

II

(Vorbereidende besluiten)

COMMISSIE

Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad houdende wijziging van Richtlijn 91/440/EEG van de Raad betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap

(2002/C 291 E/01)

COM(2002) 25 def. — 2002/0025(COD)

(Door de Commissie ingediend op 23 januari 2002)

TOELICHTING

De voltooiing van een geïntegreerde markt voor goederendiensten per spoor vormt een hoeksteen van de visie voor het vervoersbeleid zoals geschetst in het Witboek over het gemeenschappelijke vervoersbeleid tot 2010, dat in september 2001 is gepubliceerd. Het goederenvervoer per spoor moet weer vitaal worden gemaakt, zodat het in de toekomst een groter deel van de stijgende vraag naar goederenvervoer voor zijn rekening kan nemen. Het gaat er niet om het marktaandeel van het spoor tegen de marktkrachten in te vergroten. Deze krachten moeten juist worden aangewend om het concurrentievermogen van het spoor te versterken in de marktsegmenten waar het spoor een relatief voordeel heeft. De Commissie gelooft dat door openstelling van de spoorweggoederenmarkten de concurrentie ontstaat die nodig is om de marktdeelnemers aan te moedigen efficiënter en concurrerender te gaan werken en om hun bedrijfsactiviteit beter op de afnemers af te stemmen. De openstelling moet ertoe leiden dat nieuw kapitaal en nieuwe ondernemingen worden aangetrokken, dat de ontwikkeling van nieuwe klantgerichte diensten wordt gestimuleerd en dat de financiële situatie van de spoorwegondernemingen wordt verbeterd. Dit is noodzakelijk, wil het spoorwegsysteem ertoe kunnen bijdragen dat het Europese goederenvervoer in de toekomst beter presteert.

Hoewel er enige vooruitgang is geboekt wat betreft de interne markt voor het goederenvervoer per spoor, ligt men duidelijk achter bij andere vervoerswijzen, met name bij het weg- en luchtvervoer waarmee de spoorwegen concurreren. In 1995 deed de Commissie een voorstel om de goederen- en reizigersspoorwegnetten in de EU open te stellen. Dit voorstel heeft nadien een vervolg gekregen. Toen was het regelgevingskader voor de spoorwegsector nog niet volledig genoeg (bijvoorbeeld in relatie tot veiligheid en interoperabiliteit) om open markten doeltreffend te laten functioneren. Men heeft erkend dat de spoorwegmarkt stapsgewijs moet worden geïntegreerd vanwege de bijzondere kenmerken ervan.

Toepassing van het beginsel van het vrij verrichten van diensten betekent dat spoorwegondernemingen die in de Europese Unie zijn gevestigd en daar een vergunning hebben gekregen, toegang tot de spoorweginfrastructuur moet worden verleend. Richtlijn 91/440/EEG vormde een eerste stap in deze richting door voor internationale samenwerkingsverbanden en spoorwegondernemingen toegangsrechten te creëren als het gaat om het internationaal gecombineerd vervoer. Richtlijn 2001/12/EG heeft toegangsrechten gecreëerd voor het Trans-Europese netwerk voor goederenvervoer per spoor en vanaf uiterlijk 2008 voor het gehele Europese netwerk van internationale dienstverlening op dat gebied.

De Commissie is van oordeel dat er veel argumenten zijn om dit proces te versnellen. Door de recente besluiten is de markt dynamischer geworden en zijn er nieuwe verwachtingen gewekt bij verladers, exploitanten en potentiële investeerders.

Deze verwachtingen konden mede ontstaan door het standpunt van het Europees Parlement dat zich tijdens de bemiddelingsgesprekken met de Raad over het infrastructuurpakket in november 2000 duidelijk uitsprak voor een volledige openstelling van de goederenmarkt, en door het formele verzoek aan de Commissie om op dit punt snel met nieuwe voorstellen te komen. Vervolgens werden in maart 2001 de conclusies van de Europese Raad van Stockholm vastgesteld. Daarin werd nog eens bevestigd dat de interne vervoersmarkt moet worden voltooid, waarbij men het spoor op het oog had. Ook moet de uitbreiding in de overwegingen worden meegenomen.

