



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 3.5.2006
COM(2006) 189 definitief

**VERSLAG VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT, DE RAAD,
HET EUROPEES ECONOMISCH EN SOCIAAL COMITE
EN HET COMITE VAN DE REGIO'S**

over de tenuitvoerlegging van het eerste spoorwegpakket

{SEC(2006) 530}

INHOUDSOPGAVE

1.	INLEIDING: van eerste tot derde spoorwegpakket, het ontstaan van één Europese spoorwegruimte.....	3
2.	Omzetting door de lidstaten nog te consolideren.....	4
3.	Evolutie van de spoorwegmarkt en haar plaats binnen het vervoerssysteem	6
3.1.	De markt voor het goederenvervoer per trein	6
3.2.	De markt voor het personenvervoer per trein	7
4.	De evolutie van de veiligheid bij het spoor.....	7
4.1.	Zeer positieve cijfers	7
4.2.	De veiligheidscertificaten.....	8
5.	De evolutie van de arbeidsomstandigheden en de werkgelegenheid in de spoorwegsector.....	9
5.1.	Evolutie van de werkgelegenheid	9
5.2.	De arbeidsomstandigheden in de spoorwegsector	9
6.	CONCLUSIES: behoefte aan verdere verdieping.....	10

Bijlage : Werkdocument van de Commissie met 14 bijlagen met gedetailleerde informatie over de verschillende thema's die in dit verslag aan bod komen.

1. INLEIDING: VAN EERSTE TOT DERDE SPOORWEGPAKKET, HET ONTSTAAN VAN ÉÉN EUROPESE SPOORWEGRUIMTE

De trein was het eerste moderne vervoersmiddel. Na de ongekennde bloei van het spoorvervoer in de 19^e eeuw en de eerste helft van de 20^e eeuw, kwam het spoor door de opkomst van de auto en de commerciële luchtvaart in een negatieve spiraal terecht. Om deze neerwaartse spiraal om te buigen heeft de Europese Gemeenschap een aantal wetgevende initiatieven genomen. De belangrijkste doelstelling is via de ontwikkeling van een geïntegreerde spoorwegruimte in de hele Unie een nieuwe dynamiek tot stand te brengen in het spoorvervoer. De traagheid waarmee de lidstaten en hun nationale spoorwegmaatschappijen zich echter aan de Europese dimensie aanpassen, heeft de achteruitgang van het spoor in de meeste lidstaten nog verergerd, behalve in de lidstaten die zich bewust waren van de behoefte aan proactieve en doortastende maatregelen. De lidstaten die het eerst zijn gestart met de hervorming van hun nationale spoorwegsector kunnen vandaag de beste prestaties voorleggen (in termen van vervoersvolume) en beschikken over gunstige toekomstperspectieven dankzij hun moderniseringsinspanningen.

Reeds in 1996 werd er in het Witboek betreffende de spoorwegen¹ op gewezen dat een diepgaande hervorming van de sector noodzakelijk was om het spoor een kans van slagen te bieden binnen de eengemaakte Europese markt. Het **eerste spoorwegpakket** dat in 1998 door de Commissie werd voorgesteld was een antwoord op de onvolkomenheden van Richtlijn 91/440/EEG² en het resultaat van de consensus tussen de beleidsverantwoordelijken na de analyse van het Witboek van 1996. Het pakket bestaat uit drie richtlijnen op grond waarvan elke spoorwegonderneming die op grond van communautaire criteria een licentie heeft gekregen in de hele Unie onder gelijke en niet-discriminerende voorwaarden internationale treindiensten kan aanbieden, in eerste instantie voor het vervoer van goederen op de trans-Europese goederencorridors. Na moeizame besprekingen tussen het Europees Parlement en de Raad is het eerste spoorwegpakket eind 2000 aangenomen en gepubliceerd op 15 maart 2001. De lidstaten dienden het tegen 15 maart 2003 om te zetten in nationale wetgeving. Dit getuigt van de wens van de nationale en Europese beleidsverantwoordelijken om het regelgevingskader van de sector fundamenteel te wijzigen zodat de spoorwegen kunnen worden geïntegreerd in de Europese ruimte en beter het hoofd kunnen bieden aan de concurrentie van andere vervoersmodaliteiten.

