

NL

NL

NL



EUROPESE COMMISSIE

Brussel, 18.12.2009
COM(2009)676 definitief

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

Tweede verslag over de ontwikkeling van de spoorwegmarkt

{SEC(2009)1687}

VERSLAG VAN DE COMMISSIE AAN DE RAAD EN HET EUROPEES PARLEMENT

Tweede verslag over de ontwikkeling van de spoorwegmarkt

(Voor de EER relevante tekst)

I. INLEIDING

1. De jongste jaren heeft de Europese spoorwegsector een aantal ingrijpende veranderingen ondergaan, in de eerste plaats door de ontwikkeling van het Europese regelgevingskader, maar ook door economische, sociale en demografische factoren.
2. Vanaf de jaren 1990 is de communautaire spoorwegregulering ontwikkeld, in het bijzonder de drie spoorwegpakketten, met het oog op de totstandbrenging van een eengemaakte Europese spoorwegmarkt op basis van vrije concurrentie tussen de spoorwegondernemingen (zie bijlage 1¹).
3. Deze ontwikkeling heeft nu een beslissend stadium bereikt. Terwijl tot dusver alleen de markt voor het goederenvervoer was geliberaliseerd, wordt vanaf 1 januari 2010 ook het internationaal reizigersvervoer opengesteld voor concurrentie. Voorts is het regelgevingskader inzake interoperabiliteit en spoorwegveiligheid onlangs gewijzigd door de goedkeuring van de Richtlijnen 2008/57/EG en 2008/110/EG².
4. Gelet op de voortdurende evolutie van het regelgevingskader heeft de wetgever de Commissie de opdracht gegeven regelmatig toezicht uit te oefenen op de ontwikkeling van de spoorwegmarkt om de invloed van het beleid van de Gemeenschap op de spoorwegmarkt te beoordelen en te onderzoeken welke maatregelen in de toekomst moeten worden genomen in het kader van het spoorwegbeleid.
5. Dit rapport komt tegemoet aan de bij Richtlijn 2001/12/EG³ opgelegde verplichting om verslag uit te brengen over de ontwikkeling van de spoorwegmarkt.
6. Een eerste verslag in dit verband, de Mededeling van de Commissie aan de Raad en het Europees Parlement betreffende het toezicht op de ontwikkeling van de spoorwegmarkt⁴, werd aangenomen op 18 oktober 2007. Dit verslag is niet alleen

¹ Dit verslag betreffende de ontwikkeling van de spoorwegmarkt gaat vergezeld van een werkdocument van de diensten van de Commissie met 26 bijlagen.

² Richtlijn 2008/57/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 2008 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Gemeenschap (PB L 191 van 18.7.2008) en Richtlijn 2008/110/EG van het Europees Parlement en de Raad van 16 december 2008 tot wijziging van Richtlijn 2004/49/EG inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen (PB L 345 van 23.12.2008).

³ Deel V bis van Richtlijn 2001/12/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001 tot wijziging van Richtlijn 91/440/EEG van de Raad betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap (PB L 75 van 15.3.2001).

⁴ Mededeling van de Commissie aan de Raad en het Europees Parlement van 18 oktober 2007 betreffende het toezicht op de ontwikkeling van de spoorwegmarkt (COM(2007) 609).

een actualisering van het eerste rapport, maar bevat ook nieuwe informatie over aspecten die in het eerste verslag niet aan bod kwamen.

