



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 aangenomen en heeft er één herschikking van de wetgeving plaatsgevonden. Een vierde pakket, dat ontworpen was om de interne 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 van zowel de mededinging als 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 milieu- en consumentenbescherming vergen een zekere mate van harmonisatie om concurrentievervalsing te voorkomen en voor nieuwe ondernemingen de toegang tot de markt te vergemakkelijken.

In haar Witboek “Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte – werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem” ([COM\(2011\)0144](#)) uit 2011 bepaalde de Commissie als doelstelling dat in 2050 het middellangeafstandsvervoer van passagiers grotendeels via het spoor moet verlopen. Op de middellange termijn (uiterlijk in 2030) moet de lengte van het bestaande hogesnelheidsnet worden verdrievoudigd en moet er in alle lidstaten een dicht spoorwegnet in stand worden gehouden. Op de lange termijn moet er een EU-netwerk voor hogesnelheidstreinen worden voltooid.

Zoals vermeld in de [strategie voor duurzame en slimme mobiliteit](#) van 2020 wordt er in de Europese Green Deal toe opgeroepen om een aanzienlijk deel van de 75 % van het binnenlands goederenvervoer dat momenteel over de weg wordt vervoerd via het spoor en de binnenwateren te laten verlopen. (...) Gezien de beperkte vooruitgang die tot nu toe is geboekt, moet dringend actie worden ondernomen: zo is het aandeel van het spoor in het goederenvervoer over land gedaald van 18,3 % in 2011 tot 17,9 % in 2018.



RESULTATEN

A. Interoperabiliteit

Met de vaststelling van [Richtlijn 96/48/EG](#) van 23 juli 1996 betreffende de interoperabiliteit van het transeuropees hoge-snelheidsspoorwegsysteem en [Richtlijn 2001/16/EG](#) van 19 maart 2001 betreffende de interoperabiliteit van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem heeft de EU een proces in gang gezet waarmee treinen probleemloos en op een veilige manier van een netwerk in de ene lidstaat naar dat in een andere lidstaat moeten kunnen overgaan. Voor de tenuitvoerlegging van deze richtlijnen zijn er al een aantal technische oplossingen (zogenoeten “technische specificaties voor interoperabiliteit”) geformuleerd.

Deze twee richtlijnen zijn gewijzigd en geactualiseerd bij [Richtlijn 2004/50/EG](#) van 29 april 2004. Tegelijkertijd werd het toepassingsgebied van de richtlijn uitgebreid tot het hele conventionele Europese spoorwegnet, waardoor dit in januari 2007 volledig kon worden opengesteld voor het nationale en internationale goederenvervoer en in januari 2010 voor het internationale personenvervoer. Met [Richtlijn 2008/57/EG](#) van 17 juni 2008, later gewijzigd bij [Richtlijn 2009/131/EG](#) en [Richtlijn 2011/18/EU](#), zijn de eerdere richtlijnen herschikt in één tekst. 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.

Sinds 1 januari 2007 is het nationale en internationale goederenvervoer volledig opengesteld 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 goederenvervoer in de EU vastgesteld. Doel was de spoorwegen concurrerder te maken ten opzichte van andere vervoerswijzen voor goederen die door meerdere lidstaten heen worden vervoerd. Verordening (EU) nr. 913/2010 is gewijzigd bij [Verordening \(EU\) 1316/2013](#) 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, en is op 16 oktober 2017 in werking getreden.

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 \(EU\) 2016/2337](#) van 14 december 2016. [Verordening \(EG\) nr. 1370/2007](#) van 23 oktober 2007 betreffende het openbaar personenvervoer per spoor en over de weg is ook gewijzigd in het kader van het vierde spoorwegpakket. Met [Verordening](#)



[\(EU\) 2016/2338](#) van 14 december 2016, die ook wel bekendstaat als de verordening inzake openbardienstverplichtingen, is [Verordening \(EG\) nr. 1370/2007](#) gewijzigd, waarin de openstelling van de markt voor het binnenlands personenvervoer per spoor wordt behandeld.

