III

(Voorbereidende handelingen)

COMITÉ VAN DE REGIO'S

103E PLENAIRE ZITTING VAN 7-9 OKTOBER 2013

Advies van het Comité van de Regio's — Vierde spoorwegpakket

(2013/C 356/16)

HET COMITÉ VAN DE REGIO'S

— is verheugd dat de Europese Commissie het regelgevingskader dat voor de invoering van een gemeenschappelijke spoorwegruimte noodzakelijk is, wil voltooien;

— vindt dat liberalisering niet een op zichzelf staand doel moet zijn; het gaat erom dat het aanbod en de kwaliteit van de diensten verbeterd worden. De openstelling van de markt voor concurrentie kan niet worden beoordeeld als niet wordt gekeken naar de investeringen in infrastructuur, de feitelijke marktomstandigheden en de technische interoperabiliteit;

— herinnert eraan dat de plaatselijke overheden op grond van het beginsel van bestuurlijke vrijheid zelf mogen bepalen hoe zij hun openbaar vervoer vormgeven; beschouwt de vaststelling van te lage maxima voor onderhandse gunningen als een ernstige inperking van het beginsel van zelfbestuur van decentrale overheden;

— is verheugd over de versterkte rol van infrastructuurbeheerder en over de oprichting van coördinatiecomités, die toezicht zullen houden op de activiteiten van de infrastructuurbeheerder, die nu een grotere rol zal spelen, en de doeltreffendheid van het systeem als geheel in het oog zullen houden. De plaatselijke autoriteiten zullen hier systematisch — niet alleen maar „indien van toepassing" — bij moeten worden betrokken;

— zou graag zien dat er op korte termijn een Europees netwerk van infrastructuurbeheerders wordt opgezet; dit is absoluut noodzakelijk voor een goed functionerende gemeenschappelijke spoorwegruimte binnen Europa en voor de grensoverschrijdende coördinatie;

— is voorstander van de versterking van de rol van het Europees Spoorwegbureau, waarmee wordt beoogd de technische interoperabiliteit en de harmonisatie van de veiligheidsprocedures te ondersteunen om grote problemen als gevolg van het feit dat er 26 nationale instanties bestaan, te voorkomen.

Rapporteur	Pascal MANGIN (FR/EVP), lid van de regioraad van de Elzas Referentiedocumenten
Referentiedocumenten	Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's betreffende „Het vierde spoorwegpakket — voltooiing van de Europese spoorwegruimte ter bevordering van het concurrentievermogen en de groei in Europa" COM(2013) 25 final; Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 1192/69 van de Raad betreffende de gemeenschappelijke regels voor de normalisatie van de rekeningstelsels van de spoorwegondernemingen COM(2013) 26 final; Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende het Spoorwegbureau van de Europese Unie en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 881/2004 COM(2013) 27 final; Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1370/2007 met betrekking tot openstelling van de markt voor het binnenlands passagiersvervoer per spoor COM(2013) 28 final; 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 spoorwegruimte met betrekking tot de openstelling van de markt voor het binnenlands passagiersvervoer per spoor en het beheer van de spoorweginfrastructuur COM(2013) 29 final; Voorstel voor een Richtlijn van het Europees Parlement en de Raad Betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Unie (herschikking) COM (2013) 30 final; Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad inzake spoorwegveiligheid (Herschikking) COM(2013) 31 final; Verslag van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's betreffende de voortgang naar een interoperabel spoorwegsysteem COM(2013) 32 final; Verslag van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's betreffende het profiel en de taken van ander treinpersoneel dan machinisten COM(2013) 33 final; Verslag van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's over de tenuitvoerlegging van Richtlijn 2007/58/EG inzake de opening van de markt voor het internationaal passagiersvervoer per spoor — Begeleidend document bij de mededeling aan de Raad en het Europees Parlement betreffende het vierde spoorwegpakket COM(2013) 34 final.

I. **BELEIDSAANBEVELINGEN**

A. ***Openbaredienstverplichtingen***

HET COMITE VAN DE REGIO'S,

Algemene opmerkingen

1. is verheugd dat de Europese Commissie het regelgevingskader dat voor de invoering van een gemeenschappelijke spoorwegruimte noodzakelijk is, wil voltooien.

2. Het CvdR heeft er al eerder (bijv. in zijn advies over een „Groenere vervoerssector") op gewezen dat het tot de voornaamste doelstellingen van het Europees vervoersbeleid behoort om het personen- en goederenvervoer — met name het grensoverschrijdende (zware) vrachtvervoer — in plaats van over de weg te laten plaatsvinden over het spoor als zijnde de milieuvriendelijkste vervoerswijze, en dat de EU de verwezenlijking van dit doel via passende maatregelen moet verzekeren indien hiervoor voldoende vrije capaciteit beschikbaar is.

3. Het CvdR vindt dat liberalisering niet een op zichzelf staand doel moet zijn; het gaat erom dat het aanbod en de kwaliteit van de diensten verbeterd worden. De openstelling van de markt voor concurrentie kan niet worden beoordeeld als niet wordt gekeken naar de investeringen in infrastructuur, de feitelijke marktomstandigheden en de technische interoperabiliteit.

4. Het CvdR pleit voor een holistische aanpak waarbij evenredigheid, subsidiariteit en markttoezicht door een sterke toezichthoudende instantie gecombineerd worden. Het staat dan ook positief tegenover de voorwaarden die de Europese Commissie aan de evenredigheid van de openbare diensten stelt en tegenover het feit dat de afstemming van commerciële diensten en openbare diensten door de toezichthoudende instantie in het oog wordt gehouden.

5. De lokale en regionale overheden zouden volwaardig betrokken moeten worden bij de voorbereiding en uitvoering van beleidsmaatregelen voor het spoorwegvervoer die rechtstreekse gevolgen voor de gebruikers en voor de bevoegde instanties zelf hebben.

6. Gezien de aanzienlijke budgettaire en financiële beperkingen waaraan lokale en regionale overheden onderworpen zijn, zou een grotere doeltreffendheid van spoorwegvervoer en met name van de openbaredienstcontracten te verwelkomen zijn.

7. Het CvdR herinnert eraan dat de plaatselijke overheden op grond van het beginsel van bestuurlijke vrijheid zelf mogen bepalen hoe zij hun openbaar vervoer vormgeven. Er zou dan ook niet getornd mogen worden aan artikel 5, lid 2, omdat daarin wordt voorzien in de mogelijkheid om diensten door een interne exploitant te laten verzorgen. Met de vaststelling van te lage maxima voor onderhandse gunningen wordt het beginsel van zelfbestuur van decentrale overheden echter ernstig ingeperkt.

8. Het CvdR wijst er nadrukkelijk op dat het openbaar vervoer betaalbaar moet zijn.

Regelgevingskader

Openbaarvervoerbeleidsplannen

9. Het CvdR dringt erop aan dat de openbaarvervoerbeleidsplannen exploitanten en gebruikers van alle vervoerswijzen voldoende zichtbaarheid en veiligheid bieden, om zo de intermodaliteit te bevorderen. In de plannen dient rekening te worden gehouden met de problematiek rond sociale en territoriale samenhang en duurzame ontwikkeling.

10. Het CvdR is het met de Europese Commissie eens dat de openbaarvervoerbeleidsplannen alle vervoerswijzen moeten beslaan. Zij moeten door de plaatselijke bevoegde overheden gemakkelijk aan te passen zijn aan de verschillende veranderingen die zich kunnen voordoen. De bevoegde instanties zouden aangespoord moeten worden tot een goede grensoverschrijdende samenwerking, met name via de EFTS, in die zin dat zij hun vervoersplannen voor de verschillende modaliteiten op elkaar afstemmen.

11. De verplichtingen die de lokale overheden worden opgelegd in verband met de tenuitvoerlegging van de vervoersplannen, mogen geen onevenredig zware organisatorische en financiële lasten met zich mee brengen.

Sociaal kader

12. Het CvdR is ingenomen met de verwijzingen naar het sociaal kader. Nadere verduidelijking is echter noodzakelijk om het gevaar voor sociale dumping te beperken. Anderzijds mogen de sociale voorschriften een beter concurrentievermogen van het spoorwegvervoer niet in de weg staan en dienen zij de inzetbaarheid van het personeel te bevorderen.

Selectie van dienstverleners

13. Door gebruik te maken van aanbestedingen om openbaredienstcontracten toe te kennen kunnen de bevoegde instanties onder bepaalde voorwaarden de efficiëntie verbeteren en besparingen realiseren, terwijl de prestaties gelijk blijven of zelfs beter worden.

14. Het CvdR dringt er wel op aan dat het voor de plaatselijke bevoegde overheden mogelijk blijft om te kiezen tussen het uitschrijven van een openbare aanbesteding (volledige of gedeeltelijke openstelling van het openbaredienstcontract), eigen beheer en onderhandse gunning. Om negatieve monopolistische situaties te voorkomen dient onderhandse gunning aan strengere voorwaarden te worden verbonden; met name dient de

kwaliteit van de dienstverlening — en niet simpelweg de prijs — als criterium te worden gehanteerd. Voor de autoriteiten die het vervoer inrichten, is het zaak om door middel van betwistbaarheid van de markt de prijzen van de dienstverlening transparant te maken.

15. Flexibiliteit bij de keuze van een vervoersexploitant door de bevoegde plaatselijke overheden, waaronder regio's, dient ook in te houden dat wordt gekeken naar het niveau van ontwikkeling van de regionale vervoersmarkt in de afzonderlijke lidstaten.

