



EUROPEES PARLEMENT

2009 - 2014

---

*Commissie regionale ontwikkeling*

---

**2013/0015(COD)**

16.10.2013

## **ADVIES**

van de Commissie regionale ontwikkeling

aan de Commissie vervoer en toerisme

inzake het voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Unie (Herschikking)  
(COM(2013)0030 – C7-0027/2013 – 2013/0015(COD))

Rapporteur voor advies: Marie-Thérèse Sanchez-Schmid

PA\_Legam

## BEKNOPTE MOTIVERING

### Inleiding:

Hoewel de behoeften aan vervoer van goederen en personen voortdurend toenemen en Europa door milieu- en energieproblemen genoodzaakt is oplossingen voor duurzaam vervoer te zoeken, kent de spoorwegsector momenteel een achteruitgang in verschillende lidstaten. Wat is de oorzaak van deze achteruitgang? De trein is te duur en de dichtheid van het spoorwegnet volstaat niet om de rechtstreekse concurrenten (auto, boot, vliegtuig) te overtroeven.

Daarom heeft de Europese Commissie op 30 januari 2013 het vierde spoorwegpakket voorgesteld met als doel de voltooiing van één Europese spoorwegruimte, het vergroten van de concurrentie en het verlagen van de kosten voor het spoorwegvervoer.

De impact van de hervormingen op de lidstaten, de regio's, de lokale gemeenschappen, de actoren in de spoorwegsector, de gebruikers en de burgers zal immens zijn en de REGI-commissie, die bevoegd is voor de effectbeoordeling van het overige beleid van de Unie op de economische, sociale en territoriale cohesie in Europa, heeft dan ook gegronde redenen om uitgebreid advies uit te brengen over de hervormingen.

De herschikking van de richtlijn betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de EU heeft ten doel de versnippering en de kosten van het in de handel brengen van voertuigen en materieel terug te dringen. Deze voorstellen zullen het mogelijk maken de interoperabiliteit van de spoorwegen op het niveau van de EU te vergroten, terwijl er toch een optimaal veiligheidsniveau gegarandeerd blijft.

Vereenvoudiging van de procedures en technische harmonisatie zijn noodzakelijke voorwaarden voor de totstandbrenging van één Europese spoorwegruimte en het openstellen van de sector voor concurrentie. De interoperabiliteit is ook een noodzakelijke voorwaarde voor de verbetering van het grensoverschrijdende spoorwegvervoer, dat onontbeerlijk is voor de territoriale cohesie in de Unie.

De verschillende systemen van de nationale spoorwegen dragen immers nog steeds de tekenen van het oorlogsverleden van Europa. In het verleden werden deze systemen bewust op een heterogene manier ontwikkeld om zo de nationale economieën te beschermen en vooral het nationale grondgebied te vrijwaren van invasies door buitenlandse legers.

Volgens de Europese Commissie bestaan er momenteel in de EU meer dan 11 000 nationale technische en veiligheidsvoorschriften. Het Europees Spoorwegbureau (het Bureau) heeft momenteel een normatieve bevoegdheid: het staat in voor het opstellen van minimumnormen aangaande interoperabiliteit om zo het immense aantal nationale regels terug te dringen en een veilig en ononderbroken treinverkeer mogelijk te maken.

De vergunningen voor de indienststelling van voertuigen worden op het nationale grondgebied afgegeven door elke nationale veiligheidsinstantie. De procedures van de autoriteiten voor het verlenen van vergunningen voor voertuigen en veiligheidscertificaten zijn zeer uiteenlopend. De procedure is vaak lang en kostbaar.

Uit de beschikbare cijfers blijkt dat de kosten die met de vergunningsprocedure verband houden, per land tot 10% van de kosten van locomotieven kunnen bedragen. Wanneer die in drie lidstaten worden gebruikt, kunnen de globale kosten oplopen tot ongeveer 30%.

Het voorstel van de Europese Commissie is "revolutionair" genoemd. De Commissie wil immers de vergunning voor de "indienststelling" schrappen en enkel het begrip "in de handel brengen" handhaven en de verantwoordelijkheid voor het in dienst stellen en laten rijden van treinen overlaten aan de spoorwegonderneming.

Nog een vernieuwing: de Commissie wil het Bureau naast zijn "normatieve" bevoegdheid ook een "operationele" bevoegdheid geven; nadat het Bureau de certificaten heeft ontvangen die aantonen dat het materieel conform is, zou het Bureau de "vergunningen voor het in de handel brengen" afgeven.

### **De voorgestelde amendementen:**

Uw rapporteur is ingenomen met de voorstellen van de Europese Commissie die in de richting gaan van een daadwerkelijke vereenvoudiging van de procedures voor de aanvragers en van een werkelijke Europese benadering van de certificering van voertuigen.

De voorgestelde wijzigingen hebben betrekking op de door het Bureau afgegeven vergunning voor "het in de handel brengen" die in heel Europa zou gelden. Hierbij lijkt men de capaciteit van het Bureau om 27 nationale veiligheidsinstanties te vervangen, om alle nog bestaande nationale regels te verwerken en om de nodige controles uit te voeren, te overschatten.

Bovendien zouden de kosten van en de verantwoordelijkheid voor de indienststelling te zwaar wegen op de spoorwegondernemingen, hetgeen nieuwe spelers op de markt zou kunnen ontmoedigen.

*De voorgestelde structuur:* De amendementen zijn grotendeels gebaseerd op het compromis dat de Raad bereikte op 10 juni jongstleden en dat een evenwicht mogelijk maakt tussen Europese arbitrage en nationale expertise. Zo blijft het Bureau het enige loket voor alle voertuigvergunningen. De aanvrager moet in zijn aanvraag preciseren in welk gebied het voertuig zal worden gebruikt. Het Bureau gaat na of aan de TSI's is voldaan en verzoekt de nationale veiligheidsinstanties van het "gebruiksgebied" vervolgens de technische compatibiliteit met de nationale regelgeving te verifiëren.

De autoriteiten hebben één maand de tijd om aanvullende bewijsstukken te vragen en moeten het dossier binnen de vier maanden onderzoeken en afhandelen. Het Bureau neemt vervolgens zijn besluit en houdt hierbij rekening met het advies van de nationale veiligheidsinstanties.

In het geval van een conflict is de kamer van beroep bevoegd voor arbitrage tussen het Bureau en de nationale veiligheidsinstanties.

*De overige wijzigingen:* Uw rapporteur stelt eveneens voor een Europees voertuigenregister in te voeren in plaats van de 27 nationale registers te handhaven. Er wordt ook gepreciseerd dat enkel bij "aanzienlijke" wijzigingen aan voertuigen een nieuwe vergunning moet worden verkregen. De analyse van de kosten en baten van een nieuwe TSI moet zorgvuldig worden geëvalueerd.

Ter bevordering van de vlotte werking van de Europese markt moeten ook de onderdelen aan een harmonisatie worden onderworpen. Het Bureau behoudt de controle over de vergunningen voor ERTMS-systemen zodat de invoering van dat systeem in heel Europa op een gecoördineerde manier verloopt.

