

EUROPEES PARLEMENT

2004



2009

Zittingsdocument

DEFINITIEVE VERSIE
A6-0219/2007

8.6.2007

VERSLAG

over de tenuitvoerlegging van het eerste spoorwegpakket
(2006/2213(INI))

Commissie voor verkeer en toerisme

Rapporteur: Michael Cramer

INHOUDSOPGAVE

	Blz.
ONTWERPRESOLUTIE VAN HET EUROPEES PARLEMENT	3
TOELICHTING	10
PROCEDURE	18

ONTWERPRESOLUTIE VAN HET EUROPEES PARLEMENT

over de tenuitvoerlegging van het eerste spoorwegpakket (2006/2213(INI))

Het Europees Parlement,

- gezien het verslag van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de regio's over de tenuitvoerlegging van het eerste spoorwegpakket (COM(2006)0189) en het bijgaande werkdocument van de Commissie (SEC(2006)0530),
 - onder verwijzing naar de Richtlijn 2001/12/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001 tot wijziging van de Richtlijn 91/440/EEG van de Raad betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap¹,
 - onder verwijzing naar de Richtlijn 2001/13/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001 tot wijziging van de Richtlijn 95/18/EG van de Raad betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen²,
 - onder verwijzing naar de Richtlijn 2001/14/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001 inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheids certificering³,
 - onder verwijzing naar zijn resolutie van 15 juni 2006 over de invoering van het Europees signaleringssysteem voor spoorwegen ERTMS/ETCS⁴,
 - gelet op artikel 45 van zijn Reglement,
 - gezien het verslag van de Commissie voor verkeer en toerisme (A6-0219/2007),
- A. overwegende dat het eerste spoorwegpakket deze sector nieuw leven dient in te blazen als eerste stap in de totstandbrenging van een geïntegreerde Europese spoorverkeersruimte, en de 'modal shift', het verleggen van het goederenvervoer van de weg naar het spoor, dient aan te zwingelen,
- B. overwegende dat het Parlement de Commissie in de eerste lezing van het derde spoorwegpakket heeft verzocht verslag te doen van de gevolgen van het eerste en tweede spoorwegpakket,
- C. overwegende dat de vervoerssector in de EU verantwoordelijk is voor 15 tot 30 procent van de totale CO₂-uitstoot, zodat gezorgd moet worden voor een sterkere verlegging van het vervoer van de weg naar het spoor en de binnenvaart, die een minder negatief effect

¹ PB L 75 van 15.3.2001, blz. 1.

² PB L 75 van 15.3.2001, blz. 26.

³ PB L 75 van 15.3.2001, blz. 29.

⁴ Aangenomen teksten, P6_TA(2006)0275.

hebben op het klimaat,

- D. overwegende dat de ontwikkeling naar een modal shift en de optimalisatie van intermodale vervoersketens tot dusver niet toereikend waren en het eerste spoorwegpakket nog niet de gewenste resultaten heeft opgeleverd,
- E. overwegende dat de raamvoorwaarden voor de concurrentie en coöperatie tussen het spoor, het wegvervoer, het luchtverkeer en de scheepvaart onvermijdelijk gevolgen zal hebben voor het prestatievermogen van elke vervoersmodaliteit en om deze reden een faire intramodale mededinging steeds het uitgangspunt dient te zijn van elke discussie over efficiency en de mate van mededinging binnen een vervoersmodaliteit,
- F. overwegende dat het milieuschadelijke wegvervoer wordt bevoordeeld aangezien de EU-wijde tolsystemen met een vastgelegde bovengrens alleen op vrijwillige basis, meestal slechts op snelwegen en alleen op vrachtverkeer, worden toegepast, zonder internalisering van de externe kosten,
- G. overwegende dat het tolgeld - bijvoorbeeld in Zwitserland - een opmerkelijke verschuiving van het verkeer van de weg naar het spoor bewerkstelligt en een voorbeeld van groot belang is voor het Europese verkeersbeleid, ook omdat de kosten voor de consument met slechts 0,5% zijn gestegen dankzij de verbeterde efficiency van het wegvervoer,
- H. overwegende dat de EU in de overeenkomst met Zwitserland en ook in het kader van de Alpenconventie vervoersprotocollen heeft getekend en zodoende een sterkere verschuiving van het transitoverkeer van de weg naar het spoor tot toekomstig Europees vervoersbeleid heeft verklaard,
- I. overwegende dat met het oog op de mate waarin de markt werd geopend en het aantal nieuwe ondernemingen op deze markt er zeer uiteenlopende ervaringen zijn opgedaan, zowel binnen als buiten Europa, zowel in de kleine als in de grote lidstaten, zowel in de nieuwe als in de oude lidstaten; dat de concurrentie in landen waar ze werd ingevoerd, in elk opzicht aan de verwachtingen voldoet en kleine spoorwegondernemingen vaak succesvol zijn in marktniches die voor grote ondernemingen onrendabel waren,
- J. overwegende dat de uitbreiding van 15 naar 25 en nu naar 27 lidstaten tot gevolg heeft gehad dat de EU nu ook landen omvat waarvan de structuur van de spoorsector zich deels duidelijk onderscheidt van die van de oude lidstaten, wat overeenkomstige kansen, maar ook risico's met zich mee brengt voor de spoorsector; dat de EU-uitbreiding en het Europese nabuurschapsbeleid nieuwe uitdagingen vormen voor het Europese spoorwegbeleid voor wat betreft een aangepaste intermodaliteit,
- K. overwegende dat in sommige nieuwe lidstaten, met name in de Baltische staten, het vrachtvervoer van en naar derde landen goed is voor bijna de helft van de totale omzet; in overweging van het feit dat de liberalisering in de spoorsector wordt belemmerd door de verschillende wetgevingskaders van de buurlanden van de EU, evenals door een gebrek aan actieve dialoog tussen de EU en deze staten; overwegende dat traditionele spoorwegondernemingen dientengevolge een marktbeheersende positie innemen ten opzichte van samenwerkingsverbanden met spoorwegexploitanten van buiten de EU,