16. Het CvdR vraagt zich af in hoeverre er echt sprake is van openbare aanbestedingen, aangezien in sommige gevallen nauwelijks concurrentie is. Het verzoekt de Commissie de criteria voor een werkelijke concurrentie te verduidelijken, met name uitgaande van de administratieve kosten die met inschrijvingen zijn gemoeid en de looptijd van de door de bevoegde instanties aangeboden contracten.

17. Het CvdR dringt erop aan dat spoorwegexploitanten die een openbare dienst hebben verleend ook verantwoordelijk zijn voor de nauwkeurigheid van de gegevens die in het kader van de openbare aanbesteding i.v.m. de verlenging of overdracht van het contract worden verstrekt, voor zover dit verenigbaar is met het bedrijfsgeheim.

Toegang tot de markt voor rollend materieel

18. Het CvdR erkent dat de aanschaf van rollend materieel de toegang tot de markt kan belemmeren.

19. Geen enkele methode om het restwaarderisico van rollend materieel te dekken mag worden uitgesloten.

Staatssteun

20. Het CvdR herinnert eraan dat het Parlement en de Raad reeds hebben laten weten dat zij niet zullen instemmen met het schrappen van artikel 9 van de huidige verordening.

21. Gezien de specifieke kenmerken van de vervoerssector spreekt het zich net als het Parlement en de Raad uit tegen de verplichting om alle bijdragen aan openbaarvervoersdiensten systematisch aan te melden.

B. ***Openstelling van de markten en beheer***

22. De lidstaten moeten tot op zekere hoogte zelf kunnen beslissen over de organisatie en ontwikkeling van hun spoorsysteem, hetzij in de richting van een model van gescheiden ondernemingen, hetzij in de richting van geïntegreerde bedrijven, op voorwaarde dat er sprake is van eerlijke concurrentie en openstelling voor alle Europese spoorwegondernemingen, en de mededinging op de markt niet verstoord wordt.

23. Het CvdR is verheugd dat de rol van infrastructuurbeheerder wordt versterkt om het spoorwegsysteem meer te stroomlijnen. De infrastructuurbeheerder moet één loket voor de toegang tot het net bieden, met net name voor de bevoegde instanties. De raad van bestuur of de raad van toezicht van de infrastructuurbeheerder zal dan ook mede uit vertegenwoordigers van de bevoegde regionale overheden moeten bestaan.

24. Het CvdR is ingenomen met de oprichting van coördinatiecomités, die toezicht zullen houden op de activiteiten van de infrastructuurbeheerder, die nu een grotere rol zal spelen, en de doeltreffendheid van het systeem als geheel in het oog zullen houden. De plaatselijke autoriteiten zullen hier systematisch — niet alleen maar „indien van toepassing" — bij moeten worden betrokken.

25. Het CvdR pleit ervoor dat er binnen de infrastructuurbeheerder speciale contactpersonen voor de betrekkingen met de lokale en regionale overheden worden aangewezen.

26. Het herinnert eraan dat het evenredigheidsbeginsel en het subsidiariteitsbeginsel verplicht toegepast dienen te worden, met name wanneer de Commissie zichzelf een nieuwe beslissingsbevoegdheid wil toekennen.

27. Het CvdR zou graag zien dat er op korte termijn een Europees netwerk van infrastructuurbeheerders wordt opgezet; dit is absoluut noodzakelijk voor een goed functionerende gemeenschappelijke spoorwegruimte binnen Europa en voor de grensoverschrijdende coördinatie.

28. Het CvdR dringt erop aan dat de stationsbeheerders verantwoording moeten afleggen aan de lokale en regionale overheden. Stations kunnen de aantrekkingskracht van plaatsen immers sterk vergroten.

29. Het CvdR herinnert eraan dat liberalisering niet een op zichzelf staand doel moet zijn; het gaat erom dat het aanbod en de kwaliteit van de diensten verbeterd worden. Met de openstelling van het intercityvervoer voor concurrentie is in Europa echter nog te weinig ervaring opgedaan. Een dergelijke openstelling zou aangemoedigd moeten worden, maar zonder dat dit ten koste gaat van het economisch evenwicht van openbaredienstcontracten.

30. Het is van essentieel belang dat wordt vastgehouden aan de bestaande regels op grond waarvan ondernemingen die als infrastructuurbeheerder en exploitant plaatselijke diensten op afzonderlijke, kleinschalige onderdelen van de infrastructuur verlenen, de mogelijkheid hebben om hun activiteiten onder de huidige voorwaarden voort te zetten. De omvang van een dergelijke plaatselijke infrastructuur mag niet meer bedragen dan 150 km.

31. Het CvdR is ingenomen met de verwijzingen naar het sociaal kader. Nadere verduidelijking is echter noodzakelijk om het gevaar voor sociale dumping te beperken. Anderzijds mogen de sociale voorschriften een beter concurrentievermogen van het spoorwegvervoer niet in de weg staan en dienen zij de inzetbaarheid van het personeel te bevorderen.

32. Het CvdR kan zich erin vinden dat de toezichthoudende instanties meer macht krijgen en spoort hen ertoe aan op Europees niveau samen te werken, met name wanneer wordt bekeken of het economisch evenwicht van een dienst in gevaar komt. De lokale en regionale overheden moet ook een redelijke termijn worden gegeven om zich in geval van twijfel over de handhaving van het economisch evenwicht tot de toezichthoudende instanties te wenden.

33. Het CvdR herinnert eraan dat de afgifte van vervoersbewijzen een wezenlijk onderdeel van de openstelling van de markten uitmaakt. Op dit vlak is een betere coördinatie tussen de spoorwegondernemingen en de bevoegde lokale en regionale overheden noodzakelijk.

34. Spoorwegondernemingen die binnenlandse verbindingen exploiteren zouden verplicht moeten deelnemen aan landelijke systemen voor informatieverstrekking over het (intermodale) vervoersaanbod en vervoersbewijzen, aangezien de ontwikkeling van bijbehorende diensten de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer, en dan met name het spoorwegvervoer, fors kan verbeteren.

C. ***Technische pijler***

35. Het CvdR onderschrijft de diagnose van de Commissie m.b.t. de belangrijkste problemen en de beperkingen van het vigerende Europese wetgevingskader op technisch gebied.

36. Het CvdR is voorstander van de versterking van de rol van het Europees Spoorwegbureau te Valenciennes, waarmee wordt beoogd de technische interoperabiliteit en de harmonisatie van de veiligheidsprocedures te ondersteunen, de invoering van één enkel afgiftepunt voor voertuigvergunningen te versnellen en de bevoegdheden van het Spoorwegbureau te verruimen om grote problemen als gevolg van het feit dat er 26 nationale instanties bestaan, te voorkomen. Voor voertuigen die uitsluitend bestemd zijn voor gebruik binnen een lidstaat, kunnen de vergunningen nog altijd worden afgegeven door de nationale veiligheidsinstanties.

37. Wel zou er een overgangsperiode gehanteerd moeten worden om het Spoorwegbureau in staat te stellen zich operationeel op zijn nieuwe taken voor te bereiden.

38. Het CvdR steunt het streven van de Commissie om het aantal nationale voorschriften terug te dringen door overbodige regels of regels die strijdig zijn met het EU-recht en de technische specificaties inzake interoperabiliteit, te schrappen.

39. Het CvdR is verheugd over bepaalde voorstellen van de Europese Commissie m.b.t. de rol van het Spoorwegbureau en de oprichting van een beroepsorgaan binnen dat bureau. De Europese Commissie stelt namelijk voor de rol van het Spoorwegbureau te versterken en het bureau als enige over de goedkeuring van voertuigen en de veiligheidscertificering voor spoorwegondernemingen te laten beslissen. Daarmee wordt het noodzakelijk de bevoegdheden, de (financiële en personele) middelen en de verantwoordelijkheden van het Spoorwegbureau te verruimen en te verduidelijken. Hetzelfde geldt voor de kamer van beroep.

40. Het CvdR zou graag betrokken worden bij het opstellen van de programma's van het Spoorwegbureau.

41. Het CvdR roept op de kostenbatenanalyses van de interoperabiliteitsmaatregelen en vooral ook de gevolgen ervan voor de lokale en regionale overheden niet te veronachtzamen.

II. **AANBEVELINGEN VOOR WIJZIGINGEN**

Wijzigingsvoorstel 1

COM (2013) 28 final

Nieuwe overweging na overweging 9

Door de Commissie voorgestelde tekst	Wijzigingsvoorstel van het CvdR
	Het wederkerigheidsbeginsel is een belangrijk middel om concurrentievervalsing tegen te gaan. Dit beginsel dient te gelden voor ondernemingen uit derde landen die aan gunningsprocedures binnen de EU willen deelnemen.

Motivering

Exploitanten uit derde landen mogen niet de mogelijkheid krijgen aan openbare aanbestedingsprocedures in EU-lidstaten deel te nemen, zolang deze landen hun eigen markt niet openstellen voor exploitanten uit EU-lidstaten.

Wijzigingsvoorstel 2

COM (2013) 28 final

Overweging 15

Door de Commissie voorgestelde tekst	Wijzigingsvoorstel van het CvdR
De voorbereiding van spoorwegondernemingen op de verplichte aanbesteding van openbaredienstcontracten vergt extra tijd om de ondernemingen waaraan in het verleden onderhands contracten zijn gegund in staat te stellen doelmatige en duurzame interne herstructureringsmaatregelen te nemen. Derhalve moet worden voorzien in overgangsmaatregelen voor contracten die onderhands worden gegund tussen de datum van inwerkingtreding van deze verordening en 3 december 2019.	De voorbereiding van spoorwegondernemingen op de ~~verplichte~~ aanbesteding van openbaredienstcontracten vergt extra tijd om de ondernemingen waaraan in het verleden onderhands contracten zijn gegund in staat te stellen doelmatige en duurzame interne herstructureringsmaatregelen te nemen. Derhalve moet worden voorzien in overgangsmaatregelen voor contracten die onderhands worden gegund tussen de datum van inwerkingtreding van deze verordening en 3 december 2019.

