



Brussel, 30.1.2013
SWD(2013) 9 final

WERKDOCUMENT VAN DE DIENSTEN VAN DE COMMISSIE

SAMENVATTING VAN DE EFFECTBEOORDELING

Begeleidend document bij

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

Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Unie (herschikking)

Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad inzake spoorwegveiligheid (herschikking)

{COM(2013) 27 final}

{COM(2013) 30 final}

{COM(2013) 31 final}

{SWD(2013) 8 final}

WERKDOCUMENT VAN DE DIENSTEN VAN DE COMMISSIE

SAMENVATTING VAN DE EFFECTBEOORDELING

Begeleidend document bij

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

Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Unie (herschikking)

Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad inzake spoorwegveiligheid (herschikking)

1. AARD VAN HET PROBLEEM

In sommige lidstaten functioneren de nationale spoorweginstanties doorgaans op efficiënte wijze, in andere lidstaten hebben ze veel te weinig personeel en/of zijn de procedures die ze beheren, lang en kostbaar. Tegelijkertijd lopen de vereisten voor interoperabiliteit en veiligheid, die in beginsel via gemeenschappelijke EU-regels op elkaar zouden moeten zijn afgestemd, op nationaal niveau nog steeds sterk uiteen. Hierdoor ontstaan er obstakels voor toegang, vooral voor nieuwkomers. Dit is met name een acuut probleem voor het goederenverkeer aangezien de markt voor goederenvervoer per spoor enkele jaren geleden is opengesteld. De nieuwkomers hebben relatief meer moeite met complexe en vertraagde procedures omdat hun personele en financiële middelen dikwijls beperkt zijn.

De huidige kostbare en lange procedures, vooral om een vergunning te krijgen voor een spoorvoertuig en een veiligheidscertificaat voor de spoorwegonderneming, zijn belangrijke factoren die de ontwikkeling van de spoorwegmarkt van de EU en de doeltreffende werking ervan belemmeren. Deze procedures zijn niet alleen ingewikkeld en traag, maar garanderen ook geen voldoende niveau van wederzijdse erkenning van certificaten en vergunningen. Dit heeft in het bijzonder nadelige gevolgen voor nieuwe bedrijven die de markt willen betreden, wat bijdraagt tot een laag concurrentieniveau en blijvende marktverstoringen.

Belanghebbenden klaagden eveneens dat nationale spoorweginstanties zich soms van technische argumenten en uiteenlopende en niet altijd transparante nationale regels bedienen om obstakels op te werpen voor de toegang van nieuwkomers. Uit de resultaten van de gerichte raadpleging blijkt dat nieuwkomers onder meer door de nationale veiligheidsinstanties (NVI's) worden gediscrimineerd wanneer zij een veiligheidscertificaat aanvragen of tijdens de verlening van een voertuigvergunning. Meer bepaald meldden belanghebbenden dat de processen die tot de afgifte van veiligheidscertificaten en voertuigvergunningen leiden, onvoldoende geharmoniseerd en transparant zijn om willekeurige en discriminerende besluiten van de NVI's te voorkomen.

Het ERA vervult een belangrijke rol in de totstandkoming van Europese wetgeving op het terrein van interoperabiliteit en veiligheid op het spoor. Niettemin is het duidelijk dat het ERA momenteel geen grote bevoegdheden heeft om controle en toezicht op nationale spoorweginstanties, infrastructuurbeheerders of marktspelers uit te oefenen. Zijn

monitoringtaken blijven zo goed als beperkt tot het bewaken van de veiligheidsprestaties en de interoperabiliteit (via de publicatie van periodieke verslagen, het verzamelen en publiceren van gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren en het bevorderen van de samenwerking tussen de NVI's en nationale onderzoeksorganen).

2. SUBSIDIARITEIT

In de artikelen 58, 90 en 100 van het Verdrag wordt de doelstelling van een werkelijke interne markt in het kader van een gemeenschappelijk vervoersbeleid uitgebreid tot de spoorwegen.

Maatregelen van uitsluitend de lidstaten zijn niet toereikend om de samenhang van de EU-spoorwegmarkt te waarborgen en de uiteenlopende interpretatie van de wetgeving aan te pakken; de kern van het probleem is namelijk het voortbestaan van nationale regels en het niet-optimaal functioneren van nationale instellingen, die obstakels voor de interne markt vormen. Maatregelen in EU-verband hebben tot doel een consistente uitvoering van het Europese spoorwegacquis te bewerkstelligen, wat moet leiden tot de oprichting van één Europese spoorwegruimte zonder onnodige administratieve en technische obstakels.

