



EUROPEES PARLEMENT

2009 - 2014

Commissie regionale ontwikkeling

2013/0029(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 tot wijziging van Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruiimte met betrekking tot de openstelling van de markt voor het binnenlands passagiersvervoer per spoor en het beheer van de spoorweginfrastructuur (COM(2013)0029 – C7-0025 – 2013/0029(COD))

Rapporteur (voor advies): Joachim Zeller

PA_Legam

BEKNOPTE MOTIVERING

De rapporteur is ingenomen met de voorstellen van de Commissie om door vermindering van bureaucratie en een vereenvoudigde toegang tot de markt de kwaliteit en efficiëntie van het spoorwegvervoer in Europa te vergroten en daarmee bij te dragen aan de totstandbrenging van een interne spoorwegmarkt. In het kader van de uitgebreide raadpleging hebben betrokkenen in de regio's, waaronder regionale openbaarvervoersinstanties, echter vaak de kritiek geuit dat het veelvuldig aanzienlijk wijzigen of bijwerken van wetgevingshandelingen niet bijdraagt aan een stabiel en betrouwbaar rechtskader.

Het Commissievoorstel inzake een strikte scheiding van infrastructuur en vervoer gaat voorbij aan de bijzondere situatie van het grote aantal kleine en middelgrote spoorweginfrastructuren (zoals bv. lokaalspoorwegen, historische spoorwegen, smalspoor, havenspoor of mijnspoorwegen), die gewoonlijk als geïntegreerde ondernemingen zijn georganiseerd, maar niet van strategisch belang zijn voor de werking van de Europese spoorwegmarkt. Een strikte scheiding bij deze ondernemingen, die meestal minder dan 50 medewerkers hebben, vergt alleen al door de vereiste verdubbeling van de personeelsstructuren een aanzienlijke hoeveelheid extra organisatorisch en uitvoerend werk. Gezien de overwegend zwakke economische positie van regionale spoorweginfrastructuren zouden deze in hun voortbestaan worden bedreigd.

De rapporteur is ingenomen met de versterking van de infrastructuurbeheerders, alsmede met de oprichting van de coördinatiecomités voor het monitoren van de activiteiten van deze versterkte infrastructuurbeheerders. Daarbij moet ervoor worden gezorgd dat de lokale overheden er stelselmatig en niet alleen "in voorkomend geval" bij worden betrokken. Deze versterking moet er tevens toe leiden dat bij de infrastructuurbeheerder een bekwame contactpersoon voor de betrekkingen met de lokale en regionale overheden wordt benoemd.

De rapporteur steunt bovendien het voorstel van de Commissie inzake de samenwerking van de infrastructuurbeheerders in een Europees netwerk voor de realisatie van het trans-Europees vervoersnetwerk, die noodzakelijk is om de problemen rond de grensoverschrijdende vervoersdiensten op te lossen.

De rapporteur steunt bovendien de ruimere bevoegdheden van de regelgevende instanties. De lokale en regionale overheden hebben evenwel een redelijke termijn nodig voor hun verzoek om toetsing van de beoordeling van de verstoring van het economische evenwicht van een dienst.

De rapporteur is ingenomen met het voorstel dat de inkomsten van de infrastructuurbeheerder uitsluitend voor de uitoefening van zijn bedrijf mogen worden aangewend. Indien de betaling van dividenden mogelijk blijft, moet de omvang daarvan worden gereguleerd. Dividenden die overeenkomen met een overdracht van de bedrijfsresultaten mogen niet worden toegestaan. Het is buiten proportie dat de verdenking van een inbreuk op de regels op zich al leidt tot sancties en de beperking van markttoegangsrechten. Onmiddellijke uitsluiting op grond van verdenking zou de onderneming preventief straffen en uiteindelijk de mededinging schaden. Een verbod op een wisseling van leidinggevend personeel bij infrastructuurbeheerders en vervoersondernemingen in verbonden ondernemingen legt de ondernemingen en hun medewerkers eveneens disproportioneel aan banden. Bovendien is het ook onpraktisch,

aangezien het een aanzienlijk verlies aan knowhow en jarenlange beroepservaring tot gevolg zou hebben.