Wijzigingsvoorstel 3

COM(2013) 28 final

Overweging 18

Door de Commissie voorgestelde tekst	Wijzigingsvoorstel van het CvdR
18. In het kader van de wijzigingen van Verordening (EG) nr. 994/98 (machtigingsverordening) heeft de Commissie ook een wijziging van Verordening (EG) nr. 1370/2007 (COM(2012) 730/3) voorgesteld. Met het oog op een geharmoniseerde aanpak van de groepsvrijstellingsverordeningen op het gebied van staatssteun, en in overeenstemming met de procedures van artikel 108, lid 4 en artikel 109 van het Verdrag, dient steun voor de coördinatie van het vervoer of voor de vergoeding van bepaalde met het begrip „openbare dienst" verbonden, verplichte dienstverrichtingen als bedoeld in artikel 93 van het Verdrag, in het toepassingsgebied van de machtigingsverordening te worden opgenomen.	~~18. In het kader van de wijzigingen van Verordening (EG) nr. 994/98 (machtigingsverordening) heeft de Commissie ook een wijziging van Verordening (EG) nr. 1370/2007 (COM(2012) 730/3) voorgesteld. Met het oog op een geharmoniseerde aanpak van de groepsvrijstellingsverordeningen op het gebied van staatssteun, en in overeenstemming met de procedures van artikel 108, lid 4 en artikel 109 van het Verdrag, dient steun voor de coördinatie van het vervoer of voor de vergoeding van bepaalde met het begrip „openbare dienst" verbonden, verplichte dienstverrichtingen als bedoeld in artikel 93 van het Verdrag, in het toepassingsgebied van de machtigingsverordening te worden opgenomen.~~

Motivering

Indien de vrijstelling van de verplichting om compensaties aan te melden ondergebracht zou worden in een andere tekst, zou de hele opzet van de verordening inzake openbaredienstverplichtingen gewijzigd worden en zou het openbaar passagiersvervoer met grote rechtsonzekerheid geconfronteerd kunnen worden.

Wijzigingsvoorstel 4

COM (2013) 28 final

Artikel 2, onder c)

Door de Commissie voorgestelde tekst	Wijzigingsvoorstel van het CvdR
c) „bevoegde plaatselijke overheid": elk bevoegd overheidslichaam dat niet bevoegd is voor het volledige grondgebied van een land en dat verantwoordelijk is voor het vervoer in een stedelijke agglomeratie of een plattelandsregio;	c) „bevoegde plaatselijke overheid": elk bevoegd overheidslichaam dat niet bevoegd is voor het volledige grondgebied van een land ~~en~~ of dat verantwoordelijk is voor het vervoer in een regio of stedelijke agglomeratie of een plattelands~~regio~~gebied, ook op grensoverschrijdend niveau;

Motivering

De in de Franse versie gehanteerde term „n'est pas nationale" is voor tweeërlei uitleg vatbaar: de betrokken overheid is niet bevoegd voor het volledige grondgebied van een lidstaat of de betrokken overheid is bevoegd in twee of meer lidstaten. De definitie moet verduidelijkt worden aangezien bevoegde overheden met grensoverschrijdende bevoegdheden in opkomst zijn.

Overigens moet het volstrekt duidelijk zijn dat regio's onder de onderhavige verordening vallen.

Wijzigingsvoorstel 5

COM (2013) 28 final

Artikel 2, onder e)

Door de Commissie voorgestelde tekst	Wijzigingsvoorstel van het CvdR
e) De openbaredienstverplichtingen reiken niet verder dan alle openbaar vervoer dat nodig is om netwerkeffecten op plaatselijk, regionaal of interregionaal niveau tot stand te brengen.	~~e)~~ De openbaredienstverplichtingen ~~reiken niet verder dan~~ omvatten alle openbaar vervoer dat ~~nodig is om~~ netwerkeffecten op plaatselijk, regionaal of interregionaal niveau tot stand ~~te brengen~~ brengt; dergelijke netwerkeffecten kunnen het gevolg zijn van de combinatie van winstgevende en niet-winstgevende trajecten.

Motivering

Het moet mogelijk zijn om een regionaal traject dat winstgevend of niet verlieslijdend is, samen met verlieslijdende trajecten onder te brengen in een openbaredienstcontract, opdat de winstgevende verbinding kan bijdragen aan de financiering van de verlieslijdende verbindingen en de voor de exploitatie noodzakelijke technische middelen zo nodig geoptimaliseerd kunnen worden.

Wijzigingsvoorstel 6

COM (2013) 28 final

Artikel 2 bis, lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst	Wijzigingsvoorstel van het CvdR
1. De bevoegde instanties stellen openbaarvervoerbeleidsplannen op voor alle vervoerswijzen die voor hun grondgebied relevant zijn en waarvoor zij bevoegd zijn, en zij werken die plannen regelmatig bij.	1. De bevoegde instanties stellen openbaarvervoerbeleidsplannen op voor alle vervoerswijzen die voor hun grondgebied relevant zijn en waarvoor zij bevoegd zijn, en zij werken die plannen regelmatig bij. Deze verplichtingen gelden uitsluitend voor agglomeraties van meer dan 100 000 inwoners.
In die plannen worden de doelstellingen van het openbaarvervoerbeleid gedefinieerd alsmede, voor alle vervoerswijzen die relevant zijn voor hun grondgebied en waarvoor zij bevoegd zijn, de middelen om die plannen uit te voeren. In die plannen worden minstens de volgende elementen opgenomen:	In die plannen worden de doelstellingen van het openbaarvervoerbeleid gedefinieerd alsmede, voor alle vervoerswijzen die relevant zijn voor hun grondgebied en waarvoor zij bevoegd zijn, de middelen om die plannen uit te voeren. In die plannen worden minstens de volgende elementen opgenomen:
(a) de structuur van het netwerk of de trajecten;	(a) de structuur van het netwerk of de trajecten;
(b) de basisvereisten waaraan de openbaarvervoersdiensten moeten voldoen inzake toegankelijkheid, ontsluiting van het grondgebied, veiligheid, modale en intermodale aansluitingen op belangrijke knooppunten, kenmerken zoals de exploitatieamplitude, frequentie van de diensten en de minimale capaciteit;	(b) de basisvereisten waaraan de openbaarvervoersdiensten moeten voldoen inzake toegankelijkheid, ontsluiting van het grondgebied, veiligheid, modale en intermodale aansluitingen op belangrijke knooppunten, kenmerken zoals de ~~exploitatieamplitude~~, uitgangspunten voor de dienstregeling en de frequentie van de diensten ~~en de minimale capaciteit~~;

Door de Commissie voorgestelde tekst	Wijzigingsvoorstel van het CvdR
(c) kwaliteitsnormen inzake bv. de uitrusting van stopplaatsen en rollend materieel, stiptheid en betrouwbaarheid, netheid, service en informatie voor de klant, klachtenbehandeling en compensaties, monitoring van de dienstverleningskwaliteit;	(c) kwaliteitsnormen inzake bv. de uitrusting van stopplaatsen en rollend materieel, stiptheid en betrouwbaarheid, netheid, service en informatie voor de klant, klachtenbehandeling en compensaties, monitoring van de dienstverleningskwaliteit;
(d) principes van het tarievenbeleid;	(d) principes van het tarievenbeleid;
(e) operationele eisen zoals het vervoer van fietsen, verkeersbeheer, noodplannen bij storingen.	(e) operationele eisen zoals het vervoer van fietsen, verkeersbeheer, noodplannen bij storingen.;
	(f) de vereisten m.b.t. de sociale en territoriale samenhang.
Bij de opstelling van openbaarvervoerbeleidsplannen besteden de bevoegde instanties met name aandacht aan de geldende regels inzake reizigersrechten, sociale bescherming en de bescherming van werknemers en het milieu.	Bij de opstelling van openbaarvervoerbeleidsplannen besteden de bevoegde instanties met name aandacht aan de geldende regels inzake reizigersrechten, sociale bescherming en de bescherming van werknemers en het milieu om iedere vorm van dumping op deze verschillende gebieden te voorkomen.
	De openbaarvervoerbeleidsplannen dienen de toezichthoudende instanties één maand voor bekendmaking voorgelegd te worden, zodat deze hierover advies kunnen uitbrengen.
	De bevoegde instanties werken samen om de in de respectieve vervoerbeleidsplannen opgenomen gegevens te coördineren en stellen gezamenlijke vervoerbeleidsplannen voor grensoverschrijdende regionale vervoersdiensten op.
De bevoegde instanties stellen de openbaarvervoerbeleidsplannen vast na raadpleging van de relevante belanghebbenden en publiceren die plannen. Voor de toepassing van deze verordening zijn de relevante belanghebbenden minstens de vervoersexploitanten, infrastructuurbeheerders en desgevallend representatieve reizigers- en werknemersorganisaties.	De bevoegde instanties stellen de openbaarvervoerbeleidsplannen vast na raadpleging van de relevante belanghebbenden en publiceren die plannen. Voor de toepassing van deze verordening zijn de relevante belanghebbenden minstens de vervoersexploitanten, infrastructuurbeheerders en desgevallend representatieve reizigers- en werknemersorganisaties.
	De vorige of huidige openbaredienstverleners dienen de bevoegde instanties op hun verzoek binnen een maand de nodige gegevens te verstrekken, ook in geval van instanties van een naburige lidstaat.

