

## VERZOEK OM INPUT VOOR EEN EFFECTBEOORDELING

Dit document dient om het publiek en belanghebbenden te informeren over de toekomstige wetgevingswerkzaamheden van de Commissie, zodat zij feedback kunnen geven over de analyse van het probleem door de Commissie en mogelijke oplossingen. Bovendien kunnen zij relevante informatie doorgeven waarover zij beschikken, bijvoorbeeld over de mogelijke gevolgen van de verschillende opties.

TITEL VAN HET INITIATIEF	Machinisten – verbeterde EU-certificeringsregeling
LEIDEND (VERANTWOORDELIJKE EENHEID)	DG MOVE C.4 Spoorwegveiligheid en -interoperabiliteit
VERWACHT SOORT INITIATIEF	Wetgevend
INDICATIEVE PLANNING	Vierde kwartaal 2022
AANVULLENDE INFORMATIE	<a href="https://transport.ec.europa.eu/document/download/298d212f-368b-4e77-bf0b-5ebde5a65e80_nl">https://transport.ec.europa.eu/document/download/298d212f-368b-4e77-bf0b-5ebde5a65e80_nl</a>

*Dit document dient slechts ter informatie. Het loopt niet vooruit op de eindbeslissing van de Commissie over de vraag of dit initiatief zal worden voortgezet en welke invulling dat uiteindelijk zal krijgen. Alle elementen van het beschreven initiatief, waaronder de planning, kunnen veranderen.*

### A. Politieke context, probleemomschrijving en subsidiariteitscontrole

#### Politieke context

[Richtlijn 2007/59/EG](#) inzake de certificering van machinisten ("de richtlijn") had tot doel de mobiliteit van machinisten op het volledige EU-spoorwegnet te verbeteren en te vergemakkelijken en het voor werkgevers gemakkelijker te maken machinisten in te zetten voor werkzaamheden in verschillende lidstaten.

In de [Europese Green Deal](#) wordt opgeroepen de uitstoot van broeikasgasemissies door vervoer tegen 2050 met 90 % te verminderen. Het spoor is een van de meest duurzame vervoerswijzen en speelt dan ook een sleutelrol bij het koolstofarm maken van het vervoer. Daarom zijn in de [strategie voor duurzame en slimme mobiliteit](#) ambitieuze mijlpalen voor het spoor vastgesteld: het hogesnelheidsverkeer moet tegen 2030 verdubbelen en tegen 2050 verdrievoudigen, terwijl het goederenvervoer per spoor tegen 2030 met 50 % moet groeien en tegen 2050 moet verdubbelen.

In Europa hebben goederenvervoersdiensten doorgaans een internationale dimensie. **Onder meer de grensoverschrijdende belemmeringen voor de mobiliteit van machinisten** schaden het concurrentievermogen van het spoor ten opzichte van andere vervoerswijzen, zoals het wegvervoer. Aan de andere kant blijft het merendeel van het passagiersvervoer in Europa binnenlands vervoer. In de lidstaten, maatschappelijke organisaties en de samenleving als geheel groeit echter de belangstelling om meer grensoverschrijdende treinen over lange afstand, waaronder nachttreinen, in te zetten. Om de ambitieuze mijlpalen van de strategie te halen, hebben we **steeds meer mobiele machinisten nodig die vlot grensoverschrijdende werkzaamheden kunnen uitvoeren voor zowel passagiers- als goederentreinen**. De spoorsector kampt momenteel echter met **een tekort aan machinisten** en de verwachting is dat een groot deel van die arbeidskrachten de komende tien jaar met pensioen gaat.

Tegelijkertijd zorgt de **digitalisering voor een grote transformatie van de spoorwegen in Europa**. Voor de invoering van het [Europees beheersysteem voor het spoorverkeer](#) (ERTMS) en de toekomstige versies ervan, samen met andere innovaties zoals **geautomatiseerde digitale koppelingen**, moeten machinisten worden opgeleid en bijgeschoold om die technologieën ten volle te benutten. De opkomst van **automatisering** zet ook vraagtekens bij de huidige mens/machine-interface, in het licht van de mogelijke transitie naar een systeem waarbij machinisten de machine niet langer besturen maar begeleiden. De digitale transformatie van de Europese spoorwegen kan daarom niet slagen **zonder toekomstbestendige machinisten** die nieuw rollend materieel over de grenzen kunnen besturen, inspelen op nieuwe verkeersmanagementbehoeften en innovatieve tools gebruiken.

