendement 2

ARTIKEL 1, PUNT 1

Artikel 1, lid 1, alinea 2 (richtlijn 96/48/EG)

Deze voorwaarden betreffen het ontwerp, de aanleg, de ingebruikneming, de herinrichting, de vernieuwing, de exploitatie en het onderhoud van de onderdelen van dit systeem die na de datum van inwerkingtreding van deze richtlijn in dienst zullen worden gesteld, alsmede de kwalificaties van, en de gezondheids- en veiligheidsvoorschriften voor het personeel dat bij de exploitatie betrokken is.

Deze voorwaarden betreffen het ontwerp, de aanleg, de ingebruikneming, de herinrichting, de vernieuwing, de exploitatie en het onderhoud van de onderdelen van dit systeem die na de datum van inwerkingtreding van deze richtlijn in dienst zullen worden gesteld, alsmede de kwalificaties van, en de gezondheids- en veiligheidsvoorschriften voor het personeel dat bij de exploitatie **en het onderhoud** betrokken is.

Motivering

Spreekt voor zich.

Amendement 3

ARTIKEL 1, PUNT 1

Artikel 1, lid 2 (richtlijn 96/48/EG)

2. Dit moet resulteren in de vaststelling van een **minimum**niveau van technische harmonisatie en moet het mogelijk maken dat:

Dit moet resulteren in de vaststelling van een **hoog** niveau van technische harmonisatie en moet het mogelijk maken dat:

Motivering

Om veiligheidsredenen mag harmonisatie niet geschieden op een minimumniveau.

Amendement 4
ARTIKEL 1, PUNT 2
Artikel 2, letter p bis) (nieuw) (richtlijn 96/48/EG)

Aan artikel 2 wordt letter p bis) toegevoegd:

"p bis) "in de handel brengen": de vrijwillige overdracht, op grond van welke titel dan ook, van het product aan een ander die daarover kan beschikken of daarvan gebruik kan maken. Verzending naar de afnemer volstaat.

Het afstaan van een onderdeel voor opslag of sloop dan wel voor (verdere) beproeving wordt niet beschouwd als in de handel brengen."

Motivering

Omdat het begrip "in de handel brengen", zoals in de artikelen 8, 9 en 12 gebezigd, als zodanig niet geheel duidelijk is, moeten eventuele problemen (bijv. aansprakelijkheidskwesties) van tevoren worden uitgesloten.

Amendement 5
ARTIKEL 1, PUNT 3, LETTER A)
Artikel 5, lid 1 (richtlijn 96/48/EG)

“1. Voor elk subsysteem geldt één of meer TSI's. Voor de subsystemen betreffende het milieu of de gebruikers wordt slechts een TSI opgesteld indien zulks noodzakelijk blijkt. Een aanvullende TSI kan noodzakelijk blijken te zijn, met name om het gebruik te bevorderen van het hogesnelheidsspoorwegsysteem voor het goederenvervoer met hoge toegevoegde waarde of voor toepassingen die noodzakelijk zijn met het oog op de aansluiting van het hogesnelheidsspoorwegsysteem op luchthavens.”

“1. Voor elk subsysteem geldt één of meer TSI's. Voor de subsystemen betreffende het milieu of de gebruikers wordt slechts een TSI opgesteld indien zulks noodzakelijk blijkt. Een aanvullende TSI kan noodzakelijk blijken te zijn, met name om het gebruik te bevorderen van het hogesnelheidsspoorwegsysteem voor het goederenvervoer met hoge toegevoegde waarde of voor toepassingen die noodzakelijk zijn met het oog op de aansluiting van het hogesnelheidsspoorwegsysteem op luchthavens. ***In dat geval gelden de bepalingen van dit artikel tevens voor het betrokken deel van het subsysteem”.***

Motivering

Overeenstemming met artikel 5 van richtlijn 2001/16.

Amendement 6
ARTIKEL 1, PUNT 3, LETTER C)
Artikel 5, lid 6 (richtlijn 96/48/EG)

"6. Wanneer dat strikt noodzakelijk is om te voldoen aan de doelstellingen van deze richtlijn kunnen TSI's expliciet verwijzen naar Europese normen of specificaties. In dat geval worden die Europese normen of specificaties (of de bedoelde delen daarvan) beschouwd als een bijlage van de desbetreffende TSI en krijgen zij een verplichtend karakter op het moment dat de TSI van toepassing is. Indien Europese specificaties ontbreken en nog ontwikkeld dienen te worden, kan worden verwezen naar andere documenten met een normatief karakter: in dat geval betreft het eenvoudig toegankelijke documenten uit het openbare domein."

