

NL

NL

NL



EUROPESE COMMISSIE

Brussel, 17.9.2010
COM(2010) 474 definitief

MEDEDELING VAN DE COMMISSIE

betreffende

de ontwikkeling van een gemeenschappelijke Europese spoorwegruiimte

MEDEDELING VAN DE COMMISSIE

betreffende

de ontwikkeling van een gemeenschappelijke Europese spoorwegruimte

1. INLEIDING

1.1. Achtergrond

De jongste twee eeuwen werd de ontwikkeling van de Europese spoorwegen in de eerste plaats bepaald door nationale factoren. Op basis van binnenlandse afwegingen zette elk land zijn eigen spoorwegsysteem op en ontwikkelden de industrie en de nationale spoorwegmaatschappijen hun eigen technische en operationele normen. Dit heeft geleid tot een structurele versnippering van het Europese spoorwegsysteem, die nog steeds een belangrijke belemmering vormt voor de ontwikkeling van een gemeenschappelijke Europese spoorwegruimte. Die versnippering is een ernstige bedreiging voor de efficiency, flexibiliteit en betrouwbaarheid, met name van het goederenvervoer, en drijft de exploitatiekosten op, waardoor het spoor geen geloofwaardig alternatief is voor andere vervoerswijzen en particuliere investeringen door nieuwe spelers op de spoorwegmarkt worden ontmoedigd.

Na een lange periode van achteruitgang vervoeren de Europese spoorwegen sinds 2000 opnieuw meer passagiers en goederen en kunnen zij hun marktaandeel handhaven. Vóór het uitbreken van de crisis was de snelle afname van de werkgelegenheid aan het vertragen en werd het banenverlies bij de traditionele maatschappijen gecompenseerd door jobs bij nieuwe spoorwegondernemingen en dienstverleners. De veiligheid is er sterk op vooruit gegaan. In de EU-15-landen is het gemiddelde jaarlijks aantal dodelijke slachtoffers bij spoorwegongevallen gedaald van 104 in de periode 2000-2002 tot 47 in de periode 2005-2007; in de EU-12-landen zien we een vergelijkbare daling.

Ondanks deze algemene trends is het niet gelukt om de doelstelling van het Witboek van 2001 om het marktaandeel van het goederen- en passagiersvervoer per spoor te verhogen, te realiseren. Het bescheiden marktaandeel van de nieuwe spelers ten opzichte van de traditionele spoorwegondernemingen toont aan dat de verhoopte resultaten van de openstelling van de markt op zich laten wachten. Terwijl het marktaandeel van nieuwe spoorwegexploitanten eind 2008 in drie lidstaten (Roemenië, het Verenigd Koninkrijk en Estland) meer dan 40% bedroeg, gelden in talrijke andere lidstaten nog steeds monopolies in zowel het goederen- als passagiersvervoer. Voorts is de goederenvervoersmarkt in het algemeen stabiel in de landen die hun markt sneller hebben geopend en waar nieuwe spelers een groter marktaandeel bezitten.

Door kwaliteitsproblemen (in het bijzonder inzake betrouwbaarheid) hebben de spoorwegen het evenwel moeilijk om hun positie binnen het Europese vervoerssysteem te handhaven, laat staan te versterken en dit ondanks hun groeipotentieel in het licht van de strengere milieuvoorschriften, het succes van het

goederenvervoer per spoor in andere delen van de wereld en de kennelijke vraag van burgers en verladers om vaker spoorvervoer te gebruiken.

1.2. Ontwikkeling van het spoorvervoer in de EU

Na een sterke daling van 526,3 tot 403,7 miljard tkm tussen 1990 en 2000 (vooral door de sterke daling in de EU-12) is het goederenvervoer per spoor in de EU-27 in 2007 opnieuw toegenomen tot 453,1 miljard tkm (+12,2%). Na eveneens een sterke daling in de jaren 1990 (van 420,1 miljard pkm in 1990 tot 370,7 miljard pkm in 2000, en ook hier vooral door de EU-12), is het passagiersvervoer in de EU-27 gestegen tot 395,3 miljard pkm in 2007 (+6%), ondanks een verdere daling in Centraal en Oost-Europa (-18,4% in de EU-12).