3. DOELSTELLINGEN

Algemene doelstelling:

De bestaande administratieve en technische obstakels wegnemen en daarmee het concurrentievermogen van de spoorwegsector ten opzichte van andere vervoerswijzen versterken en de ene Europese spoorwegruimte verder ontwikkelen
--

Specifieke doelstellingen:

SD1: De toegang tot de markt voor nieuwe exploitanten gemakkelijker maken

SD2: De administratieve kosten van spoorwegondernemingen terugbrengen

Operationele doelstellingen:

OD1: De processen voor veiligheidscertificering en de verlening van voertuigvergunningen efficiënter maken
--

OD2: Ervoor zorgen dat er geen discriminatie plaatsvindt bij de verlening en erkenning van veiligheidslicenties en interoperabiliteitsvergunningen binnen de EU

OD3: De samenhang van de nationale rechtskaders vergroten, vooral met betrekking tot de veiligheids- en interoperabiliteitsaspecten van de interne spoorwegmarkt
--

Binnen de operationele doelstellingen gelden de volgende streefcijfers:

- In 2025 zijn alle overbodige nationale regels afgeschaft (vgl. OD3).
- In 2025 is de tijd die nieuwe spoorwegondernemingen nodig hebben om de markt te betreden, met 20% teruggebracht ten opzichte van de uitgangssituatie in 2025 (vgl. OD1 en OD2).
- In 2025 zijn de kosten en de duur van de vergunningverlening voor rollend materieel met 20% teruggebracht ten opzichte van de uitgangssituatie in 2025 (vgl. OD1 en OD2).

4. BELEIDSOPTIES

Na het onderzoeken van afzonderlijke maatregelen heeft de Commissie vijf beleidsopties (opties 2-6) vastgesteld, naast het uitgangsscenario. De opties 2-5 hebben voornamelijk betrekking op de mate van interactie tussen het Europees Spoorwegbureau (ERA of het Bureau) en de nationale autoriteiten en zijn allemaal geschikt om de in paragraaf 3 beschreven operationele doelstellingen te realiseren. Optie 6 is een reeks horizontale maatregelen die voor het merendeel losstaan van de interacties tussen het ERA en de nationale autoriteiten. Deze optie kan als aanvulling op een van de opties 2-5 worden toegepast, met als verwacht resultaat een versterking van de uiteindelijke effecten.

Optie 1: Uitgangsscenario (nietsdoen) – doorgaan op de weg die op dit moment voor de sector is uitgestippeld.

Optie 2: Grotere coördinerende rol voor het Bureau bij het hanteren van een consistente aanpak van de certificering van spoorwegondernemingen en de verlening van voertuigvergunningen.

Optie 3: Het ERA als één loket, waarbij de uiteindelijke beslissing over certificering en vergunningverlening in handen van de NVI's blijft maar het ERA de binnenkomst en verzending van aanvragen en de besluiten controleert.

Optie 4: Het ERA en de NVI's delen bevoegdheden, waarbij het Bureau uiteindelijk over de certificering en vergunningverlening beslist.

Optie 5: Het ERA neemt werkzaamheden van de NVI's over als het gaat om de certificering van spoorwegondernemingen en de verlening van voertuigvergunningen.

Optie 6: Horizontale maatregelen, waaronder andere wetgevende en zachte maatregelen (die verder gaan dan het delen van verantwoordelijkheden tussen de nationale autoriteiten en het ERA) die kunnen worden genomen om het concurrentievermogen van de spoorwegsector te verbeteren.

Hieronder staat een tabel met een overzicht van alle beleidspakketten plus afzonderlijke beleidsmaatregelen.

