



**RAAD VAN
EUROPESE UNIE**

**Brussel, 26 oktober 2012
(OR. de,en)**

**Inte rinstitutioneel dossier:
2010/0253 (COD)**

**14820/12
ADD 1 REV 3**

**CODEC 2354
TRANS 330
OC 554**

NOTA I/A-PUNT - ADDENDUM - HERZIENE VERSIE

van: het secretariaat-generaal van de Raad

aan: het Coreper / de Raad

nr. Comv.: 13789/10 TRANS 238 CODEC 862

Betreft: Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot instelling van één Europese spoorwegruimte (herschikking) (**tweede lezing**)

- Goedkeuring van de amendementen van het Europees Parlement (**WH + V**)

Verklaringen

GEMEENSCHAPPELIJKE BELEIDSLIJNEN

Aanvraagtermijn overleg: 26.10.2012

Verklaring van de Commissie

De Commissie benadrukt dat het tegen de letter en de geest van Verordening (EU) nr. 182/2011 (PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13) indruist om systematisch gebruik te maken van artikel 5, lid 4, tweede alinea, onder b). Wanneer men een beroep doet op deze bepaling moet dat gegrond zijn op een specifieke behoefte om af te wijken van de basisregel die inhoudt dat de Commissie een ontwerpuitvoeringshandeling kan aannemen indien geen advies is uitgebracht. Aangezien het hier een uitzondering betreft op de algemene regel zoals vastgesteld in artikel 5, lid 4, kan gebruikmaking van de tweede alinea, onder b), niet eenvoudig als een "discretionaire bevoegdheid" van de wetgever worden beschouwd, maar moet dit op restrictieve wijze worden uitgelegd en dus worden gemotiveerd.

De Commissie steunt de door het Europees Parlement en de Raad bereikte overeenkomst over het gebruik van deze bepaling in negen specifieke gevallen die zij hebben gemotiveerd door te wijzen op het potentiële effect daarvan op de werking van de spoorwegmarkt en op de overheidsfinanciën, maar betreurt dat deze motivering niet in een overweging is opgenomen.

Verklaring van Duitsland

Artikel 32, lid 4, voorziet voortaan in de verplichte differentiëring van de infrastructuurheffingen teneinde met ETCS uitgeruste treinen te bevorderen. Duitsland is er tegen dat de lidstaten de "aansprakelijkheid" op zich nemen voor eventuele financiële tekorten van de spoorweginfrastructuurbeheerders ten gevolge van de differentiëring van de infrastructuurheffingen.

Duitsland gaat ervan uit dat de verklaring die de Europese Commissie naar aanleiding van de vaststelling van de algemene oriëntatie betreffende het richtlijnvoorstel in de Raad van 16 juni 2011 heeft afgelegd, volgens welke de budgettaire voorbehouden (overwegingen 10 en 37) uitdrukkelijk ook op artikel 8, lid 4, betrekking hebben, nog steeds geldt.

Duitsland gaat er voorts vanuit dat artikel 31, lid 5, derde alinea, het doel van de invoering van infrastructuurheffingen op grond van geluidshinder overeenkomstig de eerste alinea niet beperkt tot het financieren van een aanpassing van goederenwagens, maar dat deze bepaling een algemene prikkel voor het verminderen van geluidshinder kan vormen en andere maatregelen niet principieel uitsluit.

Duitsland wijst erop dat artikel 13, lid 3, tweede alinea, voorziet in de invoering van gescheiden boekhouding en rekeningen voor "alle dienstvoorzieningen bedoeld in bijlage II", waarbij bijlage II bijvoorbeeld remisestations definieert als dienstvoorziening. Duitsland gaat ervan uit dat met artikel 13, lid 3, tweede alinea, niet wordt beoogd voor iedere afzonderlijke dienstvoorziening een aparte boekhouding en aparte rekeningen op te leggen, maar veeleer een onderscheid naar categorieën dienstvoorzieningen te maken.