Motivering

Beleidsplannen voor het openbaar passagiersvervoer kunnen zware aanvullende verplichtingen inhouden, maar hebben geen gevolgen voor langeafstandstreinen die onder ruimtelijke-ordeningsovereenkomsten vallen. Met het wijzigingsvoorstel wordt beoogd alleen agglomeraties van een bepaalde omvang tot het opstellen van dergelijke plannen te verplichten.

Gezien de complexe aard en de volatiliteit van de exploitatieamplitude (door oorzaken die buiten het bereik van de bevoegde instanties liggen) is het realistischer om in een vervoerbeleidsplan bepaalde uitgangspunten voor de dienstregeling op te nemen.

Op trajecten met weinig reizigers zou een verplichte minimale capaciteitsbenutting mogelijk negatieve gevolgen hebben voor de betrokken openbare dienst en dus indruisen tegen het belang van de bevoegde instantie.

Intermodaliteit en grensoverschrijdende coördinatie moeten gestimuleerd worden.

Voor het opstellen van openbaarvervoerbeleidsplannen zijn nauwkeurige gegevens nodig over de ontwikkelingen op de verschillende vervoersmarkten. De marktpartijen beschikken over de belangrijkste informatiebronnen en dienen deze dan ook te delen met de overheid.

Wijzigingsvoorstel 7

COM(2013) 28 final

Artikel 2 bis, lid 4

Door de Commissie voorgestelde tekst	Wijzigingsvoorstel van het CvdR
4. De specificaties inzake de openbaredienstverplichtingen en de daaraan gekoppelde compensatie van het netto financieel resultaat dienen:	4. De specificaties inzake de openbaredienstverplichtingen en de daaraan gekoppelde compensatie van het netto financieel resultaat dienen:
(a) ervoor te zorgen dat de doelstellingen van het openbaarvervoerbeleidsplan op de meest kostenefficiënte manier worden verwezenlijkt;	a) ervoor te zorgen dat de doelstellingen van het openbaarvervoerbeleidsplan op de meest ~~kosten~~efficiënte manier worden verwezenlijkt;

Wijzigingsvoorstel 8

COM (2013) 28 final

Artikel 4, lid 8

Door de Commissie voorgestelde tekst	Wijzigingsvoorstel van het CvdR
8. De bevoegde instanties stellen alle relevante belangstellende partijen informatie beschikbaar voor de opstelling van een offerte in het kader van een openbare aanbestedingsprocedure.	8. De bevoegde instanties stellen alle relevante belangstellende partijen informatie beschikbaar voor de opstelling van een offerte in het kader van een openbare aanbestedingsprocedure. De beheerders van de spoorweginfrastructuur, de spoorwegondernemingen die het openbaredienstcontract uitvoeren of hebben uitgevoerd, helpen de bevoegde instanties alle relevante gegevens te verstrekken. Zij zijn verantwoordelijk voor de nauwkeurigheid van de aan de bevoegde instanties verstrekte gegevens.
Deze informatie met betrekking tot onder meer de vervoersvraag, tarieven, kosten en inkomsten uit de openbaarvervoersdiensten die onder het contract vallen en infrastructuurkenmerken die relevant zijn voor de exploitatie van de vereiste voertuigen of het vereiste rollend materieel, moet hen in staat stellen gefundeerde offertes in te dienen. Beheerders van de spoorweginfrastructuur bieden de bevoegde instanties ondersteuning bij de bekendmaking van de relevante infrastructuurkenmerken.	Deze informatie met betrekking tot onder meer de vervoersvraag, tarieven, kosten en inkomsten uit de openbaarvervoersdiensten die onder het contract vallen en infrastructuurkenmerken die relevant zijn voor de exploitatie van de vereiste voertuigen of het vereiste rollend materieel, moet hen in staat stellen gefundeerde offertes in te dienen. Beheerders van de spoorweginfrastructuur bieden de bevoegde instanties ondersteuning bij de bekendmaking van de relevante infrastructuurkenmerken.
De niet-naleving van de voormelde bepalingen geeft aanleiding tot gerechtelijke herziening als bedoeld in artikel 5, lid 7.	De niet-naleving van de voormelde bepalingen geeft aanleiding tot gerechtelijke herziening als bedoeld in artikel 5, lid 7.
	De huidige exploitant van een traject of netwerk waarvoor een openbare aanbesteding wordt uitgeschreven, doet de bevoegde instantie kosteloos een nauwkeurige opgave van alle voor het opstellen van de aanbesteding noodzakelijke gegevens toekomen, met name wat betreft de vervoersvraag en de uit het passagiersvervoer afkomstige inkomsten, voor zover dit verenigbaar is met het bedrijfsgeheim.
	De voormalige exploitant en de infrastructuurbeheerder vergoeden de andere exploitanten ieder verlies als gevolg van offertes die op basis van onjuiste of onvolledige gegevens zijn opgesteld.

Motivering

De gegevens van de infrastructuurbeheerder zijn niet toereikend omdat de commerciële gegevens van de spoorwegonderneming ontbreken. De vorige en/of huidige dienstverleners — met name de gevestigde exploitanten — dienen gegevens te verstrekken om de niet-discriminerende toegang tot informatie te waarborgen. Dit is absoluut noodzakelijk omdat de bevoegde instanties anders mogelijk verplichtingen opgelegd krijgen die zij niet kunnen nakomen.

Wijzigingsvoorstel 9

COM(2013) 28 final

Artikel 5, nieuw lid na lid 3

Door de Commissie voorgestelde tekst	Wijzigingsvoorstel van het CvdR
	De bevoegde instantie kan een exploitant uit een derde land van een openbare aanbestedingsprocedure uitsluiten, wanneer het land in kwestie geen openbare aanbestedingsprocedures voor ondernemingen uit lidstaten van de Europese Unie kent.

Motivering

Exploitanten uit derde landen mogen niet de mogelijkheid krijgen aan openbare aanbestedingsprocedures in EU-lidstaten deel te nemen, zolang deze landen hun eigen markt niet openstellen voor exploitanten uit EU-lidstaten.

Wijzigingsvoorstel 10

COM (2013) 28 final

Artikel 5, lid 4

Door de Commissie voorgestelde tekst	Wijzigingsvoorstel van het CvdR
4. Tenzij het nationaal recht dat verbiedt, kunnen de bevoegde instanties besluiten openbaredienstcontracten onderhands te gunnen:	4. Tenzij het nationaal recht dat verbiedt, kunnen de bevoegde instanties besluiten openbaredienstcontracten onderhands te gunnen:
(a) wanneer hun gemiddelde jaarlijkse waarde geraamd wordt op: minder dan 1 000 000 euro of minder dan 5 000 000 euro voor openbaredienstcontracten die openbaar vervoer per spoor omvatten, of	(a) wanneer hun gemiddelde jaarlijkse waarde geraamd wordt op: minder dan 1 000 000 euro of minder dan 5 000 000 euro voor openbaredienstcontracten die openbaar vervoer per spoor omvatten, of
(b) wanneer de contracten betrekking hebben op minder dan 300 000 openbaarvervoerkilometers per jaar of minder dan 150 000 kilometers voor openbaredienstcontracten die openbaar vervoer per spoor omvatten.	(b) wanneer de contracten betrekking hebben op minder dan 300 000 openbaarvervoerkilometers per jaar of minder dan ~~150 000~~ 500 000 kilometers voor openbaredienstcontracten die openbaar vervoer per spoor omvatten.

Motivering

Met de door de Commissie voorgestelde drempel van 150 000 km per jaar voor het openbaar vervoer per spoor worden alle spoorwegtrajecten waar dergelijk vervoer relevant zou zijn, in feite uitgesloten. Met een drempel van 500 000 km kunnen uitzonderingen op de verplichting tot openbare aanbesteding worden beperkt tot enkelspoortrajecten van voldoende lengte en een dusdanige frequentie dat het spoorwegvervoer levensvatbaar is.

Wijzigingsvoorstel 11

COM (2013) 28 final

Artikel 5, nieuw lid na lid 4

Door de Commissie voorgestelde tekst	Wijzigingsvoorstel van het CvdR
	Het besluit om diensten onderhands te gunnen wordt binnen twee maanden ter raadpleging aan de in artikel 55 van Richtlijn 2012/34/EG gedefinieerde toezichthoudende instantie voorgelegd.

Motivering

Met dit nieuwe lid kunnen de bevoegde toezichthoudende instanties worden betrokken bij de organisatie van het spoorvervoer, zonder dat de mogelijkheden van de bevoegde lokale instanties om diensten onderhands te gunnen aan binnenlandse dienstverleners worden beknot. Tevens wordt in deze paragraaf een kader vastgesteld voor onderhandse gunning om oligopoliesituaties te beperken.

Wijzigingsvoorstel 12

COM (2013) 28 final

Artikel 5, nieuw lid na lid 6

Door de Commissie voorgestelde tekst	Wijzigingsvoorstel van het CvdR
	Als de nationale wetgeving het niet verbiedt, kan een bevoegde instantie besluiten openbaredienstcontracten voor vervoer per spoor, met uitzondering van andere vormen van spoorvervoer, zoals metro of tram, onderhands te gunnen. In afwijking van artikel 4, lid 3, hebben deze contracten een maximumduur van tien jaar, behalve wanneer artikel 4, lid 4, van toepassing is. Indien het contract reeds onderhand gegund is en de indicatoren voor de kwaliteit van de dienstverlening tijdens de gehele duur van het contract met meer dan 10 % afnemen waarbij de oorzaak bij de verlener van openbare diensten ligt, zal er voor dit contract na afloop echter een openbare aanbesteding worden uitgeschreven. Zes maanden na goedkeuring van de onderhavige verordening zal de Europese Commissie door middel van gedelegeerde handelingen op basis van een reeks prestatie-indicatoren, waaronder punctualiteit, de kwaliteit vaststellen.