"6. Wanneer dat strikt noodzakelijk is om te voldoen aan de doelstellingen van deze richtlijn kunnen TSI's expliciet **en met vermelding van een datum** verwijzen naar Europese normen of specificaties. In dat geval worden die Europese normen of specificaties (of de bedoelde delen daarvan) beschouwd als een bijlage van de desbetreffende TSI en krijgen zij een verplichtend karakter op het moment dat de TSI van toepassing is. Indien Europese specificaties ontbreken en nog ontwikkeld dienen te worden, kan worden verwezen naar andere documenten met een normatief karakter: in dat geval betreft het eenvoudig toegankelijke documenten uit het openbare domein."

Motivering

Een publicatiedatum bij de verwijzing betekent dat alleen de norm van die datum geldig is en dat eventuele latere, gewijzigde versies buiten beschouwing kunnen blijven. Met ongedateerde verwijzingen zou de EU niet langer controle hebben over de inhoud van haar TSI's.

Amendement 7
ARTIKEL 1, PUNT 4
Artikel 6, lid 3 (richtlijn 96/48/EG)

3. Bij de opstelling, de aanneming en de herziening van de TSI's wordt rekening gehouden met de **te voorziene kosten van** de technische oplossingen waarmee aan de TSI's kan worden voldaan, teneinde de meest rendabele oplossingen te bepalen en uit te voeren. Met het oog daarop voegt het Bureau bij elke ontwerp-TSI een evaluatie

3. Bij de opstelling, aanneming en herziening van de TSI's wordt rekening gehouden met de **kostenraming voor** de technische oplossingen waarmee aan de TSI's kan worden voldaan, teneinde de meest rendabele oplossingen te bepalen en uit te voeren. Met het oog daarop voegt het Bureau bij elke ontwerp-TSI een evaluatie

van de te verwachten kosten en baten van deze technische oplossingen voor alle betrokken exploitanten en marktpartijen.

van de te verwachten **voordelen in termen van marktaandeel en stimulering van het vervoer, op het gebied van milieu en veiligheid en in maatschappelijk opzicht, alsmede een evaluatie van de te verwachten** kosten en baten van deze technische oplossingen voor alle betrokken exploitanten en marktpartijen.

Motivering

De economische evaluatie moet grondig geschieden om verantwoord te kunnen investeren, het vereiste veiligheidsniveau te kunnen waarborgen en rekening te houden met maatschappelijke en milieu-aspecten.

Amendement 8

ARTIKEL 1, PUNT 14

Artikel 21, lid 3 bis (nieuw) (richtlijn 96/48/EG)

3 bis. Het comité kan in voorkomend geval werkgroepen oprichten om zich te laten assisteren bij de vervulling van zijn taken, met name met het oog op de coördinatie van de aangemelde instanties.

Motivering

Dit zonder enige toelichting geschrapte lid van de richtlijn moet opnieuw worden opgenomen.

Amendement 9

ARTIKEL 1, PUNT 18 BIS (NIEUW)

Bijlage III, 2.4.3. bis (nieuw) (richtlijn 96/48/EG)

Aan Bijlage III wordt het volgende punt toegevoegd:

2.4.3. bis): Controle

Treinen moeten worden uitgerust met een registratieapparaat. De met dit apparaat verkregen gegevens en de verwerking ervan moeten worden geharmoniseerd.

Motivering

Om redenen van veiligheid en controle moeten treinen, naar het voorbeeld van het weg- en luchtvervoer, worden uitgerust met een apparaat dat alle op een traject verrichte handelingen registreert.

Amendement 10
ARTIKEL 1, PUNT 18 TER (NIEUW)
Bijlage III (richtlijn 96/48/EG)

Aan Bijlage III wordt het volgende punt toegevoegd:

2.7.3. bis: Procescommunicatie: Het op elkaar afstemmen van de regels en procedures die gehanteerd worden door de verschillende netten en het ontwikkelen van een gemeenschappelijke code of woordenlijst voor procescommunicatie voor en tussen de bestuurders, de verkeersleiding en al het spoorpersoneel dat veiligheidstaken verricht, moeten de doeltreffendheid en veiligheid van de exploitatie op het Trans-Europees hogesnelheidsspoorwegsysteem waarborgen.