Gezamenlijke verklaring van Polen en Slowakije

Polen en de Slowaakse Republiek hechten groot belang aan de ontwikkeling van de spoorwegsector. Polen en de Slowaakse Republiek bevinden zich thans in een moeizaam en kostbaar proces van herstructurering van de infrastructuurbeheerder. Polen en de Slowaakse Republiek zullen tevens geleidelijk de investeringen in de spoorweginfrastructuur opvoeren binnen de financiële mogelijkheden.

De richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot instelling van één Europese spoorwegruimte is een belangrijk document, dat de basis vormt voor de ontwikkeling van het spoorvervoer. Tegelijkertijd moet rekening worden gehouden met de moeilijke financiële situatie van de lidstaten en moeten passende overgangsperioden worden ingebouwd.

Polen en de Slowaakse Republiek veronderstellen dat de uit de richtlijn voortvloeiende verplichtingen niet strijdig mogen zijn met de toezeggingen in verband met het stabiliteits- en groeipact, met name wat betreft de bindende buitensporigtekortprocedure voor sommige lidstaten. Vanuit dit oogpunt zijn de in de richtlijn genoemde overgangsperioden niet toereikend.

Voorts zijn Polen en de Slowaakse Republiek van oordeel dat sommige bepalingen van de richtlijn niet moeten gelden voor reeds bestaande lijnen die uitsluitend voor goederenvervoer worden gebruikt, met technische kenmerken die niet gebruikelijk zijn in de EU, en die slechts één lidstaat met een aangrenzend derde land verbinden. Een adequate uitsluiting is evenwel niet in de richtlijn opgenomen.

In het licht van het voorgaande kunnen Polen en de Slowaakse Republiek de richtlijn niet steunen en onthouden zij zich van stemming.

Verklaring van Letland

Letland staat volledig achter het initiatief om het regelgevingskader van de Europese spoorwegruimte te vereenvoudigen, te verduidelijken en te moderniseren door het eerste spoorwegpakket te verschaffen.

Niettemin heeft Letland heeft nog steeds bedenkingen bij sommige bepalingen van de richtlijn:

- Artikel 7, lid 1, bevat een verplichting voor de lidstaten om aan te tonen dat de onafhankelijkheid van essentiële taken van een infrastructuurbeheerder is bereikt. Het ontbreken van welomschreven criteria in de richtlijn en de algemene eis dat de lidstaten ervoor zorgen dat essentiële taken worden toevertrouwd aan instanties of ondernemingen die zelf geen spoorvervoersdiensten verrichten, maakt een ruime interpretatie mogelijk en zal de dubbelzinnigheid en de lacunes van het huidige regelgevend kader niet verminderen. Uit de omzetting van de huidige richtlijn en de bijhorende inbreukprocedures blijkt dat lidstaten problemen hebben op dit punt. Duidelijk omschreven criteria zouden een betere omzetting van de bepalingen van de richtlijn mogelijk hebben gemaakt en voor de spoorwegsector een garantie zijn geweest dat nationale maatregelen niet buitensporig zijn ten opzichte van het regelgevend kader van de EU.

Letland beschouwt de in artikel 63, lid 1, aan de Commissie toegewezen taak, namelijk om, waar nodig, wetgevingsmaatregelen voor te stellen in verband met de openstelling van de binnenlandse markt voor passagiersvervoer en met het oog op de totstandbrenging van passende voorwaarden om, voortbouwend op de bestaande vereisten inzake scheiding tussen infrastructuurbeheer en vervoersverrichtingen, niet-discriminerende toegang tot de infrastructuur te verzekeren, met inachtneming van het recht van initiatief, als een stap in de goede richting, maar vindt dat deze tegelijkertijd niet de nodige zekerheid biedt dat het probleem in de toekomst wordt opgelost.

