



EUROPESE COMMISSIE

PERSBERICHT

Brussel, 30 januari 2013

De Europese spoorwegen staan voor een tweesprong: de Commissie doet voorstellen voor een vierde spoorwegpakket

De Europese Commissie heeft vandaag een uitgebreid pakket maatregelen aangekondigd om de kwaliteit van de spoorwegdiensten in Europa te verbeteren en voor meer keuze te zorgen. Het spoor is een belangrijk onderdeel van het vervoer in de EU. Het speelt een cruciale rol in het zoeken naar oplossingen voor de toenemende vraag naar vervoer, de congestie, de brandstofvoorziening en het koolstofvrij maken van het vervoer. Veel Europese spoorwegmarkten kampen echter met stagnatie of achteruitgang.

Om dit probleem op te lossen, stelt de Commissie verregaande maatregelen voor om de innovatie in de EU-spoorwegsector aan te moedigen door de binnenlandse markten voor passagiersvervoer open te stellen voor concurrentie. Om dit proces in goede banen te leiden, stelt de Commissie ook grondige technische en structurele hervormingen voor.

"De Europese spoorwegen staan voor een belangrijke tweesprong. Gezien de stagnatie of achteruitgang van veel spoorwegmarkten in Europa, is de keuze simpel. Ofwel nemen we nu de moeilijke beslissingen die nodig zijn om de Europese spoorwegmarkt te hervormen en innovatie en betere dienstverlening aan te moedigen. Het spoor zal dan opnieuw kunnen groeien, met alle bijbehorende voordelen voor de burgers, het bedrijfsleven en het milieu. Ofwel aanvaarden we dat we afglijden naar een Europa waarin spoorwegen een luxe zijn voor enkele rijke landen, maar – gezien de schaarse overheidsmiddelen – onbetaalbaar zijn voor de meeste andere", aldus vicevoorzitter Siim Kallas, Europees commissaris voor vervoer.

De voorstellen hebben betrekking op vier kerngebieden:

Normen en vergunningen voor de hele Unie

De Commissie wil de administratieve kosten van spoorwegbedrijven terugdringen en nieuwe spoorwegondernemingen gemakkelijker toegang bieden tot de markt.

Onder de nieuwe voorstellen wordt het Europees Spoorwegbureau een "uniek loket" dat vergunningen afgeeft om in de hele EU voertuigen in de handel te brengen en dat aan exploitanten veiligheidsvergunningen verleent die in de hele Unie geldig zijn. Momenteel worden deze vergunningen en certificaten door de lidstaten afgegeven.

De voorgestelde maatregelen maken het mogelijk de doorlooptijd voor nieuwe spoorwegondernemingen en de kosten en duur voor vergunningen voor rollend materieel met 20 % te doen afnemen. In totaal zullen de bedrijven in 2025 500 miljoen euro kunnen besparen dankzij deze maatregelen.

Betere kwaliteit en meer keuze omdat nieuwe spelers de kans krijgen spoorwegdiensten te exploiteren

Om innovatie, efficiëntie en een betere prijs-kwaliteitverhouding aan te moedigen, stelt de Commissie voor de binnenlandse markten voor passagiersvervoer vanaf december 2019 open te stellen voor nieuwe marktdeelnemers en diensten.

Bedrijven krijgen de mogelijkheid om binnenlands passagiersvervoer aan te bieden in de hele EU, ofwel door concurrerende commerciële diensten uit te bouwen, ofwel door mee te dingen naar openbaredienstcontracten. Het grootste gedeelte van de spoorverbindingen in de EU valt onder openbaredienstcontracten (meer dan 90 %). In de toekomst wordt het verplicht aanbestedingen te organiseren voor de gunning van deze contracten.

De voorstellen hebben duidelijke voordelen voor de passagiers: betere dienstverlening en meer keuze. In combinatie met structurele hervormingen kunnen deze voorstellen tegen 2035 meer dan 40 miljard euro aan financiële voordelen opleveren voor de burgers en de betrokken bedrijven. Volgens ramingen van de Commissie kan het aantal passagierskilometers tegen die tijd met ongeveer 16 miljard toenemen.