Tot slot wordt de mogelijkheid voorzien om zonder nieuwe procedure het "gebruiksgebied" uit te breiden tot aan het dichtstbijzijnde grensstation op voorwaarde dat de spoorwegsystemen soortgelijk zijn, hetgeen een belangrijke vernieuwing is.

*De overgangstermijn:* Aangezien de aanpassingen die het Bureau en de nationale veiligheidsinstanties moeten doorvoeren omvangrijk zijn, wordt voorgesteld de termijn voor omzetting te verlengen van twee tot drie jaar. Na twee jaar moet de Commissie echter wel verslag uitbrengen aan het Europees Parlement en de Raad over de vooruitgang die het Bureau reeds geboekt heeft met het oog op de vervulling van zijn nieuwe taken.

## AMENDEMENTEN

De Commissie regionale ontwikkeling verzoekt de ten principale bevoegde Commissie vervoer en toerisme onderstaande amendementen in haar verslag op te nemen:

### Amendement 1

#### Voorstel voor een richtlijn Visum 1

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 91, lid 1, en de artikelen 170 en 171,

*Amendement*

gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name **artikel 4, lid 2, letter c**, artikel 91, lid 1, en de artikelen 170 en 171,

### Amendement 2

#### Voorstel voor een richtlijn Overweging 2

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(2) Om de burgers van de Unie, de economische subjecten, alsmede de regionale en lokale gemeenschappen in staat te stellen ten volle profijt te trekken van de voordelen die aan de

*Amendement*

(2) Om de burgers van de Unie, de economische subjecten, alsmede de regionale en lokale gemeenschappen in staat te stellen ten volle profijt te trekken van de voordelen die aan de

totstandbrenging van een ruimte zonder binnengrenzen zijn verbonden, moet met name de onderlinge koppeling en de interoperabiliteit van de nationale spoorwegnetten alsmede de toegang tot deze netten worden bevorderd door alle maatregelen ten uitvoer te leggen die nodig zijn op het gebied van de harmonisering van technische normen.

totstandbrenging van een ruimte zonder binnengrenzen **en de verwezenlijking van de doelstelling van territoriale cohesie** zijn verbonden, moet met name de onderlinge koppeling en de interoperabiliteit van de nationale spoorwegnetten alsmede de toegang tot deze netten worden bevorderd door alle maatregelen ten uitvoer te leggen die nodig zijn op het gebied van de harmonisering van technische normen.

### Amendement 3

#### Voorstel voor een richtlijn Overweging 14

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(14) Om redenen van veiligheid dient een identificatiecode te worden toegekend aan elk in dienst gesteld **rijtuig**. Het **rijtuig** dient vervolgens te worden geregistreerd in een **nationaal** register. **De registers moeten door alle lidstaten en door een aantal marktpartijen in de Unie kunnen worden geraadpleegd. De nationale voertuigenregisters dienen samenhangend te zijn wat betreft het formaat van de gegevens. Daarom dienen voor deze registers gemeenschappelijke functionele en technische specificaties te worden opgesteld.**

### Amendement 4

#### Voorstel voor een richtlijn Overweging 14

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(14) Om redenen van veiligheid dient een identificatiecode te worden toegekend aan elk in dienst gesteld **rijtuig**. Het **rijtuig** dient vervolgens te worden geregistreerd in een **nationaal** register. **De registers moeten door alle lidstaten en door een aantal marktpartijen in de Unie kunnen worden**

*Amendement*

(14) Om redenen van veiligheid dient een identificatiecode te worden toegekend aan elk in dienst gesteld **voertuig**. Het **voertuig** dient vervolgens te worden geregistreerd in een **Europees** register. **Het register moet openbaar zijn.**

*Amendement*

(14) Om redenen van veiligheid dient een identificatiecode te worden toegekend aan elk in dienst gesteld **voertuig**. Het **voertuig** dient vervolgens te worden geregistreerd in een **Europees** register. Dit **register** moet in de Unie kunnen worden geraadpleegd.

*geraadpleegd. De nationale voertuigenregisters dienen samenhangend te zijn wat betreft het formaat van de gegevens. Daarom dienen voor deze registers gemeenschappelijke functionele en technische specificaties te worden opgesteld.*

## Amendement 5

### Voorstel voor een richtlijn Artikel 1 – lid 1

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

1. In deze richtlijn worden de voorwaarden vastgesteld waaraan dient te worden voldaan om het spoorwegsysteem van de Unie interoperabel te maken op een wijze die verenigbaar is met het bepaalde in Richtlijn [...]/... betreffende de veiligheid van het spoorwegsysteem in de Unie]. Deze voorwaarden betreffen het ontwerp, de constructie, de indienststelling, de verbetering, de vernieuwing, de exploitatie en het onderhoud van de onderdelen van dit systeem, alsmede de kwalificaties van, en de gezondheids- en veiligheidsvoorschriften voor het personeel dat bij de exploitatie en het onderhoud betrokken is.

*Amendement*

1. In deze richtlijn worden de voorwaarden vastgesteld waaraan dient te worden voldaan om het spoorwegsysteem van de Unie interoperabel te maken op een wijze die verenigbaar is met het bepaalde in Richtlijn [...]/... betreffende de veiligheid van het spoorwegsysteem in de Unie]. Deze voorwaarden betreffen het ontwerp, de constructie, de indienststelling, de verbetering, de vernieuwing, de exploitatie en het onderhoud van de onderdelen van dit systeem, alsmede de kwalificaties van, en de gezondheids- en veiligheidsvoorschriften voor het personeel dat bij de exploitatie en het onderhoud betrokken is. ***De verwezenlijking van dit doel moet resulteren in de vaststelling van een optimaal niveau van technische harmonisatie en moet het mogelijk maken dat wordt bijgedragen tot de geleidelijke totstandbrenging van de interne markt op het gebied van uitrusting en diensten die nodig zijn voor de constructie, vernieuwing, verbetering en exploitatie van het spoorwegsysteem in de Unie.***

### *Motivering*

*De bestaande doelstellingen die in de richtlijn betreffende de interoperabiliteit (in het huidige artikel 1, lid 2) zijn uiteengezet, moeten worden behouden, aangezien zij bepalend zijn voor de algemene opzet van de richtlijn (optimaal niveau van technische harmonisatie en geleidelijke totstandbrenging van de interne markt op het gebied van uitrusting, diensten en exploitatie).*

## Amendement 6

### Voorstel voor een richtlijn Artikel 1 – lid 3 – letter b

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

b) netten die **functioneel gescheiden** zijn **van de rest van het spoorwegsysteem en** die alleen bedoeld zijn voor de exploitatie van lokale, stads- of voorstadsreizigersdiensten alsook spoorwegondernemingen die uitsluitend op deze netten opereren.

*Amendement*

b) netten die alleen bedoeld zijn voor de exploitatie van lokale, stads- of voorstadsreizigersdiensten alsook spoorwegondernemingen die uitsluitend op deze netten opereren.