- L. overwegende dat het openstellen van de markt één van de factoren is die ertoe hebben geleid dat het goederenvervoer per spoor bijvoorbeeld in het Verenigd Koninkrijk met 60 procent, in Nederland met 42,5 procent, in Polen met meer dan 30 procent en in Duitsland met 25 procent is toegenomen, terwijl het goederenvervoer in bijvoorbeeld Frankrijk, waar de staatsspoorwegen tot dusver nauwelijks aan concurrentie onderhevig waren, met 28 procent is afgenomen; dat dit ook gevolgen voor de werkgelegenheid en de kwaliteit van de aangeboden diensten zal hebben en niet in de laatste plaats ook voor het klimaat, aangezien de goederen die niet per spoor worden vervoerd nu via de weg worden getransporteerd,
- M. overwegende dat er ook met name een verband bestaat met het feit dat bijvoorbeeld op de Duitse markt 274 ingeschreven goederenvervoerders hun diensten aanbieden en reeds duidelijk vóór de geplande ingang van de openstelling van de markt voor concurrentie actief konden worden, in Polen 60, terwijl het er in Frankrijk, waar de termijnen voor de openstelling van de markt strikter werden toegepast, slechts vijf zijn, om nog maar te zwijgen van landen zoals Finland en Slovenië waar vanwege het staatsmonopolie nog helemaal geen concurrentie bestaat,
- N. overwegende dat een fair en transparant tariefsysteem binnen de spoorweginfrastructuur een onontbeerlijke voorwaarde is voor elke vorm van mededinging in deze sector; dat de Richtlijn 2001/14/EG weliswaar het beginsel van marginale kosten tot basis heeft verklaard voor de berekening van de tarieven, maar marges toelaat bij het heffen van tolgeld, wat zal leiden tot zeer uiteenlopende tariefsystemen en tarieven in de lidstaten; dat de uiteenlopende investeringen van de lidstaten in de nationale spoorweginfrastructuren zich zullen weerspiegelen in de verschillende heffingsniveaus van de infrastructuurbeheerders,
- O. overwegende dat de ervaringen tot dusver en de huidige concurrentie aantonen dat het spoorwegsysteem functioneert, ook wanneer er een formele scheiding bestaat tussen het infrastructuurbeheer en de vervoersdiensten,
- P. overwegende dat het wagonladingenvervoer met een aandeel van ruim 50 procent een belangrijke pijler van het Europese goederenvervoer per spoor vormt waarop tal van klanten van de spoorwegondernemingen zijn aangewezen,
- Q. overwegende dat de beschikbare gegevens over treinongevallen ondanks hun partiële onvolledigheid ook na de opening van de markt van het goederenvervoer een positieve trend vertonen ten aanzien van de veiligheid van de spoorwegen: de lidstaten die deze markt het meest resoluut hebben geopend, kunnen geen verslechtering van de veiligheid vaststellen; dat het verkrijgen van veiligheidscertificeringen in de praktijk al te zeer bemoeilijkt wordt door problemen bij de omzetting in nationaal recht, een gemis aan transparantie en organisatorische dan wel administratieve belemmeringen,

Intermodale raamvoorwaarden

1. herinnert eraan dat de totstandbrenging van een nieuwe dynamiek in het spoorvervoer tegen de achtergrond van toenemende verkeersstromen, stijgende emissies, beperkte energiereserves en duizenden verkeersslachtoffers een kernpunt vormt van het Europese verkeersbeleid en verzoekt de Commissie dit feit ook in aanmerking te nemen bij de

tenuitvoerlegging van het eerste spoorwegpakket;

2. is van mening dat de ‘Eurovignet 2’-richtlijn een eerste stap is op weg naar een faire, intermodale concurrentie – faire concurrentie is niet mogelijk indien op alle spoorwegtrajecten en op alle treinen EU-wijd heffingen van toepassing zijn, terwijl het geplafonneerde tolgeld slechts op basis van vrijwilligheid wordt gehanteerd op de Europese wegen, zonder internalisering van de externe kosten, meestal slechts op snelwegen en voor vrachtwagens; daarom wordt de Commissie dringend verzocht voor 2008 een richtlijn voor te leggen (zie artikel 1, lid 9, van richtlijn 2006/38/EG) waarin het Eurovignet wordt aangepast aan het systeem van tarieven op trajecten, waarbij een tolgeld zonder ontduikingsmogelijkheden dwingend wordt voorgeschreven voor alle Europese wegen en alle vrachtwagens vanaf 3,5 t, waarbij de externe kosten worden geïnternaliseerd;
3. verzoekt de Commissie dringend de grondslagen van de vervoersprotocollen in het kader van de overeenkomst met Zwitserland en de Alpenconventie om te zetten in maatregelen die wat betreft het transitoverkeer door de Alpen tot een verschuiving leiden van de weg naar het spoor;
4. is van mening dat de zeer lange trucks (zogenoeten LZV's) de concurrentiepositie van het spoor ondermijnen; vreest dat een EU-wijde invoering van LZV's het einde kan betekenen van het wagonladingenvervoer en het intermodale vervoer, en is daarom strikt tegen deze invoering;
5. merkt op dat de concurrentieverhouding tussen het spoor en het vliegtuig is verstoord; is van mening dat de belastingvrijstelling van kerosine en van BTW op internationale vliegtickets dringend op de internationale en EU-agenda geplaatst dient te worden;
6. acht het onverenigbaar met de doelstelling van het Europese verkeersbeleid indien lidstaten hoge tarieven op trajecten voor spoorvrachtvervoer heffen, tegelijk echter geen tolgeld heffen voor het wegvervoer;
7. benadrukt dat het gebrek aan interoperabiliteit van de spoornetten nog steeds de belangrijkste hinderpaal vormt voor de totstandbrenging van een geïntegreerde Europese spoorverkeersruimte en verwelkomt het besluit van de Commissie om in dit verband met een nieuw initiatief te komen; is van oordeel dat de liberalisering hand in hand had moeten gaan met de ontwikkeling van de interoperabiliteit en betreurt dat deze beide processen in verschillend tempo verlopen; wijst erop dat het openstellen van de netwerken voor mededinging alleen resultaten zal opleveren indien er sprake is van een daadwerkelijk geïntegreerd trans-Europees netwerk; roept ertoe op deze kwestie in de toekomst met prioriteit te behandelen;
8. roept de Commissie op intermodale infrastructuur te moderniseren en te ontwikkelen, met name knooppunten met haveninfrastructuren;