De binnenlandse markten voor passagiersvervoer blijven nog grotendeels gesloten. Alleen Zweden en het VK hebben hun markt volledig opengesteld. Duitsland, Oostenrijk, Italië, Tsjechië en Nederland hebben dit gedeeltelijk gedaan.

Op deze opengestelde markten zijn de kwaliteit en de beschikbaarheid van de diensten verbeterd. De tevredenheid van de passagiers neemt jaar na jaar toe en in sommige vallen is een toename van het aantal passagiers met meer dan 50 % over 10 jaar opgetekend. Op andere geliberaliseerde markten hebben aanbestedingen van openbaredienstcontracten geleid tot een besparing van 20 tot 30 %, met behoud van het dienstverleningsniveau. Hierdoor komen middelen vrij die opnieuw kunnen worden geïnvesteerd in de verbetering van de dienstverlening.

Een structuur die resultaten oplevert

Om te garanderen dat iedereen eerlijke toegang krijgt tot de spoornetten moeten onafhankelijke spoorbeheerders ("infrastructuurbeheerders") op efficiënte en niet-discriminerende wijze de netwerken beheren en voor coördinatie op EU-niveau zorgen om mee te bouwen aan echt Europees netwerk.

Om te garanderen dat bij de uitbouw van het netwerk rekening wordt gehouden met de belangen van alle marktspelers en om de operationele efficiëntie te maximaliseren, stelt de Commissie voor de rol van de infrastructuurbeheerders te versterken, zodat zij alle functies waarnemen die cruciaal zijn voor de werking van het spoornet, inclusief planning van de infrastructuurinvesteringen, dagelijkse exploitatie, onderhoud en de coördinatie van de dienstregelingen.

Naar aanleiding van talloze klachten van gebruikers is de Commissie van oordeel dat de infrastructuurbeheerders operationeel en financieel onafhankelijk moeten zijn van de exploitanten die de vervoersdiensten aanbieden. Dit is van essentieel belang om potentiële belangenconflicten te vermijden en verleent alle bedrijven op niet-discriminerende wijze toegang tot het spoor.

In het voorstel wordt, als algemene regel, bevestigd dat institutionele scheiding de eenvoudigste en meest transparante wijze is om dit te bereiken. Spoorwegondernemingen die onafhankelijk zijn van infrastructuurbeheerders krijgen in 2019 onmiddellijk toegang tot de interne passagiersmarkt.

De Commissie accepteert echter dat onafhankelijkheid ook mogelijk is in een verticaal geïntegreerde structuur of "holdingstructuur", voor zover strikte "Chinese muren" worden opgetrokken om de noodzakelijke juridische, financiële en operationele scheiding te garanderen (zie de MEMO voor nadere informatie).

Om de onafhankelijkheid te garanderen met het oog op de volledige openstelling van de passagiersmarkt in 2019 kan aan verticaal geïntegreerde structuren een verbod worden opgelegd om diensten te exploiteren in andere lidstaten als deze structuren de Commissie er niet van overtuigd hebben dat alle garanties aanwezig zijn om in de praktijk een gelijk speelveld te garanderen en eerlijke concurrentie op hun thuismarkt mogelijk te maken.

Vakbekwaam personeel

De dynamiek van de spoorwegsector hangt af van vakbekwaam en gemotiveerd personeel. In de komende tien jaar wordt het spoor geconfronteerd met een dubbele uitdaging: enerzijds gaat een derde van het personeel met pensioen en moet er dus voor vervangend personeel worden gezorgd, anderzijds moet worden ingespeeld op een nieuwe omgeving met sterkere concurrentie.

Uit de ervaringen in lidstaten die hun markten hebben opengesteld, blijkt dat dit tot nieuwe en betere jobs leidt. In het nieuwe regelgevingskader krijgen lidstaten de mogelijkheid om werknemers te beschermen door nieuwe contractanten te verplichten hen in dienst te nemen wanneer openbaardienstcontracten worden overgedragen. Deze verplichting gaat dus verder dan de algemene EU-eisen inzake de overdracht van ondernemingen.