In het Witboek over het Europees vervoersbeleid van september 2001 werd voortgebouwd op de beslissingen van het eerste spoorwegpakket en duidelijk gepleit voor een verdere integratie van de Europese spoorwegruimte. Het **tweede spoorwegpakket**, dat in januari 2002 door de Commissie is voorgesteld en werd aangenomen in april 2004, voorzag in een aantal concrete maatregelen: een verdere openstelling van de markt voor goederenvervoer, een richtlijn inzake spoorwegveiligheid, een verordening tot oprichting van het Europees Spoorwegbureau en andere maatregelen om ervoor te zorgen dat de interoperabiliteit tussen de nationale netten sneller tot stand komt. De goedkeuring van dit pakket, waardoor de volledige goederenvervoersmarkt vanaf 2007 in de 25, vanaf dan zelfs 27, lidstaten wordt vrijgemaakt past binnen hetzelfde streven van de beleidsmakers naar een eengemaakte Europese

¹ Witboek “een strategie om de spoorwegen in de Gemeenschap weer vitaal te maken”, COM(96)421 van 30.7.1996.

² De volledige referenties van de communautaire wetgeving inzake spoorvervoer zijn opgenomen in bijlage I.

spoorwegruiimte. Deze wens komt nog sterker tot uiting door het verzoek van het Europees Parlement aan de Commissie om reeds een **derde spoorwegpakket** voor te stellen voor het tweede kan worden goedgekeurd. Dit heeft de Commissie ertoe aangezet in maart 2004 voorstellen in te dienen over een aantal nieuwe aspecten: liberalisering van het internationale reizigersverkeer tegen 2010, certificering van treinpersoneel en passagiersrechten. Gelet op het gunstig advies van het Europees Parlement van september 2005 en het politieke akkoord binnen de Raad van 5 december 2005 zal, na moeizaam overleg, over dit pakket begin 2007 wellicht overeenstemming worden bereikt. Op dat moment kan de Europese regelgeving inzake het spoorvervoer als volledig worden beschouwd. Dit sluit niet uit dat in de toekomst een aantal aanpassingen kunnen worden doorgevoerd in het licht van de reeds omgezette maatregelen en problemen die op het terrein zijn opgetreden.

Dit verslag handelt uitsluitend over de tenuitvoerlegging van het eerste spoorwegpakket dat inmiddels volledig van toepassing is en de gevolgen ervan op de actoren en markten. Het streven naar een echte Europese spoorwegruiimte vormt immers een noodzakelijke voorwaarde om binnen het Europese vervoerssysteem, als essentiële bijdrage tot de Lissabonstrategie, een nieuwe dynamiek op gang te brengen. Het openen van de markt zal het concurrentievermogen verbeteren en kan een stimulans vormen voor toekomstige investeringen en de groei en werkgelegenheid waarborgen, twee centrale doelstellingen van de Lissabonstrategie. Door bij te dragen tot de ontwikkeling van een milieuvriendelijke vervoersmodaliteit, kiest de Gemeenschap bewust voor de ontwikkeling van duurzame vervoerswijzen.

Dit verslag is gebaseerd op eigen kennis die aanwezig is bij de diensten van de Commissie, gedachtewisselingen met de lidstaten binnen diverse comités en gespecialiseerde werkgroepen en een aantal studies die op de internetsite van de Commissie kunnen worden geraadpleegd. Voorts hebben de actoren en de Europese representatieve organisaties een aantal opmerkingen en commentaren meegedeeld over de huidige situatie, die zijn samengevat en opgenomen in bijlage 3 bij het werkdocument.

2. OMZETTING DOOR DE LIDSTATEN NOG TE CONSOLIDEREN

Het eerste spoorwegpakket omvat drie richtlijnen van het Europees Parlement en de Raad (2001/12/EG, 2001/13/EG en 2001/14/EG), die nauw met elkaar zijn verbonden en die door de oude lidstaten tegen 15 maart 2003 in nationaal recht moesten worden omgezet. De 8 nieuwe lidstaten die over een spoornet beschikken kregen hiervoor de tijd tot 1 mei 2004, hun toetredingsdatum tot de Unie. Hierna volgt een globale beoordeling van de omzetting van de belangrijkste onderzochte aspecten van de hervorming. Meer details worden in de bijlagen gegeven.