Intramodale raamvoorwaarden

9. benadrukt dat de interoperabiliteit tussen de spoornetten verder verbeterd dient te worden teneinde het concurrentievermogen van de spoorwegen te verhogen; eist in dit verband dat

de zes corridors waarover de EU met coördinator Karel Vinck tot een akkoord gekomen is met de spoorwegondernemingen en de lidstaten (A: Rotterdam–Genua, B: Napels–Berlijn–Stockholm, C: Antwerpen–Basel/Lyon, D: Sevilla–Lyon–Turijn–Triest–Ljubljana, E: Dresden–Praag–Brno–Wenen–Boedapest, F: Duisburg–Berlijn–Warschau), spoedig en volledig worden uitgerust met ERTMS;

10. moedigt de Commissie aan om het positieve voorbeeld van staatssteun voor het rollende materiaal, zoals mogelijk werd gemaakt voor de inrichting/verbetering van de ERMTS-uitrusting in treinen, ook toe te passen op de lawaai-reductie van goederenwagons aangezien dit tot besparingen leidt bij de infrastructuurinvesteringen;
11. ziet de optie van een bevoorrechtiging van het personenvervoer per spoor ten koste van het goederenvervoer per spoor via extreem hoge tarieven op de trajecten als een factor die van negatieve invloed is op het concurrentievermogen van dit goederenvervoer; wijst erop dat deze handelwijze van de spoorwegondernemingen het directe gevolg is van ontoereikende financiële steun door de lidstaten voor deze ondernemingen; verzoekt de Commissie daarom dringend om alle gerechtelijke stappen te ondernemen om een einde te maken aan deze praktijk;
12. verzoekt de Commissie op te treden tegen een subsidiepraktijk die behelst dat EU-subsidies op verkeersgebied worden verstrekt aan lidstaten die daarmee vrijwel uitsluitend hun wegennet financieren en het spoornet verwaarlozen; bij cofinancieringen dient ten minste 40 procent van de middelen ten goede te komen aan de spoorweginfrastructuur;
13. constateert dat de drie Baltische lidstaten de EU-wetgeving ten uitvoer hebben gelegd en bezig zijn hun markten te liberaliseren, terwijl dit in hun buurland Rusland niet het geval is; is van mening dat het verslag van de Europese Commissie rekening had moeten houden met deze bijzondere situatie;
14. ondersteunt de Commissie bij haar inspanningen om het trans-Europese goederenvervoersnetwerk verder te ontwikkelen en verwacht dat de Commissie met name steun verleent aan de prioritaire trans-Europese netwerken;
15. verzoekt de Commissie aanbevelingen te doen voor een duurzame sanering van de financiële structuur van de spoorwegondernemingen (zie artikel 9 van richtlijn 91/440/EEG);
16. stelt voor dat de Commissie een plan uitwerkt ten aanzien van de vraag hoe de heropbouw van spoorwegaansluitingen van bedrijven aan het spoornet financieel gestimuleerd kan worden en bestaande aansluitingen behouden kunnen blijven;
17. vraagt de Commissie de mogelijkheid te onderzoeken om voor meer transparantie en voorspelbaarheid van de tarieven op trajecten te zorgen door het beginsel van minimumharmonisatie in te voeren voor de tarieven op de internationale corridors waarin spoorwegondernemingen ten behoeve van een grotere interoperabiliteit investeren;

Regelgeving inzake de scheiding van het infrastructuurbeheer en de vervoersdienst

18. beschouwt de scheiding van de spoorweginfrastructuur en de vervoersdienst, gelet op de

centrale rol die de infrastructuurbeheerders spelen in deze sector, als een kernpunt van het spoorwegbeleid en verbindt dit tegelijk met de absolute noodzaak tot de oprichting van een transparante regelgevende instantie die overeenkomstig toegerust moet worden;

19. beschouwt zowel het scheidings- als het integratiemodel als zijnde in overeenstemming met het Gemeenschapsrecht voor zover de onafhankelijkheid van de essentiële functies in de zin van Richtlijn 2001/14/EG is gewaarborgd. Dat is nog niet volledig het geval, zoals blijkt uit talloze klachten van ondernemers die zich voor het eerst op deze markt begeven, waar ze met gevestigde, nationale spoorwegondernemingen moeten concurreren; hun klachten houden, c.q. hielden bijvoorbeeld in dat:
- geen toegang tot het spoorwegnet of een gunstig traject werd verkregen aangezien een van beide reeds was toegewezen aan de bedrijfseigen vervoersdienst,
 - niet tegemoetgekomen kon worden aan hun wensen aangezien wissels waren verwijderd en/of inhaalsporen waren gedemonteerd,
 - zonder enige reden snelheidsbeperkingen werden ingesteld om optimale aansluitingen van de concurrentie te ondermijnen,
 - geen tweedehands locomotieven aangekocht konden worden aangezien ze reeds waren gesloopt dan wel potentiële kopers hiertoe werden belet door de nationale spoorwegondernemingen,
 - de tarieven op trajecten drastisch werden verhoogd nadat de concurrent een voormalige staatspoorwegonderneming had opgekocht,
 - de tarieven op trajecten zonder aankondiging werden verhoogd zodat hiermee geen rekening kon worden gehouden bij de prijsvorming, terwijl de bedrijfseigen vervoersdienst hierover wel van te voren was ingelicht,
 - de kruissubsidiëring tussen de ondernemingen van een holding niet wordt tegengegaan omdat de betaalde tarieven op trajecten deels als huur van het net in de kas van de holding belandt in plaats van in de infrastructuur, waardoor niet alleen het bedrijfsresultaat van de holding wordt verbeterd, maar de holding ook lagere marktprijzen kan aanbieden,
 - particuliere spoorwegondernemingen vaak hogere energieprijzen moeten betalen dan de bedrijfseigen dochter indien ook de energieleverancier een onderdeel is van de holding, wat concurrentievervalsing is, die volgens een vonnis van het gerechtshof van de Duitse deelstaat Hessen te Frankfurt/Main zelfs toegestaan is,
 - de regelgeving inzake de goedkeuring van met name locomotieven van land tot land verschilt en dat elke lidstaat een eigen goedkeuring vereist voor het eigen spoorwegnet, wat niet alleen een langdurige kwestie is, maar ook gepaard gaat met afschrikwekkend hoge kosten;
20. stelt vast dat de markttoegang voor nieuwe spoorwegondernemingen op het gebied van

