



SPOORWEGVERVOER

Het EU-beleid voor het spoorwegvervoer heeft tot doel één Europese spoorwegruimte tot stand te brengen. Na de openstelling van de spoorwegsector voor de concurrentie in 2001 zijn er in tien jaar tijd drie spoorwegpakketten vastgesteld en heeft er één herschikking van de wetgeving plaatsgevonden. Een vierde pakket, dat ontworpen was om de ene Europese spoorwegruimte te voltooien, is goedgekeurd in april 2016 (de technische pijler) en december 2016 (de marktpijler).

RECHTSGROND EN DOELSTELLINGEN

Artikel 100, lid 1, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie. Het doel van een gemeenschappelijk vervoersbeleid is het garanderen zowel van de mededinging als van de vrijheid van dienstverlening. Dit vereist dat de technische, administratieve en veiligheidsvoorschriften worden geharmoniseerd, hetgeen essentieel is voor de interoperabiliteit van de nationale spoorwegsysteem. Ook de maatregelen met betrekking tot de milieu- en consumentenbescherming vergen een zekere mate van harmonisatie om concurrentievervalsing te voorkomen en nieuwe ondernemingen de toegang tot het netwerk te vergemakkelijken.

Op haar witboek "Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte – werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem" ([COM\(2011\)0144](#)) bepaalde de Commissie als doelstelling dat in 2050 het middellangeafstandsvervoer van passagiers grotendeels via het spoor verloopt. Op middellange termijn (tegen 2030) moest de lengte van het bestaande hogesnelheidsnet worden verdrievoudigd en in alle lidstaten een dicht spoorwegnet in stand worden gehouden. Op lange termijn moest een Europees hogesnelheidsnet worden voltooid.

RESULTATEN

A. Interoperabiliteit

Met de aanneming van [Richtlijn 96/48/EG](#) van 23 juli 1996 betreffende de interoperabiliteit van het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem en [Richtlijn 2001/16/EG](#) van 19 maart 2001 betreffende de interoperabiliteit van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem heeft de Europese Unie een proces op stapel gezet waarmee ervoor moet worden gezorgd dat de verschillende spoorwegsysteem zonder reisonderbreking kunnen worden gebruikt en dat de netwerken van de lidstaten probleemloos en op een veilig manier in elkaar kunnen overlopen. Voor de tenuitvoerlegging van deze wetgeving zijn al een aantal technische oplossingen (zogenoeten "technische specificaties voor interoperabiliteit")



of TSI's) geformuleerd, waarbij de nadruk in eerste instantie is gelegd op cruciale aspecten als besturing, signalering, telematicatoepassingen voor vrachtdiensten, de beroepskwalificaties van personeel dat werkzaam is in het internationaal vervoer, wagons voor vrachtvervoer en geluidshinder.

Deze twee richtlijnen zijn gewijzigd en geactualiseerd bij [Richtlijn 2004/50/EG](#) van 29 april 2004. Tegelijkertijd werd het toepassingsgebied van de richtlijn betreffende het conventionele spoorwegsysteem uitgebreid tot het hele Europese spoorwegnet, waardoor dit in januari 2007 volledig kon worden opengesteld voor het nationale en internationale goederenvervoer en in januari 2010 voor het internationaal personenvervoer. Met [Richtlijn 2008/57/EG](#) van 17 juni 2008, later gewijzigd bij [Richtlijn 2009/131/EG](#) en [Richtlijn 2001/18/EG](#), zijn de eerdere richtlijn herschikt in één richtlijn. Als onderdeel van het vierde spoorwegpakket werd vervolgens Richtlijn 2008/57/EG zelf ook herschikt bij [Richtlijn \(EU\) 2016/797](#) van 11 mei 2016 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Unie.

Om de technische belemmeringen voor interoperabiliteit te verminderen hebben vertegenwoordigers van de spoorwegsector en de Commissie in 2005, 2008 en 2012 memoranda van overeenstemming ondertekend over de invoering en ontwikkeling van het Europees beheersysteem voor het spoorwegvervoer (European Rail Traffic Management System — ERTMS). Meer recent, in 2016, zijn in een nieuw memorandum van overeenstemming de belangrijkste doelstellingen bepaald van de samenwerking en het engagement tussen de ondertekenaars vanaf 2016. Alle vier ERTMS-memoranda van overeenstemming vindt u [hier](#).