Motivering

De mogelijkheid om contracten onderhands te gunnen dient gehandhaafd te blijven, maar de tijdsduur dient wel beperkt te worden. Indien het contract niet naar tevredenheid wordt uitgevoerd, moet de bevoegde instantie automatisch overgaan tot openbaar aanbesteden.

Wijzigingsvoorstel 13

COM (2013) 28 final

Artikel 5 bis, lid 2

Door de Commissie voorgestelde tekst	Wijzigingsvoorstel van het CvdR
[…]	[…]

Door de Commissie voorgestelde tekst	Wijzigingsvoorstel van het CvdR
De bevoegde instantie kan op één van de volgende manieren aan de in de eerste alinea geformuleerde eisen voldoen:	De bevoegde instantie kan op ~~één van de volgende~~ verschillende manieren die schaalvoordelen mogelijk maken, aan de in de eerste alinea geformuleerde eisen voldoen, bijvoorbeeld:
(a) door zelf het rollend materieel voor de uitvoering van het openbaredienstcontract aan te schaffen om dit tegen marktprijs ter beschikking te stellen van de geselecteerde exploitant van openbare diensten of als onderdeel van het openbaredienstcontract overeenkomstig artikel 4, lid 1, onder b), artikel 6 en desgevallend de bijlage;	(a) door zelf het rollend materieel voor de uitvoering van het openbaredienstcontract aan te schaffen om dit tegen marktprijs ter beschikking te stellen van de geselecteerde exploitant van openbare diensten of als onderdeel van het openbaredienstcontract overeenkomstig artikel 4, lid 1, onder b), artikel 6 en desgevallend de bijlage;
(b) door tegen marktprijs een garantie te verstrekken voor de financiering van het rollend materieel dat voor de uitvoering van het openbaredienstcontract wordt gebruikt of als onderdeel van het openbaredienstcontract overeenkomstig artikel 4, lid 1, onder b), artikel 6 en desgevallend de bijlage. Een dergelijke garantie kan het restwaarderisico dekken met inachtneming van de eventueel toepasselijke staatssteunregels;	(b) door tegen marktprijs een garantie te verstrekken voor de financiering van het rollend materieel dat voor de uitvoering van het openbaredienstcontract wordt gebruikt of als onderdeel van het openbaredienstcontract overeenkomstig artikel 4, lid 1, onder b), artikel 6 en desgevallend de bijlage. Een dergelijke garantie kan het restwaarderisico dekken met inachtneming van de eventueel toepasselijke staatssteunregels;
(c) door er zich in het openbaredienstcontract toe te verbinden het rollend materieel aan het einde van het contract tegen marktprijs over te nemen.	(c) door er zich in het openbaredienstcontract toe te verbinden het rollend materieel aan het einde van het contract tegen marktprijs over te nemen.;
	(d) door samenwerkingsverbanden met naburige plaatselijke instanties aan te gaan teneinde over een groter bestand aan rollend materieel te beschikken;
	(e) door haar lidstaat te verzoeken om een bijdrage aan een van de manieren om de restwaarde van het rollend materieel te dekken.
[…]	[…]

Motivering

Geen enkele plaatselijke financieringsmethode (zoals garantie, overname en rechtstreekse aankoop) mag worden uitgesloten. Het mag echter niet zo zijn dat de lidstaten zich aan hun verantwoordelijkheden onttrekken en ten onrechte lasten overhevelen naar de lokale overheden. Het wet- en regelgevingskader moet dusdanig zijn opgezet dat een impuls aan de markt voor rollend materieel wordt gegeven, met name door schaalvoordelen en adequate financieringsconstructies mogelijk te maken.

Wijzigingsvoorstel 14

COM (2013) 28 final

Artikel 8, lid 2 bis

Door de Commissie voorgestelde tekst	Wijzigingsvoorstel van het CvdR
2 bis. Tussen 1 januari 2013 en 2 december 2019 onderhands gegunde openbaredienstcontracten voor openbaar passagiersvervoer per spoor mogen worden voortgezet tot hun vervaldatum. Zij mogen echter in geen geval worden voortgezet na 31 december 2022.	2 bis. Tussen de datum van inwerkingtreding van de onderhavige verordening ~~1 januari 2013~~ en 2 december 2019 onderhands gegunde openbaredienstcontracten voor openbaar passagiersvervoer per spoor mogen worden voortgezet tot hun vervaldatum. Zij mogen echter in geen geval worden voortgezet na 31 december 2022. Deze bepaling geldt niet voor contracten die zijn afgesloten vóór de inwerkingtreding van de onderhavige verordening.

Motivering

De datum van inwerkingtreding van de verordening moet worden aangehouden als de datum waarop de voorgestelde wijzigingen van kracht worden. Deze bepaling mag geen betrekking hebben op eerder afgesloten contracten.

Wijzigingsvoorstel 15

COM (2013) 29 final

Overweging 10

Door de Commissie voorgestelde tekst	Wijzigingsvoorstel van het CvdR
Richtlijn 2012/34/EU voorziet op dit moment slechts in de juridische, organisatorische en beleidsmatige onafhankelijkheid. De instandhouding van een geïntegreerde onderneming wordt hierdoor niet helemaal uitgesloten, zolang de drie vormen van onafhankelijkheid worden gewaarborgd. Om de onafhankelijkheid van de besluitvorming te waarborgen, moet worden voorzien in de nodige grendels om te voorkomen dat een geïntegreerde onderneming zeggenschap uitoefent over het beleid van een infrastructuurbeheerder. Zelfs bij een volledige invoering van dergelijke grendels kan discriminatie van concurrenten bij verticaal geïntegreerde ondernemingen echter niet volledig worden uitgesloten. In geïntegreerde structuren blijven er met name mogelijkheden tot kruissubsidiëring bestaan of is het voor toezichthoudende instanties ten minste zeer moeilijk om de mechanismen die kruissubsidiëring moeten tegengaan, te handhaven. Een institutionele scheiding tussen infrastructuurbeheer en exploitatie is de efficiëntste manier om deze problemen op te lossen.	Richtlijn 2012/34/EU voorziet op dit moment slechts in de juridische, organisatorische en beleidsmatige onafhankelijkheid. De instandhouding van een geïntegreerde onderneming wordt hierdoor niet ~~helemaal~~ uitgesloten, zolang de onafhankelijkheid tussen beheerder en exploitanten bij essentiële functies –de besluitvorming inzake de toewijzing van de treinpaden, de heffing van rechten voor het gebruik van infrastructuur, stations, investeringen en onderhoud — wordt ~~drie vormen van onafhankelijkheid worden~~ gewaarborgd. Om de onafhankelijkheid van de besluitvorming te waarborgen, moet worden voorzien in de nodige grendels om te voorkomen dat een geïntegreerde onderneming zeggenschap uitoefent over het beleid van een infrastructuurbeheerder. ~~Zelfs bij een volledige invoering van dergelijke grendels kan discriminatie van concurrenten bij verticaal geïntegreerde ondernemingen echter niet volledig worden uitgesloten. In geïntegreerde structuren blijven er met name mogelijkheden tot kruissubsidiëring bestaan of is het voor toezichthoudende instanties ten minste zeer moeilijk om de mechanismen die kruissubsidiëring moeten tegengaan, te handhaven. Een institutionele scheiding tussen infrastructuurbeheer en exploitatie is de efficiëntste manier om deze problemen op te lossen.~~

Motivering

De Commissie gaat ervan uit dat een totale scheiding van de activiteiten de beste oplossing is. Dit is echter slechts een ideologisch standpunt, dat in de ontwerprichtlijn, die in dit opzicht neutraal dient te blijven, niet op zijn plaats is.

Wijzigingsvoorstel 16

COM (2013) 29 final

Artikel 6, lid 2

Door de Commissie voorgestelde tekst	Wijzigingsvoorstel van het CvdR
De Europese Commissie stelt voor artikel 6, lid 2, van Richtlijn 2012/34/EU te schrappen.	*Artikel 6, lid 2, van Richtlijn 2012/34/EU als volgt wijzigen:* 6.2 Om buitensporige transactiekosten te voorkomen, kunnen de ~~De~~ lidstaten ~~kunnen voorts~~ bepalen dat d~~eze~~ scheiding tot uitdrukking komt in het bestaan van afzonderlijke afdelingen binnen eenzelfde onderneming, mits deze onderneming minder dan 3 000 werknemers heeft en haar activiteiten beperkt zijn tot lokaal vervoer op een infrastructuur met een omvang van minder dan 150 km~~of dat de infrastructuur en de vervoersdiensten door afzonderlijke entiteiten worden beheerd.~~.

Motivering

In het licht van de geïnstitutionaliseerde scheiding tussen infrastructuurbeheer en vervoersactiviteiten zou het goed zijn om in het geval van ondernemingen waarvan de activiteiten zich beperken tot dienstverlening van een uitsluitend regionale reikwijdte, vast te houden aan de huidige regelgeving. Men dient er zich rekenschap van te geven dat deze geïnstitutionaliseerde scheiding in het geval van kleinere actoren die diensten verlenen op eigen infrastructuur, kan leiden tot een ernstige versnippering van hun activiteiten en verhoging van de op te brengen kosten, wat weer als gevolg heeft dat er meer aanspraak zal worden gemaakt op compensatie via de openbare middelen.