wagonladingenvervoer afhankelijk is van een efficiënt en goed functionerend systeem van rangeerstations; acht een neutraal beheer van de rangeerstations noodzakelijk om een niet-discriminerende behandeling van alle spoorwegondernemingen te waarborgen en verzoekt de Commissie een overeenkomstige aanvulling van de EU-wetgeving voor te bereiden;

21. verzoekt de Commissie het systeem van nationale spoorwegnetten zodanig te veranderen dat elke spoorwegonderneming die aan de wettelijke en technische eisen van een lidstaat voldoet, wordt toegestaan binnen het gehele Europese net vervoerdiensten aan te bieden (cross-acceptance), zodat niet alleen het trans-Europese vervoer, maar ook het grensoverschrijdende regionale vervoer wordt gestimuleerd en zodat ook het reeds sinds jaren heersende voordeel van het wegvervoer en luchtverkeer wordt opgeheven;
22. roept de Commissie op onmiddellijk juridische stappen te nemen tegen de lidstaten die het eerste en/of het tweede spoorwegpakket niet binnen de gestelde termijn in nationaal recht hebben omgezet;
23. stelt vast dat volledige prioriteit moet worden gegeven aan de volwaardige implementatie van het Eerste Spoorwegpakket, inclusief de door de Commissie vastgestelde toetsingscriteria in de bijlagen van het verslag van de Commissie over de tenuitvoerlegging van het Eerste Spoorwegpakket;
24. stelt vast dat het aandeel van het spoor op de vervoermarkt in de EU-25 zich sinds 2001 heeft gestabiliseerd en dat – afgezien van de Baltische staten, die van hun zeer specifieke geografische ligging en de aard van de getransporteerde goederen profiteren – de beste resultaten worden geboekt in lidstaten die, vooruitlopend op de communautaire richtlijnen en de openstelling van de markt, als eerste zijn begonnen met de hervorming van hun spoorwegindustrie;
25. merkt op dat capaciteitstekorten op het spoor in Europa een negatief effect hebben op het functioneren van het spoor in verhouding tot andere modaliteiten; verzoekt de Commissie voor het einde van 2007 de werking te onderzoeken van de artikelen 22, 25 en 26 van richtlijn 2001/14/EG met betrekking tot de voorgeschreven capaciteitsanalyse en het voorgeschreven capaciteitsvergrotingsplan bij overbelaste infrastructuur;
26. is van mening dat door het concurrentievermogen van de sector nu door de openstelling van de markt te ontwikkelen, toekomstige investeringen worden bevorderd en daarmee in lijn met de Lissabonstrategie voor groei en werkgelegenheid wordt gezorgd; is van mening dat de Gemeenschap daarnaast door haar bijdrage aan de ontwikkeling van milieuvriendelijk vervoer bewust kiest voor de ontwikkeling van duurzaam vervoer;
27. benadrukt het belang van een zelfstandige rol van spoorwegondernemingen, zoals ook in artikel 5 van Richtlijn 91/440/EEG is opgenomen met betrekking tot technisch, organisatorisch, commercieel en financieel beheer, en wijst op de positieve effecten daarvan op de ontwikkeling van het spoor als modaliteit;
28. onderstreept het belang van de Europese sociale dialoog wanneer het erom gaat te voorkomen dat het liberaliseringsproces de weg vrijmaakt voor sociale dumping;
29. verzoekt zijn Voorzitter deze resolutie te doen toekomen aan de Raad en de Commissie.

TOELICHTING

Het eerste spoorwegpakket dient de basis te leggen voor de modal shift ofwel het verleggen van het goederenvervoer van de weg naar het spoor. De nationale monopolieën moeten mededinging accepteren, de spoorwegnetten dienen te worden geopend en er moet een begin worden gemaakt met de modernisering van al sinds decennia verwaarloosde Europese spoorwegnetten. Bovendien was het verleggen van het vervoer van de weg naar het spoor ook noodzakelijk geworden om veiligheids-, ecologische en economische redenen – om te voorkomen dat Europa omkomt in files en uitlaatgassen en om het immense aantal verkeersongevallen drastisch te verlagen.

Gelet op de alarmerende prognoses in het rapport van de Wereldbank-econoom Nikolas Stern, staan de gevaren waarmee de klimaatverandering gepaard gaat, meer dan ooit in de algemene belangstelling. Daarbij wordt één ding steeds duidelijker: zonder een ommezwaai in het verkeersbeleid kan de klimaatverandering niet meer tegen worden gehouden.

Soms kan dit probleem heel simpel aanschouwelijk worden gemaakt aan de hand van een bekertje yoghurt: voor het bekertje in een schap van de supermarkt belandt, heeft het bijna 10.000 wegkilometer achter de rug – en ondanks deze lange reis kost een bekertje aardbeienyoghurt toch maar ongeveer 40 cent. Verkeer is duur voor het milieu en zodoende ook voor de maatschappij, maar zolang deze over de weg of in de lucht plaatsvindt, is verkeer geen kostenpost voor bedrijven. Het gevolg is een continu groeiende verkeerssector. Het zware vrachtverkeer op de Duitse wegen is sinds de jaren tachtig verdriedubbeld. Tussen 1993 en 2000 steeg het aantal luchtreizigers in de Europese Unie met circa 10 procent per jaar.