In de verslagen van de regio's is geregeld sprake van problemen rond de coördinatie van ticketsystemen tussen spoorwegondernemingen en de bevoegde lokale autoriteiten, met name op de door gevestigde spoorwegmaatschappijen geëxploiteerde stations. Een geharmoniseerd ticketsysteem in een concurrerende markt draagt bij tot de openstelling van de markten. De verplichting om mee te werken aan een nationaal informatiesysteem kan het openbaar vervoer aantrekkelijker maken. De lokale en regionale overheden moeten in dit systeem worden opgenomen.

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 Overweging 14

Door de Commissie voorgestelde tekst

(14) De toekenning van het recht op vrije toegang tot de spoorweginfrastructuur in alle lidstaten aan spoorwegondernemingen uit de Unie voor de exploitatie van binnenlandse treinen kan een impact hebben op de organisatie en financiering van passagiersvervoersdiensten per spoor die op grond van een openbaredienstcontract worden verzekerd. De lidstaten dienen de mogelijkheid te krijgen het recht op toegang te beperken indien de uitoefening daarvan het economisch evenwicht van die openbaredienstcontracten in het gedrang zou brengen en wanneer de toezichthoudende instantie daarmee heeft ingestemd.

Amendement

(14) De toekenning van het recht op vrije toegang tot de spoorweginfrastructuur in alle lidstaten aan spoorwegondernemingen uit de Unie voor de exploitatie van binnenlandse treinen kan een impact hebben op de organisatie en financiering van passagiersvervoersdiensten per spoor die op grond van een openbaredienstcontract worden verzekerd. De lidstaten dienen de mogelijkheid te krijgen het recht op toegang te beperken indien de uitoefening daarvan het economisch evenwicht van die openbaredienstcontracten ***of de kwaliteit van de daarmee verstrekte diensten*** in het gedrang zou brengen en wanneer de toezichthoudende instantie daarmee heeft ingestemd.

Amendement 2

Voorstel voor een richtlijn Overweging 18 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(18 bis) Om te bepalen of de kwaliteit van de verstrekte dienst in het kader van een openbaredienstcontract wordt beïnvloed door een op grond van de vrije toegang verstrekte dienst op hetzelfde netwerk, dienen de toezichthoudende instanties met name rekening te houden met netwerkeffecten, instandhouding van de aansluitingen en stiptheid.

Amendement 3

Voorstel voor een richtlijn Artikel 1 – punt 3 Richtlijn 2012/34/EU Artikel 7 – lid 1 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

1 bis. Verticaal geïntegreerde ondernemingen die de specifieke investeringsprojecten overeenkomstig artikel 32, lid 3, van deze richtlijn uitvoeren en in wier geval deze diensten rechtstreeks concurreren met andere vervoerswijzen, vallen niet onder artikel 7 en de artikelen 7 bis, 7 ter en 7 quater.

Motivering

"Specifieke investeringsprojecten" die pas op zeer lange termijn winstgevend worden, mogen niet binnen het toepassingsbereik van artikel 7 en de artikelen 7 bis, 7 ter en 7 quater vallen.

Amendement 4

Voorstel voor een richtlijn Artikel 1 – punt 4 Richtlijn 2012/34/EU Artikel 7 bis – lid 3

3. De inkomsten van de infrastructuurbeheerder mogen niet worden gebruikt om andere juridische entiteiten binnen de verticaal geïntegreerde onderneming te financieren en moeten uitsluitend worden aangewend om de activiteiten van de infrastructuurbeheerder zelf te financieren en dividenden te betalen aan de uiteindelijke eigenaar van de verticaal geïntegreerde onderneming. De infrastructuurbeheerder mag geen leningen verstrekken aan andere juridische entiteiten binnen de verticaal geïntegreerde onderneming en andere juridische entiteiten van de verticaal geïntegreerde onderneming mogen evenmin leningen verstrekken aan de infrastructuurbeheerder. Andere juridische entiteiten leveren aan de infrastructuurbeheerder uitsluitend diensten tegen marktprijs en op basis van contracten. De schulden van de infrastructuurbeheerder worden duidelijk gescheiden van de schulden van andere juridische entiteiten binnen de verticaal geïntegreerde onderneming en die schulden worden afzonderlijk beheerd. Bij het beheer van de rekeningen van de infrastructuurbeheerder en de andere juridische entiteiten van de verticaal geïntegreerde onderneming wordt de naleving van deze bepalingen gewaarborgd en wordt het mogelijk gemaakt de geldstromen van de infrastructuurbeheerder en de andere juridische entiteiten binnen de verticaal geïntegreerde onderneming van elkaar te scheiden.