Motivering

Het op elkaar afstemmen van de procescommunicatie moet opgenomen worden als onderdeel bij het subsysteem "exploitatie". Het vormt er een wezenlijk onderdeel van, zeker als het gaat om grensoverschrijdende trajecten waar het belangrijk is dat een gemeenschappelijke terminologie of code wordt gebruikt, zodat er geen misverstanden kunnen ontstaan.

Amendement 11
ARTIKEL 1, PUNT 1 BIS (NIEUW)
Artikel 1, lid 1 (richtlijn 2002/16/EG)

In artikel 1 komt lid 1 als volgt te luiden:

"1. Deze richtlijn heeft tot doel vast te stellen aan welke voorwaarden moet worden voldaan om op communautair grondgebied de interoperabiliteit van het transeuropese conventionele spoorwegnet, zoals omschreven in bijlage I, tot stand te brengen. Deze voorwaarden hebben betrekking op het ontwerp en de bouw, inwerkingstelling, aanpassing vernieuwing en exploitatie alsmede het onderhoud van de elementen van het systeem die na de datum van inwerkingtreding van deze richtlijn in werking worden gesteld, en voorts op de kwalificaties van en de gezondheids- en

veiligheidsvoorschriften voor het personeel dat wordt ingezet bij de exploitatie en het onderhoud van het systeem.

Motivering

Ter vervollediging. Als wordt gesproken van onderhoud, betekent dit dat er dus ook onderhoudspersoneel moet zijn.

Amendement 12
ARTIKEL 2, PUNT 1 TER (NIEUW)
Artikel 1, lid 2, alinea 1 (richtlijn 2001/16/EG)

Lid 2, eerste alinea komt als volgt te luiden:

“2. De verwezenlijking van dit doel moet resulteren in de vaststelling van een hoog niveau van technische harmonisatie en moet het volgende mogelijk maken:

Motivering

Zie de motivering bij amendement 3.

Amendement 13
ARTIKEL 2, PUNT 2
Artikel 1, lid 3 (richtlijn 2001/16/EG)

3. Met ingang van 1 januari 2008 wordt het toepassingsgebied van deze richtlijn uitgebreid tot het gehele spoorwegsysteem, met uitzondering van infrastructuurvoorzieningen en rollend materieel die uitsluitend zijn bestemd voor lokaal, historisch of toeristisch gebruik en niet in verbinding staan met de rest van het spoorwegsysteem."

3. Met ingang van 1 januari 2008 wordt het toepassingsgebied van deze richtlijn uitgebreid tot het gehele spoorwegsysteem, met uitzondering van infrastructuurvoorzieningen en rollend materieel die uitsluitend zijn bestemd voor lokaal, historisch of toeristisch gebruik en niet in verbinding staan met de rest van het spoorwegsysteem. ***Voorts zijn van de werkingsfeer van de richtlijn uitgesloten het rollend materieel en de infrastructuurvoorzieningen die voor strikt plaatselijk gebruik zijn bestemd, ook als zij fysiek niet van de rest van het spoorwegsysteem zijn gescheiden.***

Motivering

In het Commissievoorstel zijn uitzonderingen op de toepassing van de richtlijn slechts mogelijk wanneer sprake is van cumulatie van de voorwaarden van artikel 2, lid 2, oftewel, wanneer infrastructuurvoorzieningen en rollend materieel uitsluitend plaatselijk worden gebruikt en niet in verbinding staan met de rest van het spoorwegsysteem. Op deze wijze wordt geen rekening gehouden met de mogelijkheid van plaatselijk gebruik zonder dat sprake is van een fysieke scheiding. Uitbreiding van de interoperabiliteitsnormen tot dergelijke lijnen zou het rendement ervan in gevaar brengen, hetgeen vermeden moet worden.

Amendement 14

ARTIKEL 2, PUNT 3 BIS (NIEUW)

Artikel 2, letter p bis) (nieuw) (richtlijn 2001/16/EG)

3 bis) Aan artikel 2 wordt letter p bis) toegevoegd:

"p bis) "in de handel brengen": de vrijwillige overdracht, op grond van welke titel dan ook, van het product aan een ander die daarover kan beschikken of daarvan gebruik kan maken. Verzending naar de afnemer volstaat.