*Motivering*

*De vereiste van 'functionele scheiding' is bijzonder onduidelijk. "Alleen bedoeld voor de exploitatie" volstaat om ondubbelzinnig te bepalen welke spoorlijnen van het toepassingsgebied van de richtlijn moeten worden uitgesloten.*

## Amendement 7

### Voorstel voor een richtlijn Artikel 2 – alinea 1 – punt 2

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(2) "interoperabiliteit": de geschiktheid van een spoorwegsysteem voor een veilig en ononderbroken treinverkeer, waarbij de voor de betrokken lijnen gespecificeerde prestaties worden geleverd;

*Amendement*

(2) "interoperabiliteit": de geschiktheid van een spoorwegsysteem voor een veilig en ononderbroken treinverkeer, waarbij de voor de betrokken lijnen gespecificeerde prestaties worden geleverd. ***Deze geschiktheid hangt af van het geheel van wettelijke, technische en operationele voorwaarden die moeten worden vervuld om aan de essentiële eisen te voldoen;***

*Motivering*

*Deze formule staat in het huidige Europese wetgevingskader en blijft noodzakelijk omdat ze zorgt voor meer duidelijkheid.*



## Amendement 8

### Voorstel voor een richtlijn

#### Artikel 2 – alinea 1 – punt 12

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(12) "verbetering": werkzaamheden waarbij een subsysteem of deel daarvan wordt gewijzigd, **die een wijziging vergen van het technisch dossier dat de EG-keuringsverklaring eventueel vergezelt** en die een verbetering van de algemene prestaties van het subsysteem tot gevolg hebben;

*Amendement*

(12) "verbetering": werkzaamheden waarbij een subsysteem of deel daarvan, **of voertuig of deel daarvan aanzienlijk** wordt gewijzigd en die een verbetering van de algemene prestaties van het subsysteem tot gevolg hebben; **Elke TSI preciseert wat "aanzienlijke" wijzigingen aan het subsysteem of betrokken voertuig zijn;**

*Motivering*

*Om te vermijden dat bij elke wijziging (meerdere kleine wijzigingen met of zonder gevolgen voor het technisch dossier vinden plaats) een nieuwe EG-keuringsverklaring moet worden afgegeven, moet in de TSI's worden gedefinieerd wat het criterium "aanzienlijk" precies inhoudt en wanneer een nieuwe EG-keuringsverklaring nodig is.*

## Amendement 9

### Voorstel voor een richtlijn

#### Artikel 2 – alinea 1 – punt 13

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

(13) "vernieuwing": vervangingswerkzaamheden waarbij een subsysteem of deel daarvan wordt gewijzigd en die geen wijziging van de algemene prestaties van het subsysteem tot gevolg hebben;

*Amendement*

(13) "vernieuwing": **aanzienlijke** vervangingswerkzaamheden waarbij een subsysteem **of voertuig** of deel daarvan wordt gewijzigd en die geen wijziging van de algemene prestaties van het subsysteem **of het voertuig** tot gevolg hebben; **Elke TSI preciseert wat "aanzienlijke" vernieuwing van het subsysteem of betrokken voertuig inhoudt;**

## Amendement 10

### Voorstel voor een richtlijn

#### Artikel 2 – alinea 1 – punt 39 bis (nieuw)

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***(39 bis) "gebruiksgebied": gebied waarin gebruik van het voertuig voorzien is, d.w.z. de netten of lijnen of groepen van lijnen of netten die zich bevinden in een of meer lidstaten en waarop het voertuig zal worden ingezet.***

## **Amendement 11**

### **Voorstel voor een richtlijn Artikel 4 – lid 4 – letter d**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

d) de interoperabiliteitsonderdelen en interfaces waarvoor Europese specificaties moeten worden vastgesteld, waaronder de Europese normen die noodzakelijk zijn om de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem tot stand te brengen;

d) de interoperabiliteitsonderdelen en interfaces waarvoor Europese specificaties moeten worden vastgesteld, waaronder de Europese normen die noodzakelijk zijn om de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem tot stand te brengen;  
***Hieronder valt de identificatie van spoorwegonderdelen die mogelijk kunnen worden gestandaardiseerd overeenkomstig artikel 41 van de verordening betreffende het Spoorwegbureau van de Europese Unie en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 881/2004;***

### *Motivering*

*Elke TSI zou de lijst moeten bevatten van spoorwegonderdelen die in aanmerking komen voor standaardisering om te komen tot de opzet van een interne markt voor spoorwegmaterieel conform het voorstel van de Commissie als bedoeld in artikel 41 van de verordening betreffende het Spoorwegbureau van de Europese Unie.*

## **Amendement 12**

### **Voorstel voor een richtlijn Artikel 5 – lid 2 bis (nieuw)**

***2 bis. Bij de uitwerking, aanneming en 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 te bepalen welke oplossingen de meest gunstige zijn en die uit te voeren. De lidstaten leveren een bijdrage aan deze raming door de vereiste gegevens te verstrekken.***

*Motivering*

*Deze passage uit de huidige richtlijn (bijlage I, 4.2) zou moeten worden teruggeplaatst opdat de geschatte kosten en baten van alle voorgestelde technische oplossingen kunnen worden geëvalueerd, om voor elke TSI de meest gunstige oplossingen uit te voeren met name ten bate van de lokale en regionale autoriteiten.*

**Amendement 13**

**Voorstel voor een richtlijn  
Artikel 6 – lid 3 bis (nieuw)**

***3 bis. Een lid van het netwerk van representatieve instanties kan optreden als aanvrager om van de Commissie advies te krijgen over de tekortkomingen van een TSI. De Commissie informeert de aanvrager over haar beslissing en motiveert haar eventuele weigering.***

*Motivering*

*Spoorwegmedewerkers zijn vaak de eerste om problemen met een TSI vast te stellen. Zij zouden daarom de Commissie moeten kunnen vragen advies over vastgestelde tekortkomingen van een TSI te verzamelen.*

## Amendement 14

### Voorstel voor een richtlijn Artikel 15 – lid 2

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

2. De taak van de met de EG-keuring van een subsysteem belaste aangemelde conformiteitsbeoordelingsinstantie begint in het ontwerpstadium en bestrijkt de gehele constructieperiode tot het stadium van de goedkeuring vóór de indienststelling van het subsysteem. Tot die taak **kan** ook de verificatie **behoren** van de interfaces van het betrokken subsysteem met het systeem waarvan het deel uitmaakt, gebaseerd op de informatie in de desbetreffende TSI en in de registers als bedoeld in de artikelen 44 en 45.

*Amendement*

2. De taak van de met de EG-keuring van een subsysteem belaste aangemelde conformiteitsbeoordelingsinstantie begint in het ontwerpstadium en bestrijkt de gehele constructieperiode tot het stadium van de goedkeuring vóór de indienststelling van het subsysteem. Tot die taak **behoort** ook de verificatie van de interfaces van het betrokken subsysteem met het systeem waarvan het deel uitmaakt, gebaseerd op de informatie in de desbetreffende TSI en in de registers bedoeld in de artikelen 44 en 45.

