



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 18.10.2007
COM(2007) 609 definitief

**MEDEDELING VAN DE COMMISSIE AAN DE RAAD EN HET EUROPEES
PARLEMENT**

betreffende het toezicht op de ontwikkeling van de spoorwegmarkt

{SEC(2007)1323}

MEDEDELING VAN DE COMMISSIE AAN DE RAAD EN HET EUROPEES PARLEMENT

betreffende het toezicht op de ontwikkeling van de spoorwegmarkt

I. INLEIDING

1. De spoorwegen in de Europese Unie hebben de afgelopen jaren grondige wijzigingen ondergaan, die hoofdzakelijk zijn veroorzaakt door initiatieven op Europees niveau. In 2001 zijn drie pakketten maatregelen vastgesteld die tot doel hadden de spoorwegmarkt geleidelijk open te stellen en de technische en operationele harmonisering op het vlak van interoperabiliteit en veiligheid te vergroten om zo uiteindelijk tot een Europese spoorverkeersruimte te komen (zie bijlage 1¹).
2. In haar verslag van mei 2006² heeft de Commissie een gedetailleerde beschrijving gegeven van het regelgevend en institutioneel kader dat door het eerste pakket tot stand is gebracht en een analyse gemaakt van de gevolgen die dit kader met zich meebrengt voor de spoorwegmarkt. De bevindingen van dat verslag liggen aan de basis van deze mededeling over de ontwikkeling van de spoorwegmarkt.
3. Om te kunnen nagaan welke invloed het volledige gamma Europese beleidsmaatregelen heeft op de spoorwegmarkt en om nieuwe beleidsmaatregelen te helpen opstellen die tegemoet komen aan de actuele en toekomstige behoeften van de spoorwegsector, moet de spoorwegmarkt permanent worden gevolgd.
4. In de communautaire spoorwegregelgeving van 2001³ was al bepaald dat de Europese Commissie toezicht moet houden op de technische en economische omstandigheden op de markt voor spoorwegvervoer in de EU. Volgens deze regelgeving moet de Commissie ook aan het Europees Parlement en de Raad rapporteren over, onder meer, de ontwikkeling van de interne markt in het spoorwegvervoer, de kadervoorwaarden, de stand van zaken met betrekking tot de infrastructuur en het gebruik van toegangsrechten.
5. In de in 2006 opgestelde tussentijdse evaluatie van het witboek Vervoer van 2001⁴ is nogmaals benadrukt dat de spoorwegmarkt moet worden gevolgd aan de hand van de meest relevante *indicatoren* voor de interne markt voor spoorvervoersdiensten, met name wat de geleidelijke openstelling voor nationale en internationale concurrentie betreft.
6. De mededeling betreffende het toezicht op de ontwikkeling van de spoorwegmarkt komt tegemoet aan die behoefte. In deze mededeling wordt voor het eerst een

¹ Deze mededeling betreffende het toezicht op de ontwikkeling van de spoorwegmarkt gaat vergezeld van een werkdocument van de diensten van de Commissie met 23 bijlagen.

² COM(2006) 189 def., 3 mei 2006.

³ Afdeling V bis van Richtlijn 2001/12/EG.

⁴ COM(2006) 314 def., 22 juni 2006.

statistische analyse van de ontwikkeling van de spoorwegmarkt gemaakt en wordt de basis gelegd voor regelmatige rapportering.

II. RAIL MARKET MONITORING SCHEME

7. Om tegemoet te komen aan de vraag naar toezicht op de spoorwegmarkt heeft de Commissie in 2001 het Rail Market Monitoring Scheme (RMMS) opgezet. Dit betekent dat informatie over diverse aspecten van de spoorwegmarkten op de website van het directoraat-generaal voor energie en vervoer⁵ wordt gepubliceerd. Deze informatie wordt regelmatig bijgewerkt en aangevuld, zodat ze betrekking heeft op een steeds groter wordend gamma aan indicatoren voor de ontwikkeling van de spoorwegmarkt.
8. De Commissie wordt in deze toezichtstaak bijgestaan door een werkgroep bestaande uit deskundigen van de nationale ministeries en de spoorwegsector. Deze RMMS-groep heeft tussen 2001 en 2007 achttien keer vergaderd.
9. Deze mededeling is gebaseerd op de analyse die is opgesteld door de leden van de RMMS-groep, op statistische bronnen waarover de Europese Commissie beschikt, op recente studies⁶ en op het verslag over de tenuitvoerlegging van het eerste spoorwegpakket (zie hierboven).
10. In deze mededeling wordt met name aandacht besteed aan:
 - het regelgevend en institutioneel kader dat is opgesteld om de spoorwegmarkt te liberaliseren en om de positie van het spoor als veilige en milieuvriendelijke vervoerswijze te versterken;
 - de ontwikkeling van de spoorwegmarkt, gemeten aan de hand van de prestaties van het goederen- en passagiersvervoer, een vergelijking met andere vervoerswijzen en de indicatoren voor marktopening;
 - de financiële prestaties van de sector. Dit omvat informatie over de capaciteit, de ontwikkeling en het gebruik van de spoorweginfrastructuur en de ontwikkeling van de toeleveringssector.
11. Er zij evenwel op gewezen dat, bij gebrek aan kwantitatieve gegevens, niet wordt ingegaan op bepaalde specifieke aspecten van de spoorwegmarkten, zoals de activa van spoorwegondernemingen (rollend materieel) of "zachte" factoren, zoals opleiding van het personeel.

III. TENUITVOERLEGGING VAN HET REGELGEVEND EN INSTITUTIONEEL KADER

12. Alle lidstaten met spoorwegnetten hebben de richtlijnen van het eerste spoorwegpakket formeel ten uitvoer gelegd (zie bijlagen 2a en 2c). Door

⁵ http://ec.europa.eu/transport/rail/market/index_en.htm.