- **boekhoudkundige scheiding** tussen de exploitatie van vervoersdiensten en het beheer van de spoorweginfrastructuur, waarbij bovendien gescheiden rekeningen worden gehanteerd voor het aanbieden van vervoersdiensten voor personen en voor het goederenvervoer (bijlage 4). Kruissubsidiëring tussen de verschillende activiteiten is niet toegestaan. Heel wat lidstaten hebben de juridische structuur van hun nationale spoorwegmaatschappij ingrijpend aangepast. Niet overal zijn de hervormingen reeds afgerond en de boekhouding strookt nog niet altijd met de nieuwe bepalingen. De rekeningen voor 2005 die in 2006 worden gepubliceerd dienen te voldoen aan de bepalingen van de richtlijnen.

- **scheiding van essentiële functies** in het kader van het spoorwegvervoer zoals de toewijzing van capaciteit, infrastructuurheffing, toekenning van licenties en controle op de naleving van openbaredienstverplichtingen (bijlagen 5 en 6): de Commissie zal aan de hand van duidelijke en transparante criteria de neutraliteit van de infrastructuurbeheerder onderzoeken bij de toekenning van capaciteit en de inning van de vergoeding voor het gebruik van de infrastructuur, met name wanneer de scheiding van de functies niet wordt gewaarborgd door een institutionele scheiding. De toegang tot infrastructuur (spoornet en diensten) moet open en niet-discriminerend zijn. Heel wat lidstaten moeten op dat vlak nog inspanningen leveren.
- **het bestaan van een onafhankelijke controle-instantie** is essentieel om toe te zien op de spoorwegmarkt en bij conflicten tussen infrastructuurbeheerders en spoorwegondernemingen (bijlage 7) op te treden als beroepsinstantie. Deze instantie moet over voldoende personeel, budget en administratieve middelen beschikken om het functioneren van de markt actief te kunnen ondersteunen. Dat is niet altijd het geval.
- billijke en niet-discriminerende **toekenning van toegangsrechten tot de infrastructuur**, met inbegrip van de toegang tot de noodzakelijke diensten. Dit geldt vanaf 15 maart 2003 voor alle spoorwegondernemingen die internationaal goederenvervoer wensen aan te bieden op de trans-Europese goederencorridors (bijlagen 2 en 8). Teneinde de toegang tot de spoorinfrastructuur te versoepelen moedigt de Commissie de geleidelijke invoering aan van standaardovereenkomsten tussen de infrastructuurbeheerder en een spoorwegonderneming (gebruiksovereenkomst en raamovereenkomst). Door de infrastructuur open te stellen voor “toegelaten kandidaten” (bv. verladers, de bevoegde instanties voor openbaredienstcontracten) beschikken de lidstaten over een wettelijk instrument dat kan worden gebruikt als extra hefboom om betere vervoersdiensten aan te bieden aan de spoorweggebruikers.
- **de invoering van een infrastructuurheffingssysteem** op basis van de marginale kostprijs die onder bepaalde voorwaarden kan worden verhoogd (bijlage 8). Het is van cruciaal belang dat de concurrentievervalsingen door de verschillende heffingsniveaus voor de verschillende vervoersmodaliteiten en binnen het spoorvervoer worden weggewerkt. Om de doelstellingen van het eerste spoorwegpakket te bereiken, is het belangrijk dat kruissubsidiëring tussen het goederen- en reizigersverkeer via infrastructuurheffingen wordt vermeden.
- **geharmoniseerde toekenningsvoorwaarden voor de toekenning van vergunningen aan spoorwegondernemingen** op het grondgebied van de hele Gemeenschap (bijlage 9). De kosten en termijnen voor de aanvraag van een vergunning variëren naargelang de lidstaat. De transparantie op het gebied van de voorwaarden waaraan een spoorwegonderneming moet voldoen om een vergunning te krijgen moet nog worden verbeterd.