Wijzigingsvoorstel 17

COM (2013) 29 final

Artikel 7, lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst	Wijzigingsvoorstel van het CvdR
De lidstaten zien erop toe dat de infrastructuurbeheerder zelf alle in artikel 3, lid 2, bedoelde functies uitoefent en onafhankelijk is van elke spoorwegonderneming.	De lidstaten zien erop toe dat de infrastructuurbeheerder zelf alle in artikel 3, lid 2, bedoelde functies uitoefent en wat de essentiële functies — de besluitvorming inzake de toewijzing van de treinpaden, de heffing van rechten voor het gebruik van infrastructuur, stations, investeringen en onderhoud –betreft onafhankelijk is van elke spoorwegonderneming.
Om de onafhankelijkheid van de infrastructuurbeheerder te waarborgen dienen de lidstaten ervoor te zorgen dat infrastructuurbeheerders zijn georganiseerd als een juridisch van elke spoorwegonderneming gescheiden entiteit.	Om de onafhankelijkheid van de infrastructuurbeheerder te waarborgen kunnen ~~dienen~~ de lidstaten zich overeenkomstig het subsidiariteitsbeginsel organiseren zoals zij zelf willen ~~ervoor te zorgen dat infrastructuurbeheerders zijn georganiseerd als een juridisch van elke spoorwegonderneming gescheiden entiteit~~.

Wijzigingsvoorstel 18

COM (2013) 29 final

Artikel 7, lid 5

Door de Commissie voorgestelde tekst	Wijzigingsvoorstel van het CvdR
Indien de infrastructuurbeheerder op het ogenblik waarop deze richtlijn in werking treedt deel uitmaakt van een verticaal geïntegreerde onderneming, kunnen de lidstaten besluiten de leden 2, 3 en 4 van dit artikel niet toe te passen. In dat geval waarborgen de betrokken lidstaten dat de infrastructuurbeheerder alle in artikel 3, punt 2, bedoelde functies uitoefent en dat zijn besluitvorming en organisatie volledig onafhankelijk zijn van alle spoorwegondernemingen overeenkomstig de in de artikelen 7 bis, 7 ter en 7 quater vastgestelde eisen.	~~Indien de infrastructuurbeheerder op het ogenblik waarop deze richtlijn in werking treedt deel uitmaakt van een verticaal geïntegreerde onderneming, kunnen de~~ De lidstaten kunnen besluiten de leden 2, 3 en 4 van dit artikel niet toe te passen. In dat geval waarborgen de betrokken lidstaten dat de infrastructuurbeheerder alle in artikel 3, punt 2, bedoelde functies uitoefent en dat zijn besluitvorming en organisatie volledig onafhankelijk zijn van alle spoorwegondernemingen overeenkomstig de in de artikelen 7 bis, 7 ter en 7 quater vastgestelde eisen.

Motivering

Zo kan ongeacht de situatie op het moment van de inwerkingtreding van de richtlijn opnieuw een geïntegreerd model ingevoerd worden.

Wijzigingsvoorstel 19

COM(2013) 29 final

Artikel 7 ter, lid 3

Door de Commissie voorgestelde tekst	Wijzigingsvoorstel van het CvdR
3. De raad van toezicht van de infrastructuurbeheerder is samengesteld uit vertegenwoordigers van de uiteindelijke eigenaars van de verticaal geïntegreerde onderneming.	3. De raad van toezicht van de infrastructuurbeheerder is samengesteld uit vertegenwoordigers van de uiteindelijke eigenaars van de verticaal geïntegreerde onderneming en van vertegenwoordigers van de lokale en regionale overheden indien deze niet reeds deel uitmaken van de raad van bestuur van de infrastructuurbeheerder.
[…]	[…]

Motivering

De lokale en regionale overheden zijn volwaardige partijen binnen de spoorwegsector. Zij dienen dan ook betrokken te worden bij de besluitvormings- of toezichthoudende organen van de infrastructuurbeheerder, die van nature het monopolie in handen heeft. Zij vormen de schakel tussen de exploitanten en de eindgebruikers en zij kennen de behoeften van de eindgebruikers.

Wijzigingsvoorstel 20

COM (2013) 29 final

Artikel 7 ter, lid 5

Door de Commissie voorgestelde tekst	Wijzigingsvoorstel van het CvdR
5. […] 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.	5. […] 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. Voor het betrokken personeel geldt echter dat hun eerdere werkzaamheden conform het handelsrecht onder het bedrijfsgeheim vallen ~~wanneer kan worden gewaarborgd dat geen gevoelige informatie tussen die entiteiten wordt doorgegeven~~.

Motivering

Toepassing van het evenredigheidsbeginsel: het begrip „gevoelige informatie" is te vaag om interne mobiliteit bij spoorweggroepen te voorkomen. Afkoelperioden en andere Chinese muren zullen afdoende zijn om te voorkomen dat „gevoelige informatie" weglekt van de ene entiteit van een spoorweggroep naar de andere. Conform het handelsrecht dient het betrokken personeel zich echter aan het bedrijfsgeheim te houden.

Wijzigingsvoorstel 21

COM (2013) 29 final

Artikel 7 ter, nieuw lid na lid 7

Door de Commissie voorgestelde tekst	Wijzigingsvoorstel van het CvdR
	De Europese Commissie voert vóór 1 januari 2019 nauwkeurige voorschriften met betrekking tot mobiele werknemers in om dumping en loonconcurrentie te voorkomen. Daarbij voorziet zij in een speciale certificeringsprocedure voor het treinpersoneel.

Motivering

De dumping- en loonconcurrentiepraktijken die zich in het weg- en zeevervoer voordoen, moeten in het spoorwegvervoer worden voorkomen.

Wijzigingsvoorstel 22

COM (2013) 29 final

Artikel 7 quater

Door de Commissie voorgestelde tekst	Wijzigingsvoorstel van het CvdR
Procedure om de naleving te controleren	Procedure om de naleving te controleren
1. Op verzoek van een lidstaat of op eigen initiatief besluit de Commissie of infrastructuurbeheerders die deel uitmaken van een verticaal geïntegreerde onderneming voldoen aan de eisen van de artikelen 7 bis en 7 ter en of	1. Op verzoek van een lidstaat of op eigen initiatief besluit de Commissie of infrastructuurbeheerders ~~die deel uitmaken van een verticaal geïntegreerde onderneming~~ voldoen aan de eisen van de artikelen 7, 7 bis en 7 ter en

Door de Commissie voorgestelde tekst	Wijzigingsvoorstel van het CvdR
de naleving van die eisen toereikend is om te waarborgen dat alle spoorwegondernemingen gelijke concurrentievoorwaarden genieten en er geen sprake is van concurrentieverstoringen.	of de naleving van die eisen toereikend is om te waarborgen dat alle spoorwegondernemingen gelijke concurrentievoorwaarden genieten en er geen sprake is van concurrentieverstoringen.
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.	2. De Commissie heeft het recht de lidstaat in kwestie ~~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 betrokken bevoegde instanties en, ~~zo nodig~~, het in artikel 57 bedoelde netwerk van toezichthoudende instanties.
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:	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:
a) geen bevredigend antwoord is gegeven op de verzoeken om informatie die de Commissie overeenkomstig lid 2 heeft geformuleerd; of	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	b) de betrokken infrastructuurbeheerder niet voldoet aan de eisen van de artikelen 7, 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 concurrentieverstoringen.	c) de toepassing van de eisen van de artikelen 7, 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 concurrentieverstoringen.
De Commissie neemt binnen een redelijke termijn een beslissing.	De Commissie neemt binnen een ~~redelijke~~ termijn van 30 werkdagen een beslissing.
4. De betrokken lidstaat kan de Commissie verzoeken haar in lid 3 bedoelde besluit in te trekken overeenkomstig de procedure als bedoeld in artikel 62, lid 2, indien hij tot tevredenheid van de Commissie aantoont dat de reden die aan de basis lag van dat besluit niet langer bestaat. De Commissie neemt binnen een redelijke termijn een beslissing over dat verzoek.	4. De betrokken lidstaat kan de Commissie verzoeken haar in lid 3 bedoelde besluit in te trekken overeenkomstig de procedure als bedoeld in artikel 62, lid 2, indien hij tot tevredenheid van de Commissie aantoont dat de reden die aan de basis lag van dat besluit niet langer bestaat. De Commissie neemt binnen een ~~redelijke~~ termijn van 30 werkdagen een beslissing over dat verzoek.
5. Onverminderd de leden 1 tot en met 4 wordt op de permanente naleving van de eisen van de artikelen 7 bis en 7 ter toegezien door de in artikel 55 bedoelde toezichthoudende instantie. Elke aanvrager kan beroep aantekenen bij de toezichthoudende instantie indien hij van oordeel is dat niet aan deze eisen is voldaan. Na een dergelijk beroep bepaalt de toezichthoudende instantie binnen de in artikel 56, lid 9, vastgestelde termijnen welke maatregelen eventueel moeten worden genomen om het probleem op te lossen.	5. Onverminderd de leden 1 tot en met 4 wordt op de permanente naleving van de eisen van de artikelen 7, 7 bis en 7 ter toegezien door de in artikel 55 bedoelde toezichthoudende instantie. Elke aanvrager kan beroep aantekenen bij de toezichthoudende instantie indien hij van oordeel is dat niet aan deze eisen is voldaan. Na een dergelijk beroep bepaalt de toezichthoudende instantie binnen de in artikel 56, lid 9, vastgestelde termijnen welke maatregelen eventueel moeten worden genomen om het probleem op te lossen.

Motivering

De Commissie discrimineert verticaal geïntegreerde ondernemingen. Zij dient even streng toezicht uit te oefenen op gescheiden als op geïntegreerde ondernemingen. Zoals elk toezichthoudend orgaan dient de Commissie zich aan nauwkeurig omschreven termijnen te houden om de rechtszekerheid voor alle partijen te vergroten.