Bij de [evaluatie](#) van de richtlijn kwamen enkele tekortkomingen in de EU-brede certificeringsregeling aan het licht en werd geconcludeerd dat een **gebrekkige harmonisatie** van de certificeringseisen **de mobiliteit van machinisten tussen zowel de lidstaten als werkgevers belemmert**. Bovendien kan de richtlijn, na meer dan 14 jaar van kracht te zijn, niet inspelen op alle nieuwe ontwikkelingen die hebben plaatsgevonden sinds de inwerkingtreding ervan en die zich de komende jaren zullen voortzetten, zowel vanuit **wetgevend** als **technologisch oogpunt**.

Dit initiatief streeft ernaar deze tekortkomingen aan te pakken en ervoor te zorgen dat de Europese spoorwegen ten volle kunnen profiteren van een nieuwe generatie machinisten die mobiel en digitaal vaardig zijn, en ook vlot over in het buitenland kunnen worden ingeschakeld.

### **Probleem dat met het initiatief wordt aangepakt**

Naar aanleiding van de evaluatie wordt ernaar gestreefd om met dit initiatief twee belangrijke kwesties aan te pakken.

**Probleem 1: de aanhoudende verschillen tussen de lidstaten en spoorwegondernemingen op het gebied van certificeringsregelingen.** Een belangrijke oorzaak van dit probleem is de onduidelijke (en soms tegenstrijdige) formulering van de richtlijn. Een andere belangrijke factor is de opdeling van de bestuurderscertificering in twee delen, waarbij het nationale rijbewijs (met EU-brede geldigheid) slechts minimale opleidings- en gezondheidseisen omvat, terwijl aanvullende certificaten die door de werkgever (spoorwegexploitanten en infrastructuurbeheerders) worden afgegeven, het grootste deel van de kennisvereisten (voertuig- en routekennis, de taal, veiligheidsbeheersysteem van de werkgever) omvatten. Dit leidt tot een verschil in opleiding en certificering van bestuurders, zelfs binnen dezelfde lidstaat, waardoor de mobiliteit van treinbestuurders over grenzen heen en tussen bedrijven verder wordt beperkt. Bovendien blijven de taalvereisten uit hoofde van de richtlijn (B1-niveau) een belangrijke belemmering voor de grensoverschrijdende mobiliteit van machinisten. Sommige belanghebbenden vinden deze taalvereisten te streng en achten deze niet langer passend in tijden van vertaaltools en andere digitale hulpmiddelen om een veilige communicatie in geval van ongevallen te garanderen; anderen dringen aan op de handhaving (of zelfs verstrenging) van het B1-niveau om veilige communicatie bij een ongeval te garanderen; en anderen pleiten voor een gemeenschappelijke taal voor machinisten, vergelijkbaar met het Engels in de luchtvaart, rekening houdend met het feit dat het goederenvervoer per spoor concurreert met vrachtwagenchauffeurs, voor wie er geen taalvereisten op EU-niveau gelden.

De opleidingsprogramma's verschillen nog steeds aanzienlijk per lidstaat, zowel wat de duur als de inhoud van de definitieve certificering betreft. Dit roept vragen op over de evenredigheid en doeltreffendheid van de aangeboden opleiding en over de vraag hoe een gelijk speelveld tussen de lidstaten en spoorwegexploitanten met zwaardere/lichtere opleidingseisen kan worden gehandhaafd en tegelijkertijd de nodige waarborgen kunnen worden geboden inzake de toereikendheid van de technische en veiligheidskennis. Bovendien vormen de hoge kosten van bedrijfsopleidingen (10 000 tot 40 000 euro per machinist) een extra uitdaging voor nieuwkomers die de spoormarkt willen betreden, wat de concurrentie op de spoormarkt belemmert. Daarnaast beperken deze kosten de mobiliteit van machinisten, die vaak de opleidingskosten moeten terugbetalen aan hun voormalige werkgever.