Op 1 januari 2006 waren de richtlijnen van het eerste spoorwegpakket door 24 van de 25 lidstaten formeel in nationale wetgeving omgezet. Luxemburg heeft zich er formeel toe verbonden dat tijdens het eerste semester van dit jaar ook te doen. Een gedetailleerd overzicht van de stand van zaken van de omzetting en de nationale maatregelen bevindt zich in bijlage 1 van het werkdocument. Wegens de vertraging bij de omzetting en heeft de Commissie in het verleden reeds een aantal inbreukprocedures ingeleid omwille van niet-mededeling. De rechtsonzekerheid op nationaal niveau die hierdoor ontstaat, ontmoedigt een aantal actoren zich op Europees niveau te ontplooiën. De effecten van de richtlijnen zijn tot dusver op het terrein nog niet in alle lidstaten even zichtbaar en hebben nog niet tot de opkomst van nieuwe

spelers op de markt geleid. Zonodig zal de Commissie inbreukprocedures inleiden wegens een onvolledige of niet correcte omzetting van deze richtlijnen, niet alleen naar de letter maar ook naar de geest.

3. EVOLUTIE VAN DE SPOORWEGMARKT EN HAAR PLAATS BINNEN HET VERVOERSSYSTEEM

3.1. De markt voor het goederenvervoer per trein

De klemtoon van de lopende hervorming in de Gemeenschap werd bij het goederenverkeer gelegd, dat een constante terugval kent ondanks de intrinsieke voordelen van de eengemaakte Europese spoorvervoersruimte: een gevoelige toename van de vervoersafstanden, een toename van de vervoerde goederenvolumes binnen de Unie en de verzadiging van het wegverkeer, in het bijzonder in de Alpen en de Pyreneeën. De eerste maatregelen voor de opening van de markt hadden dan ook betrekking op het internationale goederenvervoer. Het succes wordt in grote mate bepaald door het tempo waarmee elke lidstaat zijn markt voor deze diensten heeft opengesteld. Een aantal lidstaten had zijn markt reeds opengesteld vóór 15 maart 2003, terwijl andere dat pas in 2005 hebben gedaan. Bijlage 2 geeft een gedetailleerd overzicht van de openstelling van de markt door de lidstaten. Ondanks de uiteenlopende situaties in de verschillende landen is op de goederenvervoersmarkt een nieuwe dynamiek ontstaan, voornamelijk door de geleidelijke openstelling van de markt in het kader van de twee eerste spoorwegpakketten en de effecten van de herstructurering van de historische spoorwegmaatschappijen.

Bij de analyse van de evolutie van de Europese markt moet rekening worden gehouden met de aanzienlijke terugval van het marktaandeel van de spoorwegen in de 15 oude lidstaten tussen 1970 en 2000. Daarna is het marktaandeel van het spoor gestabiliseerd. In de nieuwe lidstaten begint de sterke daling van het marktaandeel die vanaf 1990 is ingezet nog maar net af te remmen. Uit de geconsolideerde cijfers voor de 25 lidstaten, die sinds 1995 worden opgesteld, blijkt dat het vervoersvolume (uitgedrukt in tonkilometer) tussen 1995 en 2004 met 6% is toegenomen, ongeveer 0,6% per jaar. Het volume van 2002 blijkt evenwel identiek te zijn aan dat van 1995 en de stijging van 6% is geconcentreerd in de periode 2003-2004. In 2004 was er een stijging van 4% tegenover 2003. In termen van marktaandeel en bekeken over de 25 lidstaten van de Unie, is het resultaat inzake vervoersvolume niet schitterend: wanneer alle vervoersmodaliteiten samen worden bekeken, haalt het spoor een marktaandeel van 10% in 2004, tegenover 12,1% in 1995, terwijl het aandeel van wegvervoer in dezelfde periode is gestegen van 42,1% tot 44% en dat van de scheepvaart van 38,2 tot 39%. Indien men het marktaandeel van het vervoer over land bekijkt, is het aandeel van het spoor teruggelopen van 19,5% in 1995 tot 16,4% in 2004, terwijl dat van de weg gegroeid is van 68,1% tot 72,3% en de waterwegen en het transport via pijpleidingen lichtjes zijn teruggevallen.