Omvang van het passagiers- en goederenvervoer

Duizend miljoen

	1990		2000		2007	
	goederen (tkm)	passagiers (pkm)	goederen (tkm)	passagiers (pkm)	goederen (tkm)	passagiers (pkm)
EU-15	256,5	268,9	257,1	309,4	297,1	345,2
EU-12	269,8	151,2	146,6	61,4	156	50,1
EU-27	526,3	420,1	403,7	370,7	453,1	395,3

Dankzij de positieve trend tussen 2000 en 2007 is het marktaandeel van het spoor voor vervoer binnen de EU sinds 2000 ongeveer stabiel gebleven. In het goederenvervoer is het spoor nog steeds goed voor ongeveer 11% van alle vervoer binnen de EU. Het aandeel van het spoor ten opzichte van alle goederenvervoer over land, zonder lucht- of scheepvaart, bedraagt iets meer dan 17%. Wat passagiers betreft, bedraagt het aandeel van het spoor voor reizen binnen de EU ongeveer 6%. Wanneer we alleen naar vervoer over land kijken, is het spoor goed voor ongeveer 7%.

Uit de gegevens voor 2008 blijkt dat het goederenvervoer voor alle vervoerswijzen met ongeveer 2% afneemt, voornamelijk door het uitbreken van de economische crisis in de tweede helft van het jaar. In het passagiersvervoer heeft het spoor een lichte vooruitgang geboekt dankzij het HST-verkeer, dat sterker groeide dan gemiddeld. Terwijl de gebeurtenissen van 2008 nauwelijks invloed hadden op de modal split in het goederenvervoer, kende het goederenvervoer per spoor door de diepere economische crisis in 2009 een grotere terugval dan de andere vervoerswijzen. Wellicht is het marktaandeel van het goederenvervoer de jongste tijd dan ook gedaald. Ook het passagiersvervoer, met name zakenreizen, vertraagde in 2009 maar de terugval bij het spoor was niet groter dan bij de andere vervoerswijzen. Het huidige economische klimaat heeft een aantal structurele zwakheden van de spoorwegmarkt nog versterkt en de consolidering van de sector versneld. In 2008 en 2009 werden verschillende goederenexploitanten door traditionele spoorwegondernemingen overgenomen¹.

¹ COM(2009) 676 van 18.12.2009, blz. 15.

1.3. Doelstellingen van het spoorbeleid van de Unie

Spoorvervoer kan als milieuvriendelijke vervoerswijze bijdragen tot de invoering van nieuwe vormen van mobiliteit die energie-efficiënt zijn en de risico's op toenemende verontreiniging, congestie en (in het bijzonder wanneer niet via fossiele brandstoffen opgewekte elektriciteit wordt gebruikt) klimaatverandering reduceren. Door hoogwaardige, betrouwbare en veilige diensten te bieden, kan het spoor de duurzame ontwikkeling van de Europese economie ondersteunen.

De vulkaan crisis heeft aangetoond dat de volgehouden ontwikkeling van de verschillende vervoerswijzen van vitaal belang is om de veerkracht van het Europese vervoerssysteem, die cruciaal is voor onze economie, te waarborgen. Die diversiteit is tevens belangrijk om over voldoende hefboomen te beschikken om de uitdagingen inzake klimaatverandering en de energiezekerheid aan te pakken. De Europese constructeurs zijn wereldleider op het gebied van spoorwegtechnologie, met name voor hogesnelheidstreinen. Een sterke Europese spoorwegsector moet dit marktleiderschap onderstrepen en de Europese technologie ingang doen vinden op andere markten.

Voor de Unie is het zeer belangrijk dat de potentiële groei van het spoorvervoer volledig wordt bereikt, niet alleen vanuit vervoersoogpunt, maar voor het algemene economische beleid.