II. RAIL MARKET MONITORING SCHEME

7. De Commissie heeft het Rail Market Monitoring Scheme (RMMS) ingesteld om te voldoen aan haar verplichtingen inzake toezicht op de spoorwegmarkt.
8. Voor de monitoring van de markt wordt de Commissie bijgestaan door een werkgroep met deskundigen van de nationale ministeries en de spoorwegsector en waarin ook de sociale partners zijn vertegenwoordigd. Tussen 2001 en half 2009 heeft de RMMS-werkgroep 22 keer vergaderd, waarvan vier keer na de goedkeuring van het eerste verslag.
9. De efficiency van de werkzaamheden is verbeterd dankzij de opstelling van een standaardvragenlijst met een reeks indicatoren betreffende de verschillende aspecten van de spoorwegmarkt (zie bijlage 26). De Commissie betreurt dat een aantal lidstaten de vragenlijst niet of slechts gedeeltelijk hebben beantwoord. De informatie in een aantal bijlagen is daardoor onvolledig. In het kader van de herschikking van het eerste spoorwegpakket wordt momenteel onderzocht of aan de lidstaten een wettelijke verplichting kan worden opgelegd om bepaalde informatie mee te delen.
10. Deze analyse is gebaseerd op de werkzaamheden van het RMMS en in het bijzonder de antwoorden op de vragenlijst, maar ook op recente studies en beschikbare statistische bronnen bij de Europese Commissie, zoals Eurostat. Met betrekking tot die laatste bron waren er door een informaticaprobleem helaas geen vervoersgegevens beschikbaar voor het jaar 2008.

III. DE TENUITVOERLEGGING VAN HET INSTITUTIONEEL EN REGELGEVINGSKADER

11. Alle lidstaten die over een spoorwegnet beschikken, hebben de richtlijnen van het eerste spoorwegpakket omgezet. De omzetting wijkt in de meeste lidstaten, in min of meerdere mate en met betrekking tot uiteenlopende aspecten, af van de richtlijnen. Daarom heeft de Commissie in juni 2008 24 lidstaten in gebreke gesteld en heeft zij in oktober 2009 naar 21 lidstaten een met redenen omkleed advies gestuurd (zie bijlage 3).
12. Sinds 2008 heeft de Commissie verschillende klachten ontvangen over de werking van spoorwegmarkt en in het bijzonder de houding van diverse actoren, bijvoorbeeld wat betreft het beheer van terminals en de toegang tot bepaalde diensten. In dit kader is de Commissie voornemens een aantal bepalingen van het eerste spoorwegpakket door middel van een herschikking te verduidelijken en aan te passen.
13. Voorts moet de rol worden benadrukt van de door de Commissie opgerichte werkgroep van toezichthoudende instanties (zie bijlage 4). Dankzij deze werkgroep is een vruchtbare dialoog tot stand gekomen en kan de aanpak in de verschillende lidstaten worden vergeleken.
14. De nationale instanties waarin het tweede spoorwegpakket voorziet, zijn door de lidstaten opgericht (zie de bijlagen 4, 5 en 6). De diensten van de Commissie

onderzoeken momenteel de tenuitvoerlegging van de regelgeving, die in de eerste plaats betrekking heeft op de veiligheidsaspecten.

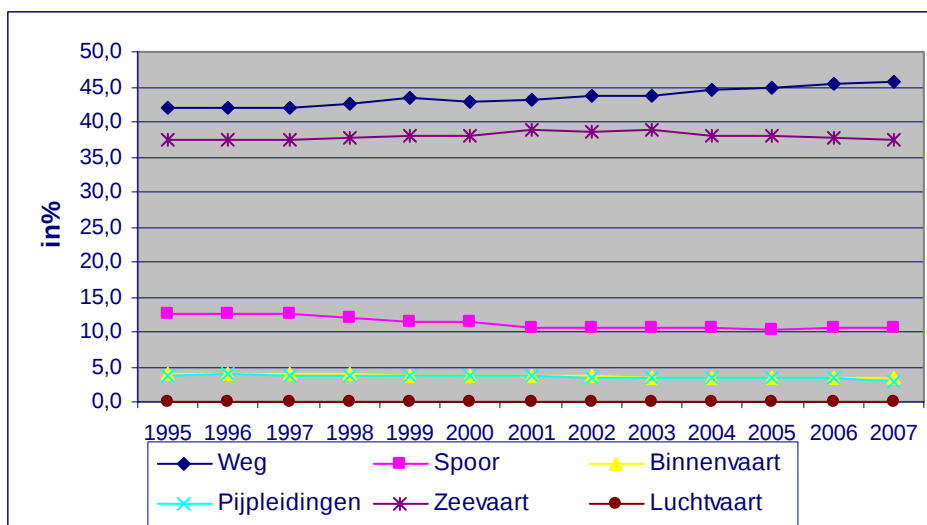
15. Richtlijn 2007/58/EG⁵ betreffende de openstelling van de markt voor het internationaal reizigersvervoer binnen de Gemeenschap, een onderdeel van het derde spoorwegpakket, diende tegen 4 juni 2009 te worden omgezet (bijlage 2). Richtlijn 2007/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 inzake de certificering van machinisten diende voor 4 december 2009 in nationale wetgeving te worden omgezet.
16. Het Spoorwegbureau, dat in 2006 is opgericht, is inmiddels volledig operationeel. Het Bureau verleent technische ondersteuning voor de invoering van een geïntegreerde Europese spoorwegruimte.