Deze toenames zijn ook de reden voor het feit dat de uitstoot van het broeikasgas CO₂ niet is gedaald, maar tussen 2000 en 2004 zelfs met ruim 1 procent per jaar is gestegen. De CO₂-uitstoot is sinds 1990 met bijna 25 procent toegenomen; in de luchtvaart is zelfs sprake van een verdubbeling. In de EU is het verkeer goed voor bijna 30 procent van alle klimaatschadelijke CO₂-emissies.

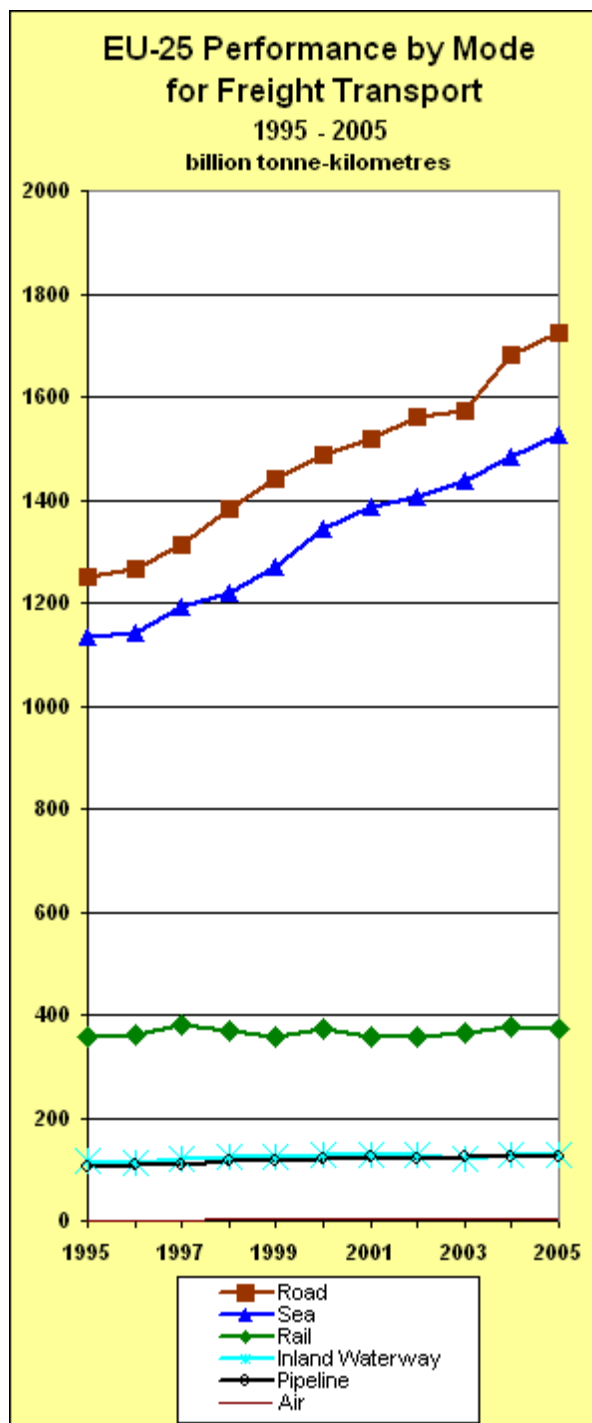
Medeverantwoordelijk voor deze situatie is het feit dat de opening van de spoorwegnetten voor het goederenvervoer niet het gewenste effect heeft gehad. Dit hangt weliswaar ook van de invulling van de spoorwegsector af, maar in de eerste plaats is dit het gevolg van onfaire en discriminerende concurrentie door de andere vervoersmodaliteiten tegenover het milieuvriendelijke spoor.

Over de ontwikkeling van de vervoersmodaliteiten geeft de Commissie de volgende prognose:

http://ec.europa.eu/transport/transport_policy_review/doc/com_2006_0314_transport_policy_review_nl.pdf

(Bron: Europa duurzaam in beweging: duurzame mobiliteit voor ons continent – Tussentijdse evaluatie van het Witboek Vervoer van 2001, blz. 27.)

De volgende tabel van de Commissie toont de ontwikkeling van de modal split in de periode 1995–2005 op het gebied van het goederenvervoer:



Source: ENERGY & TRANSPORT IN FIGURES 2006
 Part 3 : Transport
 European Commission DG for Energy and Transport
 in co-operation with Eurostat

Voor alle treinen op alle trajecten geldt een tolgeld in de vorm van tarieven op de trajecten. Dit is dwingend voorgeschreven voor de gehele Europese spoorwegsector. Voor de meest geduchte en meest emitterende concurrent, het wegvervoer, wordt er meestal alleen maar een tolgeld geheven op snelwegen en voornamelijk voor vrachtwagens vanaf 12 t. Het niveau van deze heffing is begrensd, de externe kosten mogen momenteel niet geïnternaliseerd worden en de heffing is niet verplicht.

Om de bevordering van het milieuschadelijke vrachtverkeer niet nog verder te bevorderen, is het van belang dat de invoering van de zogeheten LZV's met een totaal gewicht van 60 t wordt tegengegaan. De EU-wijde invoering van LZV's zou de nekslag zijn voor het wagonladingenvervoer, dat 50 procent van het totale goederenvervoer per spoor beslaat.

Sommige EU-lidstaten subsidiëren de spoorwegondernemingen niet of bijna niet. Daarom zien deze zich gedwongen hoge tarieven op trajecten te vragen voor het goederenvervoer om het personenvervoer te kunnen financieren. Aangezien deze lidstaten geen tolgeld heffen voor het wegvervoer, kan dit beleid worden beschouwd als een onverholen oorlogsverklaring aan het goederenvervoer per spoor. Deze praktijk is de Commissie bekend en is volgens haar in strijd met de bestaande wetgeving, maar ze ziet zich niet in staat om hierin verandering te brengen.

Tegelijk vloeien evenwel EU-middelen in de kassen van deze landen, die hiermee bijna zonder uitzondering hun wegebouw financieren, terwijl het spoornet naar de knoppen gaat. Met name in de nieuwe lidstaten is de verwaarlozing van de spoorwegsector verontrustend.