In het licht van deze doelstellingen dient de Europese Unie een gemeenschappelijke Europese spoorwegruimte te ontwikkelen met een geïntegreerd spoorwegnet en interoperabele uitrusting, die naadloos vervoer door heel Europa en zijn buurlanden mogelijk maken. Hierdoor kunnen alle Europese exploitanten efficiënte diensten aanbieden die tegemoet komen aan de verwachtingen van burgers en bedrijven en die inzake tarieven, flexibiliteit, reistijd en stiptheid beter kunnen concurreren met andere vervoerswijzen.

Om het concurrentievermogen en de milieuprestaties van het spoor te verbeteren, voortbouwend op wat reeds gerealiseerd is, moeten in het kader van een coherente strategie extra maatregelen worden genomen om een doelmatig EU-spoorinfrastructuurbeleid te ontwikkelen, een aantrekkelijke en volledig open markt te creëren, administratieve en technische belemmeringen weg te werken en te zorgen voor gelijke concurrentievoorwaarden met andere vervoerswijzen. In deze mededeling worden de grote lijnen van die strategie geschetst.

2. DE ONTWIKKELING VAN DOELTREFFENDE SPOORINFRASTRUCTUUR BEVORDEREN

In talrijke lidstaten wordt nog steeds onvoldoende geïnvesteerd in de ontwikkeling en het onderhoud van de spoorweginfrastructuur. In verschillende landen blijft de kwaliteit van de bestaande infrastructuur erop achteruit gaan. De grensoverschrijdende verbindingen, ook met de spoorlanden in buurlanden, blijven ontoereikend. De toestand is bijzonder ernstig in Centraal- en Oost-Europa. Het gebrekkig onderhoud, de moderniseringsachterstand en het toenemend aantal knelpunten op het net hebben een directe impact op de concurrentiekracht van de hele sector. De Europese Commissie tracht derhalve internationale, Europese, nationale en particuliere middelen vrij te maken voor de realisatie van

spoorinfrastructuurprojecten en een degelijk onderhoud en de optimalisering van de bestaande infrastructuur te waarborgen door een financieringskader te ontwikkelen dat de lidstaten en kandidaat-lidstaten ertoe aanzet te investeren in het spoor en het gemakkelijker maakt om de infrastructuur aan te passen aan de toenemende specifieke behoeften, met name aan HST- en goederennetwerken.

2.1. Middelen vrijmaken voor de ontwikkeling van de spoorinfrastructuur

In totaal besteden de lidstaten slechts een klein deel van hun investeringsbudget aan het spoor en gaat het leeuwendeel nog steeds naar het wegennet. Vooral in Centraal- en Oost-Europa bestaat er een grote wanverhouding. De Europese Unie heeft derhalve besloten een belangrijk deel van zijn begroting te investeren in de ontwikkeling van spoorweginfrastructuur. Rechtstreekse interventies kunnen een antwoord bieden op het gebrek aan interoperabiliteit van de nationale spoornetten en de knelpunten op grensoverschrijdende lijnen en hebben een duidelijk hefboomeffect op de investeringen van de lidstaten. In het kader van de financiële vooruitzichten 2007-2013 gaat het grootste deel van de middelen voor de trans-Europese vervoersnetwerken (TEN-V) naar spoorprojecten (meer dan 63% van de TEN-V-investeringen): 246 miljoen euro op een totaal van 390 miljoen euro. Bij de prioritaire TEN-V-projecten ligt het aandeel van het spoor nog hoger (meer dan 83% van het totale budget, met een bedrag van 129 miljoen euro in de periode 2007-2013). Ook andere EU-instrumenten - zoals het Cohesiefonds, het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO), leningen en garanties van de Europese Investeringsbank – leveren een grote bijdrage aan investeringen in het spoor, met name in Centraal- en Oost-Europa. Via de Structuur- en Cohesiefondsen wordt tussen 2007 en 2013 ongeveer 82 miljard euro (23,8% van het totale budget) geïnvesteerd in vervoersprojecten, daarvan gaat 23,6 miljard euro naar het spoor. Uitbreidings- en buurlanden kunnen voor de financiering een beroep doen op het Instrument voor pretoetredingssteun (IPA) en het Europees nabuurschaps- en partnerschapsinstrument (ENPI).