**Probleem 2: de certificeringseisen voor machinisten zijn verouderd en niet langer geschikt voor het beoogde doel.** Dit vergroot de regeldruk voor alle betrokkenen, zorgt voor rechtsonzekerheid en heeft tot gevolg dat het certificeringskader niet de vruchten kan plukken van innovatie en digitalisering. Enerzijds is de richtlijn niet langer afgestemd op hoe het wetgevingslandschap zich sinds 2007 heeft ontwikkeld, met name de inwerkingtreding van het [vierde spoorwegpakket](#) en verschillende nieuwe of gewijzigde vereisten voor interoperabiliteit en gemeenschappelijke veiligheidsmethoden die daarna zijn aangenomen. Gezien de nieuwe rol van het [Spoorwegbureau van de Europese Unie](#) (ERA) als vergunningverlenende instantie voor voertuigen en unieke veiligheidscertificaten voor spoorwegondernemingen en als systeemautoriteit voor telematicatoepassingen en ERTMS, moet worden overwogen hoe het Spoorwegbureau een actievere rol kan spelen om ervoor te zorgen dat moderne technologieën en veiligheids- en interoperabiliteitskwesties onderdeel worden van de syllabus voor machinisten in de hele EU.

Aan de andere kant gaat de richtlijn middels haar opleidings- en certificeringseisen niet in op uitdagingen en kansen die worden gecreëerd door de toegenomen digitalisering van de spoorwegsector (ERTMS, de verdere automatisering van het treinverkeer). Een efficiënter spoorvervoer dankzij nieuwe technologieën is echter essentieel om ten volle te profiteren van het duurzaamheidspotentieel van het spoor. Het is daarom belangrijk ervoor te zorgen dat machinisten – zowel nieuwkomers als machinisten die reeds een vergunning bezitten – goed opgeleid of omgeschoold worden en over de vaardigheden beschikken om nieuwe technologieën ten volle te benutten. Evenzo moet bij opleidingen voor rollend materieel rekening worden gehouden met ontwikkelingen op het gebied van rollend materieel om de huidige situatie te vermijden waarin veel machinisten uitsluitend gecertificeerd zijn om oud rollend materieel te besturen.

Bovendien zullen opkomende digitale technologieën de vraag naar nieuwe en geavanceerde vaardigheden aanzienlijk doen stijgen. Machinisten hoeven minder te weten over de fysieke infrastructuur en meer over hoe ze gebruik kunnen maken van de zeer intelligente systemen/apparaten of applicaties die hen zullen omringen in hun dagelijkse beheer van de treinbesturing. Met de ontwikkeling van een hogere mate van treinautomatisering, zullen de taken en de rol waarschijnlijk geleidelijk verschuiven van fysiek rijden naar toezicht houden. De opleidings- en certificeringseisen van machinisten moeten daarom worden aangepast in het licht van de technologische ontwikkeling. Dit kan ook helpen het beroep voor jonge mensen, met name vrouwen, aantrekkelijk te maken – iets wat de komende jaren van cruciaal belang zal zijn, aangezien het gebrek aan machinisten als gevolg van de vergrijzende beroepsbevolking in veel lidstaten een groot probleem is.

### **Grondslag van het EU-optreden (rechtsgrondslag en subsidiariteitscontrole)**

## Rechtsgrondslag

Het initiatief is gebaseerd op artikel 91 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie inzake vervoer, dat de EU in staat stelt passende bepalingen vast te stellen in de vervoerssector.

## Praktische noodzaak van EU-optreden

Uit de evaluatie van de richtlijn bleek dat de sector zonder actie op EU-niveau waarschijnlijk nog meer belemmeringen zou ondervinden vanwege de lappendeken van verschillende nationale certificeringsregelingen. Het toegenomen belang van grensoverschrijdend treinverkeer en de verdere groei, samen met de behoefte aan een meer geïntegreerd Europees spoorwegnet, moeten tot uiting komen in het EU-certificeringssysteem voor machinisten. Eventuele subsidiariteitsproblemen zouden kunnen worden aangepakt door, waar nodig, specifieke flexibiliteit in te bouwen voor machinisten die uitsluitend lokale en regionale binnenlandse besturen, wanneer een dergelijke beperking gerechtvaardigd is. Bij de effectbeoordeling zal de evenredigheid van de specifieke maatregelen worden beoordeeld en zullen geschikte voorwaarden worden ontwikkeld.