Overzicht van beleidsopties

Optie 1	Optie 2: Verdere "coördinatie" van het ERA ten aanzien van NVI's	Optie 3: Het ERA als één loket	Optie 4: Het ERA en NVI's delen bevoegdheden	Optie 5: Het ERA neemt werkzaamheden van NVI's over
Uitgangssituatie	Versterkte "coördinatie" en toezicht door het ERA ten aanzien van de NVI's betreffende het verlenen van voertuigvergunningen en veiligheidscertificaten, onder meer met het oog op de onderlinge erkenning van deze vergunningen en certificaten door de nationale autoriteiten.	Het ERA deelt bevoegdheden met de NVI's wat betreft de verlening van veiligheidscertificaten aan spoorwegondernemingen en voertuigvergunningen ("één loket"-concept); het besluit wordt genomen door de NVI; het ERA verricht controles op de binnenkomst en verzending van de aanvraag.	Het ERA deelt bevoegdheden met de NVI's wat betreft de verlening van veiligheidscertificaten en voertuigvergunningen: een "één loket"-concept met inbreng van de NVI's (die als regionale kantoren van het ERA fungeren), maar het ERA neemt de uiteindelijke beslissing.	Het ERA neemt bevoegdheden van de NVI's over wat betreft de verlening van certificaten aan spoorwegondernemingen en de verlening van voertuigvergunningen.
		Het ERA fungeert als beroepsinstantie voor bepaalde beslissingen van de NVI's.		
		Overgang naar één (gemeenschappelijk) veiligheidscertificaat en één voertuigvergunning (creëren van een Europees "paspoort" voor voertuigen): de <u>nationale autoriteiten geven</u> EU-veiligheidscertificaten en EU-voertuigvergunningen <u>af</u> (per definitie wederzijds erkend).	Overgang naar één (gemeenschappelijk) veiligheidscertificaat en één voertuigvergunning (creëren van een Europees "paspoort" voor voertuigen): het <u>ERA geeft</u> EU-veiligheidscertificaten en EU-voertuigvergunningen <u>af</u> . (Beroepen tegen ERA-besluiten worden naar een aparte beroepsinstantie verzonden.)	
Toezicht door het ERA op het functioneren van NVI's (bijv. opstellen van richtsnoeren en naleving daarvan controleren).				
Versterkte "coördinatie" en toezicht door het ERA m.b.t. aangemelde instanties als het gaat om: typegoedkeuring; certificering van spoorvoertuigen; ERTMS-certificering en accreditatie van aangemelde instanties.				
Optie 6: horizontale maatregelen (ongeacht de mate van interactie tussen het ERA en de nationale autoriteiten)	Versterkte actie van de Commissie buiten de inbreukprocedure, vooral om discriminatie op de spoorwegmarkt tegen te gaan.			
	Wijziging van de interoperabiliteits- en veiligheidsrichtlijnen om de vaststelling van uitvoeringshandelingen die gemeenschappelijke beginselen en praktijken voor nationale autoriteiten bevatten, mogelijk te maken.			
	Grotere rol van het ERA in het toezicht en de controle op de uitvoering van de nationale veiligheids- en interoperabiliteitswetgeving.			
	Overgang van nationale technische en veiligheidsregels naar een systeem van EU-voorschriften (nationale autoriteiten moeten overbodige regels afschaffen en de mogelijkheden van die autoriteiten om nieuwe regels aan te nemen worden beperkt).			
	Grotere rol van het ERA in het verspreiden van informatie en opleidingen op het gebied van de spoorwegen.			
Grotere rol van het ERA in de advisering en ondersteuning van lidstaten en andere belanghebbenden bij de uitvoering van wetgeving over veiligheid en interoperabiliteit.				

	Mededeling van de Commissie inzake richtsnoeren voor de interpretatie van specifieke EU-wetten, -besluiten en -beschikkingen (inclusief technische specificaties inzake interoperabiliteit, TSI's).
--	---

	Grotere rol van het ERA bij de aanwijzing van mogelijke reserveonderdelen die moeten worden gestandaardiseerd, en coördinatie van activiteiten binnen de sector op dit gebied.
--	--

Omwille van de transparantie werden alle opties eerst afzonderlijk beoordeeld en vervolgens in combinatie met optie 6, die het effect van de andere opties vergroot.

5. EFFECTBEOORDELING

Gezien de sterke nadruk op operationele efficiëntie heeft dit initiatief vooral economische effecten, terwijl de sociale en milieueffecten meestal indirect en soms verwaarloosbaar zijn. Directe effecten worden gekwantificeerd, terwijl indirecte effecten kwalitatief worden beoordeeld.

De kwantitatieve beoordeling van directe effecten bestaat uit:

- berekening van kosten- en tijdbesparingen voor certificering en vergunningverlening (inclusief besparingen van administratieve kosten voor exploitanten);
- berekening van de besparing op alternatieve kosten voor exploitanten als gevolg van het feit dat spoorwegvoertuigen binnen kortere tijd tot de markt kunnen toetreden; en
- berekening van de wijzigingen in de administratiekosten van het ERA en de nationale autoriteiten.

Optie 6 werd afzonderlijk beoordeeld en in combinatie met de opties 2-5.