Een verdere toename van de rechtstreekse EU-financiering voor de ontwikkeling van de spoorinfrastructuur hangt af van het volgend meerjarig financieel kader en van de mogelijkheid om nieuwe financieringsinstrumenten te ontwikkelen en extra middelen vrij te maken. De Commissie zal haar visie uiteenzetten in het geplande Witboek over het toekomstige vervoersbeleid van de EU.

2.2. De kwaliteit van de spoorinfrastructuur verzekeren dankzij een aangepaste financiële context

In haar mededeling van 2008 betreffende beheersovereenkomsten voor de kwaliteit van de spoorinfrastructuur² heeft de Commissie toegelicht welke maatregelen de lidstaten en infrastructuurbeheerders moeten nemen om de duurzame financiering van de bestaande spoorweginfrastructuur te verzekeren. De overheidsfinanciering moet met name zijn afgestemd op het investeringsbeleid op middellange en lange termijn en het beginsel van een financieel evenwicht combineren met heffingen die een weergave zijn van de directe marginale kosten voor de exploitatie van een extra

² COM(2008) 54 van 6.2.2008.

trein (het doorrekenen van de volledige kosten is slechts bij uitzondering en onder bepaalde voorwaarden mogelijk).

De duurzame financiering van de spoorinfrastructuur is de belangrijkste doelstelling van de verschillende wijzingen die de Commissie voorstelt in het kader van de herziening van de EU-wetgeving inzake de toegang tot de spoorwegmarkt. Zij wenst een financiële context te creëren waarin de bevoegde autoriteiten duidelijk worden verplicht om investeringsverbintenissen op middellange en lange termijn aan te gaan zodat de economische context voor de spoorwegsector beter voorspelbaar wordt en spoorwegondernemingen door middel van doelmatiger heffingsystemen sterk worden aangemoedigd om te investeren in nieuwe veilige, interoperabele en milieuvriendelijke technologieën. Samen moeten deze elementen verdere private en publieke investeringen in het spoorvervoer in de lidstaten stimuleren.

2.3. Ontwikkelen van gespecialiseerde netwerken

Het TEN-V-beleid is cruciaal voor de ontwikkeling van het Europese hogesnelheidsnet en de goedereninfrastructuur. Na een aanzienlijke groei in de jaren 1990 is de lengte van het hogesnelheidsnet tussen 2001 en 2007 verdubbeld. De totale lengte van de hogesnelheidslijnen in de EU bedroeg in 2008 5764 km. In 2009 waren in België, Frankrijk, Duitsland, Italië, Spanje en Nederland nog 2500 km nieuwe hogesnelheidslijnen in aanbouw. In 2007 was het hogesnelheidsverkeer goed voor 23% van de totale passagiersvervoermarkt in de EU, uitgedrukt in passagierskilometer, en werd marktaandeel teruggewonnen op de auto en het vliegtuig.

Voorts is er op de goederenvervoersmarkt nog steeds behoefte aan infrastructuur en exploitatiemethoden die een betere en meer betrouwbare dienstverlening bieden aan de goederenexploitanten. Om die reden heeft de Commissie in september 2008 een mededeling gepubliceerd met gedetailleerde richtsnoeren en praktische voorstellen om de kwaliteit van het goederenvervoer per spoor³ te monitoren en zal het voorstel van de Commissie van december 2008 voor een verordening inzake de ontwikkeling van een netwerk voor een concurrerend goederenvervoer binnenkort door het Europees Parlement en de Raad worden aangenomen. Indien de ontwikkeling van de markt voor het goederenvervoer problematisch blijft, zal de Commissie nieuwe maatregelen voorstellen.

Door de bestaande EU-regelgeving inzake de toegang tot de spoorwegmarkt te herzien, wenst de Commissie de financiële randvoorwaarden te creëren om publieke en private investeringen in het spoorvervoer te stimuleren.

De ontwikkeling van de spoorinfrastructuur vergt tevens een bredere kijk op nieuwe financieringsinstrumenten (zowel publieke als particuliere) en toereikende middelen in het kader van het volgend meerjarig financieel kader.