Volgende stappen

Alvorens te worden vastgesteld, moeten de voorstellen van de Commissie nog worden goedgekeurd door het Europees Parlement en de regeringen van de lidstaten.

Belangrijke feiten en cijfers

- De omzet van de spoorwegsector bedraagt 73 miljard euro, wat overeenkomt met 65 % van de omzet van de luchtvaart (112 miljard euro). De sector biedt werkgelegenheid aan 800 000 mensen.
- Het spoor is van kritiek belang voor de effectieve werking van de Europese economie. Elk jaar worden meer dan 8 miljard passagiersreizen per spoor afgelegd. Het spoor vervoert ongeveer 10 % van alle vracht in Europa, wat naar raming 13 miljard euro aan inkomsten oplevert.
- Op de goederencorridor Rotterdam-Genova rijden bijvoorbeeld 130 000 treinen per jaar, het equivalent van bijna 4 miljoen vrachtwagens.
- De overheden investeren elk jaar grote bedragen in de spoorwegsector. In 2009 liepen de overheidssubsidies op tot bijna 46 miljard euro. De overheidsmiddelen worden echter steeds schaarser.
- Grote overheidsinvesteringen, met name in de EU-10, waar de subsidies de afgelopen zes jaar meer dan verdubbeld zijn, hebben de vraag naar spoorvervoer niet in gelijke mate doen toenemen.
- In veel lidstaten stagneert het spoor of verliest het terrein. Ondanks positieve ontwikkelingen op sommige markten is het modale aandeel van het passagiersvervoer per spoor in het intra-EU-vervoer sinds 2000 min of meer stabiel gebleven op ongeveer 6 %, terwijl het modale aandeel van het vrachtvervoer per spoor is gedaald van 11,5 % tot 10,2 %.
- Sinds het midden van de jaren 90 heeft een gebrek aan investeringen in delen van de EU, met name de EU-10, een vicieuze neerwaartse spiraal op gang gebracht. De infrastructuur en het rollend materieel raakten in verval, waardoor het spoor onaantrekkelijk werd, temeer daar steeds meer mensen dankzij de groeiende welvaart een eigen auto konden kopen.
- In veel gevallen moesten spoorwegondernemingen met overheidsmiddelen worden gered, en in sommige landen, zoals Spanje, Portugal en Bulgarije, zitten de gevestigde exploitanten in de schulden.
- De Belgische gevestigde spoorwegexploitant moest in 2004 een schuld van 7,4 miljard euro overdragen aan de Belgische staat, wat overeenkomt met 2 % van het Belgische BBP. Bij de oprichting van RFF werd 20,5 miljard euro aan schulden overgenomen van SNCF (de huidige schuldenlast van veel bedrijven is het resultaat van de inefficiënte geïntegreerde structuren uit het verleden).
- Europa wordt geconfronteerd met grote vervoersuitdagingen: de toename van de vraag naar vervoer (naar verwachting zal het vrachtvervoer tegen 2030 met 40 % en tegen 2050 met iets meer dan 80 % toenemen). Het passagiersvervoer zal iets minder sterk groeien dan het vrachtvervoer: met 34 % tegen 2030 en met 51 % tegen 2050; dit hangt nauw samen met andere uitdagingen, zoals congestie, brandstofvoorziening, CO₂-emissies en de behoefte aan een efficiënte vervoersinfrastructuur ter ondersteuning van de groei van de Europese economie.
- Het is geen optie om de huidige negatieve tendensen en de onverbidelijke achteruitgang van het Europese spoor te aanvaarden.

Voor nadere informatie zie [MEMO/13/45](#)

<http://www.youtube.com/watch?v=8GHz-stzCso>

Contact:

[Helen Kearns](#) (+32 22987638)

[Dale Kidd](#) (+32 22957461)