Beoordeling van directe effecten - totale kostenbesparing voor exploitanten bij combineren van opties

Wanneer de besparingen voor vergunningverlening, certificering en alternatieve kosten gecombineerd worden, kan dat in de evaluatieperiode aanzienlijke voordelen opleveren, oplopend tot meer dan EUR 500 miljoen voor de opties 3-5. De totale gekwantificeerde voordelen per optie staan vermeld in onderstaande tabel, waarbij optie 2 het minst gunstig en optie 5 het meest gunstig heeft uitgepakt:

Totale gekwantificeerde voordelen voor spoorwegondernemingen in 2015-2025 van opties 2-5 in combinatie met optie 6 (verwacht, in EUR miljoen NCW)

Optie	Kostenbesparing vergunning-verlening	Kosten-besparing certificering	Besparing alternatieve kosten (centraal scenario)	Totale voordelen
Optie 2+6: Verdere ERA-"coördinatie" + horizontale maatregelen	201	2	237	440
Optie 3+6: Het ERA als één loket + horizontale maatregelen	217	2	255	474
Optie 4+6: Het ERA en NVI's delen bevoegdheden + horizontale maatregelen	235	2	265	502
Optie 5+6: Het ERA neemt werkzaamheden van NVI's over wat betreft vergunningverlening en certificering + horizontale maatregelen	276	3	295	574

Beoordeling van directe effecten - totale wijzigingen in administratieve kosten voor het Bureau en de NVI's

Onderstaande tabel omvat de raming van de administratiekosten van het ERA bij een combinatie van opties; optie 5 is verreweg het duurst:

Extra administratiekosten voor het ERA bij opties 2-5 in combinatie met optie 6 (in EUR miljoen)

Optie	Jaarlijkse waarden in 2020 (wanneer alle personeelswijzigingen zijn doorgevoerd)						Totale kosten, NCW (2015-2025)
	Totaal extra personeel	Totale kosten van extra personeel	Algemene kosten	Andere kosten	Totale brutokostenstijging	% van huidige ERA-begroting	
Optie 2+6: Verdere ERA-"coördinatie" + horizontale maatregelen	38	(3,5)	(0,9)	(0,5)	(4,9)	24%	(37)
Optie 3+6: Het ERA als één loket + horizontale maatregelen	42	(3,9)	(1,0)	(0,5)	(5,4)	27%	(39)
Optie 4+6: Het ERA en NVI's delen bevoegdheden + horizontale maatregelen	55	(5,0)	(1,3)	(0,3)	(6,6)	33%	(44)
Optie 5+6: Het ERA neemt werkzaamheden van NVI's over wat betreft vergunningverlening en certificering + horizontale maatregelen	302	(23,2)	(5,8)	(2,0)	(31)	154%	(221)

Er dient te worden opgemerkt dat er geen kostenstijging is vastgesteld op basis van activiteiten die in het kader van het uitgangsscenario worden verricht. Binnen het uitgangsscenario is wel een duidelijke ontwikkeling van de activiteiten zichtbaar, die echter geen grote gevolgen voor de administratieve kosten van het Bureau met zich mee zullen brengen, zo luidt de prognose.

De administratiekosten voor NVI's bij een combinatie van opties staan aangegeven in onderstaande tabel; optie 5 kan de kosten het sterkst terugbrengen.

Besparing van administratiekosten voor NVI's bij opties 2-5 in combinatie met optie 6 (in EUR miljoen)

Optie	Totaal aantal NVI-medewerkers* (schatting 2011)	Jaarlijkse waarden in 2020 (wanneer alle personeelswijzigingen zijn doorgevoerd), <u>per NVI</u>				Totale NCW in de EU (2015-2025)	
		Totale personeelswijzigingen (aantal)	Totale besparing personeelskosten	Algemene kosten	Totale bruto-kosten-besparing		
Optie 2+6: Verdere ERA-"coördinatie" + horizontale maatregelen	500	-2	EU12	0,08	0,02	0,1	37
			EU15	0,17	0,04	0,2	
Optie 3+6: Het ERA als één loket + horizontale maatregelen		-4	EU12	0,09	0,02	0,1	55
			EU15	0,35	0,09	0,4	
Optie 4+6: Het ERA en NVI's delen bevoegdheden + horizontale maatregelen		-5	EU12	0,11	0,03	0,1	68
			EU15	0,44	0,11	0,6	
Optie 5+6: Het ERA neemt werkzaamheden van NVI's over wat betreft vergunningverlening en certificering + horizontale maatregelen		-11	EU12	0,24	0,06	0,3	152
			EU15	0,96	0,24	1,2	