*Motivering*

*Het is van essentieel belang dat de verificatie van de interfaces hier ook onder valt, zoals het geval is in de huidige richtlijn.*

## Amendement 15

### Voorstel voor een richtlijn Artikel 18 – lid 2 – alinea 1

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

Elke nationale veiligheidsinstantie verleent een vergunning voor de indienststelling van de subsystemen energie en infrastructuur die op het grondgebied van zijn lidstaat worden geëxploiteerd of aanwezig zijn.

*Amendement*

Elke nationale veiligheidsinstantie verleent een vergunning voor de indienststelling van de subsystemen energie en infrastructuur die op het grondgebied van zijn lidstaat worden geëxploiteerd of aanwezig zijn. ***Voor de ERTMS-baanapparatuur raadpleegt de nationale veiligheidsautoriteit het Europees Spoorwegbureau dat de beslissende instantie is. Voor alle andere vaste installaties is de nationale veiligheidsinstantie de beslissende instantie.***

## Motivering

*Het is duidelijker om hier direct te verwijzen naar "ERTMS-baanapparatuur". Elke nationale veiligheidsinstantie moet een vergunning verlenen voor de indienstelling van alle vaste nationale installaties. Het Europees Spoorwegbureau moet de vergunningen met betrekking tot ERTMS-baanapparatuur verlenen opdat een gecoördineerde ERTMS-aanpak kan worden gegarandeerd.*

### Amendement 16

#### Voorstel voor een richtlijn Artikel 20 – lid 1 ter (nieuw)

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***1 ter. De vergunning om een voertuig in de handel te brengen, wordt afgegeven op basis van een door de aanvrager opgesteld dossier over het voertuig of voertuigtype, waarin de volgende aspecten met documenten worden gestaafd:***

***a) het in de handel brengen van mobiele subsystemen die deel uitmaken van het voertuig overeenkomstig artikel 19;***

***b) de technische compatibiliteit van de onder a) bedoelde subsystemen in het voertuig, aangetoond op basis van de toepasselijke TSI's, nationale voorschriften en registers;***

***c) de veilige integratie van de onder a) bedoelde subsystemen, vastgesteld op basis van de toepasselijke TSI's, nationale voorschriften en de gemeenschappelijke veiligheidsmethodes als bedoeld in artikel 6 van Richtlijn .../... [betreffende de veiligheid van het spoorwegsysteem in de Unie uiteengezette CSM's].***

***d) de technische compatibiliteit van het voertuig met het net van het in lid 1 bis bedoelde gebied, vastgesteld op basis van de toepasselijke TSI's, nationale voorschriften en de gemeenschappelijke veiligheidsmethodes als bedoeld in artikel 6 van Richtlijn .../... [betreffende de veiligheid van het spoorwegsysteem in***

*de Unie uiteengezette CSM's].*

*Telkens wanneer tests nodig zijn voor het verkrijgen van een gedocumenteerd bewijs van de technische compatibiliteit als bedoeld in lid 1 ter, onder b) en d), kunnen de betrokken nationale veiligheidsautoriteiten tijdelijke vergunningen verlenen aan de aanvrager teneinde het voertuig te gebruiken voor praktijktesten op het net. De infrastructuurbeheerder doet, in overleg met de aanvrager, al het mogelijke om ervoor te zorgen dat de tests plaatsvinden binnen drie maanden na ontvangst van het verzoek van de aanvrager. Indien nodig treft de nationale veiligheidsinstantie maatregelen om te waarborgen dat de tests plaatsvinden binnen de gestelde termijn.*

## **Amendement 17**

### **Voorstel voor een richtlijn Artikel 20 – lid 2**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

2. Het Bureau verleent vergunningen om voertuigen in de handel te brengen. De waarden van de in de TSI genoemde relevante parameters voor de controle van de technische compatibiliteit tussen het voertuig en de vaste installaties worden in **die vergunningen** vermeld. In de vergunning om een voertuig in de handel te brengen wordt ook informatie verstrekt over de mate waarin dat voertuig voldoet aan de toepasselijke TSI's en de nationale voorschriften in verband met deze parameters.

*Amendement*

2. Het Bureau verleent vergunningen om voertuigen in de handel te brengen. **Deze vergunning omvat:**

***a) de vergunning om het voertuig in de handel te brengen. Deze vergunning is geldig in alle lidstaten en fiatteert handelstransacties in heel Europa.***

***b) de vergunning voor het gebruik van de***

*voertuigen in het in lid 1 bis bedoelde gebied. Deze vergunning vermeldt de waarden van de in de TSI genoemde relevante parameters voor de controle van de technische compatibiliteit tussen het voertuig en de vaste installaties in **het betreffende gebied**. In de vergunning om een voertuig in de handel te brengen wordt ook informatie verstrekt over de mate waarin dat voertuig voldoet aan de toepasselijke TSI's en de nationale voorschriften in verband met deze parameters;*

*c) de gebruiksvoorwaarden voor het voertuig en andere beperkingen.*

## **Amendement 18**

### **Voorstel voor een richtlijn Artikel 20 – lid 2 bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

*2 bis. Voor de afgifte van deze vergunningen, dient het Bureau:*

*a) de onderdelen van het dossier als bedoeld in lid 1 ter, onder a), b) en c) te beoordelen teneinde de volledigheid, de relevantie en de samenhang van het dossier te toetsen aan de relevante TSI;*

*b) voor de beoordeling van het dossier de nationale autoriteiten te raadplegen die zijn belast met de veiligheid in het gebied waar het gebruik van het voertuig beoogd is teneinde de volledigheid, de relevantie en de samenhang te toetsen in relatie tot de leden 1 ter, onder d) en de onderdelen als bedoeld in leden 1 ter, onder a), b) en c) wat betreft de relevante nationale regels.*

*In het kader van de beoordelingen hierboven en in het geval van gerechtvaardigde twijfel kan het Bureau of kunnen de nationale veiligheidsautoriteiten verzoeken testen*

*uit te voeren op het net. Om deze testen te faciliteren kunnen de nationale veiligheidsautoriteiten tijdelijke vergunningen verlenen aan de aanvrager om het voertuig te kunnen gebruiken voor veiligheidstesten op het net. De beheerder van de infrastructuur doet al het nodige om te waarborgen dat een dergelijke test plaatsvindt binnen drie maanden volgend op de aanvraag door het Bureau of de nationale veiligheidsautoriteit.*

## **Amendement 19**

### **Voorstel voor een richtlijn Artikel 20 – lid 2 ter (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

*2 ter. In de maand volgend op de ontvangst van de aanvraag deelt het Bureau de aanvrager mee dat zijn dossier compleet is of vraagt hem binnen redelijke termijn de relevante aanvullende gegevens te verschaffen. Wat betreft de volledigheid, de relevantie en de samenhang van het dossier, kan het Bureau tevens de in lid 1 ter, onder d), bedoelde elementen beoordelen.*