IV. WERKING VAN DE SPOORVERVOERMARKT IN DE EU⁶

IV.1 Positie van het spoorvervoer ten opzichte van de andere vervoerswijzen

17. Het marktaandeel van het spoor in het goederenvervoer is de jongste decennia voortdurend teruggelopen, maar is sinds begin deze eeuw gestabiliseerd. Uitgedrukt in tonkilometer daalde het aandeel van het spoor in het goederenvervoer in de EU-27 van 12,6% in 1995 tot 10,5% in 2002 en bedroeg het 10,7% in 2007.

Figuur 1: marktaandeel van het spoor in het goederenvervoer (EU-27, 1995-2007)



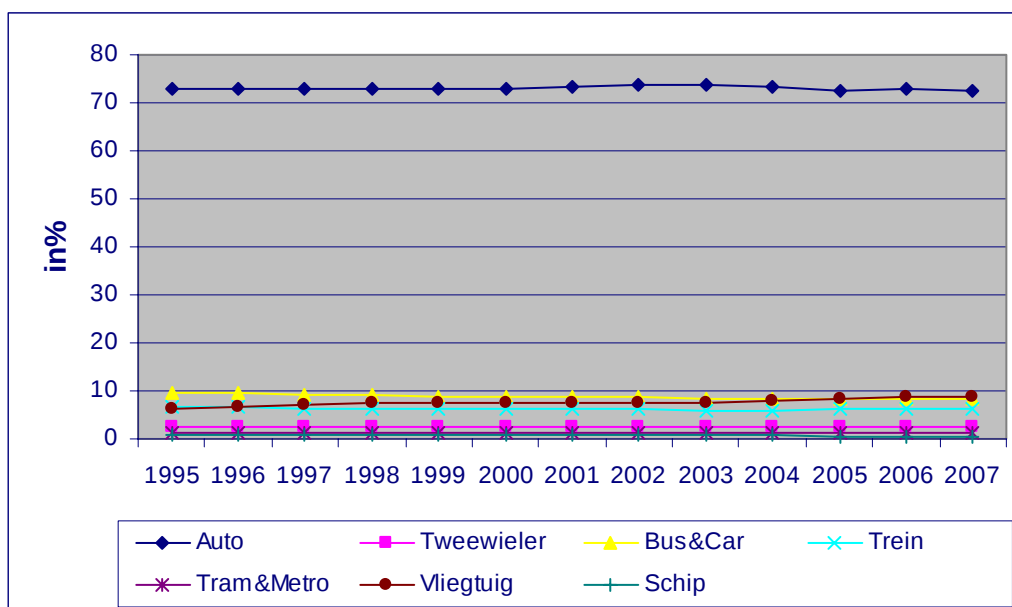
Bron: *Energy and Transport in Figures, Statistical Pocketbook 2009.*

⁵ Richtlijn 2007/58/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 tot wijziging van Richtlijn 91/440/EEG van de Raad betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap, en van Richtlijn 2001/14/EG van het Europees Parlement en de Raad inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur (PB L 315 van 3.12.2007, blz. 44).

⁶ Er zijn geen spoorwegen op Cyprus en Malta. Bij verwijzingen naar de EU-12- en de EU-27-landen worden deze twee landen buiten beschouwing gelaten.