In 2022 heeft de Commissie Verordening (EU) nr. 913/2010 geëvalueerd en vastgesteld dat deze verordening niet toereikend was om het grensoverschrijdend spoorvervoer te doen toenemen of om de ambities van de EU op het gebied van vervoer, energie, milieu en klimaatverandering te ondersteunen. Als gevolg daarvan heeft de Commissie in juli 2023 een [voorstel](#) ingediend om een kader vast te stellen waarmee de capaciteit van de spoorweginfrastructuur en het spoorwegverkeer efficiënter kunnen worden beheerd, waardoor de kwaliteit van de diensten wordt verbeterd en meer verkeer op het spoorweganet mogelijk wordt gemaakt en tegelijkertijd de bijdrage van de vervoerssector aan de decarbonisatie wordt gewaarborgd.

De Commissie is ook van plan verschillende uitvoeringsverordeningen vast te stellen, waaronder één over het harmoniseren van de exploitatie en het beheer van treinen om de efficiëntie te ondersteunen en het grensoverschrijdend spoorwegverkeer te verbeteren, teneinde verder bij te dragen tot de ambitie van de EU om het vervoer koolstofvrij te maken.

B. Het Spoorwegbureau van de Europese Unie en spoorwegveiligheid

Teneinde de interoperabiliteit en de veiligheid van het spoorweganet in de EU te verbeteren, is krachtens [Verordening \(EG\) nr. 881/2004](#) van 29 april 2004 het Spoorwegbureau van de Europese Unie (ERA) opgericht, dat in Rijsel en Valenciennes (Frankrijk) gevestigd is. Het Bureau heeft zelf geen beslissingsbevoegdheid, maar helpt de Commissie bij het opstellen van ontwerpbesluiten op het vlak van het Europese spoorweganet en door gemeenschappelijke veiligheidsdoelstellingen te bepalen. Naar aanleiding van [Verordening \(EU\) 2016/796](#) betreffende het Spoorwegbureau van de Europese Unie en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 881/2004 is het ERA, teneinde bij te dragen tot de verdere ontwikkeling en doeltreffende werking van één Europese spoorwegruimte, een hoog niveau van spoorwegveiligheid en -interoperabiliteit te waarborgen en het concurrentievermogen van de spoorwegen te verbeteren, nu de enige autoriteit die bevoegd is om voertuigvergunningen af te geven (voor locomotieven en wagons) die worden gebruikt voor grensoverschrijdende activiteiten, en unieke veiligheidscertificaten aan spoorwegondernemingen die in verschillende lidstaten actief zijn.

De Europese Rekenkamer meldde dat de volledige invoering van het Europees beheersysteem voor het spoorverkeer (ERTMS) op het kernnetwerk momenteel achterloopt op schema en niet zal worden voltooid vóór de uiterste termijn van 2030, voornamelijk als gevolg van een gebrek aan coördinatie tussen de lidstaten. Bijgevolg heeft de Rekenkamer enkele aanbevelingen gedaan om de vastgestelde problemen aan te pakken.

In dit verband heeft de Commissie [Uitvoeringsverordening \(EU\) 2023/1693 van 10 augustus 2023](#) tot wijziging van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/773 betreffende de technische specificaties inzake interoperabiliteit van het subsysteem exploitatie en verkeersleiding van het spoorwegsysteem vastgesteld.



C. Sociale harmonisatie

[Richtlijn 2005/47/EG van de Raad](#) van 18 juli 2005 regelt de arbeidsvoorwaarden voor mobiele werknemers die interoperabele grensoverschrijdende diensten in de spoorwegsector verrichten. Deze richtlijn is gebaseerd op een akkoord tussen de sociale partners in de spoorwegsector van de EU. Voorts heeft [Richtlijn 2007/59/EG](#) van 23 oktober 2007 als doel om minimumeisen inzake de certificering van machinisten in de EU te harmoniseren. In deze richtlijn wordt bepaald dat elke machinist moet beschikken over een vergunning en een geharmoniseerd aanvullend bevoegdheidsbewijs.

De Commissie is van plan Richtlijn 2007/59/EG inzake de certificering van machinisten in de EU te herzien. Na een evaluatie heeft zij een groot aantal terreinen vastgesteld waarop de richtlijn kan worden vereenvoudigd en doeltreffender kan worden.