Naast de ontwikkeling van een Europees netwerk voor een concurrerend goederenvervoer zal de Commissie onderzoeken of nog andere maatregelen moeten worden genomen om de kwaliteit van het goederenvervoer per spoor te verbeteren,

³ COM(2008) 536 van 8.9.2008.

waaronder de ontwikkeling van instrumenten om toe te zien op de prestaties van de exploitanten en de publicatie van kwaliteitsindicatoren.

In 2011 zal de Commissie de resultaten voorstellen van haar lopende werkzaamheden om de verbindingen tussen de buurlanden en de trans-Europese netwerken te verbeteren en de kandidaat-lidstaten te integreren in het trans-Europese netwerk.

3. INVOERING VAN EEN AANTREKKELIJKE EN OPEN SPOORWEGMARKT

3.1. De bestaande regels handhaven en verbeteren

De Commissie is er reeds lang van overtuigd dat een betere werking van de interne markt de spoorwegsector ertoe zal aansporen efficiënter te werken en beter in te spelen op de behoeften van de klant. In het kader van de ontwikkeling van de regelgeving inzake de toegang tot de spoorwegmarkt streeft de EU naar de openstelling van de markt op basis van een reële scheiding tussen infrastructuurbeheer en exploitatie. Het goederenvervoer en het internationaal passagiersvervoer per spoor werden respectievelijk in januari 2007 en januari 2010 volledig opengesteld voor concurrentie.

De concurrentie tussen spoorwegondernemingen wordt evenwel nog steeds beperkt door diverse factoren die hun oorsprong vinden in de protectionistische houding van de traditionele exploitanten en het ondoorzichtig beheer van de infrastructuur die, als natuurlijk monopolie, voor alle exploitanten op billijke en niet-discriminerende basis toegankelijk moet zijn. Onvoldoende transparante marktvoorwaarden en een weinig doeltreffend institutioneel kader maken het in de meeste lidstaten nog steeds moeilijk om concurrerende spoorvervoersdiensten aan te bieden. Essentiële informatie voor nieuwe spelers – over bijvoorbeeld het aanvragen van rijpaden of beroepsprocedures – is nog altijd niet systematisch en gemakkelijk beschikbaar. Nieuwe exploitanten ondervinden nog steeds discriminatie bij de toegang tot infrastructuur en spoorgebonden diensten, die vaak eigendom zijn van of worden beheerd door de traditionele spoorwegondernemingen.

De uitoefening van het toezicht op de infrastructuurbeheerders door de toezichhoudende instanties van de lidstaten - waarborgen dat nieuwe spelers niet worden gediscrimineerd en nagaan of de heffingsbeginselen en de boekhoudkundige scheiding correct worden toegepast - verloopt moeilijk. Deze problemen zijn vaak te wijten aan een gebrek aan personeel of andere middelen en worden nog versterkt wanneer de toezichhoudende instantie niet voldoende onafhankelijk is ten opzichte van de infrastructuurbeheerders, traditionele spoorwegondernemingen of het ministerie dat eigenaar is van de traditionele spoorwegonderneming. De verordening inzake een spoornet voor een concurrerend goederenvervoer per spoor vergt een nauwere samenwerking tussen de beheerders van de nationale onderdelen van de Europese spoorwegcorridors en op zijn beurt tussen de respectieve nationale toezichhoudende instanties. De in dat verband opgedane ervaring kan nuttig zijn wanneer de Commissie in de toekomst zou opteren voor een meer geïntegreerd markttoezicht op de gemeenschappelijke Europese spoorwegruimte. In de bestaande regelgeving worden deze problemen reeds gedeeltelijk aangepakt. De Commissie is

zich er evenwel van bewust dat de problemen zullen blijven aanslepen zolang het regelgevingskader van de EU niet correct wordt toegepast. Daarom heeft zij inbreukprocedures ingeleid tegen lidstaten die het EU-recht niet correct toepassen. Voorts moeten de bestaande regels worden verduidelijkt en aangepast. In de samen met deze mededeling aangenomen ontwerprichtlijn, stelt de Commissie derhalve voor de bestaande regels inzake markttoegang te wijzigen om de knelpunten die een billijke concurrentie in de weg staan, weg te werken.