Wat de toegevoegde waarde voor de EU betreft, zal de herziening van de richtlijn de doeltreffendheid van de EU-brede certificeringsregeling voor machinisten verbeteren door een daadwerkelijk geharmoniseerd kader te creëren. De herziene EU-brede certificeringsregeling moet ook worden aangepast om tegemoet te komen aan technologische vooruitgang, zoals de invoering van ERTMS en treinautomatisering waarin alleen gemeenschappelijke EU-eisen kunnen voorzien. Zonder verdere actie op EU-niveau zal de certificering van machinisten zich gefragmenteerd blijven ontwikkelen, wat de mobiliteit van machinisten tussen de lidstaten en bedrijven, de ontwikkeling van meer grensoverschrijdende verbindingen in de gemeenschappelijke Europese spoorwegruimte en de invoering van nieuwe technologieën in de spoorwegsector beperkt.

## B. Doelstellingen en beleidsopties

De algemene doelstelling van dit initiatief is te voorzien in een moderne certificeringsregeling die is afgestemd op de toekomstige taken van machinisten en op meer convergentie tussen de lidstaten om de mobiliteit van machinisten tussen de lidstaten, spoorwegexploitanten en spoorwegdiensten te waarborgen en tegelijk de hoge mate van spoorwegveiligheid in stand te houden of zelfs te verbeteren.

De voorlopige lijst met beleidsopties omvat:

1. **Certificering door ondernemingen:** de opleiding en certificering van machinisten zou hetzelfde stramien blijven volgen dat in het kader van de huidige richtlijn is ontwikkeld. Opleidings- en certificeringsdoelstellingen zouden alleen op EU-niveau worden geharmoniseerd op die gebieden waar de technologie wordt gedefinieerd door sterke gemeenschappelijke EU-eisen (bv. ERTMS).
2. **Door de lidstaten georganiseerde certificering:** alle opleidings- en certificeringsinstanties zouden op nationaal niveau worden geaccrediteerd om de opleidings- en certificeringsinhoud per lidstaat openbaar te maken en te standaardiseren en de vergelijkbaarheid tussen certificaten te waarborgen. De certificering door opleidings- en certificeringsinstanties zou worden gebaseerd op 1) kwesties die specifiek relevant zijn voor elke spoorwegexploitant, zoals door de exploitant in zijn veiligheidsbeheersysteem gedefinieerde individuele maatregelen, 2) gemeenschappelijke eisen op nationaal niveau (taal, infrastructuurkennis, operationele regels), en 3) nieuwe gemeenschappelijke EU-eisen (bv. ERTMS-kennis). Ze zouden allemaal van dezelfde opleidingssyllabus gebruikmaken, maar zich kunnen specialiseren in een of twee van de bovenstaande eisen. De betrokkenheid van de EU zou beperkt blijven tot het definiëren van de gemeenschappelijke EU-opleidings- en certificeringseisen door wetgeving in te voeren op basis van ERA-aanbevelingen, met bijzondere aandacht voor opleiding over nieuwe digitale systemen/machines/processen.
3. **Eén EU-vergunning voor machinisten onder een gemeenschappelijk EU-accreditatiestelsel:** op de accreditatie door opleidings- en certificeringsinstanties zou een gemeenschappelijk EU-accreditatiestelsel van toepassing zijn dat een gelijk speelveld voor alle partijen zou garanderen. Een certificering die in één lidstaat of bij één spoorwegexploitant is verkregen zou daadwerkelijk uitwisselbaar zijn vanwege volledige transparantie op het gebied van Europese opleiding en certificering. De behaalde certificaten voor diverse kennis- en vaardigheidseisen zouden worden gecombineerd tot één EU-vergunning voor alle machinisten en in de hele EU worden erkend. Hoewel er één enkele EU-opleidingssyllabus zou zijn, sluit deze benadering niet uit dat, zodra de vergunning is verleend, de algemene kennis en vaardigheden van machinisten via individuele interne opleiding op de werkplek zou worden afgestemd op de specifieke vereisten van spoorwegexploitanten. Het ERA zou de Commissie bijstaan met aanbevelingen voor opleidings- en certificeringsvereisten over alle onderwerpen en zou de "systeemautoriteit" op EU-niveau worden voor de inhoud van opleidingen en vergunningen. Hierdoor kan de uniforme EU-opleidingssyllabus op flexibele wijze worden bijgewerkt en ervoor wordt gezorgd dat nieuwe technologieën geleidelijk worden ingevoerd naarmate deze gereed zijn voor toepassing in de sector.
4. **Door het ERA georganiseerde certificering van machinisten onder een gemeenschappelijk EU-accreditatiestelsel:** het verschil met bovenstaande optie is dat het ERA de rol krijgt toebedeeld om alle machinisten in de EU te certificeren. Dit zou een aanzienlijke uitbreiding betekenen van de bevoegdheden

(aangezien het de bevoegde autoriteit in de certificeringsregeling zou worden) en middelen (personele en financiële) van het ERA.