⁶ Deze studies kunnen worden geraadpleegd op de volgende website:
http://ec.europa.eu/transport/rail/studies/index_en.htm.

vertragingen bij de omzetting was de Commissie echter genoodzaakt om 56 inbreukprocedures in te leiden, waarvan 12 tot een arrest hebben geleid (zie bijlage 3a). De nationale tenuitvoerleggingsmaatregelen voor bepaalde cruciale onderdelen van het pakket worden momenteel onderzocht⁷.

13. Omdat sommige lidstaten het tweede spoorwegpakket slechts gedeeltelijk in nationale wetgeving hebben omgezet (zie bijlage 2b en 2c), heeft de Commissie 55 inbreukprocedures ingeleid voor dit pakket. 18 zijn doorverwezen naar het Hof, maar vijf daarvan zijn weer ingetrokken naar aanleiding van de definitieve aanmelding van de tenuitvoerleggingsmaatregelen. De 13 andere zijn nog in behandeling bij het Hof (zie bijlage 3b).
14. De instellingen die krachtens het eerste en tweede spoorwegpakket moesten worden opgericht, zijn in alle lidstaten opgericht. Het gaat onder meer om nationale bedrijven en organen voor capaciteitstoewijzing, entiteiten die verantwoordelijk zijn voor het afgeven van vergunningen, regelgevende organen, nationale veiligheidsinstanties, onderzoeksorganen en aangemelde instanties (zie bijlagen 4, 5, 6 en 7).
15. Wat de regelgevende organen betreft, zij erop gewezen dat het aantal personeelsleden dat zich bezighoudt met regelgevingskwesties en het aantal klachten dat in 2005 is behandeld, toch enige aanleiding geeft tot bezorgdheid over de administratieve capaciteit van deze organen.
16. Momenteel wordt een grondige analyse gemaakt van de omzetting van de regelgeving inzake de interoperabiliteit en veiligheid van de spoorwegen. Uit de eerste resultaten blijkt dat de richtlijnen inzake veiligheid en interoperabiliteit nog steeds niet volledig worden toegepast in sommige lidstaten die deze richtlijnen al formeel hebben omgezet. Bovendien leidt de vertraging bij de omzetting van het tweede spoorwegpakket tot rechtsonzekerheid bij de bedrijven die actief zijn op de spoorwegmarkt. De betrokken landen hebben de in dit pakket voorgeschreven instellingen wel opgericht, maar het gebrek aan een rechtsgrond voor de activiteiten van die instellingen blijft een ernstige hinderpaal voor de goede werking van de spoorwegmarkt.

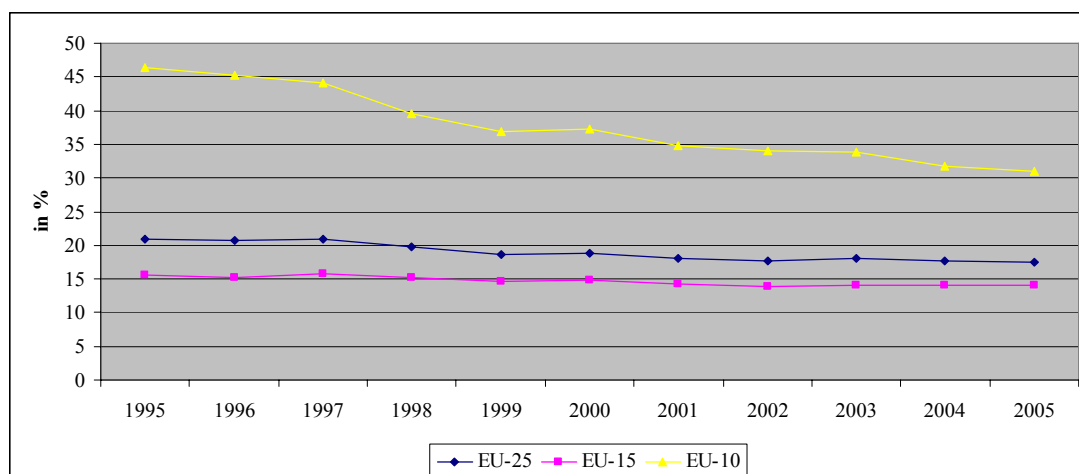
IV. PRESTATIES VAN DE MARKT VOOR SPOORWEGVERVOER IN DE EU

IV.1. Positie van het spoorwegvervoer in vergelijking met andere vervoerswijzen

17. Het marktaandeel van het spoorwegvervoer is sinds 1970 gestaag afgenomen, van 20% in 1970 (EU-15) tot 8% in 2003 (EU-15) en 10% in 2005 (EU-25), uitgedrukt in tonkilometers. Het voorbije decennium is deze neerwaartse tendens afgevlakt, met een daling van slechts 2% tussen 1995 en 2005 (zie bijlage 8a).
18. In 2005 vertegenwoordigde het spoorwegvervoer 17,4% van alle vervoer over land in de EU. In de "nieuwe" lidstaten was dit percentage meer dan dubbel zo hoog als in de EU-15 (30,9% tegenover 14%) (zie figuur 1 en bijlage 8c).

⁷ Dit zal mede de basis vormen voor de herziening van de richtlijnen van het eerste spoorwegpakket, die gepland is voor 2008.