Het is nu dus de tijd om de volgende stap van de marktintegratie voor te bereiden, namelijk de openstelling van de binnenlandse spoorweggoederenmarkten (d.w.z. reguliere binnenlandse diensten verricht door een buitenlandse spoorwegonderneming) met de mogelijkheid van cabotage (d.w.z. incidentele binnenlandse diensten als aanvulling op de internationale dienstverlening).

In lidstaten als Oostenrijk, Italië, Duitsland, Nederland, Zweden en het Verenigd Koninkrijk en in Zwitserland kunnen behalve de nationale exploitant andere spoorwegondernemingen reeds binnenlandse diensten verlenen op netwerken voor goederenvervoer, en wel op basis van nationale wetgeving. Doorgaans heeft de marktopenstelling een gunstige uitwerking op het concurrentievermogen en de vernieuwing van de dienstverlening.

Een aantal positieve ervaringen maken duidelijk dat het proces moet worden versneld en dat verdere vernieuwing van de te verrichten diensten mogelijk moet zijn:

- tussen oude en nieuwe exploitanten in landen als Italië, Zwitserland, Duitsland, Oostenrijk en Nederland worden nieuwe bondgenootschappen tot stand gebracht om op internationale doorgangsroutes te kunnen opereren, met name om goederen via de Alpen te vervoeren. Door volledige openstelling van de markt zouden zij hun internationale en binnenlandse diensten in één allesomvattende logistieke keten kunnen onderbrengen;
- in Duitsland is gebleken dat veel nieuwe spoorwegondernemingen bereid zijn de activiteiten van de belangrijkste vervoersmaatschappijen, die efficiënter willen opereren, aan te vullen. Deze kleine exploitanten moeten op het netwerk aanvoerlijnen onderhouden en mogen niet worden beperkt in hun mogelijkheden om hun vleugels over de grenzen uit te slaan of bondgenootschappen met andere bedrijven te sluiten;
- IKEA wil in heel Europa pendeldiensten gaan verzorgen om haar winkels en magazijnen te bevoorraden. In eerste instantie zal er een verbinding tot stand worden gebracht tussen Zweden en Duisburg in Duitsland. Het aantal vrachtwagens op de weg zou nog veel sterker kunnen dalen als deze internationale pendeldiensten soepel zouden aansluiten op nationale treinen die de desbetreffende producten naar hun eindbestemming brengen;
- ondanks de problemen waar de infrastructuurbeheerder mee te kampen heeft gehad, is het goederenvervoer per spoor in het Verenigd Koninkrijk sinds 1994 gestaag gegroeid.

Daarom wordt in dit voorstel bepaald dat alle ondernemingen die in de Europese Unie gevestigd zijn en daar een vergunning hebben gekregen, toegang wordt verleend tot het spoorweginfrastructuur voor binnenlandse en internationale goederendiensten, en wel vanaf het moment dat deze richtlijn wordt uitgevoerd. De beperking van de toegang van internationale goederendiensten tot het Trans-Europese netwerk voor goederenvervoer per spoor, die hoe dan ook slechts een overgangsregeling tot uiterlijk 2008 vormde, komt te vervallen. In dit voorstel worden derhalve alle verwijzingen naar het Trans-Europese netwerk geschrapt.

De bepalingen in Richtlijn 91/440/EEG als gewijzigd door Richtlijn 2001/12/EG, die betrekking hebben op de veiligheid op het spoor, worden in dit wijzigingsvoorstel geschrapt om overlapping met de voorgestelde richtlijn inzake de veiligheid op het spoor te voorkomen.

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, inzonderheid op artikel 71, lid 1,

Gezien het voorstel van de Commissie,

Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's,

Overeenkomstig de procedure van artikel 251 van het Verdrag,

Overwegende hetgeen volgt:

(1) In Richtlijn 91/440/EEG van 29 juli 1991 betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap⁽¹⁾ wordt bepaald dat spoorwegondernemingen die houder zijn van een vergunning, toegangsrechten verkrijgen voor het Trans-Europese netwerk voor goederenvervoer per spoor en uiterlijk vanaf 2008 voor het gehele net van internationale goederendiensten.