Daarentegen is in Zwitserland de modal shift bewerkstelligd. Daar bestaat een rijverbod voor het vrachtverkeer tijdens het weekeinde en 's nachts. Het tolgeld voor het vrachtverkeer is vier keer zo hoog als in Duitsland en is van toepassing op alle wegen en op alle vrachtwagens boven 3,5 t. De opbrengst van deze heffing wordt geïnvesteerd in de modernisering van de spoorinfrastructuur. Tegelijk werd een bouwstop afgekondigd voor snelwegen die de Alpen doorkruisen. De zogeheten Schwerverkehrsabgabe, die 2001 werd ingevoerd, heeft tot gevolg gehad dat bijvoorbeeld het vervoer van minerale oliën weer van de weg naar het spoor werd verlegd; vóór de invoering van deze heffing vond deze nog voor circa 70 procent over de weg plaats, tegenwoordig voor circa 70 procent per spoor. In Zwitserland week het vrachtverkeer derhalve niet uit van snelwegen naar provinciale wegen en stapten de bedrijven evenmin over op kleinere, minder zware vrachtwagens. Desondanks stegen de kosten voor de consument maar met 0,5 procent.

Ook de concurrentie met de luchtvaart is discriminerend voor het spoor. De belastingvrijstelling van kerosine – ruim een halve eeuw geleden ingevoerd om de in de kinderschoenen staande luchtvaart een financiële impuls te geven – biedt de luchtvaartmaatschappijen nu de mogelijkheid om de luchtreizigers voor 'taxitarieven' tussen de Europese metropolen te vervoeren.

Niet alle landen bevorderen het klimaatschadelijke luchtverkeer. Naast de VS en Japan heft bijvoorbeeld ook Nederland een belasting op kerosine op enkele binnenlandse vluchten. Met een heffing op alle vluchten binnen de EU kan jaarlijks 14 miljard euro worden gegenereerd, waarmee de dringend noodzakelijke modernisering van de spoorinfrastructuur in Europa gefinancierd zou kunnen worden. Op de verbindingen tussen bijvoorbeeld de oude en nieuwe

lidstaten heerst ook in de eenentwintigste eeuw nog een tempo dat niet zelden lager ligt dan dat van de stoomlocomotief, soms zelfs twee keer zo laag.

Een kerosineheffing zou de vlieggkosten voor de luchtreizigers met 2 € op/per 100 vliegkilometer verhogen, wat absoluut acceptabel is gezien de vele miljarden die een ongeremde klimaatverandering met zich mee zou brengen. Tot 2010/2011 is het vliegverkeer ook nog vrijgesteld van de handel met emissierechten, terwijl het spoor hier via de elektriciteitstarieven wel aan deelneemt.

Ook de scheepvaart wordt enorm bevoordeeld, hoewel zij vanwege hoge- en lage waterstanden en bevroren vaarwegen vaak niet beschikbaar is – op de Elbe was dit in de afgelopen dertig jaar jaarlijks gemiddeld tussen 200 en 300 dagen het geval. De scheepvaart is een van de grootste CO₂-emittenten, aangezien hierbij de meest vervuilende brandstof wordt verbrandt, zware olie. De Europese binnenvaart is vrijgesteld van zowel de handel met emissierechten als accijns op minerale oliën en het gebruik van de rivieren is gratis. Tarieven op trajecten of tolgelden kent de scheepvaart niet.

Los daarvan was het juist en noodzakelijk om de tot de nationale grenzen beperkte spoorwegsystemen te veranderen, de spoorwegnetten te openen en een uniform of tenminste interoperabel trans-Europees spoorwegnet tot stand te brengen.

De formele scheiding tussen het infrastructuurbeheer en de vervoersdiensten is inmiddels in alle EU-lidstaten bewerkstelligd. De vraag blijft echter of deze formele scheiding in werkelijkheid wel een daadwerkelijke scheiding is. Alleen door een daadwerkelijke scheiding kan een faire concurrentie ontstaan en elke vorm van discriminatie van derde spoorwegondernemingen in de kiem worden gesmoord.

De enige garantie hiervoor is een feitelijke en duidelijke scheiding van het infrastructuurbeheer en vervoersdiensten in twee volledig onafhankelijke diensten. Een dergelijke duidelijke scheiding bestaat momenteel alleen in het Verenigd Koninkrijk, Zweden, Denemarken en Nederland. Als het infrastructuurbeheer en de vervoersdienst formeel gescheiden zijn, maar vervolgens weer in een overkoepelende holding zijn samengevoegd, is de mogelijkheid van discriminatie enorm groot. Het hangt echter ook van de toezichthoudende en regelgevende autoriteiten af of en in welke mate deze mogelijkheid al dan niet wordt benut. Niettemin blijft de uitspraak van Hartmut Mehdorn, directeur van de Deutsche Bahn AG, in dit verband juist: “The one who controls the network is the master of business”. Overigens is een duidelijke en scherpe scheiding tussen het infrastructuurbeheer en de vervoersdienst veel efficiënter dan alle andere bedrijfsvormen die voortdurend gecontroleerd moeten worden.

Aangezien er meestal geen sprake is van een effectieve scheiding tussen het infrastructuurbeheer en de vervoersdienst verbaast het niet dat veel spoorwegondernemingen die in directe concurrentie met staatsondernemingen staan, klagen over discriminerende praktijken en belemmeringen, onder meer over de toegang tot de infrastructuur en de tarieven op de trajecten, de aanschaf van tweedehands locomotieven en wagons, kruissubsidiëring tussen ondernemingen en de goedkeuring van rollend materieel.