18. Het aandeel van het spoor in het goederenvervoer over land blijft sinds 2002 stabiel op 17,1%. In 1995 bedroeg dat cijfer nog 20,2%.
19. Wat het reizigersvervoer betreft, is de daling van de drie afgelopen decennia de jongste tijd tot stilstand gekomen. Het marktaandeel van het spoor in het personenvervoer in de EU-27 is gedaald van 6,6% in 1995 tot 5,9% in 2003 en daarna opnieuw toegenomen tot 6,1% in 2007 (zij bijlage 7).

Figuur 2: marktaandeel van het spoor in het personenvervoer (EU-27, 1995-2007)



Bron: *Energy and Transport in Figures, Statistical Pocketbook 2009.*

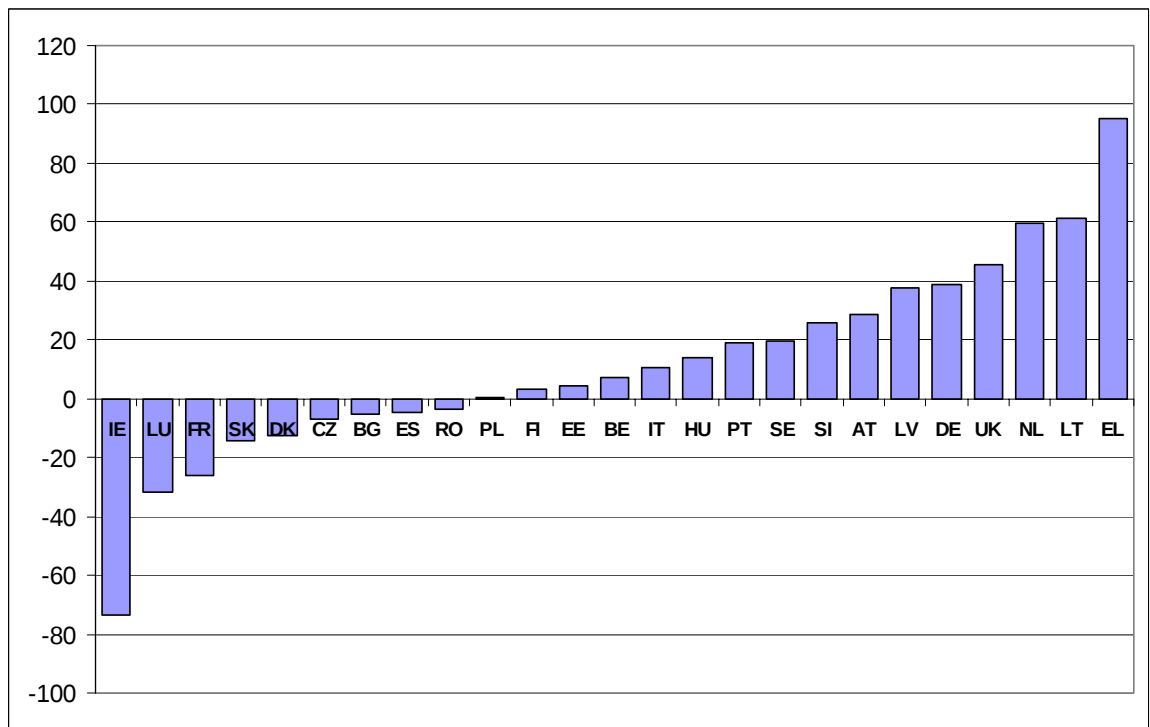
20. Het aandeel van het personenvervoer per spoor ten opzichte van het vervoer over land is tussen 2007 en 2003 gegroeid van 6,5% tot 6,9%.

IV.2 Tendensen in de prestaties en het volume van het spoorvervoer⁷

a) Goederenvervoer

21. Na een jarenlange continue en met name in de nieuwe lidstaten uitgesproken terugloop kende het goederenvervoer per spoor een aanzienlijke groei tussen 2000 en 2007 (zie figuur 3), vooral in een aantal lidstaten waar nieuwe spoorwegondernemingen een significant marktaandeel hebben veroverd.