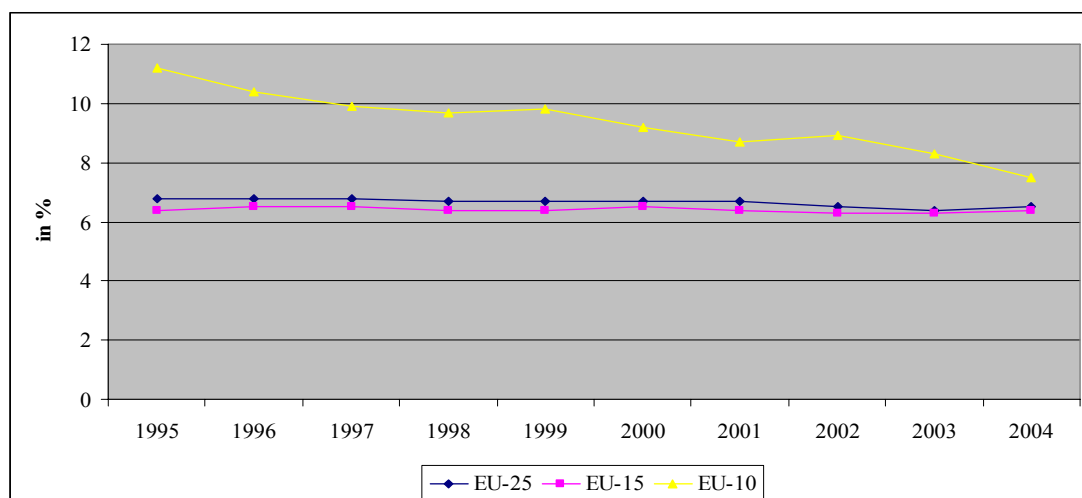
Figuur 1: aandeel van het spoor in het goederenvervoer over land in de EU-25, EU-15 en EU-10 (1995-2005)



Bron: Eurostat, UIC, *EU Energy and Transport in Figures Statistical Pocketbook 2006*, ramingen van DG TREN en nationale statistieken

19. Ook in het geval van het passagiersvervoer is in de voorbije dertig jaar een terugval vastgesteld, zij het minder dramatisch dan voor het goederenvervoer. Het aandeel van het spoor in de totale markt voor passagiersvervoer is in de EU-15 gedaald van 10,2% in 1970 tot 6,3% in 2003 (uitgedrukt in passagierkilometers). Voor de EU-25 bedroeg dit aandeel 5,8% in 2004 (zie bijlage 8b).
20. Wanneer alleen rekening wordt gehouden met het vervoer over land, bedroeg het marktaandeel van het spoor in het passagiersvervoer in de EU 6,5% in 2004. In de EU-15 is het aandeel van het spoor het voorbije decennium stabiel gebleven op meer dan 6%. In de EU-10 daarentegen is het scherp gedaald, van 11,2% in 1995 tot 7,5% in 2004 (zie figuur 2 en bijlage 8d).

Figuur 2: aandeel van het spoor in het passagiersvervoer over land in de EU-25, EU-15 en EU-10 (1995-2004)



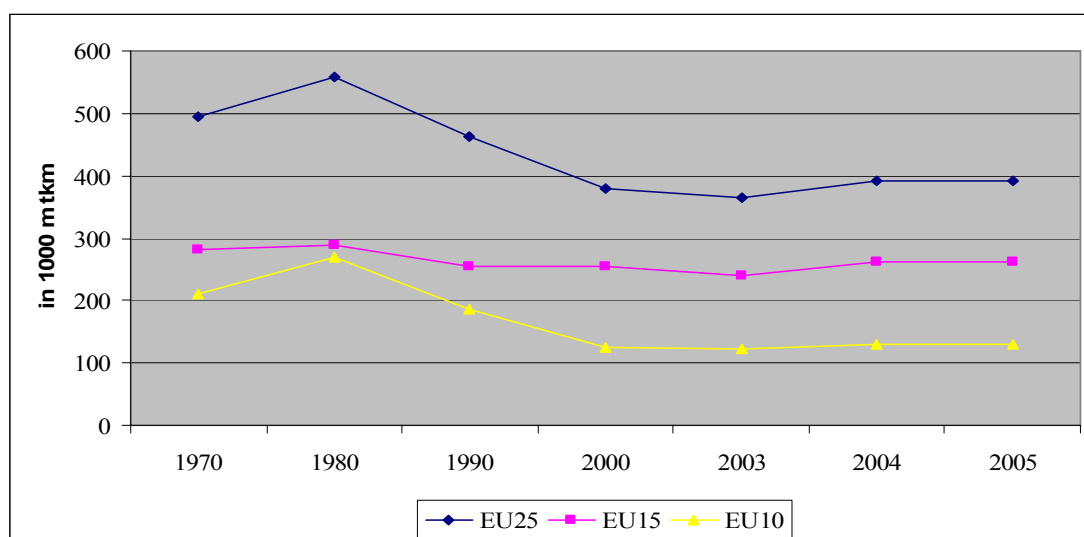
Bron: Eurostat, UIC, ramingen van DG TREN en nationale statistieken

21. De analyse van het relatieve marktaandeel van het goederenvervoer per spoor houdt geen rekening met het feit dat de aard van het spoorwegvervoer het onmogelijk maakt om diensten over korte afstanden, van deur tot deur aan te bieden. De actuele methode voor het beoordelen van de bijdrage die de verschillende vervoerswijzen leveren tot het verlenen van vervoersdiensten geeft dus maar een gedeeltelijk beeld van het marktaandeel van het spoorwegvervoer. De diensten van de Commissie bekijken momenteel of de gegevens over de prestaties van de verschillende vervoerswijzen kunnen worden verzameld op basis van de afstand waarvoor die vervoerswijzen geschikt zijn.
22. Uit een proefstudie over de prestaties van het goederenvervoer per spoor op basis van afstand, die in 2006 is uitgevoerd door de Gemeenschap van de Europese spoorwegen (CER) en de Internationale Spoorwegunie (UIC) op een groep van spoorwegondernemingen die 20% van de markt voor goederenvervoer per spoor in handen hebben, is gebleken dat het marktaandeel van het spoor in vergelijking met de weg aanzienlijk hoger is naarmate de afstand toeneemt ($> 150 \text{ km} = 22\%$, $> 300/325 \text{ km} = 26\%$ en $> 500 \text{ km} = 30\%$, tegenover 19% voor het totale vervoer). Voor afstanden van meer dan 150 km is de gemiddelde kostprijs van het goederenvervoer per spoor meestal lager dan die van het vervoer over de weg (zie bijlage 22e).