## **Amendement 20**

### **Voorstel voor een richtlijn Artikel 20 – lid 2 quater (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

*2 quater. Het Bureau houdt ten volle rekening met de beoordelingen als bedoeld in lid 2 bis alvorens een besluit te nemen over het verlenen van de vergunning voor het in de handel brengen van voertuigen. Binnen een redelijke, van tevoren vastgestelde termijn en in elk geval binnen vier maanden na de ontvangst van alle relevante gegevens*



*verleent het Bureau de vergunning voor het in de handel brengen of stelt het de aanvrager in kennis van zijn negatieve besluit, met opgave van redenen.*

## **Amendement 21**

### **Voorstel voor een richtlijn Artikel 20 – lid 2 quinquies (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

*2 quinquies. Het Bureau draagt de volledige verantwoordelijkheid voor de verleende vergunningen. Uit dien hoofde werkt het Bureau in geval van een gerechtelijk onderzoek waarbij het Bureau of zijn personeel betrokken zijn, volledig mee met de bevoegde autoriteiten van de betrokken lidstaten.*

## **Amendement 22**

### **Voorstel voor een richtlijn Artikel 20 – lid 2 sexies (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

*2 sexies. Indien het Bureau het niet eens is met een negatieve beoordeling door een of meerdere nationale veiligheidsinstanties als bedoeld in lid 2 bis, onder b), informeert het de betreffende instantie(s) en omkleedt het de bezwaren tegen de negatieve beoordeling met redenen.*

*Het Bureau en de nationale veiligheidsinstantie(s) werken samen om te komen tot een beoordeling die voor alle partijen aanvaardbaar is. Indien noodzakelijk en indien het Bureau en de nationale veiligheidsinstantie(s) daartoe besluiten, wordt ook de aanvrager bij dit proces betrokken. Indien binnen 15 dagen nadat het Bureau de nationale*

*veiligheidsinstantie(s) in kennis heeft gesteld van zijn bezwaren tegen de negatieve beoordeling, geen voor alle partijen aanvaardbare beoordeling kan worden bereikt, maakt het Bureau zijn besluit definitief, tenzij de nationale veiligheidsinstantie(s) de zaak ter arbitrage hebben voorgelegd aan de kamer van beroep, opgericht overeenkomstig artikel 51 van Verordening (EU) nr. / ... [verordening tot oprichting van een Bureau]. Binnen 15 dagen na de indiening van het verzoek door de nationale veiligheidsinstantie(s) besluit de kamer van beroep of zij het ontwerpbesluit van het Bureau bekrachtigt.*

*Indien de kamer van beroep het eens is met het Bureau, kan het Bureau zijn besluit onmiddellijk nemen.*

*Wanneer de kamer van beroep het eens is met de negatieve beoordeling door de nationale veiligheidsinstantie(s), verleent het Bureau een vergunning tot gebruik voor een bepaald gebied met uitsluiting van de delen van het net waarvoor een negatieve beoordeling is gegeven.*

*Indien het Bureau het niet eens is met een positieve beoordeling door een of meerdere nationale veiligheidsinstanties overeenkomstig lid 2 bis, onder b), stelt het Bureau de betreffende instantie(s) hiervan in kennis en omkleedt het de bezwaren tegen de positieve beoordeling met redenen. Het Bureau en de nationale veiligheidsinstantie(s) werken samen om te komen tot een beoordeling die voor alle partijen aanvaardbaar is. Indien noodzakelijk en indien het Bureau en de nationale veiligheidsinstantie(s) daartoe besluiten, wordt ook de aanvrager in dit proces betrokken. Indien binnen 15 dagen nadat het Bureau de nationale veiligheidsinstantie(s) in kennis heeft gesteld van zijn bezwaren tegen de negatieve beoordeling, geen voor alle partijen aanvaardbare beoordeling kan*

*worden bereikt, maakt het Bureau zijn besluit definitief..*

## **Amendement 23**

### **Voorstel voor een richtlijn Artikel 20 – lid 4**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

**4. De vergunning om een voertuig in de handel te brengen wordt afgegeven op basis van een door de aanvrager opgesteld dossier over het voertuig of voertuigtype, waarin de volgende aspecten met documenten worden gestaafd:**

**Schrappen**

**(a) het in de handel brengen van mobiele subsystemen die deel uitmaken van het voertuig overeenkomstig artikel 19;**

**(b) de technische compatibiliteit van de onder a) bedoelde subsystemen in het voertuig, aangetoond op basis van de toepasselijke TSI's, nationale voorschriften en registers;**

**(c) de veilige integratie van de onder a) bedoelde subsystemen, vastgesteld op basis van de toepasselijke TSI's, nationale voorschriften en de in artikel 6, lid 1, van Richtlijn .../... betreffende de veiligheid van het spoorwegsysteem in de Unie uiteengezette CSM's.**

## **Amendement 24**

### **Voorstel voor een richtlijn Artikel 20 – lid 5 – alinea 1**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

Het Bureau neemt het in lid 2 bedoelde besluit binnen een vooraf bepaalde, redelijke, termijn *en* uiterlijk vier maanden na de ontvangst van alle relevante

Het Bureau neemt het in lid 2 bedoelde besluit binnen een vooraf bepaalde, redelijke, termijn, uiterlijk vier maanden na de ontvangst van alle relevante informatie

informatie. *Die vergunningen zijn geldig in alle lidstaten.*

*en uiterlijk na vijf maanden in geval van beroep.*

## **Amendement 25**

### **Voorstel voor een richtlijn Artikel 20 – lid 5 – alinea 2**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

Het Bureau verstrekt gedetailleerde richtsnoeren over de manier waarop een vergunning om een voertuig in de handel te brengen moet worden aangevraagd. Aan aanvragers wordt kosteloos een document ter beschikking gesteld met een beschrijving en toelichting van de voorwaarden om een vergunning om een voertuig in de *handel* te brengen te krijgen en een opsomming van de vereiste documenten. Het Bureau en de nationale veiligheidsinstanties werken samen om die informatie te verspreiden.

*Amendement*

Het Bureau verstrekt gedetailleerde richtsnoeren over de manier waarop een vergunning om een voertuig in de handel te brengen moet worden aangevraagd. Aan aanvragers wordt kosteloos een document ter beschikking gesteld met een beschrijving en toelichting van de voorwaarden om een vergunning om een voertuig in de *handel* te brengen te krijgen en een opsomming van de vereiste documenten. Het Bureau en de nationale veiligheidsinstanties werken samen om die informatie te verspreiden.