- Letland heeft ook nog altijd bedenkingen bij de opname van de taak van het innen van de rechten voor het gebruik van de infrastructuur in de lijst van essentiële taken (artikel 7, lid 1). Letland ziet goed in dat het nodig is commercieel gevoelige informatie te beschermen, maar in het geval van Letland zou deze taak moeten worden overgedragen van de infrastructuurbeheerder, die ook de eigenaar van de infrastructuur is, aan degene die de essentiële taken uitvoert. Een dergelijke maatregel zou het voor de infrastructuurbeheerder moeilijker maken de financiën in de hand te houden en zou tevens een negatief effect hebben op de bestaande of toekomstige financiële verplichtingen en op de financiering van infrastructuurontwikkeling.

- Letland is tevens van oordeel dat de oplossing voor het door het Europees Parlement aan de orde gestelde probleem in verband met artikel 17, lid 1, betreffende het verlenen van vergunningen met betrekking tot derde landen die rijden op een spoorwegnet waarvan de spoorwijdte verschillend is van die van het hoofdspoorwegnet in de Unie en dat geografisch gezien los staat van of perifeer gelegen is ten opzichte van de Unie ontoereikend is, en vindt nog steeds dat in de hoofdtekst van de richtlijn duidelijke regels hadden moeten staan voor een mogelijkheid om beperkingen toe te passen betreffende spoorwegondernemingen die direct of indirect via de aandelen in feite onder beheer staan van derde landen of onderdanen van derde landen.

Ondanks die bedenkingen ziet Letland het belang in van het bevorderen van de totstandkoming van één Europese spoorwegruimte en spreekt het zijn steun uit voor de definitieve compromistekst van de richtlijn, maar doet het een beroep op de Europese Commissie om bij de opstelling van toekomstige wetgevingshandelingen op dit gebied met bovengenoemde punten rekening te houden.

Verklaring van Oostenrijk

Oostenrijk steunt in beginsel het initiatief om het eerste spoorwegpakket te herzien met het oog op een vereenvoudiging van de regelgeving in de Europese spoorwegruimte. Voor Oostenrijk is het concurrentievermogen van het spoorwegverkeer als milieuvriendelijk alternatief voor het wegverkeer van cruciaal belang.

Daarom steunt Oostenrijk net als veel andere lidstaten onverkort de Europese doelstellingen in verband met het ETCS. Op nationaal niveau blijkt dat duidelijk uit het Oostenrijkse ETCS-migratieplan en nog meer uit het Oostenrijkse programma ter bevordering van de uitrusting van voertuigen met het ETCS-niveau 2. Dit ETCS-steunprogramma, dat in 2011 werd aangekondigd en gestart, heeft reeds een rechtstreekse stimulans gegeven aan de uitrusting van voertuigen met ETCS-niveau 2, dat spoort met de versie overeenkomstig Beschikking 2008/386/EG van de Commissie.

Het zij dan ook benadrukt dat de bepaling van artikel 32, lid 4, alleen kan betekenen dat op lidstaten, c.q. infrastructuurbeheerders in de lidstaten, die reeds met een ETCS-steunprogramma voor het uitrusten van voertuigen met ETCS zijn gestart, niet dezelfde verplichting rust de spoorgebruiksvergoeding op ETCS-corridors overeenkomstig Beschikking 2009/561/EG van de Commissie te differentiëren als op de lidstaten die geen rechtstreekse stimulansen voor het uitrusten van voertuigen met ETCS voor spoorwegmaatschappijen hebben gegeven.

In het algemeen moeten alleen de randvoorwaarden voor deze sector op Europees niveau worden bepaald en moeten de lidstaten bevoegd blijven voor de wijze waarop zij de spoorwegen binnen het bestek van de Europese doelstellingen organiseren. Elke verplichte scheiding van instanties, afgezien van gescheiden rekeningen en balansen, leidt tot onevenredige bijkomende financiële en organisatorische lasten en tot onevenredige inmenging in de vrijheid van economische besluitvorming van de spoorwegondernemingen, waar Oostenrijk geen voorstander van is. Derhalve verwerpt Oostenrijk de tekst van artikel 13, leden 3 en 6, en kan het niet instemmen met de voorliggende wetgevingshandeling."