Het afstaan van een onderdeel voor opslag of sloop dan wel voor (verdere) beproeving wordt niet beschouwd als in de handel brengen."

Motivering

Omdat het begrip "in de handel brengen", zoals in de artikelen 8, 9 en 12 gebezigd, als zodanig niet geheel duidelijk is, moeten eventuele problemen (bijv. aansprakelijkheidskwesties) van tevoren worden uitgesloten.

Amendement 15

ARTIKEL 2, PUNT 4 B

Artikel 5, lid 7 (richtlijn 2001/16/EG)

“Wanneer dat strikt noodzakelijk is om te voldoen aan de doelstellingen van deze richtlijn, kunnen TSI's expliciet verwijzen naar Europese normen of specificaties. In dat geval worden die Europese normen of specificaties (of de bedoelde delen daarvan) beschouwd als een bijlage van de desbetreffende TSI en krijgen zij een verplichtend karakter op het moment dat de

“Wanneer dat strikt noodzakelijk is om te voldoen aan de doelstellingen van deze richtlijn, kunnen TSI's expliciet **en onder vermelding van een datum** verwijzen naar Europese normen of specificaties. In dat geval worden die Europese normen of specificaties (of de bedoelde delen daarvan) beschouwd als een bijlage van de desbetreffende TSI en krijgen zij een

TSI van toepassing is. Indien Europese specificaties ontbreken en nog ontwikkeld dienen te worden, kan worden verwezen naar andere documenten met een normatief karakter: in dat geval betreft het eenvoudig toegankelijke documenten uit het openbare domein."

verplichtend karakter op het moment dat de TSI van toepassing is. Indien Europese specificaties ontbreken en nog ontwikkeld dienen te worden, kan worden verwezen naar andere documenten met een normatief karakter: in dat geval betreft het eenvoudig toegankelijke documenten uit het openbare domein."

Motivering

Zie de motivering bij amendement 6.

Amendement 16
ARTIKEL 2, PUNT 5
Artikel 6, lid 4 (richtlijn 2001/16/EG)

5. Bij de opstelling, de aanneming en de herziening van elke TSI (met inbegrip van de fundamentele parameters) wordt rekening gehouden met de **te voorziene kosten** en baten van alle voorgestelde technische oplossingen en van de onderlinge interfaces, teneinde de meest gunstige oplossingen te bepalen en uit te voeren. De lidstaten leveren een bijdrage aan deze raming door de benodigde gegevens te verstrekken.

4. Bij de opstelling, de aanneming en de herziening van elke TSI (met inbegrip van de fundamentele parameters) wordt rekening gehouden met de **kostenraming voor** alle voorgestelde technische oplossingen en van de onderlinge interfaces, teneinde **in termen van marktaandeel en stimulering van het vervoer, op het gebied van milieu en veiligheid en in maatschappelijk opzicht**, de meest gunstige oplossingen te bepalen en uit te voeren. De lidstaten leveren een bijdrage aan deze raming door de benodigde gegevens te verstrekken.

Motivering

Zie de motivering bij amendement 7. (De nummering van de leden van artikel 6 klopt niet, aangezien lid 4 ontbreekt. In dit amendement is dus de juiste nummering aangehouden.

Amendement 17
ARTIKEL 2, PUNT 5 BIS (NIEUW)
Artikel 7 (richtlijn 2001/16/EG)

5 bis) In artikel 7 wordt aan het eind de volgende alinea toegevoegd:

"Het is een lidstaat toegestaan één of meer TSI's, met uitzondering van TSI's die betrekking hebben op het rollend materieel,

niet toe te passen ten aanzien van een project voor hernieuwing of herinrichting van een bestaande lijn die geen deel uitmaakt van het conventionele Trans-Europese spoorwegsysteem."

Motivering

Bij lijnen die geen deel uitmaken van het Trans-Europese net, worden de lasten die voor de lidstaten en de Commissie mogelijk voortvloeien uit het toetsen van alle verzoeken om afwijking van de TSI's voor infrastructuurprojecten aan de vastgestelde gemeenschappelijke criteria niet gerechtvaardigd door het bredere belang van de vraag of een behoorlijke afweging is gemaakt van de argumenten voor een grotere interoperabiliteit van lijnen buiten het TEN met het oog op internationale treinen. De criteria dienen onder de discretionaire bevoegdheid van de lidstaten te vallen.