Sedert 2001 is het marktaandeel van het spoorvervoer in de EU-25 gestabiliseerd. Op de Baltische staten na, die zich door hun geografische omstandigheden en de aard van de vervoerde producten in een bijzondere situatie bevinden, leveren de landen die het eerst, vooruitlopend op de communautaire richtlijnen en de opening van de markt, zijn begonnen met de hervorming van hun spoorwegsector de beste prestaties.

De jaarlijkse omzet van het goederenvervoer via het spoor bedraagt op dit moment ongeveer 15 miljard euro. In 2004 werd naar schatting 800 miljoen euro verlies geboekt. De

rendabiliteit ligt duidelijk te laag, zowel door de prijzen die onder druk staan door de concurrentie van het wegvervoer als door de productiekosten, die nog steeds te hoog liggen.

Een gedetailleerd overzicht en analyse van deze cijfers wordt gegeven in de bijlagen 10 en 11.

3.2. De markt voor het personenvervoer per trein

In dit marktsegment werden nog geen communautaire maatregelen genomen om de markt vrij te maken. Het derde spoorwegpakket moet weliswaar nog worden goedgekeurd, maar bevat een voorstel van de Commissie om in 2010 de markt voor het internationaal reizigersvervoer met cabotage open te stellen. Hierbij moet worden gewezen op de aanzienlijke bloei van het hogesnelheidsverkeer dat in de oude lidstaten reeds goed is voor één vierde van het reizigersverkeer, een aandeel dat in de volgende tien jaar nog zal toenemen door de geplande opening van een aantal hogesnelheidslijnen, die deel uitmaken van het trans-Europees vervoersnet, in Italië, Spanje, Frankrijk, Duitsland en de afwerking van het PBKA—net (Parijs- Brussel-Keulen-Amsterdam-Londen).

Bij de evaluatie van het eerste spoorwegpakket in het kader van dit verslag moet worden benadrukt dat een correcte tenuitvoerlegging van de bepalingen van het eerste pakket, maar ook van het tweede, een voorwaarde is voor een succesvolle opening van de markt voor het internationaal reizigersverkeer. De ervaring die werd opgedaan met het beheer van de toegang tot de infrastructuur van meerdere operatoren zal ook het reizigersverkeer ten goede komen en tot een betere dienstverlening leiden.

In cijfers uitgedrukt is het personenvervoer per spoor toegenomen van 319 miljard passagierskilometer in 1995 tot 350 miljard in 2004, een stijging met 10% of ongeveer 1% per jaar, te vergelijken met een jaarlijkse stijging van 2% voor het wegverkeer en 5% in de luchtvaart. Het marktaandeel van het spoor is in dezelfde periode lichtjes gedaald van 6,3% naar 5,9%. Deze daling is het gevolg van de veel sterkere daling in de nieuwe lidstaten waar de individuele personenwagen een sterke opgang maakt en onvoldoende wordt geïnvesteerd in het spoor. Zie bijlage 12 voor een gedetailleerd overzicht en analyse van deze cijfers.

4. DE EVOLUTIE VAN DE VEILIGHEID BIJ HET SPOOR

4.1. Zeer positieve cijfers

De veiligheid is een handelsmerk van de trein. Het feit dat een treinongeval door het publiek minder makkelijk door wordt aanvaard dan auto-ongevallen is een belangrijk element dat telkens opnieuw wordt vermeld in analyses door de sector.

In afwachting van de volledige tenuitvoerlegging van de communautaire bepalingen inzake statistieken over het spoorvervoer en de veiligheid op het spoor vertonen de statistieken over spoorwegongevallen nog veel lacunes. Dankzij de vaststelling van gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren, de oprichting van nationale veiligheidsautoriteiten, waarvan de werkzaamheden worden gecoördineerd door het Europees Spoorwegbureau, en de rapporten die dat bureau regelmatig zal opstellen over de ontwikkeling van de veiligheid, zal men in de toekomst over een duidelijker beeld beschikken van de veiligheid van het spoorvervoer in de Gemeenschap.