3. De inkomsten van de infrastructuurbeheerder mogen niet worden gebruikt om andere juridische entiteiten binnen de verticaal geïntegreerde onderneming te financieren en moeten uitsluitend worden aangewend om de activiteiten van de infrastructuurbeheerder zelf te financieren en **behoorlijke** dividenden te betalen aan de uiteindelijke eigenaar van de verticaal geïntegreerde onderneming. **Winstoverdrachten zijn niet toegestaan.** De infrastructuurbeheerder mag geen leningen verstrekken aan andere juridische entiteiten binnen de verticaal geïntegreerde onderneming en andere juridische entiteiten van de verticaal geïntegreerde onderneming mogen evenmin leningen verstrekken aan de infrastructuurbeheerder. Andere juridische entiteiten leveren aan de infrastructuurbeheerder uitsluitend diensten tegen marktprijs en op basis van contracten. De schulden van de infrastructuurbeheerder worden duidelijk gescheiden van de schulden van andere juridische entiteiten binnen de verticaal geïntegreerde onderneming en die schulden worden afzonderlijk beheerd. Bij het beheer van de rekeningen van de infrastructuurbeheerder en de andere juridische entiteiten van de verticaal geïntegreerde onderneming wordt de naleving van deze bepalingen gewaarborgd en wordt het mogelijk gemaakt de geldstromen van de infrastructuurbeheerder en de andere juridische entiteiten binnen de verticaal geïntegreerde onderneming van elkaar te scheiden.

Motivering

Het verbod op winstoverdrachten moet in de tekst nog duidelijker tot uitdrukking komen. Indien de betaling van dividenden mogelijk blijft, moet de omvang daarvan worden gereguleerd. Dividenden die overeenkomen met een overdracht van de bedrijfsresultaten mogen niet worden toegestaan.

Amendement 5

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – punt 4

Richtlijn 2012/34/EU

Artikel 7 ter– lid 3 – alinea 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

De raad van toezicht van de infrastructuurbeheerder is samengesteld uit vertegenwoordigers van de uiteindelijke eigenaars van de verticaal geïntegreerde onderneming.

Amendement

De raad van toezicht van de infrastructuurbeheerder is samengesteld uit vertegenwoordigers van de uiteindelijke eigenaars van de verticaal geïntegreerde onderneming **en vertegenwoordigers van de bevoegde lokale en regionale overheden, voor zover die daar niet reeds zijn vertegenwoordigd.**

Motivering

De lokale en regionale overheden zijn essentiële actoren van het spoorwegsysteem. Daarom moeten zij worden betrokken bij de besluitvormings- en controleorganen van de infrastructuurbeheerder, die immers over een natuurlijk monopolie beschikt. De overheden fungeren als bruggebouwers tussen aanbieders en eindgebruikers, met wier behoeften zij goed bekend zijn.

Amendement 6

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – punt 4

Richtlijn 2012/34/EU

Artikel 7 ter – lid 5

Door de Commissie voorgestelde tekst

5. De infrastructuurbeheerder heeft eigen personeel en is in andere gebouwen gevestigd dan de andere juridische entiteiten van de verticaal geïntegreerde onderneming. De toegang tot de informaticasystemen wordt beveiligd om de onafhankelijkheid van de infrastructuurbeheerder te waarborgen. In de interne reglementen of personeelscontracten moet duidelijk

