



Nieuwe goedkeuringssystemen voor spoorinteroperabiliteit en -veiligheid: Coreper geeft groen licht

Op 30 juni 2015 bevestigde de Raad een akkoord met het Europees Parlement **over snellere en minder omslachtige procedures voor vergunningen voor voertuigen en veiligheidscertificaten voor de Europese spoorwegen**. Het **Europees Spoorwegbureau (ERA)** zal hierin een grote rol spelen. De geactualiseerde interoperabiliteits- en veiligheidsrichtlijnen en de ERA-richtlijn vormen samen de **technische pijler van het 4e spoorwegpakket**.

"Een akkoord sluiten over de technische pijler was de eerste prioriteit van het Letse voorzitterschap op het gebied van vervoer - en samen met alle betrokken partijen hebben wij dat doel bereikt", aldus Anrijs Matīss, de Letse minister van Vervoer. "De hervorming beantwoordt aan verzoeken van de Europese spoorwegsector, die een belangrijke rol in de economie van de EU speelt en het vervoer milieuvriendelijker helpt te maken. Het akkoord zal de kosten en de administratieve rompslomp verminderen, en zal op die manier een sector helpen die thans met toenemende internationale concurrentie wordt geconfronteerd. Een doeltreffend systeem moet ook bijdragen aan groei en banen in Europa."

Een grotere rol voor het Europees Spoorwegbureau

De hervorming zal het Europees Spoorwegbureau een grotere rol geven bij het toekennen van **veiligheidscertificaten aan spoorwegexploitanten en vergunningen voor spoorwegvoertuigen**. Tot nu toe moet een fabrikant van rollend materieel die in verschillende landen van de EU een nieuw voertuig op de markt wilde brengen, bij de instanties van elk van die landen een afzonderlijke aanvraag indienen. Dat geldt ook voor spoorwegexploitanten die in verschillende lidstaten diensten willen aanbieden, aangezien zij een certificaat nodig hebben om te bewijzen dat hun veiligheidsbeheersysteem in orde is en dat zij veilig kunnen werken.

Met de nieuwe regels hoeven geen meervoudige aanvragen meer te worden gedaan. Het **ERA zal alle vergunningen afgeven voor voertuigen die bestemd zijn voor grensoverschrijdende activiteiten, en alle veiligheidscertificaten aan spoorwegondernemingen die grensoverschrijdende diensten verrichten**. De nationale veiligheidsinstanties houden een belangrijke rol bij de uitvoering van de vereiste beoordelingen.

Voor voertuigen en exploitanten die **alleen bij nationaal vervoer betrokken zijn, zal de aanvrager kunnen kiezen** of zijn aanvraag wordt verwerkt, en de vergunning wordt afgegeven, door het Bureau dan wel door de nationale instantie.

Het ERA zal ook een grotere rol krijgen bij het ontwikkelen van het **Europees beheersysteem voor het spoorverkeer (ERTMS)**. Het zal de beoogde technische oplossingen beoordelen alvorens er een aanbesteding voor ERTMS-baanuitrusting wordt uitgeschreven, teneinde te garanderen dat de ontwikkelde projecten interoperabel zijn.

Het ERA zal zijn certificerings- en vergunningstaken opnemen binnen drie jaar na de inwerkingtreding van de verordening. De lidstaten zullen het huidige systeem een jaar langer mogen gebruiken indien zij dit nodig achten. In dat geval moeten zij hun besluit, met motivering, meedelen aan het Bureau en de Commissie.

Eenvoudige en consistente procedures

Om de procedures eenvoudig en transparant te maken, zal het ERA een informatie- en communicatiesysteem opzetten dat als **centraal punt voor alle aanvragen** zal fungeren. Als het exploitatiegebied tot één lidstaat beperkt is, zal de aanvrager gebruik maken van het systeem om de instantie te kiezen waarvan hij wil dat ze de aanvraag verwerkt.

Door middel van dit "ene loket" zullen zowel het Bureau als de nationale veiligheidsinstanties de verschillende stadia van de aanvraag in de hele procedure kunnen volgen. Het ERA en de nationale veiligheidsinstanties zullen ook **samenwerkingsakkoorden** sluiten. Het ene loket en de samenwerkingsakkoorden zullen een duidelijke verdeling van de taken tussen het ERA en de nationale instanties waarborgen. Tevens zullen zij voor samenhang zorgen ingeval er verschillende aanvragen zijn voor soortgelijke vergunningen of certificeringen. Het éénloketsysteem moet worden ingesteld binnen drie jaar na de inwerkingtreding van de verordening.

Naar één Europese spoorwegruimte

Dit meer gecentraliseerde vergunnings- en certificeringssysteem brengt Europa dichterbij de **eengemaakte Europese spoorwegruimte**. Het zal naar verwachting extra schaalvoordelen creëren voor spoorwegondernemingen en fabrikanten in de EU. Het zal de administratieve kosten verlagen en de procedures versnellen, zonder afbreuk te doen aan het huidige hoge niveau van veiligheid. Tegelijkertijd zal het verkapte discriminatie helpen voorkomen, met name van nieuwe ondernemingen die zich op een spoorwegmarkt willen begeven.

De nieuwe verordening zal ook leiden tot een **aanzienlijke vermindering van het aantal nationale regels** op gebieden waarvoor reeds een geharmoniseerde Europese regeling wordt ingevoerd.

De technische pijler voorziet tevens in het opzetten van een coördinatiekader voor nationale onderzoeksorganen, mét behoud van een grote mate van onafhankelijkheid. Er zijn nieuwe elementen van de "cultuur van billijkheid" ingevoerd: zo krijgt de Commissie tot taak deze benadering met betrekking tot toekomstige voorstellen te analyseren.

Andere maatregelen van het spoorwegpakket liggen nog ter tafel.

Het vierde spoorwegpakket omvat ook een **marktpijler**, met voorstellen voor liberalisering van de binnenlandse passagiersdiensten per spoor en voor versterking van het management van infrastructuurbeheerders. Het aantredende Luxemburgse voorzitterschap wil in oktober een algemene oriëntatie (politiek akkoord) over de overige twee voorstellen bereiken. Een algemene oriëntatie over het voorstel betreffende de normalisatie van de rekeningstelsels is al in december 2014 vastgesteld.

- [Technische voorstellen](#)

Press office - General Secretariat of the Council of the EU

Rue de la Loi 175 - B-1048 BRUSSELS - Tel.: +32 (0)2 281 6319

press@consilium.europa.eu - www.consilium.europa.eu/press