Sinds 1 januari 2007 is het nationale en internationale goederenvervoer volledig open voor concurrentie. Om het internationale netwerk voor goederenvervoer beter te benutten en de interoperabiliteit ervan te verbeteren heeft de EU in [Verordening \(EU\) nr. 913/2010](#) van 22 september 2010 inzake het Europese spoorwegnet voor concurrerend goederenvervoer negen corridors voor concurrerend Europees goederenvervoer vastgesteld. Doel was de spoorwegen concurrerder te maken ten opzichte van andere vervoerswijzen voor goederen die door meer lidstaten gaan. Verordening (EU) nr. 913/2010 is gewijzigd bij [Verordening \(EU\) 2015/1017](#) van 11 december 2013 tot vaststelling van de financieringsfaciliteit voor Europese verbindingen voor de periode 2014 tot 2020. In 2015 is Verordening (EU) 1316/2013 gewijzigd bij [Verordening \(EU\) 2015/1017](#) van 25 juni 2015 betreffende het Europees Fonds voor strategische investeringen, de Europese investeringsadvieshub en het Europese investeringsprojectenportaal. Commissievoorstel [COM\(2016\)0597](#) had betrekking op de verlenging van de looptijd van het Europees Fonds voor strategische investeringen en de invoering van technische versterkingen voor dat fonds en de Europese investeringsadvieshub. Over dit voorstel werd op donderdag 23 maart 2017 gestemd in de Commissie vervoer en toerisme TRAN-commissie) en het voorstel is na de interinstitutionele onderhandelingen in werking getreden op 16 oktober 2017.

In het kader van het vierde spoorwegpakket is [Verordening \(EEG\) nr. 1192/69](#) van 26 juni 1969 betreffende de gemeenschappelijke regels voor de normalisatie van de rekeningstelsels van de spoorwegondernemingen ingetrokken en vervangen door [Verordening \(EG\) 2016/2337](#) van 14 december 2016. [Verordening \(EU\) nr. 1370/2007](#) van 23 oktober 2007 betreffende het openbaar personenvervoer per



spoor is ook in het kader van het vierde spoorwegpakket gewijzigd. [Verordening \(EU\) 2016/2338](#) van 14 december 2016, ook bekend als de verordening inzake openbardienstverplichtingen, wijzigt [Verordening \(EG\) nr. 1370/2007](#), voor de openstelling van de markt voor het binnenlands passagiersvervoer per spoor.

B. Europees Spoorwegbureau

Teneinde de interoperabiliteit en de veiligheid van het Europese spoorwegnet te verbeteren, is krachtens [Verordening \(EG\) nr. 881/2004](#) van 29 april 2004 een Europees Spoorwegbureau (ESB) opgericht, dat in Rijsel en Valenciennes (Frankrijk) gevestigd is. Hoofdtak van het Bureau is te zorgen voor harmonisatie, registratie en controle van de technische specificaties voor interoperabiliteit (TSI's) voor het hele Europese spoorwegnet en voor de formulering van gemeenschappelijke veiligheidsdoelen voor de Europese spoorwegen. Het Bureau heeft zelf geen beslissingsbevoegdheid, maar helpt bij het opstellen van ontwerpbesluiten voor de Commissie. Op 16 december 2008 werden het ESB met [Verordening \(EG\) nr. 1335/2008](#) nieuwe taken toegewezen. Op 11 mei 2016 werd Verordening (EG) nr. 881/2004 in het kader van het vierde spoorwegpakket ingetrokken en vervangen door [Verordening \(EU\) 2016/796](#) betreffende het Spoorwegbureau van de Europese Unie, teneinde bij te dragen tot de verdere ontwikkeling en het effectieve functioneren van één Europese spoorwegruimte, het garanderen van een hoog niveau van spoorwegveiligheid en -interoperabiliteit en de verbetering van het concurrentievermogen van de spoorwegen. Het ESB is nu de enige bevoegde instantie voor de afgifte van vergunningen voor voertuigen (locomotieven en wagons) die bestemd zijn voor grensoverschrijdende activiteiten en voor de verstrekking van unieke veiligheidscertificaten aan spoorwegondernemingen die in meerdere lidstaten actief zijn.