IV.2. Tendensen in het volume en de prestaties van het spoorwegvervoer⁸

23. Na jaren van gestage achteruitgang zijn de prestaties van het *goederenvervoer* per spoor in 2003 gestabiliseerd (zie figuur 3)⁹. In dat jaar zijn ook de eerste maatregelen voor de openstelling van de internationale markt voor goederenvervoer per spoor van kracht geworden.

Figuur 3: tendensen in de prestaties van het goederenvervoer per spoor in de EU-25, EU-15 en EU-10 (1970-2005)

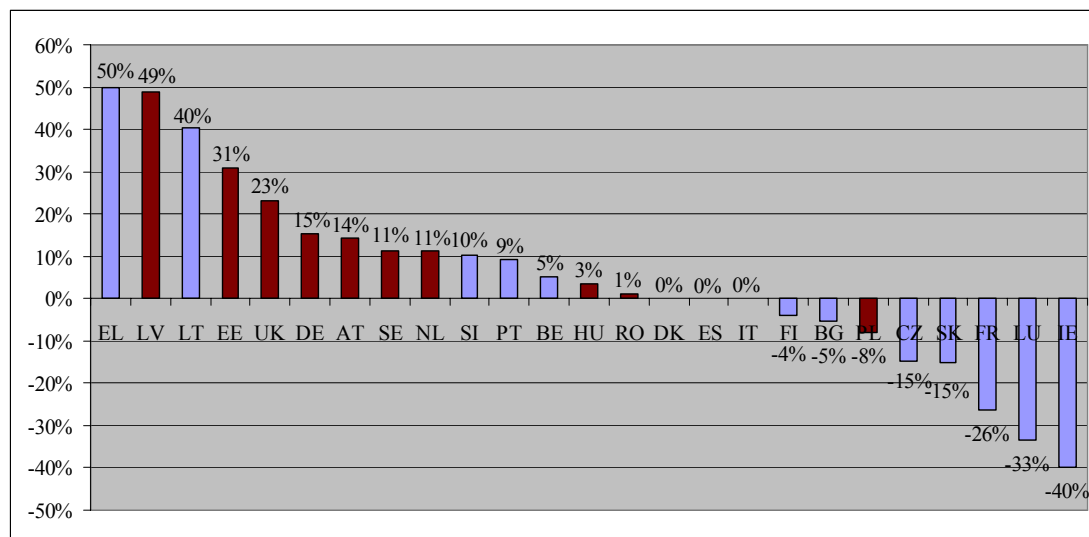


⁸ De "prestaties van het spoorwegvervoer" worden uitgedrukt in tonkilometers of passagierkilometers.

⁹ Aangezien Cyprus en Malta geen spoorwegnetwerk op hun grondgebied hebben, hebben alle verwijzingen naar de EU-10 of de "nieuwe" lidstaten in de hoofdstukken IVa-VIII geen betrekking op deze twee landen.

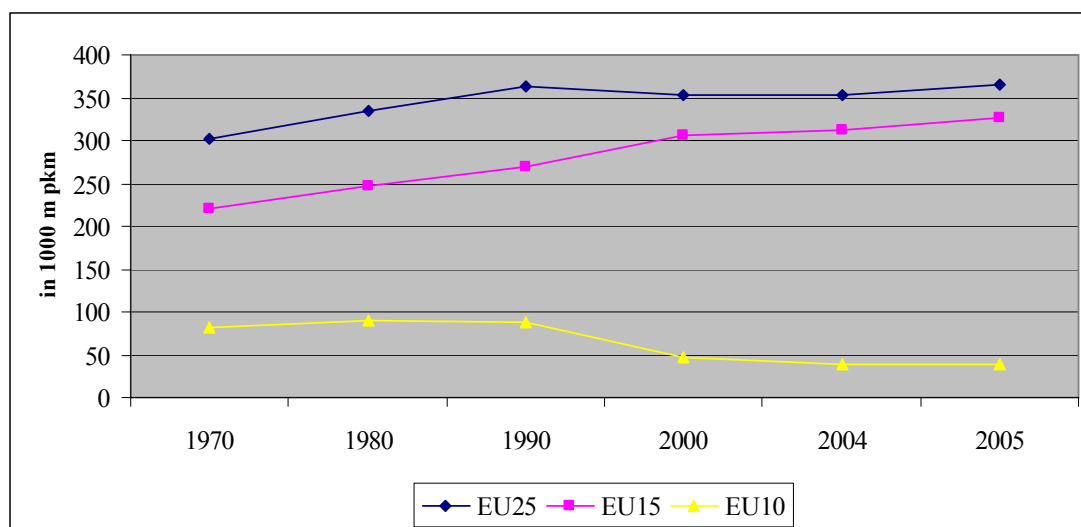
24. Tussen 2000 en 2005 werd in de EU een belangrijke stijging van de prestaties van het goederenvervoer per spoor opgetekend in de lidstaten waar nieuwe spoorwegondernemingen het grootste marktaandeel hadden (zie bijlage 9 en figuur 4; deze landen zijn donker gekleurd).