Amendement 18

ARTIKEL 2, LID 7 BIS (NIEUW)
Artikel 13, lid 2 (richtlijn 2001/16/EG)

7 bis) Artikel 13, lid 2 wordt als volgt gewijzigd:

"2. Wanneer de TSI's dit voorschrijven, wordt de beoordeling van de conformiteit of de geschiktheid voor gebruik van een interoperabiliteitsonderdeel uitgevoerd door de aangemelde instantie waarbij de fabrikant of diens in de Gemeenschap gevestigde gemachtigde daartoe een aanvraag heeft ingediend."

Motivering

Artikel 13, lid 2 van Richtlijn 2001/16 wordt hiermee aangepast aan artikel 13, lid 2 van Richtlijn 1996/48, dat bepaalt dat voor de beoordeling van de conformiteit of de geschiktheid voor gebruik van een interoperabiliteitsonderdeel een beroep moet worden gedaan op een aangemelde instantie als de TSI's dit voorschrijven.

Amendement 19

ARTIKEL 2, PUNT 12 BIS (NIEUW)
Bijlage III, 2.4.3. bis (nieuw) (richtlijn 2001/16/EG)

In Bijlage III wordt het volgende punt toegevoegd:

2.4.3. bis: Controle

Treinen moeten worden uitgerust met een registratieapparaat. De met dit apparaat

**verkregen gegevens en de verwerking
ervan moeten worden geharmoniseerd.**

Motivering

Zie de motivering bij amendement 9.

Amendement 20
ARTIKEL 2, LID 12 TER (NIEUW)
Bijlage III (richtlijn 2001/16/EG)

***12 bis. In Bijlage III wordt het volgende
punt toegevoegd:***

***2.6.3. bis: Procescommunicatie: Het op
elkaar afstemmen van de regels en
procedures die gehanteerd worden door de
verschillende netten en het ontwikkelen van
een code en een terminologie voor
procescommunicatie voor en tussen de
bestuurders, de verkeersleiding en al het
spoorpersoneel dat veiligheidstaken
verricht, moeten de doeltreffendheid en
veiligheid van de exploitatie op het
conventionele Trans-Europees
spoorwegsysteem waarborgen. Hierbij moet
rekening worden gehouden met de
verschillende eisen en noden van
(taal)grensoverschrijdende en
binnenlandse diensten.***

Motivering

Het op elkaar afstemmen van de procescommunicatie moet opgenomen worden als onderdeel bij het subsysteem "exploitatie". Het vormt er een wezenlijk onderdeel van, zeker als het gaat om grensoverschrijdende trajecten waar het belangrijk is dat de verschillende betrokkenen een gemeenschappelijke taal of code gebruiken en er geen misverstanden kunnen ontstaan. Wel moeten we een onderscheid maken tussen internationale of (taal)grensoverschrijdende diensten en de zuiver binnenlandse diensten binnen een taalgebied. Voor deze laatsten stelt het communicatieprobleem zich niet.

TOELICHTING

Het treinvervoer is van kapitaal belang voor het Europa van de XXIste eeuw: het volume van het goederenvervoer stijgt in hoog tempo en het is absoluut noodzakelijk om het treinvervoer zowel in kwantitatief als in kwalitatief opzicht te verbeteren om het milieu te sparen, zuiniger om te springen met energie en te kunnen leven in een wereld zonder overvolle wegen. Met andere woorden: de toekomst van het vervoer in Europa, met name voor wat betreft de duurzaamheid en de verenigbaarheid met de leefwijze van de burger, staat of valt met stimulering en bevordering van het vervoer per spoor, zoals ook in het Witboek wordt benadrukt.

In de spoorwegsector zijn op het gebied van het internationale handelsverkeer en de interoperabiliteit maar weinig vorderingen geboekt. Nationale specificaties en technische voorschriften, die onderling sterk verschillen en vaak leiden tot incompatibiliteit, hebben de noodzakelijke harmonisatie van het Europese spoornetwerk vertraagd. Elke grensovergang betekent verandering van referentievoorschriften en dus verandering van personeel en tijdverlies. Dit is een van de redenen waarom het goederenvervoer per spoor minder concurrerend is dan het wegvervoer. Een andere reden is gelegen in de enorme verschillen in de externe kosten.