***Uiterlijk twee jaar na de inwerkingtreding van deze huidige richtlijn stelt de Commissie door middel van uitvoeringshandelingen gedetailleerde regels vast voor de vergunningsprocedure, waaronder:***

- a) gedetailleerde richtsnoeren voor de aanvragers waarin de vereisten met betrekking tot de vergunning voor het in de handel brengen van een voertuig en de lijst met vereiste documenten worden beschreven en uitgelegd;***
- b) de procedureregels voor het vergunningsproces, zoals de inhoud en de termijnen voor elke fase van het proces;***
- c) de beoordelingscriteria voor de aanvraagdossiers.***

***Die uitvoeringshandelingen worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 48, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure.***

## Amendement 26

### Voorstel voor een richtlijn Artikel 20 – lid 6

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

6. Het Bureau kan voor een serie voertuigen een vergunning afgeven om deze in de handel te brengen. Die vergunningen zijn geldig in alle lidstaten.

*Amendement*

6. Het Bureau kan voor een serie voertuigen een vergunning afgeven om deze in de handel te brengen. Die vergunningen zijn geldig in alle lidstaten **voor wat betreft "het in de handel brengen" en in heel het betrokken gebruiksgebied overeenkomstig lid 1 bis voor wat betreft het "gebruik"**.

## Amendement 27

### Voorstel voor een richtlijn Artikel 20 – lid 6 bis (nieuw)

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

**6 bis. De aanvrager kan het Bureau, indien dit de vergunning weigert, verzoeken om zijn beslissing binnen één maand na ontvangst van het negatieve antwoord te herzien. Het Bureau heeft na ontvangst van dergelijk verzoek één maand de tijd om zijn beslissing te bevestigen of te herzien.**

## Amendement 28

### Voorstel voor een richtlijn Artikel 20 – lid 8 – inleidende formule

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

8. Voor de vernieuwing of verbetering van bestaande voertuigen waarvoor reeds een vergunning is afgegeven om ze in de handel te brengen:

*Amendement*

8. Voor de **aanzienlijke** vernieuwing of verbetering van bestaande voertuigen waarvoor reeds een vergunning is afgegeven om ze in de handel te brengen, **wanneer de algemene veiligheid van het betrokken subsysteem negatief kan**

*worden beïnvloed door de geplande werkzaamheden, of wanneer een dergelijke beslissing vereist is op grond van de toepasselijke TSI's.*

## Amendement 29

### Voorstel voor een richtlijn Artikel 20 – lid 8 bis (nieuw)

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

*8 bis. In ieder geval geldt de vergunning, na raadpleging van de nationale veiligheidsinstanties en zonder dat het gebruiksgebied hoeft te worden uitgebreid, voor alle voertuigen die rijden tot stations van naburige lidstaten met soortgelijke netkenmerken, wanneer deze stations zich dicht bij de grens bevinden. Deze raadpleging kan per geval geschieden dan wel in een grensoverschrijdend akkoord tussen de nationale veiligheidsinstanties worden vastgelegd.*

## Amendement 30

### Voorstel voor een richtlijn Artikel 20 – lid 9 – alinea 1

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

*Op verzoek van de aanvrager kan in de vergunning om een voertuig in de handel te brengen duidelijk **worden** vermeld op welke lijnen of groepen van lijnen of netten de spoorwegonderneming het voertuig zonder verdere keuringen, controles of testen van de technische compatibiliteit tussen het voertuig en deze netten of lijnen mag exploiteren. **In dat geval verstrekt de aanvrager bij zijn verzoek het bewijs van de technische compatibiliteit tussen het voertuig en de betrokken lijnen of netten.***

*In de vergunning om een voertuig in de handel te brengen **wordt** duidelijk vermeld op welke lijnen of groepen van lijnen of netten de spoorwegonderneming het voertuig zonder verdere keuringen, controles of testen van de technische compatibiliteit tussen het voertuig en deze netten of lijnen mag exploiteren. **Deze vermelding kan na de afgifte van de desbetreffende vergunning om een voertuig in de handel te brengen tot andere netten of lijnen worden uitgebreid indien de oorspronkelijke of een andere***

*aanvrager daarom verzoekt.*

### **Amendement 31**

#### **Voorstel voor een richtlijn**

#### **Artikel 21 – lid 1 – alinea 1 bis (nieuw) en 1 ter (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

*Voor de toepassing van de eerste alinea kan de spoorwegonderneming tests uitvoeren in samenwerking met de infrastructuurbeheerder.*

*De infrastructuurbeheerder doet, in overleg met de aanvrager, al het mogelijke om ervoor te zorgen dat de tests binnen drie maanden na ontvangst van het verzoek van de aanvrager plaatsvinden.*

### **Amendement 32**

#### **Voorstel voor een richtlijn**

#### **Artikel 21 – lid 2**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

2. De spoorwegonderneming deelt haar besluiten betreffende de indienstelling van voertuigen mee aan het Bureau, de infrastructuurbeheerder en de betrokken nationale veiligheidsinstantie. Deze besluiten worden opgenomen in *de nationale voertuigenregisters* als bedoeld in artikel 43.

2. De spoorwegonderneming deelt haar besluiten betreffende de indienstelling van voertuigen mee aan het Bureau, de infrastructuurbeheerder en de betrokken nationale veiligheidsinstantie. Deze besluiten worden opgenomen in *het voertuigenregister* als bedoeld in artikel 43.

### **Amendement 33**

#### **Voorstel voor een richtlijn**

#### **Artikel 21 – lid 3**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

**3. Voor de vernieuwing of verbetering van**

***Schrappen***

*bestaande voertuigen is in de gevallen als bedoeld in artikel 15, lid 4, een nieuwe EG-keuringsverklaring vereist. Voorts dient de spoorwegonderneming een nieuw besluit tot indienststelling van voertuigen te nemen wanneer:*

- a) het algemene veiligheidsniveau van de betrokken subsystemen door de geplande werkzaamheden kan worden aangetast; of*
- b) een dergelijk besluit vereist is op grond van de toepasselijke TSI's.*

#### **Amendement 34**

##### **Voorstel voor een richtlijn Artikel 42 - lid 1**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

1. Elk in het spoorwegsysteem van de Unie ingezet voertuig is voorzien van een Europees voertuignummer (EVN), dat *vóór de eerste indienststelling* van het voertuig wordt toegekend *door de bevoegde nationale veiligheidsinstantie*.

*Amendement*

1. Elk in het spoorwegsysteem van de Unie ingezet voertuig is voorzien van een Europees voertuignummer (EVN), dat *bij de afgifte van de vergunning door het Bureau* wordt toegekend.

#### **Amendement 35**

##### **Voorstel voor een richtlijn Artikel 42 – lid 2**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

2. De *spoorwegonderneming die het voertuig exploiteert*, zorgt ervoor dat het *toegekende EVN* op het voertuig wordt aangebracht.