Amendement

5. De infrastructuurbeheerder heeft eigen personeel en is in andere gebouwen gevestigd dan de andere juridische entiteiten van de verticaal geïntegreerde onderneming. De toegang tot de informaticasystemen wordt beveiligd om de onafhankelijkheid van de infrastructuurbeheerder te waarborgen. In de interne reglementen of personeelscontracten moet duidelijk

worden bepaald dat de contacten met andere juridische entiteiten binnen verticaal geïntegreerde ondernemingen worden beperkt tot de officiële communicatie in verband met de uitoefening van de functies van de infrastructuurbeheerder die hij ook vervult voor spoorwegondernemingen die niet tot de verticaal geïntegreerde onderneming behoren. Andere overdrachten van personeel dan de onder c) bedoelde overdrachten tussen de infrastructuurbeheerder en andere juridische entiteiten binnen een verticaal geïntegreerde onderneming zijn *slechts* toegestaan ***wanneer kan worden gewaarborgd dat geen gevoelige informatie tussen die entiteiten wordt doorgegeven.***

worden bepaald dat de contacten met andere juridische entiteiten binnen verticaal geïntegreerde ondernemingen worden beperkt tot de officiële communicatie in verband met de uitoefening van de functies van de infrastructuurbeheerder die hij ook vervult voor spoorwegondernemingen die niet tot de verticaal geïntegreerde onderneming behoren. Andere overdrachten van personeel dan de onder c) bedoelde overdrachten tussen de infrastructuurbeheerder en andere juridische entiteiten binnen een verticaal geïntegreerde onderneming zijn toegestaan. ***De betrokken medewerkers zijn overeenkomstig de gevestigde praktijk van het handelsrecht echter verplicht de bedrijfsgeheimen met betrekking tot hun eerdere werkzaamheden te beschermen.***

Motivering

Het is buiten proportie en constitutioneel dubieus de interne mobiliteit van medewerkers van een concern dermate te beperken. Overgangsperioden en andere barrières voor toegang tot informatie zijn toereikend om het ongewenste meenemen van gevoelige informatie bij dochterondernemingen te verhinderen. Anders zou een aanzienlijk verlies aan knowhow en beroepservaring het gevolg zijn.

Amendement 7

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – punt 4

Richtlijn 2012/34/EU

Artikel 7 ter – lid 7

Door de Commissie voorgestelde tekst

7. Leden van de raden van toezicht of bestuur van de infrastructuurbeheerder ***en*** personen die bij de infrastructuurbeheerder een leidinggevende functie uitoefenen, mogen geen belangen hebben in of directe of indirecte financiële voordelen ontvangen van andere juridische entiteiten binnen de verticaal geïntegreerde onderneming.

Amendement

7. Leden van de raden van toezicht of bestuur van de infrastructuurbeheerder, personen die bij de infrastructuurbeheerder een leidinggevende functie uitoefenen, ***alsook werknemers van de infrastructuurbeheerder met toegang tot vertrouwelijke informatie,*** mogen geen belangen hebben in of directe of indirecte

Prestatiegebonden elementen van hun salaris mogen uitsluitend worden bepaald door de resultaten van de infrastructuurbeheerder en niet worden gekoppeld aan de bedrijfsresultaten van andere juridische entiteiten binnen de verticaal geïntegreerde onderneming of een andere entiteit waarover zij zeggenschap uitoefent.

financiële voordelen ontvangen van andere juridische entiteiten binnen de verticaal geïntegreerde onderneming.
Prestatiegebonden elementen van hun salaris mogen uitsluitend worden bepaald door de resultaten van de infrastructuurbeheerder en niet worden gekoppeld aan de bedrijfsresultaten van andere juridische entiteiten binnen de verticaal geïntegreerde onderneming of een andere entiteit waarover zij zeggenschap uitoefent.

Amendement 8

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – punt 4

Richtlijn 2012/34/EU

Artikel 7 quater– lid 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

2. De Commissie heeft het recht de lidstaat waar de verticaal geïntegreerde onderneming is gevestigd te verzoeken haar binnen een redelijke termijn alle noodzakelijke informatie mee te delen. Zij raadpleegt de betrokken toezichthoudende instantie of instanties en, **zo nodig**, het in artikel 57 bedoelde netwerk van toezichthoudende instanties.

Amendement

2. De Commissie heeft het recht de lidstaat waar de verticaal geïntegreerde onderneming is gevestigd te verzoeken haar binnen een redelijke termijn alle noodzakelijke informatie mee te delen. Zij raadpleegt de betrokken toezichthoudende instantie of instanties, **de desbetreffende bevoegde autoriteiten** en het in artikel 57 bedoelde netwerk van toezichthoudende instanties.

Motivering

Overeenkomstig het subsidiariteitsbeginsel en de werkelijke stand van zaken in het spoorwegsysteem is het noodzakelijk de lokale overheden erbij te betrekken.