Het EU-recht is eveneens van toepassing op het openbaar personenvervoer per spoor. Om een eerlijke concurrentie tussen de spoorwegondernemingen te waarborgen, moeten de regels, in het bijzonder inzake een passende vergoeding voor openbaredienstverplichtingen, worden gehandhaafd.

3.2. Naar een volledig geopende markt

De opening van de markt zal echter pas voltooid zijn wanneer spoorwegondernemingen het recht hebben om in de hele EU binnenlandse vervoersdiensten voor passagiers aan te bieden. In dit kader is de Commissie reeds gestart met een studie van de wetgevende opties voor de opening van de markt voor het binnenlands passagiersvervoer. Aangezien een groot deel van het binnenlands personenvervoer op grond van openbaredienstcontracten wordt verzekerd, zal de Commissie tevens de voorwaarden voor de gunning van deze contracten in de lidstaten onderzoeken. Er wordt reeds een evaluatie gemaakt van de huidige praktijk op grond van Verordening (EG) nr. 1370/2007, die in december 2009 in werking is getreden. Deze voorbereidende activiteiten, in het kader waarvan ook de belanghebbende actoren, en met name de sociale partners, worden geraadpleegd, moeten de Commissie in staat stellen in 2011 een algemene kosten-batenanalyse te maken van de concurrentie in het binnenlands personenvervoer en daarna overeenkomstig de bestaande regelgeving uiterlijk in 2012 nieuwe initiatieven te lanceren. In het kader van die nieuwe initiatieven zal de Commissie de nodige maatregelen nemen om ervoor te zorgen dat de opening van de markt tot een echte verbetering van de dienstverlening leidt en geen onverwachte negatieve effecten veroorzaakt.

Door de herziening van de bestaande EU-regelgeving inzake markttoegang wenst de Commissie de sinds 2001 geconstateerde concurrentiebelemmeringen weg te werken.

De Commissie zal tevens voorstellen om ook de markt voor het binnenlands personenvervoer open te stellen, hetzij op grond van publieke, hetzij op grond van particuliere contracten, en gekoppeld aan een aantal kwaliteitswaarborgen.

De problematiek van de striktere eisen inzake de institutionele scheiding tussen infrastructuurbeheerders en spoorwegondernemingen en het institutioneel kader dat nodig is om een beter geïntegreerd toezicht op de spoorwegmarkt in de Unie te waarborgen, zal eveneens in dat kader worden onderzocht.

4. WEGWERKEN VAN ADMINISTRATIEVE EN TECHNISCHE BELEMMERINGEN

4.1. Gemeenschappelijk veiligheidsbeleid

Veiligheidsvoorschriften en het gebrek aan interoperabiliteit vormen nog steeds grote belemmeringen voor de toegang tot de spoorwegmarkt in de EU. Oorzaken zijn vooral de kosten en de duur van de procedures in de lidstaten, de uiteenlopende procedures in de verschillende landen en het gebrek aan transparantie en voorspelbaarheid.

De Commissie heeft reeds de fundamenteën gelegd voor vooruitgang op dat gebied door de harmonisering van de veiligheidscertificaten voor spoorwegondernemingen en de invoering van gemeenschappelijke veiligheidsdoelen en -methoden. Om resultaten te kunnen boeken, moeten in de eerste plaats sterke, efficiënte en onafhankelijke nationale veiligheidsinstanties worden opgericht, die onderling samenwerken om overbodig en dubbel werk te vermijden. De Commissie blijft er derhalve op toezien dat de lidstaten de EU-regelgeving inzake de oprichting van de veiligheidsinstanties naleven.

Het regelgevingskader kent aan het Europees Spoorwegbureau (ERA) een leidende rol toe bij de geleidelijke harmonisering van de nationale veiligheidsprocessen en -procedures en de stapsgewijze vervanging daarvan door gemeenschappelijke methoden. De Commissie zal er derhalve voor zorgen dat het Bureau over de nodige instrumenten beschikt om deze taken uit te voeren. Zoals aangekondigd in september 2009, zal zij tevens onderzoeken hoe het Bureau geleidelijk een aanvullende of vervangende rol kan vervullen voor een deel van de activiteiten van de nationale instanties inzake de certificering en goedkeuring van processen. Na de noodzakelijke haalbaarheidsstudie, inclusief een raadpleging van de actoren, kan de Commissie in de nabije toekomst een wetgevingsvoorstel indienen.