*Amendement*

2. De *registratiehouder* zorgt ervoor dat het *juiste Europese voertuignummer* op het voertuig wordt aangebracht. *De spoorwegonderneming die een voertuig exploiteert, controleert of het nummer is aangebracht.*

#### *Motivering*

*Het Bureau zou het Europees voertuignummer moeten toekennen bij de afgifte van de vergunning. De spoorwegonderneming kan het aan te brengen Europees voertuignummer op*



*geen enkele manier controleren. Enkel de registratiehouder (de exploitant of de eigenaar van het voertuig) beschikt over die informatie.*

### **Amendement 36**

#### **Voorstel voor een richtlijn Artikel 43 – titel**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Nationale voertuigenregisters*

*Amendement*

*Europees voertuigenregister*

### **Amendement 37**

#### **Voorstel voor een richtlijn Artikel 43 – lid 1 – inleidende formule**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

1. *Elke lidstaat* houdt een register bij van *de* voertuigen die *op zijn grondgebied in* dienst zijn gesteld. Dit register voldoet aan de volgende criteria:

*Amendement*

1. *Het Bureau* houdt een register bij van *alle* voertuigen die *in de Unie in* dienst zijn gesteld. Dit register voldoet aan de volgende criteria:

### **Amendement 38**

#### **Voorstel voor een richtlijn Artikel 43 – lid 1 – letter b**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

b) het wordt bijgehouden door *een instantie die onafhankelijk is van enige spoorwegonderneming*;

*Amendement*

b) het wordt bijgehouden door *het Bureau*;

### **Amendement 39**

#### **Voorstel voor een richtlijn Artikel 43 – lid 1 – letter c**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

c) het is toegankelijk voor *de nationale veiligheidsinstanties en de*

*Amendement*

c) het is toegankelijk voor *het publiek*.

*onderzoeksorganen die zijn aangewezen in het kader van de artikelen 16 en 21 van Richtlijn .../... betreffende de veiligheid van het spoorwegsysteem in de Unie ; het is tevens, voor elk wettig verzoek, toegankelijk voor de toezichthoudende instanties die zijn aangewezen in het kader van de artikelen 55 en 56 van Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte en voor het Bureau, voor de spoorwegonderneming en voor infrastructuurbeheerders, alsook voor personen of organisaties die voertuigen registreren of in het register zijn opgenomen.*

#### **Amendement 40**

##### **Voorstel voor een richtlijn Artikel 43 – lid 2**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

2. Op basis van de door het Bureau opgestelde ontwerpen stelt de Commissie door middel van uitvoeringshandelingen voor de **nationale voertuigenregisters** de specificaties vast betreffende de inhoud, het gegevensformaat, de functionele en technische architectuur, de bedrijfsmodus, met inbegrip van regelingen voor de uitwisseling van gegevens, en regels voor de invoer en raadpleging van gegevens in die registers. Deze uitvoeringshandelingen worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 48, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure.

*Amendement*

2. Op basis van de door het Bureau opgestelde ontwerpen stelt de Commissie door middel van uitvoeringshandelingen voor **het Europees voertuigenregister** de specificaties vast betreffende de inhoud, het gegevensformaat, de functionele en technische architectuur, de bedrijfsmodus, met inbegrip van regelingen voor de uitwisseling van gegevens, en regels voor de invoer en raadpleging van gegevens in die registers. Deze uitvoeringshandelingen worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 48, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure.

#### **Amendement 41**

##### **Voorstel voor een richtlijn Artikel 43 – lid 3**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

3. De registratiehouder brengt elke wijziging van de gegevens die in het **nationale** voertuigenregister zijn ingevoerd, de vernietiging van een voertuig of zijn besluit een voertuig niet langer te registreren, onverwijld ter kennis van **de nationale veiligheidsinstantie van de lidstaat waar het voertuig in dienst is gesteld**.

#### **Amendement 42**

##### **Voorstel voor een richtlijn Artikel 43 – lid 5 bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

#### **Amendement 43**

##### **Voorstel voor een richtlijn Artikel 44 – lid 2 bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

3. De registratiehouder brengt elke wijziging van de gegevens die in het **Europees** voertuigenregister zijn ingevoerd, de vernietiging van een voertuig of zijn besluit een voertuig niet langer te registreren, onverwijld ter kennis van **het Bureau**.

*Amendement*

**5 bis. De nationale voertuigenregisters worden uiterlijk twee jaar na de inwerkingtreding van deze richtlijn in het Europees voertuigenregister opgenomen. De Commissie stelt bij uitvoeringshandelingen het standaard documentformaat vast. Deze uitvoeringshandelingen worden vastgesteld volgens de in artikel 48, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure.**

*Amendement*

**2 bis. Voor elk voertuig worden in dit register in ieder geval de volgende gegevens opgenomen:**

- a) het Europees voertuignummer;**
- b) de referenties van de EG-keuringsverklaring en van de instantie die deze verklaring heeft afgegeven;**

*c) de referenties van het Europees register van goedgekeurde voertuigtypes als bedoeld in artikel 44;*

*d) de identiteit van de exploitant van het voertuig;*

*e) beperkingen ten aanzien van de exploitatiewijze van het voertuig;*

*f) de met het onderhoud belaste entiteit.*

***Wanneer het Bureau een vergunning voor het in de handel brengen van een voertuig afgeeft, verlengt, wijzigt, opschort of intrekt, werkt het het register onverwijld bij.***

#### *Motivering*

*Er moet uitdrukkelijk worden vermeld welke informatie over het voertuig in het Europees voertuigenregister moet worden opgenomen met het oog op de efficiëntie en teneinde aan de commerciële en operationele behoeften van de gebruikers te voldoen. Het register is slechts nuttig wanneer het onverwijld door het Bureau wordt bijgewerkt.*

#### **Amendement 44**

##### **Voorstel voor een richtlijn Artikel 50 – lid 1**

###### *Door de Commissie voorgestelde tekst*

1. De Commissie legt het Europees Parlement en de Raad om de drie jaar en voor het eerst drie jaar na de bekendmaking van deze richtlijn een verslag voor over de vorderingen die met de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem zijn gemaakt. Dit verslag bevat ook een analyse van de in artikel 7 bedoelde gevallen en van de toepassing van hoofdstuk V.

###### *Amendement*

1. De Commissie legt het Europees Parlement en de Raad om de drie jaar en voor het eerst drie jaar na de bekendmaking van deze richtlijn een verslag voor over de vorderingen die met de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem zijn gemaakt. Dit verslag bevat ook een analyse van de in artikel 7 bedoelde gevallen en van de toepassing van hoofdstuk V. ***Op basis van de resultaten van het verslag doet de Commissie voorstellen om de rol van het Bureau in de totstandbrenging van de interoperabiliteit te verbeteren en te ontwikkelen.***

## Amendement 45

### Voorstel voor een richtlijn Artikel 50 – lid 1 bis (nieuw)

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

***1 bis. Twee jaar na de bekendmaking van deze richtlijn, en na raadpleging van de verschillende betrokken actoren, brengt de Commissie verslag uit aan het Europees Parlement en de Raad over de werking van het Bureau en over de vooruitgang die het bij de uitoefening van zijn nieuwe bevoegdheden heeft geboekt.***

## Amendement 46

### Voorstel voor een richtlijn Artikel 51 – lid 1

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

1. De lidstaten mogen de bepalingen van hoofdstuk V van Richtlijn 2008/57/EG toepassen tot [*twee* jaar na de datum van inwerkingtreding].