Amendement 9

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – punt 4

Richtlijn 2012/34/EU

Artikel 7 quater– lid 3

3. De lidstaten kunnen beperkingen opleggen aan het recht op vrije toegang als bedoeld in artikel 10 van spoorwegondernemingen die deel uitmaken van een verticaal geïntegreerde onderneming wanneer de Commissie de lidstaten meedeelt dat geen verzoek is ingediend overeenkomstig lid 1, in afwachting van de behandeling van dat verzoek door de Commissie of indien de Commissie overeenkomstig de in artikel 62, lid 2, bedoelde procedure besluit dat:

Schrappen

a) geen bevredigend antwoord is gegeven op de verzoeken om informatie die de Commissie overeenkomstig lid 2 heeft geformuleerd; of

b) de betrokken infrastructuurbeheerder niet voldoet aan de eisen van de artikelen 7 bis en 7 ter; of

c) de toepassing van de eisen van de artikelen 7 bis en 7 ter niet volstaat om te waarborgen dat alle spoorwegondernemingen gelijke concurrentievoorwaarden genieten en er in de lidstaat waar de betrokken infrastructuurbeheerder is gevestigd geen sprake is van concurrentievervalsingen.

Motivering

Als er geen verzoek om toetsing van de onafhankelijkheid is ingediend of de Commissie nog geen beslissing over het verzoek heeft genomen, mogen er - overeenkomstig de gangbare praktijk in het rechtsverkeer - nog geen strafmaatregelen worden uitgevoerd. Het is buiten proportie dat de verdenking van een inbreuk op de regels toereikend is. Bij het ontbreken van informatie zijn de bij niet-nakomingsprocedures gangbare instrumenten toereikend. Onmiddellijke uitsluiting op grond van verdenking zou de onderneming preventief straffen en uiteindelijk de mededinging schaden.

Amendement 10

**Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – punt 4**

Door de Commissie voorgestelde tekst

1. De lidstaten zien erop toe dat infrastructuurbeheerders voor elk netwerk een coördinatiecomité oprichten en organiseren. Minstens de volgende partijen kunnen lid worden van dit comité: de infrastructuurbeheerder, bekende aanvragers als bedoeld in artikel 8, lid 3, en, op hun verzoek, potentiële aanvragers, de representatieve organisaties van spoorwegondernemingen, vertegenwoordigers van de gebruikers van goederen- en passagiersvervoerdiensten en, **indien van toepassing**, regionale en lokale autoriteiten. Vertegenwoordigers van de lidstaat en de toezichthoudende instantie worden als waarnemers uitgenodigd op de vergaderingen van het coördinatiecomité.

Amendement

1. De lidstaten zien erop toe dat infrastructuurbeheerders voor elk netwerk een coördinatiecomité oprichten en organiseren. Minstens de volgende partijen kunnen lid worden van dit comité: de infrastructuurbeheerder, bekende aanvragers als bedoeld in artikel 8, lid 3, en, op hun verzoek, potentiële aanvragers, de representatieve organisaties van spoorwegondernemingen, vertegenwoordigers van de gebruikers van goederen- en passagiersvervoerdiensten, **vertegenwoordigers van de werknemers in de spoorwegsector en de betrokken** regionale en lokale autoriteiten. Vertegenwoordigers van de lidstaat en de toezichthoudende instantie worden als waarnemers uitgenodigd op de vergaderingen van het coördinatiecomité.

Motivering

De lokale en regionale overheden zijn belangrijke actoren in het vervoersbeleid en moeten er als zodanig stelselmatig en niet alleen in voorkomend geval bij worden betrokken. Ze moeten derhalve een plaats krijgen in het coördinatiecomité.