** Uitsluitend personeel dat zich bezighoudt met certificering en vergunningverlening. Een geraamde waarde op basis van de interoperabiliteits- en veiligheidsverslagen van het Bureau. Verondersteld wordt dat het personeel van de EBA (Duitse NVI) in regionale kantoren niet als medewerkers op het gebied van certificering en vergunningverlening wordt beschouwd, maar onder de inspectie- en controlemedewerkers wordt gerangschikt.*

In de volgende tabel worden de totale geraamde effecten op de administratiekosten van respectievelijk ERA en NVI's getoond voor elk van de geanalyseerde beleidsopties. Voor alle opties, behalve optie 5, is een vermindering van de administratiekosten geraamd omdat de extra kosten die het ERA maakt, kunnen worden gecompenseerd door de kostenbesparingen van de NVI's.

Wijziging in de kosten van het Bureau en de NVI's en het netto-effect op de administratiekosten van opties 2-5 in combinatie met optie 6 (Totale kosten, NCW, 2015-2025, in EUR miljoen)

Optie	Geraamde kostenstijging voor het ERA	Geraamde kostendaling voor NVI's	Totale besparing van administratiekosten (ERA+NVI's)
Optie 2+6: Verdere ERA-"coördinatie" + horizontale maatregelen	(37)	37	0
Optie 3+6: Het ERA als één loket + horizontale maatregelen	(39)	55	16
Optie 4+6: Het ERA en NVI's delen bevoegdheden + horizontale maatregelen	(44)	68	24
Optie 5+6: Het ERA neemt werkzaamheden van NVI's over wat betreft vergunningverlening en certificering + horizontale maatregelen	(221)	152	(69)

Uit bovenstaande tabel blijkt dat optie 4 tot de grootste kostenbesparing leidt (EUR 24 miljoen), terwijl optie 5 naar verwachting de administratiekosten met ongeveer EUR 69 miljoen zal doen toenemen.

Beoordeling van indirecte effecten

De indirecte sociale effecten en milieueffecten (broeikasgasemissies, luchtkwaliteit en geluid) zullen naar verwachting gering zijn. Het zal in de praktijk moeilijk zijn vast te stellen in hoeverre zulke effecten door dit initiatief worden veroorzaakt en niet door andere initiatieven van het vierde spoorwegpakket en/of externe factoren zoals veranderingen in de vraag of andere vervoerswijzen. De veiligheid op het spoor blijft bij elke optie ongewijzigd aangezien de voornaamste verantwoordelijkheden van elke belangrijke speler in de veiligheidsketen niet worden veranderd, of zal verbeteren als gevolg van een meer geharmoniseerde nationale wetgeving.

6. VERGELIJKING VAN DE OPTIES

Vergelijking van de directe effecten

De resultaten van de beoordeling van de verschillende effecten worden in onderstaande tabel samengevat. Optie 6 kan als zelfstandige optie fungeren, maar uit de analyse is gebleken dat een combinatie met de institutionele opties 2-5 grote voordelen oplevert.

Overzichtstabel van verwachte kostenbesparingen voor spoorwegondernemingen en overheidsinstanties in 2015-2025 bij gebruik van opties 2-5 in combinatie met optie 6 (NCW, in EUR miljoen)

Optie	Besparingen voor spoorwegondernemingen (inclusief op administratieve kosten)				Wijziging in administratiekosten			Inkomstenverlies voor ERA/-NVI uit vergoeding vergunning ¹	Totaal netto-voordeel	Aanvullende fondsen uit de EU-begroting die nodig zijn om de kosten van het ERA te dekken
	Vergunningverlening	Veiligheids-certificering	alternatieve kosten (mid-den-scenario)	Totale voordelen voor exploitanten	Voor het ERA	Voor NVI's	Totale wijziging in administratiekosten			
Optie 2+6: Verdere ERA-"coördinatie" + horizontale maatregelen	201	2	237	440	(37)	37	0	(29)	411	(37)
Optie 3+6: Het ERA als één loket + horizontale maatregelen	217	2	255	474	(39)	55	16	(29)	461	(39)
Optie 4+6: Het ERA en NVI's delen bevoegdheden + horizontale maatregelen	235	2	265	502	(44)	68	24	(29)	497	a: 0 ²
										b: (6)
										c: (25)
Optie 5+6: Het ERA neemt werkzaamheden van NVI's over wat betreft vergunningverlening en certificering + horizontale maatregelen	276	3	295	574	(221)	152	(69)	(29)	476	(146)

Wat de directe effecten betreft, valt optie 4 het meest gunstig uit met de beste kosten-batenverhouding. Bovendien kan deze optie kostenneutraal voor de EU-begroting zijn (minimale kosten bij scenario a) en neutraal bij scenario b)), gezien de voorgestelde dekking van de extra kosten van het ERA door bijdragen vanuit de sector.