Uit de gepubliceerde statistieken blijkt dat het aantal passagiers dat bij treinongevallen is omgekomen of letsel heeft opgelopen constant blijft dalen, terwijl de passagiersaantallen

blijven toenemen. Eenzelfde daling wordt vastgesteld voor ongevallen op overwegen, veruit de grootste oorzaak van ongevallen en meestal te wijten aan een gebrek aan discipline van weggebruikers.

De opening van de markt voor het goederenvervoer heeft geen gevolgen gehad op het veiligheidsniveau van het spoor en in de lidstaten die op dit moment het verst staan met de opening voor concurrentie is de veiligheid er niet op achteruit gegaan.

Een gedetailleerd overzicht en een analyse van deze statistieken bevindt zich in bijlage 13.

4.2. De veiligheidscertificaten

Op grond van het eerste spoorwegpakket dient elke spoorwegonderneming over een veiligheidscertificaat te beschikken voor elke lidstaat waar ze treinen wenst te exploiteren. De bepalingen van de Richtlijnen 2001/12/EG en 2001/14/EG betreffende de toekenningsvoorwaarden zijn vaag. Elke lidstaat heeft dan ook eigen procedures en voorwaarden ingesteld die niet stroken met de doelstellingen van richtlijn 2004/49/EG inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen om via het Europees Spoorwegbureau terzake een gecoördineerd beleid te voeren. De bestaande situatie werd reeds beschreven in een uitgebreide studie van het IVE³.

Er zijn twee belangrijke problemen:

- de lange, willekeurige en dure procedure voor de **certificering van rollend (tractie)materieel**, beantwoordt niet aan de behoeften in de context van de invoering van een eengemaakte markt voor spoorweguitrusting. De Commissie wenst een oplossing voor dit probleem te vinden, in het bijzonder voor bestaand materieel dat in één of meerdere lidstaten is gehomologeerd, maar nog niet in de andere. Er wordt gewerkt aan maatregelen om de wederzijdse erkenning van materieel te versoepelen. In 2006 zullen deze maatregelen aan de sector en de veiligheidsinstanties worden voorgelegd.
- **certificering van het personeel**: de richtlijn inzake de certificering van het treinpersoneel maakt deel uit van het derde spoorwegpakket waarover nog wordt onderhandeld tussen het Europees Parlement en de Raad. De goedkeuring en omzetting van deze richtlijn zal een oplossing bieden voor de nog resterende problemen. De overeenkomst tussen de sociale partners, de Gemeenschap van Europese Spoorwegen (CER) en de Europese Federatie van Transportwerknemers (ETF) van 27 januari 2004 betreffende de Europese licentie voor treinbestuurders op grensoverschrijdende trajecten vormt reeds een stap vooruit naar vlotter internationaal verkeer. In het algemeen vormt een gelijke en niet-discriminerende toegang tot opleidingscentra voor elke kandidaat-treinbestuurder een noodzakelijke voorwaarde voor een goede werking van de nieuwe spoorwegmarkt. Het Europees Spoorwegbureau heeft met name als taak de accreditatiecriteria van deze centra vast te stellen en hun rol als dienstverlener binnen de Europese spoorwegruimte te bevorderen.

³ VE Safety Certification Study: Aanvaardingscriteria en beoordelingsmethodologieën voor veiligheidsattesten afgeleverd in overeenstemming met Richtlijn 2001/14/EG, artikel 32, juni 2005 (kan worden geraadpleegd op: http://europa.eu.int/comm/transport/rail/research/studies_fr.htm).

5. DE EVOLUTIE VAN DE ARBEIDSOMSTANDIGHEDEN EN DE WERKGELEGENHEID IN DE SPOORWEGSECTOR

5.1. Evolutie van de werkgelegenheid

De lange periode van achteruitgang en de herstructurering van de spoorwegondernemingen die daarop volgden hebben geleid tot een sterke terugval van de tewerkstelling in de spoorwegsector van 1 800 000 werknemers in 1970 tot ongeveer 770 000 in 2000 in de 15 oude lidstaten. Deze is de jongste jaren aanmerkelijk afgeremd (760 000 in 2004). In de EU-25 is de spoorwegsector (nationale ondernemingen, nieuwe operatoren en infrastructuurbeheerders) goed voor iets minder dan 1 200 000 arbeidsplaatsen.