Figuur 4: tendens van de prestaties van het goederenvervoer per spoor in de periode 2000-2005



25. De goederen die in 2005 het vaakst per spoor werden vervoerd (uitgedrukt in tonkilometers) waren vaste minerale brandstoffen (meestal vervoerd door spoorwegondernemingen in de EU-15), metalen en petroleumproducten (vooral vervoerd door spoorwegondernemingen uit de EU-10) (zie bijlage 11).
26. In 2006 zijn de prestaties van het goederenvervoer per spoor in de EU-25 met 3,7% gestegen dankzij de groei in de "oude" lidstaten (waar de groei gemiddeld 5,7% bedroeg). In Finland, Luxemburg en Duitsland bedroeg de groei meer dan 10%. De grootste toename in tonkilometers vond plaats in het eerste kwartaal van 2006, vergeleken met dezelfde periode van het voorgaande jaar. In de EU-10 werd in 2006 een totale daling van de vervoersprestaties met 0,5% opgetekend. In Hongarije (+13,3%) en Slowakije (+7,3%) heeft de markt voor goederenvervoer per spoor zich echter zeer dynamisch ontwikkeld (zie bijlage 10).
27. De prestaties van de sector passagiersvervoer per spoor zijn tussen 1970 en 1990 gestaag toegenomen. In het daaropvolgende decennium (1990-2000) werd een scherpe stijging opgetekend in de EU-15, die gepaard ging met een aanzienlijke terugval in de EU-10 (zie figuur 5). Ondertussen hebben de prestaties van het passagiersvervoer per spoor zich gestabiliseerd voor de EU-10 en blijven ze langzaam maar zeker stijgen voor de EU-15.

Figuur 5: tendensen in de prestaties van het passagiersvervoer per spoor in de EU-25, EU-15 en EU-10 (1970-2005)



Bron: EU Energy and Transport in Figures, Statistical Pocketbook 2006, Table 3.3.7, Eurostat

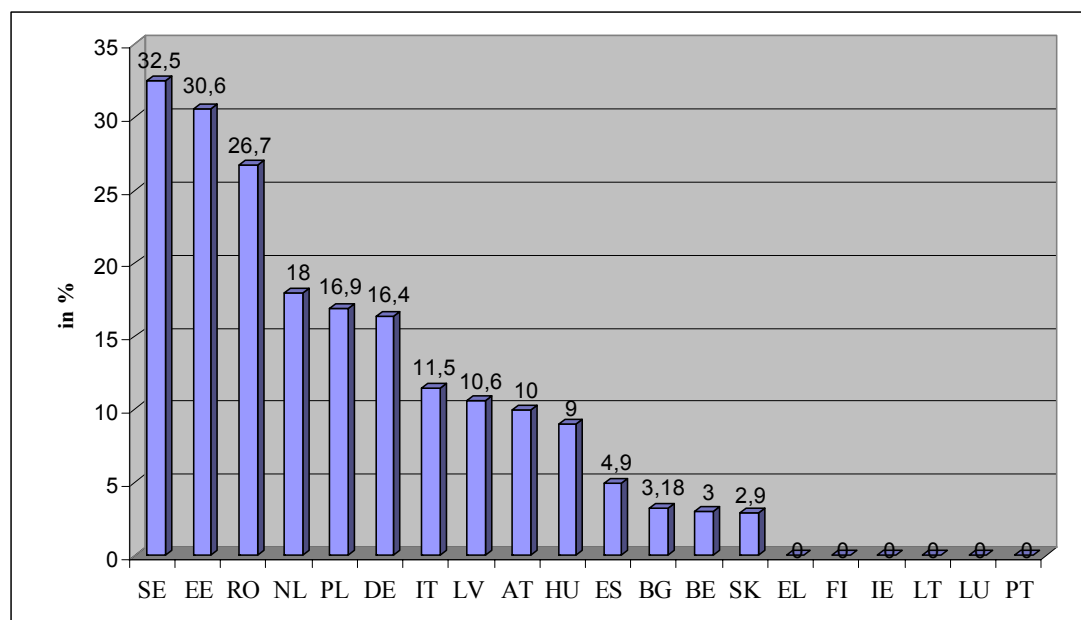
28. Tussen 2000 en 2005 is het passagiersvervoer per spoor het sterkst gegroeid in Letland (29%), Ierland (29%) en België (20%). De sterkste terugval werd genoteerd in Litouwen (-33%), Estland (-33%), Bulgarije (-31%) en Roemenië (-31%) (zie bijlage 9).
29. In 2006 is het passagiersvervoer per spoor in de EU-15 en de EU-10 in dezelfde mate toegenomen, wat neerkomt op een gemiddelde stijging met 3,3% voor de volledige EU. De resultaten waren het best in het tweede kwartaal van 2006, vergeleken met dezelfde periode in 2005. De groei van het passagiersvervoer per spoor in 2006 was het grootst in Letland (10,8%), Luxemburg (9,2%) en Zweden (7,3%). In Litouwen (-4,3%) en Griekenland (-1,8%) vertoonde het passagiersvervoer per spoor een terugval (zie bijlage 10).
30. In 2005 was het aandeel van het *internationale verkeer* in het totale goederenverkeer (in tonkilometers) het grootst in Estland (93%), Letland (88%) en Slowakije (86,5%). Het aandeel van het internationale verkeer in het totale passagiersverkeer was het grootst in Luxemburg (24% van alle passagierkilometers), Oostenrijk (17%) en België (15%) (zie bijlage 12b, die ook informatie bevat over de veranderingen in de prestaties van het spoorwegvervoer in de periode 2003-2005, voor nationale en internationale diensten).

V. OPENSTELLING VAN DE MARKT VOOR SPOORWEGVERVOER

31. Op de EU-spoorwegmarkt zijn meer dan 700 vergunde spoorwegondernemingen actief, waarvan ongeveer de helft in Duitsland (355), 62 in Polen en 56 in het VK. Zie bijlage 14 voor een overzicht van het aantal geldige spoorwegvergunningen en veiligheidscertificaten per lidstaat.
32. Figuur 6 is een weergave van het totale marktaandeel van nieuwe spoorwegondernemingen die goederendiensten verlenen. Uitgedrukt in tonkilometers

was het aandeel van nieuwe spoorwegondernemingen het grootst in Zweden (32,5%), Estland (30,6%), Roemenië (26,7%), Nederland (18%), Polen (16,9%) en Duitsland (16,4%). Voor het passagiersvervoer was het marktaandeel van nieuwe spoorwegondernemingen het grootst in Estland (40%), Zweden (35,8%) en Letland (10,1%)*. Zie bijlage 13 voor de verdeling van het marktaandeel over de individuele bedrijven in de EU-27.