Dit leidt tot de noodzaak om een duidelijke scheiding tussen het infrastructuurbeheer en de vervoersdienst te verankeren in een EU-richtlijn. De feitelijke scheiding tussen het infrastructuurbeheer en de vervoersdienst moet in elk geval waarborgen dat alle installaties en servicevoorzieningen die in de Richtlijn 2001/14, Bijlage II, worden omschreven, in handen komen van de infrastructuurbeheerder, zodat alle spoorwegondernemingen op niet-discriminerende wijze toegang krijgen tot deze voorzieningen;

Het wagonladingenvervoer beslaat nog ruim 50 procent van het totale Europese goederenvervoer per spoor. Als de spoorwegen deze vorm van goederenvervoer staken, is het voortbestaan van de spoorwegen in gevaar. Een reeks Europese industriesectoren zoals de staal-, papier-, chemische en de petrochemische industrie en ook een deel van de autoindustrie is aangewezen op het wagonladingenvervoer per spoor, dat niet kan worden vervangen door ander vervoersmodaliteiten. Het komt er dus op neer dat deze subsector efficiënter wordt.

Dat kan het beste worden bereikt door ook hier de voorwaarden voor intramodale mededinging toe te passen. Daarvoor moeten in de eerste plaats de rangeerstations overeenkomstig de EU-wetgeving formeel én feitelijk worden geopend. Bovendien dient met behulp van een aanvullende richtlijn te worden gewaarborgd dat de rangeerstations neutraal worden beheerd, zodat de rangeerdienst en alle bijkomende activiteiten neutraal worden uitgevoerd door de infrastructuurbeheerder van de desbetreffende spoorwegonderneming en niet alleen door die van de holding.

In het Verenigd Koninkrijk en Estland werd eerst het infrastructuurbeheer geprivatiseerd. Dit bleek een vergissing, die later gecorrigeerd moest worden en die ertoe leidde dat het sterk verliesgevende infrastructuurbeheer weer in eigendom van de staat kwam. Na deze ervaring moet voortaan het beginsel luiden: de spoorweginfrastructuur moet overheids eigendom blijven!

Om het concurrentievermogen van het spoor te verbeteren, moet ook de interoperabiliteit tussen de spoorwegsystemen versterkt en met grote spoed worden bewerkstelligd. Daarom dienen de zes corridors voor het goederenvervoer zo spoedig mogelijk te worden uitgerust met het Europese signaleringssysteem voor spoorwegen ERTMS. Dit geldt ook voor de andere trajecten zodra deze worden gemoderniseerd en voor locomotieven die in de EU worden ingeschreven.

Ook indien de organisatie van de spoorwegmarkt niet het belangrijkste is, kan toch worden vastgesteld dat de oplevende concurrentie in de Europese spoorwegsector een voltreffer was. In de lidstaten die de ontwikkeling van de intramodale mededinging op het gebied van het goederenvervoer per spoor niet hebben belemmerd, maar hebben bevorderd, is het marktaandeel van het spoor aanzienlijk toegenomen. Het beste voorbeeld hiervan is het Verenigd Koninkrijk, waar het goederenvervoer per spoor sinds de hervorming met 60 procent is toegenomen. Het tegendeel is bijvoorbeeld het geval in Frankrijk, waar de staatspoorwegen in feite nog geen mededinger op het gebied van het goederenvervoer hoeft te duchten en zowel het transportvolume als het marktaandeel verder ziet slinken.

Vaak verzorgen kleine spoorwegondernemingen het vervoer op trajecten die de gevestigde staatsondernemingen als onrendabel beschouwen en waarop ze hun activiteiten derhalve hebben gestaakt.

Hoewel de netten sinds 1 januari 2006 zijn geopend voor het grensoverschrijdende goederenvervoer en sinds 1 januari 2007 voor het gehele trans-Europese goederenvervoer, bieden in Frankrijk slechts vijf goederenvervoerders hun vervoersdiensten aan, in Duitsland daarentegen 275.

Ook in kleinere lidstaten heeft de mededinging positieve effecten opgeleverd. In Nederland bieden nu tien spoorwegondernemingen hun diensten aan, waardoor het goederenvervoer per spoor tussen 1999 en 2006 is toegenomen met 42,5 procent. In Duitsland bedroeg de toename in dezelfde periode 25 procent, terwijl in Frankrijk, waar het nationale spoornet werd afgeschermd ter bescherming van de staatsonderneming en haar personeel, sprake was van een afname met 28 procent. Dit had natuurlijk niet alleen gevolgen voor de arbeidsplaatsen en de kwaliteit, maar ook voor het klimaat, aangezien de verlorengedane goederen in Frankrijk nu weer over de weg worden vervoerd!

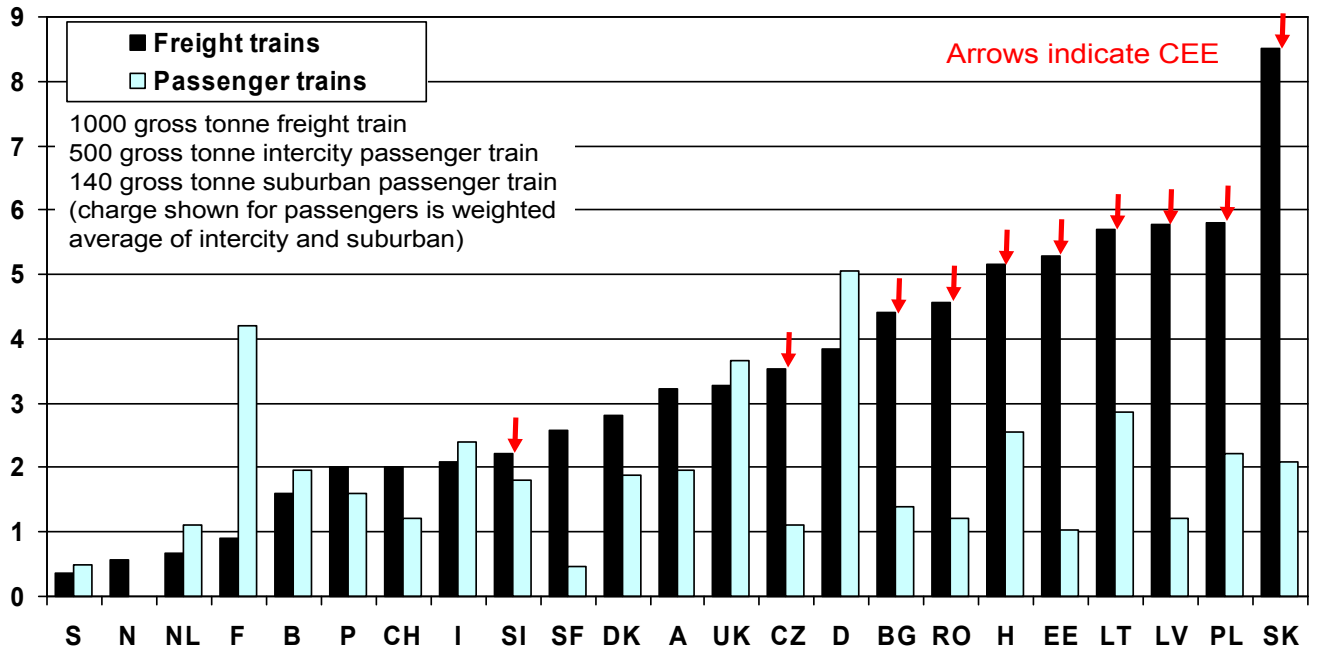
Gezien deze constatering is het beangstigend hoe laat tal van landen het eerste spoorwegpakket hebben omgezet in nationale wetgeving.