De lopende hervorming van de regelgeving leidt tot een andere verdeling van de arbeidsplaatsen, die voorheen geconcentreerd waren binnen één grote eenheid. Alle effecten van de hervorming en de herverdeling van de arbeidsplaatsen kunnen moeilijk uit de huidige statistieken worden afgeleid.

In de nieuwe en een aantal van de oude lidstaten kan de productiviteit van het spoorvervoer nog aanzienlijk worden verbeterd. Het aantal arbeidsplaatsen in de spoorwegsector zal de volgende jaren wellicht stabiel blijven, zeker wanneer het verkeer zich op het huidige volume handhaaft. De situatie in de lidstaten is erg verschillend, naargelang de mate waarin ze reeds een herstructurering hebben doorgevoerd. Het Verenigd Koninkrijk, Duitsland, Zweden, Italië, Spanje en Estland hebben reeds enorme herstructureringsinspanningen geleverd. Andere, in het bijzonder een aantal nieuwe lidstaten, hebben nog een lange weg te gaan om hun productiviteit te verbeteren.

Een gedetailleerder overzicht is opgenomen in bijlage 14.

5.2. De arbeidsomstandigheden in de spoorwegsector

De traditionele maatschappijen, nog geïntegreerd of anders georganiseerd, bieden op dit moment nog steeds de meeste arbeidsplaatsen. In het algemeen hebben de werknemers van de traditionele maatschappijen hun statuut behouden en zijn hun arbeidsvoorwaarden er niet op achteruit gegaan, hoewel de herstructureringen tot een grotere flexibiliteit hebben geleid. De meeste vakbonden zijn van mening dat deze, soms pijnlijke, herstructureringen het gevolg zijn van een liberaliseringsproces, waarvan ze de noodzaak voor het overleven van het spoorvervoer niet inzien.

De overeenkomst van januari 2004 tussen de CER en de ETF inzake bepaalde aspecten van de arbeidsvoorwaarden voor mobiele werknemers die interoperabele grensoverschrijdende diensten in de spoorwegsector verrichten is, overeenkomstig artikel 139 van het Verdrag, bindend geworden voor de hele sector bij Richtlijn 2005/47/EG van de Raad van 18 juli 2005. Wat de arbeidsomstandigheden betreft, werden minimumnormen vastgesteld voor dagelijkse en wekelijkse rusttijden, onderbrekingen en rijtijden. Dit betekent dat de in de traditionele ondernemingen geldende arbeidsvoorwaarden voortaan ook algemeen van toepassing zijn in de nieuwe concurrerende ondernemingen die goederenvervoer per spoor aanbieden. Die laatste hebben hun ongenoegen geuit over deze verplichtingen en stellen dat de flexibiliteit van hun organisatie hierdoor wordt aangetast. Wanneer ze aan deze voorwaarden voldoen, kunnen de nieuwe spoorwegondernemingen volwaardig deelnemen aan het sociaal overleg op Europees niveau waar deze kwesties worden besproken.

De herstructureringsfase waarin de sector zich nog steeds bevindt, kan negatieve gevolgen hebben voor het aanwezige personeel en op de aantrekkingskracht van de sector. Zo blijkt er bijvoorbeeld een gevaarlijk tekort te zijn aan gekwalificeerd personeel: de traditionele ondernemingen hebben het aantal opleidingsplaatsen teruggeschroefd om de kosten te drukken, terwijl de nodige kwalificaties niet door het traditionele beroepsonderwijs worden aangeboden. In deze omstandigheden zal op Europees niveau een opleidingsnetwerk moeten worden opgezet voor banen in de spoorwegsector om een volwaardige arbeidsmarkt tot stand te brengen voor banen bij spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders. Op die manier kan de productiviteit worden verbeterd door een modernisering van de arbeidsorganisatie en investeringen in opleiding, rekening houdend met de arbeidskwaliteit, een hoeksteen van de Lissabonstrategie.