1. De lidstaten mogen de bepalingen van hoofdstuk V van Richtlijn 2008/57/EG toepassen tot [*drie* jaar na de datum van inwerkingtreding].

## Amendement 57

### Voorstel voor een richtlijn Artikel 54 – lid 1 – alinea 1

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

De lidstaten doen de nodige wettelijke, regelgevende en administratieve bepalingen in werking treden om uiterlijk [*twee* jaar na de inwerkingtreding] te voldoen aan artikel 1, artikel 2, artikel 7, leden 1 tot en met 4, artikel 11, lid 1, artikel 13, artikel 14, leden 1 tot en met 7, artikel 15, leden 1 tot en met 6, de artikelen 17 tot en met 21, artikel 22, leden 3 tot en met 7, de artikelen 23 tot en met 36, artikel 37, lid 2, artikel 38, artikel 39, de artikelen

De lidstaten doen de nodige wettelijke, regelgevende en administratieve bepalingen in werking treden om uiterlijk [*drie* jaar na de inwerkingtreding] te voldoen aan artikel 1, artikel 2, artikel 7, leden 1 tot en met 4, artikel 11, lid 1, artikel 13, artikel 14, leden 1 tot en met 7, artikel 15, leden 1 tot en met 6, de artikelen 17 tot en met 21, artikel 22, leden 3 tot en met 7, de artikelen 23 tot en met 36, artikel 37, lid 2, artikel 38, artikel 39, de artikelen

41 tot en met 43, artikel 45, leden 1 tot en met 5, artikel 51, en de bijlagen I tot en met III. Zij delen de Commissie onverwijld de tekst van die maatregelen mede alsmede een concordantietabel tussen die maatregelen en deze richtlijn. De concordantietabellen zijn nodig om alle betrokken actoren in staat te stellen een duidelijk overzicht te krijgen van de op nationaal niveau toepasselijke regelgeving voor de tenuitvoerlegging van deze richtlijn.

## **Amendement 48**

### **Voorstel voor een richtlijn Artikel 55 – alinea 1**

#### *Door de Commissie voorgestelde tekst*

Richtlijn 2008/57/EG, als gewijzigd door de in bijlage IV, deel A, genoemde richtlijnen, wordt [*twee* jaar na de inwerkingtreding] ingetrokken, onverminderd verplichtingen van de lidstaten met betrekking tot de termijnen voor de omzetting in nationale wetgeving van die richtlijnen als bedoeld in bijlage IV, deel B.

## **Amendement 49**

### **Voorstel voor een richtlijn Artikel 56 – alinea 2**

#### *Door de Commissie voorgestelde tekst*

De artikelen 3 tot en met 10, artikel 11, leden 2, 3 en 4, artikel 12 en artikel 16 zijn van toepassing met ingang van [*twee* jaar na de inwerkingtreding van deze richtlijn].

41 tot en met 43, artikel 45, leden 1 tot en met 5, artikel 51, en de bijlagen I tot en met III. Zij delen de Commissie onverwijld de tekst van die maatregelen mede alsmede een concordantietabel tussen die maatregelen en deze richtlijn. De concordantietabellen zijn nodig om alle betrokken actoren in staat te stellen een duidelijk overzicht te krijgen van de op nationaal niveau toepasselijke regelgeving voor de tenuitvoerlegging van deze richtlijn.

#### *Amendement*

Richtlijn 2008/57/EG, als gewijzigd door de in bijlage IV, deel A, genoemde richtlijnen, wordt [*drie* jaar na de inwerkingtreding] ingetrokken, onverminderd verplichtingen van de lidstaten met betrekking tot de termijnen voor de omzetting in nationale wetgeving van die richtlijnen als bedoeld in bijlage IV, deel B.

#### *Amendement*

De artikelen 3 tot en met 10, artikel 11, leden 2, 3 en 4, artikel 12 en artikel 16 zijn van toepassing met ingang van [*drie* jaar na de inwerkingtreding van deze richtlijn].

## **Amendement 50**

### **Voorstel voor een richtlijn Bijlage I – punt 2 bis (nieuw)**

*Door de Commissie voorgestelde tekst*

*Amendement*

#### **2 bis. KOSTENBEHEERSING**

*In de kosten-batenanalyse van de voorgestelde maatregelen worden onder meer de volgende elementen in aanmerking genomen:*

- de kosten van de voorgestelde maatregel,*
- de voordelen die een verruiming van de werkingssfeer tot bepaalde subcategorieën van netten en voertuigen met zich meebrengt voor de interoperabiliteit,*
- de vermindering van de kapitaalkosten en -lasten ten gevolge van schaalvoordelen en een beter gebruik van voertuigen,*
- de vermindering van de investering en van de onderhouds- en exploitatiekosten ten gevolge van een grotere concurrentie tussen constructeurs en onderhoudsbedrijven,*
- de milieuvoordelen ten gevolge van technische verbeteringen in het spoorwegsysteem,*
- de verbetering van de gebruiksveiligheid.*

*Bovendien worden in deze evaluatie de vermoedelijke gevolgen voor alle betrokken exploitanten en economische actoren, waaronder de lokale en regionale overheden, aangegeven.*

## PROCEDURE

<b>Titel</b>	Interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Unie (herschikking)
<b>Document- en procedurenummers</b>	COM(2013)0030 – C7-0027/2013 – 2013/0015(COD)
<b>Commissie ten principale</b> Datum bekendmaking	TRAN 7.2.2013
<b>Advies uitgebracht door</b> Datum bekendmaking	REGI 7.2.2013
<b>Rapporteur voor advies</b> Datum benoeming	Marie-Thérèse Sanchez-Schmid 19.2.2013
<b>Datum goedkeuring</b>	14.10.2013
<b>Uitslag eindstemming</b>	+ :                   31 - :                   0 0 :                   0
<b>Bij de eindstemming aanwezige leden</b>	Luís Paulo Alves, Francesca Barracciu, Victor Boștinaru, Nikos Chrysogelos, Danuta Maria Hübner, María Irigoyen Pérez, Seán Kelly, Mojca Kleva Kekuš, Constanze Angela Krehl, Petru Constantin Luhan, Iosif Matula, Jan Olbrycht, Wojciech Michał Olejniczak, Georgios Stavrakakis, Nuno Teixeira, Lambert van Nistelrooij, Oldřich Vlasák, Kerstin Westphal, Hermann Winkler, Joachim Zeller
<b>Bij de eindstemming aanwezige vaste plaatsvervanger(s)</b>	Andrea Cozzolino, Cornelia Ernst, Catherine Grèze, Karin Kadenbach, Maurice Ponga, Elisabeth Schroedter, Richard Seeber, Patrice Tirolien, Giommara Uggias, Derek Vaughan
<b>Bij de eindstemming aanwezige plaatsvervanger(s) (art. 187, lid 2)</b>	Edvard Kožušník