Wijzigingsvoorstel 23

COM (2013) 29 final

Artikel 7 quinquies, lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst	Wijzigingsvoorstel van het CvdR
Coördinatiecomité	Coördinatiecomité
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.	1. De lidstaten zien erop toe dat infrastructuurbeheerders voor elk nationaal, regionaal of lokaal 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~~, 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

Als belangrijke partij op vervoersgebied dienen de regionale en lokale autoriteiten noodzakelijkerwijs deel uit te maken van het coördinatiecomité.

Wijzigingsvoorstel 24

COM (2013) 29 final

Artikel 7 sexies, lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst	Wijzigingsvoorstel van het CvdR
Europees netwerk van infrastructuurbeheerders	Europees netwerk van infrastructuurbeheerders
1. 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).	1. Binnen twee jaar na de tenuitvoerlegging van de onderhavige richtlijn eisen de ~~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) en de doeltreffendheid van de grensoverschrijdende regionale samenwerking op spoorweggebied.
De Commissie wordt lid van dat netwerk. Zij coördineert en ondersteunt de werkzaamheden van het netwerk en doet zo nodig aanbevelingen aan het netwerk. Zij waarborgt dat de betrokken infrastructuurbeheerders actief samenwerken.	De Commissie wordt lid van dat netwerk. Zij coördineert en ondersteunt de werkzaamheden van het netwerk en doet zo nodig aanbevelingen aan het netwerk. Zij waarborgt dat de betrokken infrastructuurbeheerders actief samenwerken. Zij brengt ten minste iedere twee jaar verslag uit van de vorderingen van dit netwerk aan het Comité van de Regio's en aan het in artikel 57 voorziene netwerk van toezichthoudende instanties.

Motivering

Het Europees netwerk van infrastructuurbeheerders biedt goede mogelijkheden om grensoverschrijdende operationele problemen op het juiste niveau aan te pakken. Het netwerk van toezichthoudende instanties dient ook op de hoogte gehouden te worden van de ontwikkelingen op het gebied van het netwerk van infrastructuurbeheerders.

Wijzigingsvoorstel 25

COM (2013) 29 final

Nieuw artikel na artikel 7 sexies

Door de Commissie voorgestelde tekst	Wijzigingsvoorstel van het CvdR
	De infrastructuurbeheerder wijst uit zijn midden een vertegenwoordiger voor de betrekkingen met de lokale of regionale autoriteiten aan. Deze vertegenwoordiger moet in staat zijn om vragen van een lokale of regionale autoriteit binnen een termijn van vijf dagen namens de infrastructuurbeheerder te beantwoorden.

Motivering

De versterking van de bevoegdheden van de infrastructuurbeheerders dient gepaard te gaan met een grotere verantwoordelijkheid op internationaal niveau via het netwerk van infrastructuurbeheerders én met een grotere verantwoordelijkheid op plaatselijk niveau. Het aanspreekpunt voor de lokale of regionale autoriteiten moet als uniek loket in staat zijn om vragen snel te beantwoorden.

Wijzigingsvoorstel 26

COM (2013) 29 final

Artikel 10, nieuw lid na lid 2

Door de Commissie voorgestelde tekst	Wijzigingsvoorstel van het CvdR
	Om de niet-discriminerende toegang tot stations te waarborgen bieden de beheerders van de stations en de perrons exploitanten en ieder ander de mogelijkheid online een klachtenformulier in te vullen. De toezichthoudende instanties en de betrokken bevoegde instanties ontvangen een jaarverslag over deze klachten.

Motivering

De niet-discriminerende toegang dient regelmatig geëvalueerd te worden, met name door de lokale en regionale overheden, die er belang bij hebben dat gebruikers over een goed vervoersaanbod beschikken.

Wijzigingsvoorstel 27

COM (2013) 29 final

Artikel 11, lid 2

Door de Commissie voorgestelde tekst	Wijzigingsvoorstel van het CvdR
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 bekendmaking van een geplande passagiersvervoersdienst als bedoeld in artikel 38, lid 4:	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~~ twee maanden na de bekendmaking van een geplande passagiersvervoersdienst als bedoeld in artikel 38, lid 4:

Door de Commissie voorgestelde tekst	Wijzigingsvoorstel van het CvdR
a) de bevoegde instantie of instanties die het openbaredienstcontract heeft of hebben gegund,	a) de bevoegde instantie of instanties die het openbaredienstcontract heeft of hebben gegund,
b) iedere andere belanghebbende bevoegde instantie die het recht heeft de toegang uit hoofde van dit artikel te beperken,	b) iedere andere belanghebbende bevoegde instantie die het recht heeft de toegang uit hoofde van dit artikel te beperken,
c) de infrastructuurbeheerder;	c) de infrastructuurbeheerder;
d) de spoorwegonderneming die het openbaredienstcontract uitvoert.	d) de spoorwegonderneming die het openbaredienstcontract uitvoert.

Motivering

De termijn van één maand is te kort om bezwaar aan te tekenen tegen een nieuwe vervoersdienst die het economisch evenwicht van een openbaredienstcontract beïnvloedt.

Wijzigingsvoorstel 28

COM (2013) 29 final

Artikel 13 bis, lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst	Wijzigingsvoorstel van het CvdR
Gemeenschappelijke informatie- en geïntegreerde ticketsystemen	Gemeenschappelijke informatie- en geïntegreerde ticketsystemen
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 ticketting 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.	1. Onverminderd Verordening (EG) nr. 1371/2007 en Richtlijn 2010/40/EU ~~kunnen~~ verplichten de lidstaten spoorwegondernemingen die binnenlandse passagiersdiensten exploiteren ertoe ~~verplichten~~ aan te sluiten bij een gemeenschappelijk systeem voor informatieverstrekking en geïntegreerde ticketting met het oog op het aanbieden van doorgaande tickets en boekingen of geven zij bevoegde instanties de opdracht een dergelijk systeem op te zetten. ~~Indien~~ Wanneer 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. Een college van vertegenwoordigers van de lokale en regionale autoriteiten heeft zitting in deze juridische entiteit of dit samenwerkingsverband en wordt volledig betrokken bij de besluiten ervan.

Motivering

Dit artikel vormt de rechtsgrondslag voor het streven van de regio's om het ticketsysteem op een markt die aan concurrentie is onderworpen, te harmoniseren. Zo kunnen zij de verschillende problemen met ticketsystemen op stations die door gevestigde exploitanten worden beheerd, aanpakken. Spoorwegondernemingen die binnenlandse diensten exploiteren dienen verplicht aan een nationaal informatiesysteem deel te nemen omdat de ontwikkeling van bijbehorende diensten de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer, met name het spoorwegvervoer, fors kan verbeteren. Daarom ook moeten de plaatselijke autoriteiten betrokken worden bij de entiteit die het systeem beheert.

Wijzigingsvoorstel 29

COM (2013) 29 final

Artikel 59, nieuw lid na lid 3

Door de Commissie voorgestelde tekst	Wijzigingsvoorstel van het CvdR
	Zonder afbreuk te doen aan artikel 13, lid 3, van de onderhavige richtlijn en aan het „shortline"-goederenvervoer zijn verticaal geïntegreerde ondernemingen die minder dan 150 km infrastructuur beheren of uitsluitend spoorwegdiensten over korte afstanden verzorgen, niet onderworpen aan de artikelen 7 en 7 bis tot en met 7 quater wanneer deze diensten worden verricht ter ondersteuning van het beheer van zee- en binnenhaveninfrastructuur.

Motivering

Dit wijzigingsvoorstel heeft tot doel kleine spoorwegnetwerken alsook vervoersactiviteiten over korte afstanden waarmee in lokale behoeften van zeer beperkte omvang wordt voorzien, van het toepassingsgebied van de artikelen 7 en 7 bis t/m 7 quater uit te sluiten. Tevens wordt er nog eens op gewezen dat er sprake moet zijn van een niet-discriminerende toegang tot de dienstvoorzieningen.

Wijzigingsvoorstel 30

COM (2013) 29 final

Artikel 59, nieuw lid na lid 3

Door de Commissie voorgestelde tekst	Wijzigingsvoorstel van het CvdR
	Verticaal geïntegreerde ondernemingen die de in artikel 32, lid 3, van de onderhavige richtlijn bedoelde, aan rechtstreekse concurrentie van andere vervoerswijzen onderworpen specifieke investeringsprojecten beheren, zijn niet onderworpen aan de artikelen 7 en 7 bis tot en met 7 quater;

Motivering

Dit wijzigingsvoorstel, in samenhang met andere bepalingen van Richtlijn 2012/34/EU, is bedoeld om de „specifieke investeringsprojecten", die slechts op zeer lange termijn rendabel zijn, van het toepassingsgebied van de artikelen 7 en 7 bis tot en met 7 quater uit te sluiten.

Wijzigingsvoorstel 31

COM (2013) 27 final

Overweging 29

Door de Commissie voorgestelde tekst	Wijzigingsvoorstel van het CvdR
(29) Om de daadwerkelijke uitoefening van de functies van het Bureau te waarborgen, dienen de lidstaten en de Commissie te zijn vertegenwoordigd in een raad van bestuur die beschikt over de noodzakelijke bevoegdheden, met inbegrip van het opstellen van de begroting en het goedkeuren van de meerjarige en jaarlijkse werkprogramma's van het Bureau.	(29) Om de daadwerkelijke uitoefening van de functies van het Bureau te waarborgen, dienen de lidstaten en de Commissie te zijn vertegenwoordigd in een raad van bestuur die beschikt over de noodzakelijke bevoegdheden, met inbegrip van het opstellen van de begroting en het goedkeuren van de meerjarige en jaarlijkse werkprogramma's van het Bureau, onderworpen waarover het Comité van de Regio's en de representatieve instanties geraadpleegd dienen te worden.