## C. Waarschijnlijke effecten

### *Voor de economie:*

- Het initiatief zal de versnippering op de spoorwegmarkt helpen overwinnen en ook de gemeenschappelijke Europese spoorwegruiimte helpen voltooien. Als zodanig zal het naar verwachting het concurrentievermogen van het spoor passagiers- als het goederenvervoer versterken. Het zal ook nieuwkomers op de spoorwegmarkt ondersteunen door het voor machinisten gemakkelijker te maken om van werkgever te veranderen (zowel gevestigde exploitanten als nieuwkomers) en door duidelijkere voorwaarden vast te stellen voor de vergoeding van opleidingskosten als een machinist een onderneming verlaat.
- Dit initiatief zal naar verwachting verder bijdragen aan de digitalisering van de spoorsector. De [gemeenschappelijke onderneming Shift2Rail](#) en zijn opvolger EU-Rail zullen een verdere impuls geven aan spoorwegonderzoek en -innovatie bij de ontwikkeling van op maat gemaakte oplossingen voor machinisten, bijvoorbeeld voor vertaling.

### *Voor de maatschappij:*

- Duidelijkere gemeenschappelijke regels voor de certificering en opleiding van machinisten zullen bijdragen tot efficiënter internationaal treinvervoer en helpen het tekort aan machinisten in de EU aan te pakken, aangezien mobiele en digitaal vaardige machinisten grotere delen van het traject kunnen afleggen zonder aan de grens te worden afgelost. Dit zal ook helpen om de spoorsector veerkrachtiger te maken in het geval van crises zoals de stremming bij Rastatt in 2017 – mobiele machinisten zullen alternatieve routes kunnen afleggen.
- De actualisering van de certificeringseisen waarbij opleiding over digitale systemen/machines/processen wordt meegenomen, zal het beroep van machinist aantrekkelijker maken, met name voor jongere generaties. Hierdoor wordt het beroep ook gemoderniseerd, waardoor de sector de technologische ontwikkelingen kan benutten die nodig zijn om het spoor toegankelijker, efficiënter en veerkrachtiger te maken. Alle machinisten krijgen een degelijke opleiding aangeboden, waarbij zowel bijscholing (d.w.z. verbetering van hun bestaande vaardigheden) als omscholing (d.w.z. opleiding in nieuwe vaardigheden) mogelijk zijn, om zo optimaal gebruik te maken van de beschikbare systemen/machines/processen. Ook zullen ze werken in een betere omgeving aangezien ondersteuning door digitale technologieën de druk op fysieke en psychologische gezondheidsfactoren zal verminderen en de veiligheid zal verbeteren.
- In dit initiatief wordt ook gekeken naar mogelijke digitale hulpmiddelen voor het beheer van de werkuren van machinisten, met het oog op de bescherming van werknemers zonder het concurrentievermogen van de spoorwegsector te ondermijnen. Het is ook bedoeld om opleidings- en arbeidsvoorwaarden aantrekkelijker te maken voor vrouwelijke machinisten, bijvoorbeeld door specifieke clausules over de herscholing van vrouwelijke machinisten na zwangerschap.

### *Voor het milieu:*

- Het initiatief moet het concurrentievermogen van het spoor en daarmee ook het gebruik van de trein helpen vergroten. Indien het initiatief wordt uitgevoerd, zou het bijdragen aan de inspanningen van de EU om de klimaatverandering te bestrijden in het kader van de Europese Green Deal, met name de doelstelling van de EU om de uitstoot van broeikasgassen door het vervoer tegen 2050 met 90 % te verminderen en de ambitieuze mijlpalen voor het spoor die zijn vastgesteld in de strategie voor duurzame en slimme mobiliteit.