Amendement 11

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – punt 4

Richtlijn 2012/34/EU

Artikel 7 quinquies – lid 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

3. Het coördinatiecomité stelt een huishoudelijk reglement vast betreffende met name de frequentie van zijn vergaderingen, die minstens elk kwartaal plaatsvinden, en de deelname aan die vergaderingen. Elk jaar wordt een verslag

Amendement

3. Het coördinatiecomité stelt een huishoudelijk reglement vast betreffende met name de frequentie van zijn vergaderingen – die minstens elk kwartaal plaatsvinden – en de deelname aan die vergaderingen, **alsmede regels ten aanzien**

over de besprekingen binnen het coördinatiecomité, met opgave van de verschillende in het comité ingenomen standpunten, ingediend bij de infrastructuurbeheerder, de lidstaat, de betrokken toezichthoudende instantie en de Commissie.

van de minstens eenmaal per jaar te realiseren raadpleging van vertegenwoordigers van de gebruikers van goederen- en personenvervoersdiensten.
Elk jaar wordt een verslag over de besprekingen binnen het coördinatiecomité, met opgave van de verschillende in het comité ingenomen standpunten, ingediend bij de infrastructuurbeheerder, de lidstaat, de betrokken toezichthoudende instantie en de Commissie.

Amendement 12

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – punt 4

Richtlijn 2012/34/EU

Artikel 7 quinquies– lid 3 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

3 bis. De infrastructuurbeheerder benoemt uit zijn midden een vertegenwoordiger die verantwoordelijk is voor de betrekkingen met de lokale en regionale overheden. Deze vertegenwoordiger moet in staat zijn verzoeken van een lokale of regionale overheid binnen vijf dagen namens de infrastructuurbeheerder te beantwoorden.

Motivering

De versterking van de bevoegdheden van de infrastructuurbeheerders moet gepaard gaan met grotere verantwoordelijkheid voor hen op internationaal niveau via het netwerk van de infrastructuurbeheerders, maar eveneens op lokaal niveau. De contactpersoon voor de lokale en regionale overheden moet als een soort centraal aanspreekpunt in staat zijn de verzoeken van laatstgenoemden snel te beantwoorden.

Amendement 13

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – punt 4

Richtlijn 2012/34/EU

Artikel 7 sexies– lid 1 - alinea 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

De lidstaten ***zien erop toe dat*** ***infrastructuurbeheerders deelnemen*** aan en ***samenwerken*** binnen een netwerk om de spoorinfrastructuur van de Unie te ontwikkelen, met name om de tijdige en efficiënte realisatie van het trans-Europees vervoersnetwerk te verzekeren, met inbegrip van de kernnetwerkcorridors, de bij Verordening (EU) nr. 913/2010 vastgestelde goederencorridors en het bij Besluit 2012/88/EU vastgestelde plan voor de invoering van het Europees systeem voor het beheer van het spoorverkeer (ERTMS).

Amendement

De lidstaten ***verplichten*** ***infrastructuurbeheerders er binnen twee jaar na de omzetting van deze richtlijn toe deel te nemen*** aan en ***samen te werken*** binnen een netwerk om de spoorinfrastructuur van de Unie te ontwikkelen, met name om de tijdige en efficiënte realisatie van het trans-Europees vervoersnetwerk te verzekeren, met inbegrip van de kernnetwerkcorridors, de bij Verordening (EU) nr. 913/2010 vastgestelde goederencorridors en het bij Besluit 2012/88/EU vastgestelde plan voor de invoering van het Europees systeem voor het beheer van het spoorverkeer (ERTMS), ***evenals een efficiënte regionale grensoverschrijdende samenwerking in de spoorwegsector.***

Motivering

Het netwerk van Europese infrastructuurbeheerders biedt de mogelijkheid om problemen rond de grensoverschrijdende vervoersdiensten op het juiste niveau aan te pakken. De lokale overheden moeten daarbij worden betrokken.

Amendement 14

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – punt 4

Richtlijn 2012/34/EU

Artikel 7 quinquies – lid 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

3. De Commissie kan ***maatregelen nemen om de gemeenschappelijke beginselen en praktijken*** van het netwerk ***te bepalen, met name om de coherentie van de benchmarking te verzekeren en de procedures te bepalen voor de samenwerking binnen het netwerk. Deze maatregelen worden vastgesteld door middel van een uitvoeringshandeling***

Amendement

3. De Commissie kan, ***indien*** van ***toepassing, wetgevingsvoorstellen doen ter verbetering van de samenwerking tussen de infrastructuurbeheerders die lid zijn van*** het netwerk.

overeenkomstig de procedure van artikel 62, lid 3."