6. CONCLUSIES: BEHOEFTE AAN VERDERE VERDIEPING

Na een permanente dalende trend vanaf 1970 is het vervoersvolume vanaf 2001 gestabiliseerd en heeft het spoor in bepaalde lidstaten zelfs marktaandeel teruggewonnen op het wegverkeer. De daling van de werkgelegenheid is gestopt. De doelstelling van het Witboek van 2001 was in 2010 hetzelfde marktaandeel te behalen als in 1998. Deze doelstelling blijft haalbaar indien de sector resoluut blijft kiezen voor internationale ontplooiing en permanent blijft inspelen op de economische en maatschappelijke behoeften. Er is reeds een lange weg afgelegd. De inspanningen om een volledige Europese spoorwegruimte tot stand te brengen moeten worden voortgezet en zullen de mobiliteit en de concurrentiekracht in Europa ten goede komen. Het spoorvervoer beschikt voor lange afstanden over concurrentievoordelen ten aanzien van het wegvervoer en zal baat hebben bij schaalvergroting van de markt tot Europees niveau.

De Commissie is van mening dat de lidstaten reeds behoorlijke inspanningen hebben geleverd voor de tenuitvoerlegging van het eerste spoorwegpakket, maar een aantal aspecten moeten nog worden verdiept om tot optimale resultaten te komen. De Commissie zal alle instrumenten waarover ze beschikt aanwenden om deze doelstellingen te bereiken.

De Commissie vraagt **de lidstaten** hun inspanningen toe te spitsen op:

- de afronding van de herstructurering van de traditionele spoorwegmaatschappijen met een boekhoudkundige scheiding en scheiding van essentiële functies zoals de toekenning van rijpaden en de vaststelling van infrastructuurheffingen;
- de vaststelling van regels voor de infrastructuurheffing op spoorwegen, rekening houdend met de heffingen voor andere vervoersmodaliteiten en in het licht van een vervoersstrategie met het oog op duurzame ontwikkeling en een billijke concurrentie tussen de vervoersmodaliteiten;
- voorzien in voldoende administratieve middelen voor een goede en volledig onafhankelijke werking van de controle-instantie en de nationale veiligheidsinstantie;
- opstellen van overeenkomsten waarin de financiële verhouding tussen de staat en de infrastructuurbeheerder voor de financiering van het onderhoud en de modernisering van de spoorweginfrastructuur wordt geregeld, binnen de context van de instelling van een prestatieregeling;

- duidelijker vaststelling van de financiële relaties tussen de nationale en regionale autoriteiten enerzijds en de spoorwegondernemingen anderzijds via transparante openbaredienstcontracten;
- het verbieden van kruissubsidiëring tussen het goederen- en reizigersverkeer teneinde de concurrentie van het goederenvervoer per spoor te vrijwaren;
- transparante voorwaarden vaststellen voor de toegang tot opleidingscentra en de toekenning van veiligheidscertificaten.

De Commissie verzoekt **de infrastructuurbeheerders**:

- te zorgen voor een verbetering van de inhoud en bekendmaking van de netwerkverklaring, die duidelijk en volledig dient te zijn en alle informatie moet bevatten over de nodige diensten voor de toegang tot de infrastructuur;
- de vaststelling van infrastructuurheffingen die een weerspiegeling zijn van de werkelijke kosten van het spoorverkeer;
- een Europese samenwerking tot stand te brengen voor de toekenning van internationale rijpaden en de harmonisering via typeovereenkomsten van de toegangsvoorwaarden tot de infrastructuur;

De **historische spoorwegmaatschappijen** dienen hun herstructureringsinspanningen binnen een langetermijnstrategie voort te zetten om zich, met inachtneming van de concurrentieregels, aan te passen aan de nieuwe Europese context.

Overeenkomstig het vervoersbeleid sinds het Witboek van 2001 en de lopende evaluatie zal de Commissie het spoorvervoer centraal blijven plaatsen binnen haar vervoersbeleid. Zij zal de markt van nabij blijven volgen en alle nodige maatregelen nemen om ongewenste ontwikkelingen bij te sturen door de inleiding van inbreukprocedures of voorstellen tot wijzigingen van bestaande richtlijnen te formuleren indien blijkt dat deze voor blijvende problemen zorgen. Zoals in 2005 beloofd, werkt de Commissie aan richtsnoeren voor de toekenning van staatssteun aan de spoorwegsector om de transparantie terzake te verhogen.