¹ In de loop van de tijd zal het totale aantal typegoedkeuringen voor voertuigen geleidelijk afnemen, waardoor het totaalbedrag van de vergoedingen in de gehele EU met ongeveer EUR 29 miljoen zal verminderen.

² Deze cel laat zien in welke mate de extra kosten van het Bureau kunnen worden gedekt door toekomstige inkomsten van het Bureau uit de afgifte van veiligheidscertificaten en voertuigvergunningen. Er worden drie scenario's genoemd voor de verdeling van de inkomsten tussen het ERA en de NVI's, namelijk a): 25% NVI's, 75% ERA; b): 50% NVI's, 50% ERA; c): 75% NVI's, 25% ERA.

Vergelijking van efficiëntie en effectiviteit

De effectiviteit en efficiëntie van de verschillende opties wordt in de tabel hieronder weergegeven.

Efficiëntie en effectiviteit van de opties

Optie	Efficiëntie (totale nettovoordeel in EUR miljoen)	Effectiviteit (aantal bereikte operationele doelstellingen)
Optie 2+6: Verdere ERA-"coördinatie" + horizontale maatregelen	411	1
Optie 3+6: Het ERA als één loket + horizontale maatregelen	461	2
Optie 4+6: Het ERA en NVI's delen bevoegdheden + horizontale maatregelen	497	3
Optie 5+6: Het ERA neemt werkzaamheden van NVI's over wat betreft vergunningverlening en certificering + horizontale maatregelen	476	3

Uit deze tabel blijkt dat na vergelijking van de nettovoordelen met de effectiviteit van de operationele doelstellingen optie 4 nog steeds als beste uit de bus komt: alle doelstellingen worden gerealiseerd met het hoogste nettovoordeel. De voordelen van optie 3 liggen betrekkelijk dicht bij die van optie 4, maar optie 3 steekt ongunstig af bij optie 4 wat effectiviteit betreft: de beoogde daling van de vergunningskosten zal niet worden gehaald.

Conclusie

Optie 4 is een samenhangende, effectieve en efficiënte oplossing voor de vastgestelde problemen, omdat het uiteindelijke resultaat ervan het meest evenwichtig is als het gaat om:

- de sector, in termen van lagere kosten en kortere termijnen voor veiligheidscertificering en de vergunningverlening voor voertuigen en andere subsystemen;
- de kostenimplicaties voor de EU-begroting;
- de kosteneffecten voor nationale instellingen;
- de toepassing van de beginselen van subsidiariteit en evenredigheid;
- de aanpak van de problemen die in punt 1 zijn genoemd; en
- de verwezenlijking van de in punt 3 geschetste doelstellingen.

7. TOEZICHT EN EVALUATIE

Wat evaluatie betreft, is het de bedoeling dat de Commissie in 2025 zal bekijken of de doelstellingen van het initiatief zijn bereikt. Zo niet, dan zal zij overwegen aanvullende stappen te zetten om de beoogde doelen in 2030 te realiseren.

Aan de hand van relevante toezichtindicatoren kunnen de vorderingen met betrekking tot de verwezenlijking van de doelstellingen worden gevolgd. Hiertoe kunnen de bestaande streefcijfers voor operationele doelstellingen worden gehanteerd en tot de volgende indicatoren omgevormd:

- aantal nationale regels;

- kosten en duur van de procedure voor veiligheidscertificering; en
- kosten en duur van de vergunningverlening voor voertuigen.

De indicatoren kunnen worden geverifieerd met instrumenten als interviews (enquête) met geselecteerde belanghebbenden over hun eigen beoordeling van de tijd en kosten die met certificering en de verlening van voertuigvergunningen gepaard gaan, en het aantal aangemelde en gepubliceerde nationale regels dat in de bijbehorende databank is gemeten.

Daarnaast kan het ook nuttig zijn, via raadpleging, de opstelling van belanghebbenden in de gaten te houden ten aanzien van:

- non-discriminatie;
- een grotere samenhang van het nationale rechtskader.