Amendement 15

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – punt 6 – letter a
Richtlijn 2012/34/EU
Artikel 11 – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

1. De lidstaten kunnen het in artikel 10, lid 2, bedoelde toegangsrecht beperken tot passagiersvervoer tussen een vertrekpunt en een bepaalde bestemming wanneer voor dezelfde route of een alternatieve route één of meer openbaredienstcontracten zijn gesloten en de uitoefening van het toegangsrecht het economisch evenwicht van de betrokken openbaredienstcontract(en) in gevaar zou brengen.

Amendement

1. De lidstaten kunnen het in artikel 10, lid 2, bedoelde toegangsrecht beperken tot passagiersvervoer tussen een vertrekpunt en een bepaalde bestemming wanneer voor dezelfde route of een alternatieve route één of meer openbaredienstcontracten zijn gesloten en de uitoefening van het toegangsrecht het economisch evenwicht van de betrokken openbaredienstcontract(en) in gevaar zou brengen *of de kwaliteit van de dienstverlening zou aantasten.*

Amendement 16

Voorstel voor een richtlijn
Artikel 1 – punt 6 – letter b
Richtlijn 2012/34/EU
Artikel 11 – lid 2 – alinea 1 – inleidende formule

Door de Commissie voorgestelde tekst

Om te bepalen of het economisch evenwicht van een openbaredienstcontract in het gedrang komt, wordt door de toezichthoudende instantie(s) als bedoeld in artikel 55 een objectieve economische analyse gemaakt en een besluit genomen op basis van vooraf bepaalde criteria. Zij formuleren hun oordeel na de indiening van een verzoek door één van de volgende partijen binnen *een maand* na de

Amendement

Om te bepalen of het economisch evenwicht van een openbaredienstcontract in het gedrang komt, wordt door de toezichthoudende instantie(s) als bedoeld in artikel 55 een objectieve economische analyse gemaakt en een besluit genomen op basis van vooraf bepaalde criteria, *met inachtneming van het gecumuleerde effect van de op grond van de vrije toegang verstrekte diensten.* Zij

bekendmaking van een geplande passagiersvervoersdienst als bedoeld in artikel 38, lid 4:

formuleren hun oordeel na de indiening van een verzoek door één van de volgende partijen binnen **twee maanden** na de bekendmaking van een geplande passagiersvervoersdienst als bedoeld in artikel 38, lid 4:

Amendement 17

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – punt 7

Richtlijn 2012/34/EU

Artikel 13 bis– lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

1. Onverminderd Verordening (EG) nr. 1371/2007 en Richtlijn 2010/40/EU **kunnen** de lidstaten spoorwegondernemingen die binnenlandse passagiersdiensten exploiteren ertoe **verplichten** aan te sluiten bij een gemeenschappelijk systeem voor informatieverstrekking en geïntegreerde ticketing met het oog op het aanbieden van doorgaande tickets en boekingen of kunnen zij bevoegde instanties de opdracht geven een dergelijk systeem op te zetten. **Indien** een dergelijk systeem **wordt opgezet**, zien de lidstaten erop toe dat het geen marktverstoring of discriminatie tussen spoorwegondernemingen teweegbrengt en dat het wordt beheerd door een publieke of particuliere juridische entiteit of door een samenwerkingsverband van alle spoorwegondernemingen die passagiersdiensten exploiteren.

Amendement

1. Onverminderd Verordening (EG) nr. 1371/2007 en Richtlijn 2010/40/EU **verplichten** de lidstaten spoorwegondernemingen die binnenlandse passagiersdiensten exploiteren ertoe aan te sluiten bij een gemeenschappelijk systeem voor informatieverstrekking en geïntegreerde ticketing met het oog op het aanbieden van doorgaande tickets en boekingen of kunnen zij bevoegde instanties de opdracht geven een dergelijk systeem op te zetten. **Bij het opzetten van** een dergelijk systeem zien de lidstaten erop toe dat het geen marktverstoring of discriminatie tussen spoorwegondernemingen teweegbrengt en dat het wordt beheerd door een publieke of particuliere juridische entiteit of door een samenwerkingsverband van alle spoorwegondernemingen die passagiersdiensten exploiteren. **Vertegenwoordigers van de lokale en regionale overheden maken deel uit van deze rechtspersoon of vereniging en worden ten volle bij de besluitvorming ervan betrokken.**

Motivering

In de verslagen van de regio's is geregeld sprake van problemen met ticketsystemen op de door gevestigde spoorwegmaatschappijen geëxploiteerde stations. De regio's zijn erop uit het

ticketsysteem in een concurrerende markt te harmoniseren. De verplichting om mee te werken aan een nationaal informatiesysteem kan het openbaar vervoer aantrekkelijker maken. In dit verband moeten de lokale overheden worden opgenomen in de bestuursorganen van dit systeem.