Het probleem is des te ernstiger omdat alle netwerken zijn opgezet door exploitanten die in de eerste plaats keken naar de nationale behoeften en pas in een laat stadium rekening zijn gaan houden met de doelstelling van internationaal goederenverkeer. Ofschoon de vaak bilaterale samenwerkingsvormen tussen verschillende nationale exploitanten interessante resultaten te zien hebben gegeven, moeten de interoperabiliteitsmogelijkheden nog aanzienlijk worden versterkt.

Met het oog hierop heeft de Gemeenschap besloten over te gaan tot het opzetten van een Europees netwerk, en wel op een geleidelijke wijze, waarbij ernaar wordt gestreefd te profiteren van de samenwerking met deskundigen uit de sector. Zo zijn er twee richtlijnen over interoperabiliteit aangenomen, respectievelijk voor het hoge snelheidsnetwerk (98/48/EG) en het traditionele spoorwegnet (2001/16/EG), waarbij is gekozen voor een "soepele" benadering, aan de hand van een prioriteitenvolgorde op basis van de kosten/batenverhouding.

Aangezien het echter om een heuse revolutie gaat op het gebied van technische harmonisatie in de spoorwegsector, is het noodzakelijk gebleken allereerst nieuwe werkmethoden te ontwikkelen en te zoeken naar een nieuw evenwicht tussen de verschillende betrokken actoren. Zo hebben de infrastructuurbeheerders, de spoorwegondernemingen en de industrie zich verenigd in de Europese Associatie voor Spoorweginteroperabiliteit (AEIF) en hierin samengewerkt aan TSI-projecten (Technische Specificaties voor Interoperabiliteit). Het ontwikkelen van deze nieuwe procedures en instrumenten heeft ertoe geleid dat de aanvankelijk op drie jaar geschatte periode voor de ontwikkeling van TSI is uitgelopen, ofschoon de Commissie hoopt dat met ingang van 2002 de nieuwe hogesnelheidslijnen en de aangepaste lijnen in overeenstemming zullen zijn met de nieuwe standaard.

De hogesnelheidsstreinen

Om geen vertraging op te lopen in de hogesnelheidssector en vooral om te voorkomen dat nieuwe projecten worden gelanceerd volgens een standaard die niet verenigbaar zijn met een Europees netwerk, acht de Commissie het noodzakelijk de introductie van interoperabiliteit te versnellen, hetgeen een nieuw referentiekader noodzakelijk maakt, dat is terug te vinden in het "tweede pakket". De Commissie stemt haar handelen af op drie prioriteiten:

- betere coördinatie van de investeringen van de lidstaten in grensoverschrijdende projecten: het economisch rendement van projecten is groter als de capaciteit van de infrastructuren volledig kan worden benut zodra zij in werking worden gesteld;
- de TSI's toepassen bij grote onderhouds- en moderniseringswerkzaamheden aan reeds in gebruik zijnde hoge snelheidslijnen;
- financiële ondersteuning van de tenuitvoerlegging van TSI's uit hoofde van de begroting voor transeuropese netwerken.

De conventionele spoorwegsystemen

Voor wat het conventionele spoorwegsysteem kan bij de ontwikkeling van een Europees spoornet gebruik worden gemaakt van de ervaring die is opgedaan met de hoge snelheidslijnen. De Commissie heeft namelijk niet gewacht op publicatie van de richtlijn om de voorbereidende werkzaamheden te starten. De deskundigen van de AEIF zijn reeds aan het werk om vast te stellen welke elementen van kritiek belang zijn voor de interoperabiliteit.

Ofschoon dus kan worden gebruikgemaakt van de reeds opgedane ervaring, mogen de moeilijkheden in verband met de vaststelling van de TSI's voor het conventionele spoorwegnet niet worden onderschat, aangezien het hier immers niet gaat om een nog aan te leggen, maar om een bestaand systeem. De technische en operationele verschillen zijn groter en talrijker en de betrokken actoren sterker gediversifieerd.

Dit heeft de Commissie ertoe gebracht te kiezen voor een geleidelijke vaststelling van TSI's, te beginnen met TSI's waarvan een beter sociaal economisch rendement mag worden verwacht.