Hieronder volgen tabel 1 en 2

Access to rail infrastructure

Country	No of RUs running on the network (active licences)	No of freight RUs running on the network (active licences)	Authorized applicants (are there any, and if yes, who are they?)
Austria	15	5	There are currently no authorized applicants in Austria
Belgium	4	4	There are currently no authorized applicants in Belgium
Czech Republic	19	13	There are currently no authorized applicants in the Czech Republic
Denmark	15	8	There are currently no authorized applicants in Denmark. Danish legislation on the operation of rail traffic does, however, provide for authorized applicants to apply for a license to carry out domestic or international passenger or freight traffic in Denmark.
Estonia	23	20	The Ministry of Transport for domestic transport and owner of rolling stock in specific cases.
Finland	1	1	There are currently no authorized applicants in Finland
France	7	7	There are currently no authorized applicants in France
Germany	352	274	Regional authorities, shippers, forwarders of combined transport

Italy	40		Train-path: RU; capacities: every private or public association
Latvia	9	4	There are currently no authorized applicants in Latvia.
Lithuania	8	7	There are currently no authorized applicants in Lithuania. Applicants may be only Railway Undertakings (RUs) or international RUs groups.
Netherlands	24	10 (Railion has 70% market share)	In the NL there are 2 types of AA: 1) public entities with the right to organise public rail transport (examples are several provinces in NL) although the public entities - in their role of Authorized Applicant - have the right to require capacity/train paths they usually ask the respective railway operators to do so. 2) shippers - some large shipping companies are preparing to act like an AA. So far they did not. There is a certain need for ProRail that these shippers will change thier behaviour in order to avoid double or even triple capacity requests for the same shipment contracts between a shipper and a railway company.
Norway	10	5	There are currently no authorized applicants in Norway
Poland	60	46	
Portugal	2	1	Applicants may be "Licensed rail transport companies or international groups of rail transport companies and other individuals or companies with a public service or commercial interest in acquiring infrastructure capacity for rail service operations including public authorities under Regulation (EEC) No. 1191/69 of the Council as well as shippers, forwarders and combined transport operators"
Slovenia	1	1	Local authorities, public service enterprises, shippers, road transport and combined transport undertakings
Spain	4	?	3 companies are authorized. The Spanish law allows it (art 31) for shippers, forwarders, combined transport operators...and Public Administrations (as Regions or Local Authorities). Some Companies, as Transfesa, have got (inside its Group) both kind of access rights (licence as RU and aut.appl.)
Sweden	22	15	Public Transport authorities can act as AA. Can only be used nationally, a problem that may be raised internationally to make it possible for AA to use the international network which would increase the interest to become an AA.
Switzerland	51 (16 on standard gauge)	15 (8 on standard gauge)	Forwarders
United Kingdom	27	7	Any person or public authority in charge of public transport or having a commercial interest



Source: ECMT (2005)

Source: European Commission DG Energy and Transport - 2006

PROCEDURE

Titel	Tenuitvoerlegging van het eerste spoorwegpakket
Procedurenummer	2006/2213(INI)
Commissie ten principale Datum bekendmaking toestemming	TRAN 7.9.2006
Medeadviserende commissie(s) Datum bekendmaking	EMPL 7.9.2006
Geen advies Datum besluit	EMPL 21.6.2006
Nauwere samenwerking Datum bekendmaking	
Rapporteur(s) Datum benoeming	Michael Cramer 20.6.2006
Vervangen rapporteur(s)	
Behandeling in de commissie	28.2.2007 11.4.2007
Datum goedkeuring	5.6.2007
Uitslag eindstemming	+: 37 -: 1 0: 3
Bij de eindstemming aanwezige leden	Robert Atkins, Inés Ayala Sender, Etelka Barsi-Pataky, Paolo Costa, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Petr Duchoň, Arūnas Degutis, Saïd El Khadraoui, Robert Evans, Emanuel Jardim Fernandes, Georg Jarzembowski, Timothy Kirkhope, Dieter-Lebrecht Koch, Jaromír Kohlíček, Sepp Kusstatscher, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Robert Navarro, Seán Ó Neachtain, Josu Ortuondo Larrea, Willi Piecyk, Luís Queiró, Reinhard Rack, Luca Romagnoli, Gilles Savary, Brian Simpson, Renate Sommer, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Georgios Toussas, Yannick Vaugrenard, Roberts Ziļe
Bij de eindstemming aanwezige vaste plaatsvervanger(s)	Markus Ferber, Pedro Guerreiro, Elisabeth Jeggle, Anne E. Jensen, Corien Wortmann-Kool
Bij de eindstemming aanwezige plaatsvervanger(s) (art. 178, lid 2)	Alfred Gomolka
Datum indiening	8.6.2007
Opmerkingen (slechts in één taal beschikbaar)	