Amendement 18

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – punt 8

Richtlijn 2012/34/EU

Artikel 38 – lid 4

Door de Commissie voorgestelde tekst

4. Wanneer een aanvrager voornemens is infrastructuurcapaciteit aan te vragen met het oog op de exploitatie van een nieuwe passagiersvervoersdienst, stelt hij de infrastructuurbeheerders en de betrokken toezichthoudende instanties daar uiterlijk **18** maanden voor de aanvang van de dienstregeling waarvoor treinpaden worden aangevraagd van in kennis. Om de betrokken toezichthoudende instanties in staat te stellen de potentiële economische impact op een bestaand openbaredienstcontract te beoordelen, zien de toezichthoudende instanties erop toe dat elke bevoegde instantie die een contract voor passagiersvervoer per spoor op de in het openbaredienstcontract bepaalde route heeft gegund, iedere andere belanghebbende bevoegde instantie die het recht heeft de toegang uit hoofde van artikel 11 te beperken en de spoorwegondernemingen die het openbaredienstcontract op de route van deze passagiersvervoersdienst uitvoeren, onverwijld en uiterlijk binnen vijf dagen op de hoogte worden gebracht.

Amendement

4. Wanneer een aanvrager voornemens is infrastructuurcapaciteit aan te vragen met het oog op de exploitatie van een nieuwe passagiersvervoersdienst, stelt hij de infrastructuurbeheerders en de betrokken toezichthoudende instanties daar uiterlijk **12** maanden voor de aanvang van de dienstregeling waarvoor treinpaden worden aangevraagd van in kennis. Om de betrokken toezichthoudende instanties in staat te stellen de potentiële economische impact op een bestaand openbaredienstcontract te beoordelen, zien de toezichthoudende instanties erop toe dat elke bevoegde instantie die een contract voor passagiersvervoer per spoor op de in het openbaredienstcontract bepaalde route heeft gegund, iedere andere belanghebbende bevoegde instantie die het recht heeft de toegang uit hoofde van artikel 11 te beperken en de spoorwegondernemingen die het openbaredienstcontract op de route van deze passagiersvervoersdienst uitvoeren, onverwijld en uiterlijk binnen vijf dagen op de hoogte worden gebracht.

Amendement 19

Voorstel voor een richtlijn

Artikel 1 – punt 8 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

8 bis. Aan artikel 56, lid 1, worden de volgende punten toegevoegd:

***"h) geplande
onderhoudswerkzaamheden;***

***i) niet-geplande
onderhoudswerkzaamheden".***

PROCEDURE

Titel	Wijziging van Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte, betreffende de openstelling van de markten van de nationale diensten voor passagiersvervoer per spoor en het bestuur van de spoorweginfrastructuur
Document- en procedurenummers	COM(2013)0029 – C7-0025/2013 – 2013/0029(COD)
Commissie ten principale Datum bekendmaking	TRAN 7.2.2013
Advies uitgebracht door Datum bekendmaking	REGI 7.2.2013
Rapporteur voor advies Datum benoeming	Joachim Zeller 19.2.2013
Datum goedkeuring	14.10.2013
Uitslag eindstemming	+: 29 –: 0 0: 3
Bij de eindstemming aanwezige leden	Luís Paulo Alves, Francesca Barracciu, Victor Boştinaru, 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
Bij de eindstemming aanwezige vaste plaatsvervanger(s)	Andrea Cozzolino, Cornelia Ernst, Catherine Grèze, Karin Kadenbach, Maurice Ponga, Elisabeth Schroedter, Richard Seeber, Patrice Tirolien, Giommaria Uggias, Derek Vaughan
Bij de eindstemming aanwezige plaatsvervanger(s) (art. 187, lid 2)	Edvard Kožušník, Ivana Maletić