Motivering

Het netwerk van representatieve instanties van de spoorwegsector en het Comité van de Regio's zouden geraadpleegd moeten worden over de jaarlijkse en meerjarige werkprogramma's van het Europees Spoorwegbureau, aangezien de resultaten en de werkprioriteiten van het Spoorwegbureau hen aangaan.

Wijzigingsvoorstel 32

COM (2013) 27 final

Artikel 33, lid 5

Door de Commissie voorgestelde tekst	Wijzigingsvoorstel van het CvdR
De nationale instanties die belast zijn met de afgifte van de in de punten c) en d) van lid 2 bedoelde vergunningen en certificaten stellen het Bureau binnen een maand in kennis van elk afzonderlijk besluit tot verlening, verlenging, wijziging of intrekking van een vergunning of certificaat.	De nationale instanties die belast zijn met de afgifte van de in de punten c) en d) van lid 2 bedoelde vergunningen en certificaten stellen het Bureau binnen een maand in kennis van elk afzonderlijk besluit tot verlening, verlenging, wijziging, weigering of intrekking van een vergunning of certificaat, en motiveren hun besluit. Het Bureau hoort de betrokken partijen en ratificeert of verwerpt het besluit binnen een maand.

Motivering

Om te vermijden dat de nationale autoriteiten alle beroepsmogelijkheden tegen een besluit doorlopen voor zij zich tot het Hof van Justitie wenden, moet het Spoorwegbureau van de Europese Unie worden betrokken bij de ratificatie of afwijzing van nationale besluiten die indruisen tegen de geest van de Europese spoorwegruimte.

Wijzigingsvoorstel 33

COM (2013) 27 final

Artikel 48, lid 5

Door de Commissie voorgestelde tekst	Wijzigingsvoorstel van het CvdR
5. De raad van bestuur stelt daarnaast uiterlijk op 30 november van elk jaar een strategisch meerjarig werkprogramma vast en werkt dat bij. Er wordt rekening gehouden met het advies van de Commissie. Het Europees Parlement en de netwerken als bedoeld in artikel 34 worden geraadpleegd over het ontwerpprogramma. Het goedgekeurde meerjarige werkprogramma wordt doorgestuurd naar de lidstaten, het Europees Parlement, de Raad, de Commissie en de in artikel 34 genoemde netwerken.	5. De raad van bestuur stelt daarnaast uiterlijk op 30 november van elk jaar een strategisch meerjarig werkprogramma vast en werkt dat bij. Er wordt rekening gehouden met het advies van de Commissie. Het Europees Parlement, het Comité van de Regio's en de netwerken als bedoeld in artikel 34 worden geraadpleegd over het ontwerpprogramma. Het goedgekeurde meerjarige werkprogramma wordt doorgestuurd naar de lidstaten, het Europees Parlement, de Raad, de Commissie, het Comité van de Regio's en de in artikel 34 genoemde netwerken.

Motivering

Het Comité van de Regio's zou ook geraadpleegd moeten worden over het meerjarige werkprogramma van het Spoorwegbureau aangezien de lokale en regionale overheden deelnemen aan de financiering van het rollend materieel en rechtstreeks belang hebben bij verbetering van de interoperabiliteit en de veiligheid.

Wijzigingsvoorstel 34

COM (2013) 27 final

Artikel 54, lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst	Wijzigingsvoorstel van het CvdR
1. Beroep kan worden aangetekend voor de kamer van beroep tegen besluiten van het Bureau op grond van de artikelen 12, 16, 17 en 18.	1. Beroep kan worden aangetekend voor de kamer van beroep tegen besluiten van het Bureau op grond van de artikelen 12, 16, 17 en 18 of indien het Bureau niet binnen de vastgestelde termijn reageert.

Motivering

Het moet mogelijk zijn beroep aan te tekenen indien het Spoorwegbureau niet binnen de vastgestelde termijn optreedt of een besluit neemt.

Wijzigingsvoorstel 35

COM (2013) 27 final

Artikel 56, lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst	Wijzigingsvoorstel van het CvdR
1. De kamer van beroep gaat bij het onderzoek voortvarend te werk. De kamer nodigt zo vaak als noodzakelijk is de partijen in de beroepsprocedure uit om binnen een bepaalde termijn opmerkingen in te dienen naar aanleiding van de kennisgevingen van de kamer of de mededelingen van de andere partijen in de beroepsprocedure. Het is de partijen in de beroepsprocedure toegestaan hun standpunt mondeling uiteen te zetten.	1. De kamer van beroep gaat bij het onderzoek voortvarend te werk. De kamer nodigt zo vaak als noodzakelijk is de partijen in de beroepsprocedure uit om binnen een bepaalde termijn opmerkingen in te dienen naar aanleiding van de kennisgevingen van de kamer of de mededelingen van de andere partijen in de beroepsprocedure. Het is de partijen in de beroepsprocedure toegestaan hun standpunt mondeling uiteen te zetten. Binnen één maand na ontvangst van de klacht behandelt de kamer van beroep alle klachten en, naar gelang van het geval, verzoekt zij om relevante gegevens en gaat zij in overleg met de betrokken partijen. Zij spreekt zich over iedere klacht uit en treft de nodige maatregelen om de situatie op te lossen en stelt de betrokken partijen binnen een redelijke, op voorhand bepaalde termijn en in ieder geval binnen twee maanden na ontvangst van alle relevante gegevens in kennis van haar met redenen omklede besluit. Indien het Bureau niet binnen de gestelde termijnen reageert, kan de kamer van beroep een bevel uitvaardigen, zo nodig op straffe van een geldboete.

Motivering

Het is belangrijk dat de procedures en termijnen die door de kamer van beroep gehanteerd moeten worden bij de behandeling van de klachten die zij ontvangt, nader bepaald worden (zo zou vastgesteld moeten worden wanneer een verzoek als ontvangen wordt beschouwd, zodat termijn berekend kan worden als de procedure eenmaal gestart is).

De kamer van beroep zou specifieke bevoegdheden moeten krijgen om haar besluiten, zoals bevelen of geldboetes (dwangsommen), te kunnen handhaven, met name indien niet binnen de gestelde termijnen wordt gehandeld.

Wijzigingsvoorstel 36

COM (2013) 27 final

Nieuw artikel na artikel 77

Door de Commissie voorgestelde tekst	Wijzigingsvoorstel van het CvdR
	1. Met ingang van [twee jaar na de inwerkingtreding van de onderhavige verordening] neemt het Bureau de besluiten overeenkomstig de artikelen 12, 16, 17 en 18. Tot die datum blijven de lidstaten de geldende wetgeving en voorschriften toepassen.

Door de Commissie voorgestelde tekst	Wijzigingsvoorstel van het CvdR
	2. Gedurende een aanvullende overgangsperiode van 42 maanden na de in lid 1 bedoelde datum kunnen de lidstaten in afwijking van het bepaalde in de artikelen 12, 16, 17 en 18 certificaten en vergunningen blijven verlenen onder de voorwaarden die de Commissie overeenkomstig artikel 75 in de uitvoeringsvoorschriften bepaalt. Alvorens een besluit te treffen gaat het Bureau na of: — dit het niveau van de spoorwegveiligheid zou verminderen, en/of — dit een willekeurige discriminatie of een buitensporige beperking van een spoorwegdienst zou inhouden. Het Bureau kan de betrokken nationale veiligheidsinstanties verzoeken om het besluit te wijzigen, de toepassing ervan op te schorten of het besluit in te trekken. Indien de nationale veiligheidsinstantie weigert te handelen kan het Bureau de kwestie aan de Commissie en aan het in artikel 75 genoemde Comité voorleggen.

Motivering

Naar voorbeeld van het EASA, dat geleidelijk aan de verantwoordelijkheid voor de goedkeuring van vliegtuigen krijgt, zou voorzien moeten worden in een overgangsfase voor het Spoorwegbureau, zodat het tijd heeft om extra personeel aan te trekken en voor de nieuwe taken op te leiden.

Wijzigingsvoorstel 37

COM (2013) 30 final

Bijlage I, 4.2

Door de Commissie voorgestelde tekst	Wijzigingsvoorstel van het CvdR
	3. **Kostenbeheersingsmaatregelen** Bij het bepalen van de kosten-batenanalyse van de voorgenomen maatregelen, dient onder andere rekening te worden gehouden met de volgende verwachte voordelen: — kosten van de voorgestelde maatregel, — voordelen die een verruiming van de werkingssfeer tot bepaalde subcategorieën van netten en voertuigen met zich meebrengt voor de interoperabiliteit, — vermindering van de kapitaalkosten en van de lasten ten gevolge van schaalvoordelen en een beter gebruik van voertuigen, — daling van de investerings- en de onderhouds-/werkingskosten ten gevolge van toegenomen concurrentie tussen producenten en onderhoudsfirma's, — milieuvoordelen, ten gevolge van technische verbeteringen van het spoorwegsysteem, — een verbetering van de bedrijfsveiligheid. Bovendien worden daarin de verwachte gevolgen voor alle betrokken exploitanten en economische subjecten vermeld.

Motivering

Deze passage in de huidige richtlijn (bijlage I, 4.2) zou opnieuw opgenomen moeten worden, zodat voor iedere technische specificatie inzake interoperabiliteit een kostenbatenanalyse van alle beoogde technische oplossingen ondernomen kan worden, teneinde de meest haalbare oplossingen, met name ten bate van de lokale en regionale overheden, uit te voeren.

Brussel, 8 oktober 2013

De voorzitter
van het Comité van de Regio's
Ramón Luis VALCÁRCEL SISO