C. Sociale harmonisatie

[Richtlijn 2005/47/EG](#) van 18 juli 2005 regelt de arbeidsvoorwaarden van mobiele werknemers die interoperabele grensoverschrijdende diensten in de spoorwegsector verrichten. Deze richtlijn is gebaseerd op een akkoord tussen de Europese sociale partners in de spoorwegsector. Voorts heeft [Richtlijn 2007/59/EG](#) van 23 oktober 2007 betrekking op de geharmoniseerde minimumeisen inzake kwalificatie en certificering van machinisten in de EU. Er wordt in bepaald dat elke machinist moet beschikken over een vergunning en een geharmoniseerde aanvullende bevoegdheidsbewijs. Dit is de grondslag voor de wederzijdse erkenning van bevoegdheidsbewijzen waarin de richtlijn voorziet. Sinds oktober 2011 worden verklaringen of bevoegdheidsbewijzen verstrekt aan machinisten die grensoverschrijdend vervoer, cabotage of goederenvervoer binnen een andere lidstaat verzorgen, of die werkzaam zijn in ten minste twee verschillende lidstaten.

D. Toegang van de spoorwegondernemingen tot de infrastructuur

[Richtlijn 95/18/EG](#) van 19 juni 1995 betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen bepaalt dat een spoorwegonderneming haar recht op toegang tot de infrastructuur van de lidstaten alleen kan doen gelden als ze over een bedrijfsvergunning beschikt. Deze vergunning wordt afgegeven door de lidstaat waar de onderneming is gevestigd, mits is voldaan aan bepaalde gemeenschappelijke



voorwaarden (goede naam, financiële draagkracht en beroepsbekwaamheid). De richtlijn is gewijzigd bij [Richtlijn 2001/13/EG](#) van 26 februari 2001, waarin de (veiligheidsgerelateerde, technische, economische en financiële) voorwaarden worden vastgesteld voor de uitoefening van het beroep van spoorwegvervoerder op het gehele grondgebied van de Gemeenschap en waarmee wordt voorzien in de toelatingsprocedure voor het verrichten van goederenvervoer per spoor op het grensoverschrijdend Europees netwerk.

Met [Richtlijn 2012/34/EU](#) van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte zijn [Richtlijn 95/18/EG](#) en [Richtlijn 2001/13/EG](#) vervolgens vervangen en ingetrokken. Zo werden de beginselen met betrekking tot de ontwikkeling van het spoor (die onder meer gericht moet zijn op de scheiding van infrastructuurbeheer en vervoersactiviteiten), de verstrekking van vergunningen aan spoorwegondernemingen en de infrastructuurheffingen gegroepeerd en in één richtlijn opgenomen. In het algemeen wordt met deze richtlijn de concurrentie gestimuleerd en wordt voorzien in transparantere voorwaarden voor de toegang tot de markt, een duidelijke boekhoudkundige scheiding en onafhankelijke en sterkere nationale toezichthoudende instanties. Daarin worden op gedetailleerde wijze de voorwaarden vastgesteld voor de toegang tot het netwerk, de dienstverlening en de regels inzake heffingen.

Het vierde spoorwegpakket was bedoeld om de eengemaakte Europese spoorwegruimte te voltooien en de interoperabiliteit te verbeteren. Doel ervan was de openbaredienstcontracten voor spoorvervoer op de binnenlandse markt open te stellen voor concurrentie, om de kwaliteit en doeltreffendheid van de nationale dienstverlening op het gebied van passagiersvervoer te verbeteren. Op 14 december 2016 werd [Richtlijn \(EU\) 2016/2370](#) 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 (ook bekend als de beheersrichtlijn) goedgekeurd.

Eveneens werd [Richtlijn 95/18/EG](#) van 19 juni 1995 betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen gewijzigd, bij [Richtlijn 2004/49/EG](#), op grond waarvan elke spoorwegonderneming een veiligheidscertificaat moet hebben om toegang te kunnen krijgen tot de infrastructuur. Richtlijn 2004/49/EG werd gewijzigd bij [Richtlijn 2008/110/EG](#) van 16 december 2008, ook bekend als de spoorwegveiligheidsrichtlijn. Richtlijn 2008/110/EG is in het kader van het vierde spoorwegpakket gewijzigd bij [Richtlijn \(EU\) 2016/798](#) van 11 mei 2016 inzake spoorwegveiligheid.