Figuur 6: totaal marktaandeel van nieuwe spoorwegondernemingen in 2006



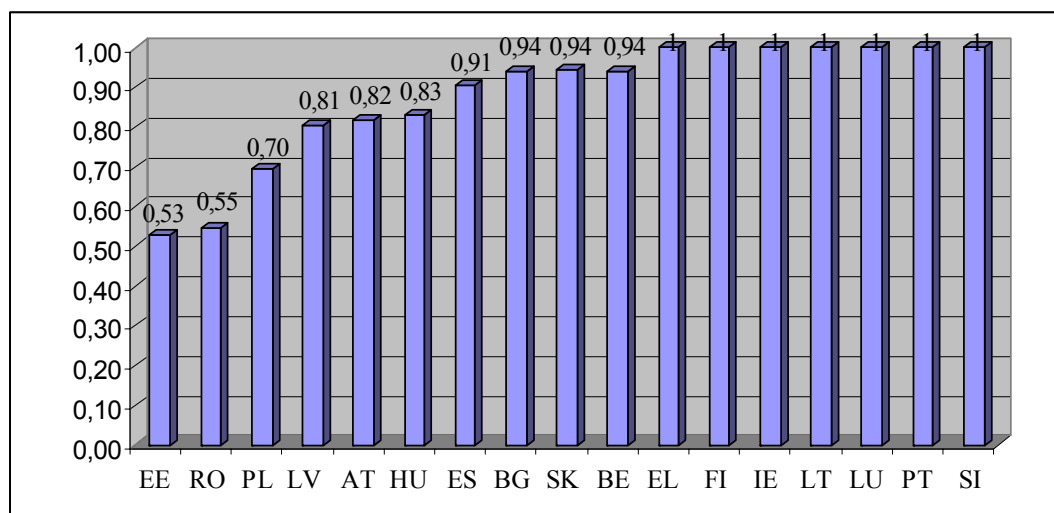
* Voor CZ, DK, FR en UK zijn geen gegevens beschikbaar; ES and PT: gegevens voor 2005; NL: gegevens voor 2003.

Bron: 2007 RMMS-vragenlijst, ingevuld door de lidstaten in mei/juni 2007

33. De Herfindahl-Hirschman Index (HHI)¹⁰, een indicatie voor het meten van de openstelling van de markt, drukt de mate van concentratie in een bepaalde sector uit en geeft een indicatie van het concurrentieniveau op de desbetreffende markt. Deze index kan variëren van 0 (groot aantal bedrijven, echte concurrentie) tot 1 (monopolie).
34. Zie figuur 7 voor de HHI van de markten voor goederen- en passagiersvervoer per spoor in de lidstaten van de EU. Wat goederenvervoer betreft, bevinden de meest open markten zich in Estland (0,53), Roemenië (0,55), Polen (0,7) en Letland (0,8)*. In Griekenland, Finland, Frankrijk, Litouwen, Luxemburg, Portugal en Slovenië heeft één bedrijf nog steeds een monopoliepositie op de markt voor goederenvervoer per spoor. Het was niet mogelijk de HHI te berekenen voor onder meer Zweden, Nederland en Duitsland (waar het marktaandeel van nieuwe spoorwegondernemingen groot is) omdat de nodige gegevens niet beschikbaar waren. Wat passagiersvervoer per spoor betreft, hebben Estland (0,48), Letland (0,82), Polen (0,83) en Portugal (0,84) de meest open markten.

¹⁰ HHI wordt gedefinieerd als de som van de kwadraten van de marktaandelen van alle individuele bedrijven in de sector.

Figuur 7: Herfindahl-Hirschmann-Index voor de nationale spoorwegmarkten



* Voor CZ, DE, DK, FR, IT, NL, SE en UK waren geen gegevens beschikbaar.

Bron: 2007 RMMS-vragenlijst, ingevuld door de lidstaten in mei/juni 2007

VI. PRESTATIES VAN SPOORWEGONDERNEMINGEN

35. Volgens een studie die de Gemeenschap van Europese Spoorwegen (CER), onder de auspiciën van de RMMS-groep, tussen 1995 en 2004 heeft uitgevoerd bij haar 17 leden¹¹, is de werkgelegenheid bij spoorwegondernemingen voortdurend gedaald, terwijl de arbeidsproductiviteit is toegenomen. De laatste jaren is de personeelsafslanking in de spoorwegsector echter minder groot. Het banenverlies bij de gevestigde spoorwegondernemingen wordt gedeeltelijk gecompenseerd door nieuwe banen bij pas opgerichte spoorwegondernemingen; daarbij moet wel worden vermeld dat er geen informatie beschikbaar is over de kwaliteit van de nieuwe banen¹². Zie bijlage 15 voor een overzicht van het aantal personeelsleden dat in 2006 in dienst was bij de individuele spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders in de EU.
36. Voorts bracht de CER-studie een uitgesproken verschil in prestaties aan het licht tussen spoorwegondernemingen in de EU-15 en de EU-10. In de "oude" lidstaten is de gemiddelde verhouding schulden-kapitaal teruggevallen tot minder dan 1, wat betekent dat de activa hoofdzakelijk worden gefinancierd door eigen middelen en niet door schulden. In de EU-10 daarentegen is de gemiddelde verhouding schulden-kapitaal sterk gestegen van ongeveer 0,11 tot 2,52. De zwakke financiële positie van de spoorwegondernemingen in de "nieuwe" lidstaten is vooral het gevolg van de te geringe compensatie voor het verlenen van openbare diensten, de aanhoudende schulden van de ondernemingen aan de staat en de economisch niet-rendabele investeringen die sommige exploitanten in de voorbije jaren hebben gedaan.