4.2. Interoperabiliteitsbelemmeringen wegwerken

Er moeten geharmoniseerde en duidelijke technische specificaties inzake interoperabiliteit (TSI) worden vastgesteld om de bestaande toegangsbelemmeringen weg te werken. Er is reeds een lange weg afgelegd dankzij de goedkeuring van een eerste reeks specificaties voor het hogesnelheidsnet en het conventionele spoor. In de nabije toekomst zullen nog andere belangrijke TSI's worden aangenomen. Op dit moment zijn alle TSI's uitsluitend van toepassing op het trans-Europese netwerk. Onlangs heeft het Bureau evenwel het mandaat gekregen om de uitbreiding van de werkingssfeer van de TSI's voor te bereiden zodat de geharmoniseerde specificaties tegen 2013 op het hele spoorwegsysteem van toepassing worden.

Met betrekking tot telematicatoepassingen voor passagiers heeft de spoorwegsector de opdracht gekregen een geïntegreerd platform te ontwikkelen voor de communicatie tussen de verschillende economische partijen en klanten. De Commissie is voornemens ondersteuning te bieden voor de tijdige en volledige invoering van deze platformen, die voorzien in informatieverstrekking en ticketing voor passagiers (met bijvoorbeeld een betere regeling voor doorgaande tickets) en efficiënte communicatie mogelijk maken tussen infrastructuurbeheerders,

spoorwegondernemingen en andere exploitanten van treinen, wagons en intermodale eenheden.

Het door de Commissie in juli 2009 aangenomen plan voor de invoering van het Europees signaleringssysteem voor spoorwegen (ERTMS) en de huidige herziening van het TEN-V-beleid beogen een snellere installatie en een reëel gebruik van de nieuwste interoperabele uitrusting voor verkeersbeheer.

Gezien de lange levensduur van baanuitrusting en de noodzaak de investeringskosten voor de sector tot een redelijk niveau te beperken, is de totstandbrenging van interoperabiliteit een langzaam proces. De Commissie moet de volgende jaren evenwel stappen nemen om de migratieperiode van oude systemen naar het Europese doelsysteem te verkorten op basis van gemeenschappelijke invoeringsplannen waarin, naar analogie met ERTMS, een tijdschema wordt opgenomen om de oude systemen buiten bedrijf te stellen en te vervangen door interoperabele systemen.

Intussen heeft het Bureau, om een oplossing te bieden voor de nog ontoereikende interoperabiliteit, de opdracht gekregen instrumenten te ontwikkelen om het gebruik van bestaande spoorvoertuigen in alle lidstaten te vergemakkelijken op basis van het beginsel van de wederzijdse erkenning van nationale voorschriften.

De Commissie werkt aan geharmoniseerde veiligheids- en interoperabiliteitsmaatregelen en moedigt de installatie van interoperabele apparatuur aan om de administratieve en technische toegangsbelemmeringen tot de EU-markt weg te werken.

Met betrekking tot de veiligheids certificering van spoorwegondernemingen en de vergunning voor de indienststelling van spoorwegvoertuigen ontbreekt het aan een doeltreffende en geharmoniseerde besluitvorming waarbij alle partijen, en met name de nationale veiligheidsinstanties, zijn betrokken. De Commissie onderzoekt derhalve hoe het Europees Spoorwegbureau de bevoegdheid kan krijgen om audits uit te voeren van bestaande mechanismen en in de nabije toekomst een rol kan spelen bij de certificerings- en vergunningsprocedures.