D. Toegang van spoorwegondernemingen tot infrastructuur

Richtlijn 95/18/EG is gewijzigd bij [Richtlijn 2001/13/EG](#) van 26 februari 2001, waarin de (veiligheidsgerelateerde, technische, economische en financiële) voorwaarden voor de spoorwegsector zijn vastgelegd die van toepassing zijn op het gehele grondgebied van de EU en waarmee wordt voorzien in de toelatingsprocedure voor het verrichten van goederenvervoer per spoor op het grensoverschrijdende Europese 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 kernbeginselen 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 in één richtlijn opgenomen.

Het vierde spoorwegpakket was bedoeld om de interne Europese spoorwegruimte te voltooien en de interoperabiliteit 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 (de beheersrichtlijn) goedgekeurd.

Ook [Richtlijn 95/18/EG](#) van 19 juni 1995 betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen werd gewijzigd bij [Richtlijn 2004/49/EG](#) van 29 april 2004, op grond waarvan elke spoorwegonderneming een veiligheidscertificaat moet hebben om toegang te kunnen krijgen tot de infrastructuur. Met [Richtlijn 2008/110/EG](#) van 16 december 2008 (de spoorwegveiligheidsrichtlijn) werd Richtlijn 2004/49/EG gewijzigd. Richtlijn 2008/110/EG is in het kader van het vierde spoorwegpakket gewijzigd bij [Richtlijn \(EU\) 2016/798](#) van 11 mei 2016 inzake veiligheid op het spoor.

In december 2021 stelde de Commissie een [actieplan ter bevordering van het grensoverschrijdend en langeafstandspassagiersvervoer per spoor](#) op. Het doel is om de spoorweginfrastructuur te verbeteren en de capaciteit van het hogesnelheidsspoor te vergroten en meer investeringssteun te verlenen voor het spoor teneinde de doelstelling van de EU te verwezenlijken om het treinverkeer op hogesnelheidslijnen uiterlijk in 2030 te verdubbelen en uiterlijk in 2050 te verdrievoudigen.



E. Geluidsoverlast door treinen

[Richtlijn 2002/49/EG](#) van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai vormt de grondslag waarmee EU-maatregelen getroffen kunnen worden ter beperking van de door spoorwegvoertuigen en -infrastructuur veroorzaakte geluidsemisies, die hebben geleid tot specifieke richtsnoeren die in 2003 zijn vastgesteld en in juni 2006 in werking zijn getreden. In april 2011 zijn met een aanvullend besluit van de Commissie de technische specificaties voor interoperabiliteit 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 uiterlijk in 2015 te moderniseren. Om spoorwegondernemingen ertoe aan te moedigen hun wagens uit te rusten met minder lawaaierige remmen, is in [Richtlijn 2012/34/EU](#) ook voorzien in een nieuw, naar geluid gedifferentieerd inningssysteem voor heffingen (Europees systeem voor treinbesturing – European Train Control System, ETCS). In dit verband is [Uitvoeringsverordening \(EU\) 2015/429](#) uitgevaardigd om de EU-landen te helpen bij het vaststellen van infrastructuurheffingen die afhankelijk zijn van de geluidsoverlast van goederentreinen, met de mogelijkheid om minder kosten in rekening te brengen voor “stille” treinen.

ROL VAN HET EUROPEES PARLEMENT

In het kader van zijn wetgevingsbevoegdheden heeft het Parlement ingestemd met de meeste harmonisatievoorstellen van de Commissie, terwijl het tegelijkertijd in zijn resoluties bepaalde specifieke aspecten heeft benadrukt. Onlangs is het volgende besluit goedgekeurd:

- Op 15 december 2020 heeft het Parlement zijn goedkeuring gehecht aan het interinstitutioneel akkoord tot instelling van het [Europees Jaar van de spoorwegen 2021](#). Volgens dit besluit zullen in het kader van het Europees Jaar onder meer initiatieven worden ontplooid om de essentiële rol van het spoor in het vervoer van deur tot deur te benadrukken en om oplossingen voor werkverkeer en woon-werkverkeer per spoor aan te moedigen.
- In zijn resolutie “[Spoorwegveiligheid en -seingeving: beoordeling van de voortgang bij de invoering van het ERTMS](#)”, aangenomen op 7 juli 2021, doet het Parlement een aantal aanbevelingen om de belangrijkste problemen aan te pakken die bij de invoering van ERTMS zijn vastgesteld, en verzoekt het de Commissie een wettelijke bepaling in te voeren om ervoor te zorgen dat de nationale ERTMS-uitvoeringsplannen wettelijk in overeenstemming zijn met de bindende streefdoelen voor de invoering van ERTMS die in de EU-wetgeving zijn vastgesteld.
- In december 2022 heeft het Parlement naar aanleiding van het verslag van de Commissie vervoer en toerisme een [resolutie](#) aangenomen over het actieplan van de Commissie ter bevordering van het grensoverschrijdend en langeafstandspassagiersvervoer per spoor. Het Parlement steunt het actieplan, maar dringt er onder meer op aan om de aanleg van nieuwe spoorlijnen te



versnellen en prioriteit te verlenen aan investeringen in de ontwikkeling van grensoverschrijdende hogesnelheidsspoorverbindingen over lange afstand.

REACTIE OP DE COVID-19-UITBRAAK

1. Tijdelijke kaderregeling inzake staatssteun

In hun "[Overzicht van de staatssteunregels die tijdens de COVID-19-uitbraak van toepassing zijn op de sector landvervoer](#)" bevelen de diensten van de Commissie de lidstaten aan om, indien er snel actie moet worden ondernomen, overheidsopdrachten voor diensten af te sluiten in de zin van de richtlijnen inzake overheidsopdrachten. Bovendien zijn de algemene regels inzake diensten van algemeen economisch belang van toepassing. Daarmee worden de voorwaarden geregeld waaronder compensatie voor een dienst van algemeen economisch belang kan worden toegekend. Mits aan alle vereisten wordt voldaan, is aanmelding op grond van de staatssteunregels niet nodig.

Het voorstel voor [Verordening \(EU\) 2020/1429](#) had tot doel de regels van Richtlijn 2012/34/EU tijdelijk in te trekken door nationale autoriteiten en belanghebbenden uit de spoorwegsector meer mogelijkheden te bieden om de negatieve gevolgen van de COVID-19-pandemie op te vangen: de kwijtschelding, de verlaging of uitstel van de heffingen voor de toegang tot en het gebruik van spoorweginfrastructuur en de schrapping van reserveringskosten. Deze verordening bestreek een referentieperiode tot en met 31 december 2020.

2. Verlenging van de omzettingstermijnen

Gezien de ernstige gevolgen van de pandemie hebben vervoersondernemingen en vervoerders en andere betrokken personen misschien niet de nodige formaliteiten of procedures kunnen vervullen om aan bepaalde bepalingen van het EU-recht te voldoen. [Verordening \(EU\) 2020/698](#) heeft betrekking op de toepassing van twaalf wetgevingsteksten (richtlijnen en verordeningen) op alle vervoerswijzen, met inbegrip van het spoorvervoer, verlengt de termijnen voor de vernieuwing of verlenging van certificaten, getuigschriften en vergunningen, en stelt bepaalde periodieke controles en opleidingen uit. Deze tekst werd in mei 2020 door het Parlement aangenomen. [Richtlijn \(EU\) 2020/700](#) heeft de definitieve omzettingstermijn van Richtlijn (EU) 2016/797 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Unie en Richtlijn (EU) 2016/798 inzake veiligheid op het spoor met drie maanden verlengd (van 16 juni tot en met 16 september 2020), aangezien in 2019 slechts acht lidstaten beide richtlijnen hadden omgezet. Richtlijn (EU) 2020/700 werd in mei 2020 door het Parlement en de Raad aangenomen. In september 2020 heeft het Parlement [zijn goedkeuring gehecht aan het voorstel](#) voor een verordening tot vaststelling van maatregelen voor een duurzame spoorwegmarkt naar aanleiding van de COVID-19-pandemie, dat was bedoeld om het bestaande kader voor het spoorvervoer te voltooien.

In mei 2022 heeft de Commissie [een noodplan voor vervoer](#) vastgesteld om lering te trekken uit de COVID-19-pandemie en om Europese exploitanten van passagiers- en goederenvervoer richtsnoeren te verstrekken teneinde de sector beter voor te bereiden op onverwachte gebeurtenissen en om de interne markt te beschermen.



Davide Pernice
10/2023