¹¹ CFL, CIE, CP, DB, FS, NSB, ÖBB, SNCF, VR, SBB (behalve ATOC/EWS en ASTOC), BDZ, CFR, CD, LG, MAV, PKP en SZ.

¹² Bijlagen bij verslag COM(2006) 189 def. van 3 mei 2006, blz. 91.

37. Uit een andere studie¹³, dit keer over de financiële prestaties van spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders met een jaarlijkse omzet van minstens 50 miljoen euro, die op verzoek van de Europese Commissie is uitgevoerd, is gebleken dat 61% van de 74 geanalyseerde spoorwegondernemingen¹⁴ in 2004 een levensvatbaarheidsgraad van meer dan 1 vertoonden, wat betekent dat hun activiteiten in principe winst opleverden. 24% van de onderzochte spoorwegondernemingen had een negatief rendement, d.w.z. dat de resultaten van de activiteiten negatief waren in verhouding tot het eigen vermogen van de onderneming. Van de tien onderzochte infrastructuurbeheerders hadden vijf een levensvatbaarheidsgraad van meer dan 1 en vijf een negatief rendement (zie bijlage 16).
38. De kwaliteit van de dienstverlening blijft relatief teleurstellend, met name in het intermodaal verkeer. Uit de stiptheidsstatistieken die de Internationale Unie van gecombineerd rail-wegvervoer (UIRR) heeft opgesteld voor de treinen die deelnemen aan het internationaal gecombineerd vervoer langs belangrijke Europese corridors, blijkt dat de stiptheid van dit goederenvervoer per spoor zwak is (in 2006 had 53% van de treinen minder dan 30 minuten vertraging t.o.v. hun geplande aankomsttijd) en dat dit vervoer de laatste jaren blijkt geeft van instabiliteit (zie bijlage 17).

VII. DE INFRASTRUCTUUR VOOR SPOORWEGVERVOER: CAPACITEIT, FINANCIERING EN TOELEVERINGSSECTOR

39. De totale lengte van alle spoorwegen in de EU bedraagt ongeveer 215 000 km¹⁵. De lidstaten met het langste spoorwegnetwerk zijn Duitsland (34 122 km), Frankrijk (29 246 km)¹⁶ en Polen (22 156 km). Luxemburg (275 km) en Estland (971 km openbaar netwerk) hebben het kortste netwerk (zie bijlage 18). Malta en Cyprus hebben geen spoorwegnetwerk. België en Luxemburg hebben de grootste dichtheid van spoorwegen (respectievelijk 122 and 106 m/km²).
40. Het netwerk voor goederenvervoer (uitgedrukt in tonkilometers per kilometer spoorweg) werd in 2006 het intensiefst gebruikt in de Baltische staten (10,8 in Estland, 7,4 in Letland en 7,3 in Litouwen), dat voor passagiersvervoer in Nederland (5,3), het VK (3,0) en België (2,8) (zie bijlage 18).
41. In 2006 omvatte het netwerk 4 919 km hogesnelheidsspoorwegen, in Italië, Frankrijk, Spanje, Duitsland, België en het VK. Tegen 2009 zullen 1 485 kilometer nieuw hogesnelheidsspoor, waarop meer dan 250 km/h kan worden gereden, worden aangelegd op het grondgebied van de EU (zie bijlage 19).
42. De uitgaven voor het onderhoud van de infrastructuur, uitgedrukt in euro's per kilometer spoor, waren in 2006 het grootst in Nederland (446 000), Luxemburg (173 000) en het VK (108 000). De uitgaven voor de vernieuwing van de bestaande

¹³ ECORYS-studie: "Analysis of the financial situation of railway undertakings in the European Union", februari 2006, http://ec.europa.eu/transport/rail/studies/index_en.htm.

¹⁴ Inclusief geconsolideerde spoorwegondernemingen die ook als infrastructuurbeheerder optreden.

¹⁵ Enkel en dubbel spoor samen.

¹⁶ De gegevens voor Frankrijk dateren uit 2004 en die voor de andere landen uit 2006.

infrastructuur waren het hoogst in het VK (260 000), Luxemburg (159 000) en Duitsland (117 000). Voor de bouw van nieuwe infrastructuur werd per kilometer spoor het meest uitgegeven in Nederland (464 000), België (259 000), Luxemburg (245 000) en Griekenland (124 000). De meeste van de hierboven genoemde landen plannen ook zware investeringen voor de periode 2007-2010 (zie bijlage 20).

43. De systemen voor het in rekening brengen van heffingen voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur verschillen sterk van lidstaat tot lidstaat. Het gedeelte van de infrastructuurkosten dat wordt gedekt door de heffingen varieert van 5% in Zweden tot 100% in de Baltische staten (zie bijlage 22). Dit hangt meestal af van de financiële bijdrage die de overheid verleent voor het ter beschikking stellen van de infrastructuur en de efficiëntie van de infrastructuurbeheerders, maar ook de complexiteit en intensiteit van het gebruik van het netwerk spelen hierin een belangrijke rol. In 2006 liepen de overheidsbijdragen voor de exploitatie, het onderhoud, de vernieuwing en de bouw van infrastructuur in de EU-25 op tot ongeveer 14 miljard euro; amper 3,6% van dit bedrag komt voor rekening van de EU-10 (zie bijlage 21).
44. Sommige infrastructuurheffingssystemen, die zodanig zijn ontworpen dat bijvoorbeeld overdrachten naar het passagiersvervoer mogelijk zijn, brengen het concurrentievermogen van de spoorwegdiensten in gevaar. Het probleem van deze overdrachten is vooral acuut in sommige "nieuwe" lidstaten, waar hoge heffingen moeten worden betaald om toegang te krijgen tot de spoorwegen, maar waar de kwaliteit van de infrastructuur slecht is.
45. De spoorwegtoeleveringssector in West- en Oost-Europa¹⁷ vertegenwoordigt in totaal ongeveer 40 miljard euro (zie bijlage 23). 75% van de markt is opengesteld voor externe toeleveranciers; het overige kwart van de markt nemen de spoorwegmaatschappijen zelf voor hun rekening, met hun eigen interne bekwaamheden. De toegang tot de markten voor diensten en onderhoud (51%) en infrastructuurtoelevering in Oost-Europa (58%) is het sterkst beperkt. De markten voor spoorcontrole en rollend materieel zijn volledig opengesteld voor externe leveranciers (100%).
46. Verwacht wordt dat de markt voor rollend materieel in Oost-Europa in het komende decennium sterk zal groeien (+8,2% per jaar tot 2015). In West-Europa vertonen de diensten met betrekking tot het onderhoud van de infrastructuur het grootste groeipotentieel (2,6% per jaar over dezelfde periode) (zie bijlage 23).