E. Geluidsoverlast door treinen

[Richtlijn 2002/49/EG](#) van 25 juni 2002 (de richtlijn omgevingslawaai) inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai vormt de grondslag waarop communautaire maatregelen getroffen kunnen worden ter beperking van de door spoorwegvoertuigen en -infrastructuur veroorzaakte geluidsemisies. Dienovereenkomstig zijn in 2003 richtsnoeren goedgekeurd voor berekeningsmethoden voor de geluidsemisies van treinen en in juni 2006 zijn geluidsemisiegrenswaarden voor rollend materieel in de EU in werking getreden. In april 2011 zijn met een bijkomend besluit van de Commissie de TSI's voor rollend



spoorwegmaterieel herzien. Op 8 juli 2008 publiceerde de Commissie een mededeling met als titel "Geluidsreducerende maatregelen voor bestaand goederenmaterieel" ([COM\(2008\)0432](#)), waarin als doelstelling werd bepaald alle goederenwagens tegen 2015 te moderniseren. Om spoorwegondernemingen ertoe aan te moedigen hun wagens uit te rusten met minder lawaaierige remmen is in [Richtlijn 2012/34/EG](#) ook voorzien in een nieuw, naar geluid gedifferentieerd inningssysteem voor heffingen (Europees systeem voor treinbesturing — European Train Control System, ETCS). Naar geluid gedifferentieerde infrastructuurheffingen zijn in de eerste plaats bedoeld voor goederenwagens die niet voldoen aan de voorschriften van de TSI's inzake "rollend materieel – geluid" van het conventionele trans-Europees spoorwegsysteem. Zoals hierboven besproken werd Richtlijn 2012/34/EU gewijzigd in het kader van het vierde spoorwegpakket, namelijk bij [Richtlijn \(EU\) 2016/2370](#) van 14 december 2016 met betrekking tot de openstelling van de markt voor het binnenlands passagiersvervoer per spoor en het beheer van de spoorweginfrastructuur.

ROL VAN HET EUROPEES PARLEMENT

In het kader van zijn wetgevingsbevoegdheden heeft het Europees Parlement zijn steun verleend aan de meeste harmonisatievoorstellen van de Commissie, maar het heeft tegelijkertijd duidelijk gemaakt dat het aan bepaalde aspecten bijzonder belang hecht.

1. In zijn [resolutie van 11 maart 2008](#) over een duurzaam Europees vervoersbeleid heeft het Parlement zich uitdrukkelijk achter de invoering van het Europees beheersysteem voor het spoorwegvervoer ERTMS/ETCS geschaard, om technische belemmeringen te verwijderen, en vroeg het stappen te ondernemen in de richting van de totstandbrenging van één Europese spoorwegruimte.
2. In zijn [resolutie van 11 maart 2009](#) over groener vervoer en internalisering van externe kosten verzocht het Parlement de Commissie onverwijld maatregelen te nemen om met concrete voorstellen op te stellen voor alle vervoerswijzen. Het verzocht de Commissie ook een alomvattend plan in te dienen voor het berekenen en in rekening brengen van de externe kosten en het beoordelen van het effect hiervan op basis van een algemeen model. Verder verzocht het Parlement de Commissie een voorstel voor een richtlijn in te dienen om naar geluid gedifferentieerde spoortoegangsrechten voor locomotieven en wagens in te voeren, teneinde spoorwegondernemingen ertoe aan te moedigen spoedig over te schakelen op geluidsarme voertuigen.
3. In zijn [resolutie van 9 september 2015](#) met als titel "Tenuitvoerlegging van het [Witboek over vervoer](#) uit 2011; inventarisatie en de weg vooruit naar duurzame mobiliteit", drong het Parlement met betrekking tot het spoorvervoer aan op snelle goedkeuring van het vierde spoorwegpakket. Doel hiermee was te zorgen voor een evenwichtige openstelling van de interne markt voor het spoorwegvervoer van reizigers, de onafhankelijkheid van infrastructuurbeheerders, openbare aanbestedingen voor openbaredienstcontracten, het hoogste niveau van veiligheid en interoperabiliteit van het spoorwegnet en voldoende personele en financiële middelen om het Europees Spoorwegbureau in staat te stellen om op



te treden als centraal aanspreekpunt voor de vergunning van voertuigen en voor veiligheidscertificering.

De TRAN-commissie heeft een voorstel onderzocht voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende de rechten en verplichtingen van reizigers in het treinverkeer (herschikking) ([COM20170548](#)). Een resolutie van het Europees Parlement over het voorstel werd in november 2018 aangenomen. De medebeslissingsprocedure loopt echter nog en er moet tussen het Parlement en de Raad van de EU nog overeenstemming worden bereikt over definitieve oplossingen.

Esteban Coito
04/2019