(2) Door deze toegangsrechten overeenkomstig het dienstverleningsbeginsel uit te breiden tot alle soorten goederendiensten per spoor wordt het spoorwegvervoer efficiënter ten opzichte van andere vervoerswijzen. Duurzaam vervoer tussen en binnen de lidstaten wordt dan gemakkelijker, doordat de concurrentie wordt bevorderd en nieuw kapitaal en nieuwe ondernemingen worden aangetrokken.

(3) Goederendiensten per spoor bieden grote mogelijkheden voor de totstandbrenging van nieuwe vervoersdiensten en de verbetering van bestaande diensten op nationaal en Europees niveau.

(4) Om volledig concurrerend te zijn, moet het goederenvervoer per spoor een compleet dienstenpakket aanbieden, inclusief het vervoer tussen en binnen de lidstaten.

(5) Door de uitbreiding van de toegangsrechten tot alle soorten goederendiensten per spoor moet de beperking van de toegang voor internationale goederendiensten tot het Trans-Europese netwerk voor goederenvervoer per spoor, die hoe dan ook slechts voor een overgangsperiode van kracht was, komen te vervallen. Derhalve worden in dit voorstel alle verwijzingen naar het Trans-Europese netwerk geschrapt.

⁽¹⁾ PB L 237 van 24.8.1991, blz. 25. Richtlijn als gewijzigd door Richtlijn 2001/12/EG (PB L 75 van 15.3.2001, blz. 1).

(6) Aangezien de veiligheid op het spoor wordt geregeld in Richtlijn .../.../EG van het Europees Parlement en de Raad van [datum] betreffende bestuursrechtelijke bepalingen inzake veiligheid en onderzoek van ongevallen en incidenten op het spoorweginfrastructuur van de Gemeenschap, als onderdeel van een nieuw samenhangend communautair regelgevingskader voor de spoorwegsector, dienen de veiligheidsbepalingen in Richtlijn 91/440/EG te worden geschrapt.

(7) Richtlijn 91/440/EG dient derhalve in deze zin te worden gewijzigd,

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Richtlijn 91/440/EG als gewijzigd door Richtlijn 2001/12/EG wordt als volgt gewijzigd:

1. Artikel 3, vijfde streepje, wordt geschrapt.
2. Artikel 7, lid 2, wordt geschrapt.
3. Artikel 10 wordt als volgt gewijzigd:
 - a) Lid 2 wordt vervangen door:

„2. De spoorwegondernemingen die onder de werkingssfeer van artikel 2 vallen, krijgen onder billijke voorwaarden recht op toegang tot de infrastructuur van alle lidstaten met het oog op de exploitatie van goederendiensten op het spoor en gecombineerde goederenvervoerdiensten.”
 - b) Lid 3 wordt geschrapt.
 - c) Lid 5 wordt vervangen door:

„5. Spoorwegondernemingen die vervoersdiensten per spoor bedoeld in de leden 1 en 2 verrichten, sluiten de nodige publiek- of privaatrechtelijke bestuurlijke, technische en financiële overeenkomsten met de infrastructuurbeheerders van de gebruikte spoorweginfrastructuur om de problemen op het gebied van verkeersregeling en -veiligheid in verband met die diensten te regelen. Die overeenkomsten mogen geen discriminerende voorwaar-

den bevatten en zijn in voorkomend geval in overeenstemming met de bepalingen van Richtlijn 2001/14/EG van het Europees Parlement en van de Raad van 26 februari 2001 inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheids certificering (*).

(*) PB L 75 van 15.3.2001, blz. 29.”

d) Lid 8 wordt geschrapt.

4. Artikel 10 bis wordt geschrapt.

5. Artikel 10 ter, lid 4, onder c), wordt vervangen door:

„c) de stand van zaken met betrekking tot het Europese spoorwegnetwerk”.

6. Bijlage I wordt geschrapt.

Artikel 2

De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk [18 maanden na de inwerkingtreding van deze richtlijn] aan deze richtlijn te voldoen. Zij stellen de Commissie daarvan onverwijld in kennis.

Wanneer de lidstaten deze bepalingen aannemen, wordt in die bepalingen naar deze richtlijn verwezen of wordt hiernaar verwezen bij de officiële bekendmaking van die bepalingen. De regels voor deze verwijzing worden vastgesteld door de lidstaten.

Artikel 3

Deze richtlijn treedt in werking op de dag van haar bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen*.

Artikel 4

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.