Een nieuwe benadering

Intussen zijn de vertragingen bij de totstandbrenging van interoperabiliteit voor het Europees Parlement reden geweest om in zijn resolutie van 17 mei 2000 te vragen om herziening van de richtlijn van 1996 (hogesnelheid) op basis van het nieuwe model dat is gevolgd voor de richtlijn van 2001 voor het conventionele spoorwegsysteem. De opgedane ervaringen met de richtlijn van 1996 en de problemen die zijn ondervonden met de ontwikkelde TSI's, zijn voor de Commissie aanleiding geweest om veranderingen voor te stellen voor beide richtlijnen om de werking ervan te verbeteren.

Los van deze overwegingen betekent het idee om een Europees spoorwegbureau op te richten, zoals dit is opgenomen in het pakket, nog een andere verandering: openstelling van een markt waarin exploitanten in het verleden zelf technische normen en veiligheidsvoorschriften opstelden, maakt de tussenkomst noodzakelijk van een centrale regelgevende instantie, een gemeenschappelijke controleautoriteit, die in staat is de totstandbrenging van interoperabiliteit tot een goed einde te brengen en de veiligheid te waarborgen in een sector waar ongevallen weliswaar minder vaak voorkomen dan in andere sectoren, doch dramatische gevolgen hebben

met een veel grotere weerslag op de publieke opinie. Men mag niet vergeten dat de tenuitvoerlegging van interoperabiliteit voor het gehele spoorwegsysteem en dus de uitbreiding van de geografische toepassingsfeer hiervan, een absolute voorwaarde vormt voor een verdere ontwikkeling van dit vervoermiddel.

Beoordeling van de voorgestelde richtlijn

Noodzaak van verbetering

De interoperabiliteitsrichtlijn is uiteraard een positieve en belangrijke stap op weg naar "revitalisering" van de spoorwegsector en kan bijdragen aan een verbetering van de perspectieven van het Europese vervoer in zijn geheel voor de komende tien jaar, zeker tegen de achtergrond van de uitbreiding met nieuwe lidstaten. Dit alles doet echter niets af aan de – ook door het publiek sterk gevoelde - dubbele voorwaarde dat, enerzijds, de integratie van nationale spoornetten er niet toe mag leiden dat wordt geharmoniseerd op het laagste veiligheidsniveau, en, anderzijds, dat de centralisatie van procedures, die in termen van beheer en snelheid bij de harmonisatie financiële voordelen zal opleveren, niet leidt tot overlapping van bevoegdheden en dus tot meer bureaucratie.

Behoeft aan democratie

De spoorwegsector maakt zich trouwens grote zorgen over de nieuwe aanpak bij het beheer van de TSI's: de rol die tot nog toe is vervuld door het AIEF heeft gezorgd voor nauwe samenwerking op Europees niveau tussen de communautaire instanties, die streven naar een zo snel mogelijk verloop van de verschillende processen, en de spoorwegmaatschappijen. In het Commissievoorstel worden de vertegenwoordigers van de sector terzijde geschoven en beantwoordt het Bureau weliswaar aan de behoefte om het integratieproces een nieuwe impuls te geven, doch gaat dit ten koste van de transparantie en representativiteit als deskundigen van de sector hiervan worden uitgesloten. Het is voorts absoluut noodzakelijk om de sociale partners te betrekken bij het ontwikkelingsproces.

De financiering

Tenslotte moet een oplossing gevonden worden voor de problemen van de aanzienlijke meerkosten die aanpassing aan de nieuwe specificaties met zich meebrengt. De voorgestelde maatregelen moeten op lange termijn renderend zijn en de kosten mogen absoluut niet leiden tot aantasting van de concurrentiepositie van het spoor ten opzichte van andere vervoermiddelen. In de huidige richtlijn wordt echter geen enkele aandacht geschonken aan de financiering van de interoperabiliteit; er kan geen genoegen worden genomen met een verwijzing naar de financiering van de transeuropese netwerken. De financiering van de interoperabiliteit dient rechtstreeks te worden geregeld.

Tot slot mag evenmin worden vergeten dat voor een specifieke sector als die van de spoorwegen de bijdrage van deskundigen uit de sector van groot belang is voor de veiligheid. Met andere woorden: in overleg met de sociale partners moet de werkomgeving in aanmerking worden genomen als essentieel veiligheidselement.