5. GELIJKE CONCURRENTIEVOORWAARDEN MET ANDERE VERVOERSWIJZEN

Duurzaam vervoer is een strategische prioriteit op lange termijn om tegemoet te komen aan de toekomstige mobiliteitsbehoeften en -uitdagingen. In haar mededeling van 17 juni 2009 over de toekomst van het vervoer⁴ heeft de Commissie in het kader van het pakket voor een groener vervoer maatregelen voorgesteld om de externe kosten van vervoer voor alle vervoerswijzen op gecoördineerde en evenwichtige wijze te internaliseren zodat ze een weergave zijn van de door de samenleving, in de ruime zin van het woord, gedragen externe kosten. Het is op dit moment dan ook essentieel dat ook vervoer zijn steentje bijdraagt tot de realisatie van de prioriteiten van de Commissie: duurzame ontwikkeling en behoud van het Europese concurrentievermogen.

⁴ COM(2009) 279 van 17.6.2009.

De internalisering van de externe kosten is de juiste manier om ervoor te zorgen dat de tarieven een correctere afspiegeling zijn van de door de vervoerswijzen gedragen kosten en dat ze de gebruikers ertoe aansporen hun gedrag aan te passen om de kosten terug te dringen.

Er is nog geen sprake van volledig gelijke concurrentievoorwaarden en eerlijke intermodale mededinging. In het spoorvervoer, het wegverkeer en de luchtvaart worden op dit moment sterk uiteenlopende heffingsbeginselen gehanteerd. De grondslag (infrastructuurkosten) en de instrumenten om de externe kosten te internaliseren of te moduleren (met name luchtverontreiniging, geluid, klimaatverandering en congestie) zijn nog steeds sterk verschillend. De lidstaten mogen de infrastructuurheffingen voor het spoorvervoer koppelen aan kosten van de door de treinexploitatie veroorzaakte milieueffecten. Deze doorrekening mag de infrastructuurbeheerder evenwel geen extra inkomsten opleveren tenzij voor concurrerende vervoerswijzen vergelijkbare heffingen worden gehanteerd.

In het voorstel van de Commissie voor de herziening van het eerste spoorwegpakket en de maatregelen voor een groener goederenvervoer via de weg (herziening van Eurovignetrichtlijn 1999/62/EG⁵) zijn reeds nieuwe bepalingen opgenomen om de heffingsbeginselen voor spoor- en wegvervoer op elkaar af te stemmen en te zorgen voor reële gelijke concurrentievoorwaarden tussen alle vervoerswijzen. Terwijl de herziene Eurovignetrichtlijn de mogelijkheid zal bieden de externe milieu- en congestiekosten te internaliseren, stelt de Commissie in de herziening van het eerste spoorwegpakket voor onder bepaalde voorwaarden een geharmoniseerde differentiëring van de infrastructuurheffingen op basis van de geluidshinder in te voeren en wenst zij het gemakkelijker te maken om andere milieueffecten in de Europese Unie op te nemen in de heffingsregelingen.

De Commissie is ervan overtuigd dat de hiervoor geschetste regels, indien ze correct worden toegepast, zullen helpen om het vervoer in de EU duurzamer en efficiënter te maken. Het aandeel van het spoor ten opzichte van het totale vervoersvolume verhogen is een belangrijk en onontbeerlijk onderdeel van die visie. Mogelijk moeten er nog extra maatregelen worden genomen om het ecologische concurrentievermogen van het spoor te optimaliseren, met name om energie-efficiëntie aan te moedigen.

⁵ COM(2008) 436 van 8.7.2008.

De Commissie is voornemens de kostendekkingsbeginselen voor alle vervoerswijzen op elkaar af te stemmen om gelijke concurrentievoorwaarden te creëren. Voor het spoor moet de herziening van de bestaande EU-regelgeving inzake de toegang tot het spoornet ervoor zorgen dat de milieueffecten van de treinexploitatie in rekening worden gebracht in de infrastructuurheffingen.

De Commissie onderzoekt tevens of nieuwe maatregelen kunnen worden genomen om nog sterker de nadruk te leggen op energie-efficiëntie.

De Commissie zal binnenkort alle belanghebbende partijen raadplegen over de in deze mededeling geschetste maatregelen. Op die manier wenst zij de betrokken actoren inspraak te geven in de prioritaire maatregelen voor de volgende vijf jaar.