Motivering van de Raad: Standpunt (EU) nr. 20/2016 van de Raad in eerste lezing met het oog op de vaststelling van Richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 2012/34/EU met betrekking tot de openstelling van de markt voor het binnenlands passagiersvervoer per spoor en het beheer van de spoorweginfrastructuur

(2016/C 431/02)

I. INLEIDING

1. De Commissie heeft op 30 januari 2013 het voorstel voor een Richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte ([1]), met betrekking tot de openstelling van de markt voor het binnenlands passagiersvervoer per spoor en het beheer van de spoorweginfrastructuur, aan de Raad toegezonden.

2. Dit voorstel is, samen met vijf andere voorstellen, onderdeel van het zogenoemde vierde spoorwegpakket. Voor de onderhandelingen zijn de voorstellen behandeld in twee groepen, een technische pijler en een marktpijler. Dit voorstel maakt deel uit van de marktpijler.

3. Het Europees Economisch en Sociaal Comité heeft op 10 juli 2013 advies uitgebracht over het voorstel. Het Comité van de Regio's heeft zijn advies op 8 oktober 2013 uitgebracht.

4. Het Europees Parlement heeft op 26 februari 2014 zijn standpunt in eerste lezing vastgesteld.

5. Op 8 oktober 2015 heeft de Raad (Vervoer, Telecommunicatie en Energie) overeenstemming (de „algemene oriëntatie") ([2]) bereikt over het voorstel betreffende de openstelling van de markt voor het binnenlands passagiersvervoer per spoor en het beheer van de sector.

6. Op 19 april 2016 is met het Europees Parlement een akkoord bereikt over een compromistekst.

7. Op 20 september 2016 heeft de Raad een politiek akkoord ([3]) over de compromistekst bereikt.

8. Gelet op bovengenoemde akkoorden heeft de Raad, nadat het voorstel was bijgewerkt door de juristen-vertalers, op 17 oktober 2016 zijn standpunt in eerste lezing vastgesteld, overeenkomstig de gewone wetgevingsprocedure van artikel 294 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie.

II. DOELSTELLING

9. De belangrijkste doelstellingen van het voorstel zijn de kwaliteit en efficiëntie van het binnenlands passagiersvervoer per spoor te verbeteren en de resterende juridische obstakels voor de voltooiing van de eengemaakte Europese spoorwegruimte weg te nemen.

III. ANALYSE VAN HET STANDPUNT VAN DE RAAD IN EERSTE LEZING

A) *Algemeen*

10. De Raad is van oordeel dat de openstelling van de binnenlandse markt voor passagiersvervoer per spoor moet worden voortgezet. Wanneer het economisch evenwicht van de ondertekende contracten voor openbaredienstverplichtingen op het spel staat, moeten de lidstaten evenwel de toegang kunnen beperken. Bovendien moeten de lidstaten die grenzen aan derde landen aanvullende voorwaarden voor een billijke toegang tot de markt kunnen stellen. Tot slot dienen de voorwaarden ten aanzien van de beheerder van de spoorweginfrastructuur, met name wat onafhankelijkheid, onpartijdigheid en de financiële transparantie betreft, in verhouding te staan tot de marktsituatie en de gebruikte infrastructuur.

B) *Andere belangrijke beleidskwesties*

11. Om uiteenlopende interpretaties en buitensporige administratieve controle door de regelgevende instanties te voorkomen, meent de Raad dat de nadruk moet liggen op de zogenaamde essentiële functies bij de beoordeling van de onpartijdigheid van een infrastructuurbeheerder. Voorts moeten verschillende organisatiemodellen worden toegestaan, mits aan bepaalde voorwaarden wordt voldaan.

([1]) PB L 343 van 14.12.2012, blz. 32.
([2]) Zie doc. 12777/15 TRANS 317 CODEC 1308.
([3]) Zie doc. 11202/16 TRANS 299 CODEC 1059.

12. Uitbesteding van bepaalde taken van de infrastructuurbeheerder moet mogelijk zijn, maar hij moet de uiteindelijke zeggenschap over en de verantwoordelijkheid voor de exploitatie, het onderhoud en de vernieuwing van het netwerk behouden.

13. Er moet worden gezorgd voor coördinatie en samenwerking tussen infrastructuurbeheerders, en de spoorwegondernemingen moeten toegang hebben tot relevante informatie. Ook moeten informatie-uitwisseling, toezicht op de uitvoering en analyse van andere relevante vragen over spoorwegen plaatsvinden tussen de lidstaten.

14. De Raad is voorstander van de totstandbrenging van hogesnelheidsspoorverbindingen als efficiënte en milieuvriendelijke reismogelijkheid voor middellange afstanden. Daarom zijn bijzondere bepalingen voor de toegang van het hogesnelheidspersonenvervoer tot de spoorweginfrastructuur van de Unie uitgewerkt.

15. Ten slotte moeten de informatiesystemen worden versterkt en moet meer gebruik worden gemaakt van gecombineerde vervoerbewijzen, met het oog op een efficiënter multimodaal en grensoverschrijdend personenvervoer.

IV. **CONCLUSIE**

16. Het standpunt van de Raad in eerste lezing geeft het compromis weer dat de Raad en het Europees Parlement, met de steun van de Commissie, zijn overeengekomen.

17. Dit compromis is bevestigd in een brief d.d. 13 juli 2016 van de voorzitter van de Commissie vervoer en toerisme (TRAN) van het Europees Parlement aan de voorzitter van het Comité van permanente vertegenwoordigers (1e deel).

18. Het standpunt van de Raad houdt ten volle rekening met het voorstel van de Commissie en de amendementen van het Europees Parlement in eerste lezing. De Raad is daarom van oordeel dat met zijn standpunt in eerste lezing aan de hoofddoelstellingen van het voorstel wordt voldaan, zonder onevenredige kosten voor de wijziging van bestaande operationele regelingen.