VIII. CONCLUSIES

47. In dit verslag worden de belangrijkste tendensen beschreven die de afgelopen jaren op de markt voor spoorwegvervoer in de EU zijn waargenomen. De actuele hervormingen van de Europese spoorwegsector hebben gemengde resultaten opgeleverd. Dit verslag bevestigt echter dat de inspanningen om deze markt nieuw

¹⁷ West-Europa = Oostenrijk, België, Denemarken, Frankrijk, Duitsland, Griekenland, Italië, Nederland, Spanje, Zweden, Zwitserland, VK; Oost-Europa = Tsjechië, Hongarije, Polen, Roemenië, Turkije (UNIFE-studie uit 2007, zie bijlage 23).

leven in te blazen door een Europese spoorverkeersunite tot stand te brengen en de concurrentie op de markt te doen toenemen, positieve resultaten opleveren.

48. De formele omzetting van de communautaire spoorwegregelgeving is bijna voltooid. De instellingen die krachtens deze regelgeving moeten worden opgericht, bestaan al in de meeste lidstaten. In 2003 is de terugval van de prestaties van het goederenvervoer per spoor een halt toegeroepen. Sindsdien is deze markt relatief stabiel. Uit de meest recente gegevens (2006) blijkt dat de vooruitzichten goed zijn. De analyse van de tendensen in de prestaties van het spoorwegvervoer in de voorbije zes jaar heeft aangetoond dat de landen die het best scoren op het gebied van marktopenstelling aanzienlijk beter presteren dan landen met een markt die nog volledig wordt gedomineerd door gevestigde spoorwegondernemingen. Hoewel de gegevens over de conventionele modal split nog steeds aangeven dat het aandeel van het spoor in de markt voor goederenvervoer licht blijft dalen, blijkt uit een eerste raming dat de spoorwegsector een groot potentieel vertoont voor het marktsegment van het vervoer over middellange en lange afstanden. Het hervormingsproces levert ook nieuwe arbeidskansen op en biedt mogelijkheden om de gestage daling van de werkgelegenheid bij spoorwegondernemingen om te buigen. Ten slotte schept de voorspelde sterke vraag naar rollend materieel in Oost-Europa in het komende decennium gunstige perspectieven voor de ontwikkeling van de toeleveringsindustrie.
49. De ontwikkeling van de spoorwegdiensten in de EU wordt echter nog steeds gehinderd door een aantal problemen. Het niveau van tenuitvoerlegging van het regelgevingskader verschilt aanzienlijk van de ene lidstaat tot de andere. Sommige instellingen zijn nog niet volledig operationeel. Deze problemen kunnen te wijten zijn aan personeelsgebrek of, wat de nationale veiligheidsinstanties betreft, aan het gebrek aan een rechtsgrond voor hun activiteiten, zolang het tweede spoorwegpakket niet is omgezet.
50. De graad van concurrentie op de Europese spoorwegmarkt is nog steeds laag, maar neemt toch geleidelijk toe naarmate het regelgevingskader, dat voorziet in niet-discriminerende toegang tot de infrastructuur en openstelling van de nationale en internationale markt voor goederenvervoer per spoor, zich verder ontwikkelt. Er zijn echter nog grote hinderpalen voor marktintegratie op Europees niveau, met name het gebrek aan volledige technische interoperabiliteit en aan een gemeenschappelijke benadering van spoorwegveiligheid tussen de nationale spoorwegnetwerken, de relatief zwakke financiële situatie van de spoorwegondernemingen, die vooral acuut is in de "nieuwe" lidstaten, en de hoge kosten voor markttoegang in de spoorwegsector, die te maken hebben met de hoge vaste kosten van spoorwegexploitatie en de hoge administratieve kosten voor de certificering van rollend materieel, vergunningsprocedures enz. Sommige lidstaten investeren bovendien te weinig in de spoorwegsector, vooral in het onderhoud en de verbetering van de infrastructuur. Omdat bijna alle spoorwegmarkten in de EU tot voor enkele jaren nog steeds gedomineerd werden door nationale monopolies, zijn nog niet voldoende stimulansen aanwezig om de kwaliteit van de dienstverlening in de spoorwegsector aanzienlijk te verbeteren.
51. De Commissie is van mening dat dit verslag regelmatig moet worden bijgewerkt, zodat de spoorwegmarkt permanent kan worden gevolgd, op basis van vergelijkbare gegevens. Een aantal kwesties die onvoldoende aan bod zijn gekomen in dit verslag

zullen in deze toekomstige bijwerkingen worden behandeld. Hiertoe is behoefte aan sterkere steun van de spoorwegsector en de nationale autoriteiten: zij moeten gegevens ter beschikking stellen die het mogelijk maken een zo uitgebreid mogelijke analyse van de spoorwegmarkt uit te voeren.