### *Grondrechten:*

- Met dit initiatief wordt bijzondere aandacht besteed aan de bescherming van de persoonsgegevens van machinisten. Deze zorgen zullen worden meegenomen in de beoordeling van mogelijke IT-oplossingen voor de overgang van papieren vergunningen en aanvullende certificaten naar een digitaal systeem (smartcard/digitaal EU-paspoort voor machinisten).

### *Vereenvoudiging en/of administratieve lasten:*

- Uit de evaluatie bleek dat er aanzienlijke ruimte is voor vereenvoudiging en verbetering van de doeltreffendheid van de richtlijn. Sommige bepalingen zijn achterhaald, de formulering ervan is soms dubbelzinnig en het toepassingsgebied ervan moet wellicht worden aangepast. Verschillen in de uitlegging van de richtlijn hebben geleid tot tegenstrijdige normen op nationaal niveau die van invloed zijn op mobiliteit. Bovendien ondermijnen onduidelijke verantwoordelijkheden en een onduidelijke taakverdeling onder de betrokkenen bij de certificeringsregeling de samenhang van het raamwerk. Met dit initiatief wordt getracht deze zorgen weg te nemen. Aangezien de omzetting op het niveau van de lidstaten en de uitvoering en toepassing door spoorwegexploitanten grote obstakels hebben opgeworpen voor de harmonisatie, doeltreffendheid en kostenvermindering, zal een rechtstreeks toepasbaar juridisch instrument worden overwogen.

## D. Instrumenten voor betere regelgeving

## Effectbeoordeling

Een eerste beoordeling van de uitvoering van de richtlijn werd verricht door het ERA in het [verslag](#) dat in december 2013 bij de Commissie werd ingediend (conform artikel 33 van de richtlijn). Dit verslag was gebaseerd op de resultaten van een enquête die in het voorjaar van 2013 onder belanghebbenden is gehouden en op de ervaring die het ERA gedurende vijf jaar heeft opgedaan bij het begeleiden van het implementatieproces in de lidstaten. Het verslag zal bij de herziening in aanmerking worden genomen.

De evaluatie van de richtlijn is in juli 2020 aangenomen. De resultaten van de evaluatie zullen worden meegenomen in de voorbereiding van de effectbeoordeling.

Het effectbeoordelingsverslag vormt de basis voor elk voorstel dat in het kader van dit initiatief wordt gedaan. Het zal worden ondersteund door een externe analytische studie die de Commissie verder zal helpen bij het verzamelen van betrouwbare kwalitatieve en kwantitatieve gegevens om de kosten en baten van de verschillende beleidsopties te analyseren.

## Raadplegingsstrategie

De Commissie voert een uitgebreide reeks raadplegingsactiviteiten uit om de benodigde standpunten en gegevens te verzamelen teneinde de probleemomschrijving te verfijnen, beleidsopties te ontwikkelen en de haalbaarheid en gevolgen daarvan te beoordelen.

In het eerste kwartaal van 2022 zal in alle officiële EU-talen een openbare raadpleging van twaalf weken worden gelanceerd als onderdeel van de geplande effectbeoordeling. Ze zal beschikbaar zijn op het portaal [Geef uw mening](#) van de Commissie. Respondenten zullen in een van de 24 officiële talen kunnen antwoorden.

De openbare raadpleging zal vergezeld gaan van gerichte raadplegingen van belanghebbenden die een sleutelrol spelen in het certificeringsproces. Bijzondere aandacht zal worden besteed aan de volgende belanghebbenden:

- spoorwegondernemingen;
- infrastructuurbeheerders;
- vertegenwoordigers van machinisten;
- certificerings- en opleidingsinstellingen;
- nationale veiligheidsinstanties.

De Commissie zal ook gebruikmaken van fora zoals het Comité inzake spoorweginteroperabiliteit en -veiligheid en de sectorale sociale dialoog. Zij zal ook workshops voor belanghebbenden organiseren om 1) de opzet van de ondersteunende studie en 2) de bevindingen ervan te valideren, met inbegrip van de overwogen beleidsopties.

Het feitelijke samenvattend verslag wordt na afloop van de openbare raadpleging (acht weken later) op de raadplegingspagina gepubliceerd. De resultaten van de raadplegingen worden samengevat in een beknopt verslag dat op de website van de Commissie beschikbaar zal worden gesteld.