Figuur 3: ontwikkeling van het goederenvervoer per spoor 2000-2007



Bron: *EU Energy and Transport in Figures, Statistical Pocketbook 2009, tabel 3.2.5.*

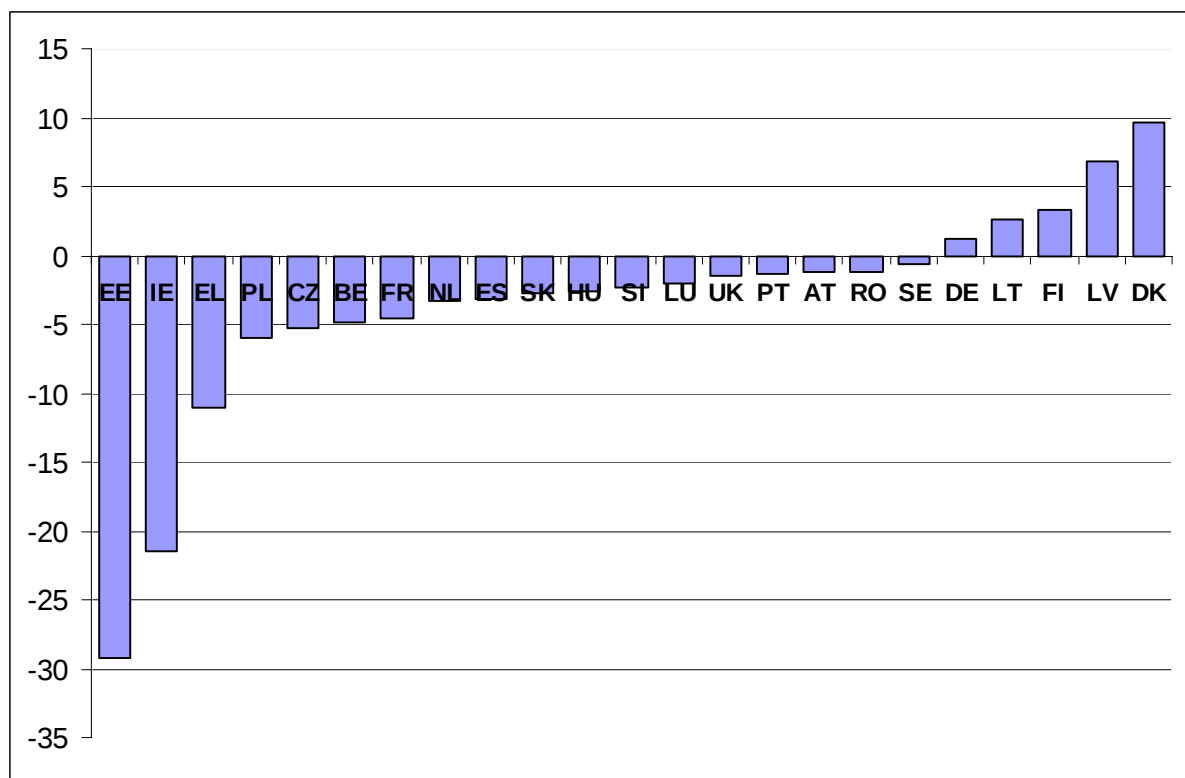
22. In 2007 vertoonde het goederenvervoer per spoor in de volledige EU-27 een groei van 2,8%, tegenover 1,1% in de EU-12 en 3,7% in de EU-15 (zie bijlage 8 en volgende).

⁷

Onder "prestaties van het spoorvervoer" wordt verstaan het vervoer per spoor uitgedrukt in ton- of reizigerskilometers.

23. In 2008 vertoonde de ontwikkeling van het goederenvervoer per spoor, uitgedrukt in tonkm, in de EU-27 grote verschillen. Het verkeer daalde met respectievelijk 29,2% en 21,5% in Estland en Ierland, terwijl in Denemarken en Letland een groei werd genoteerd van 9,7% en 6,9% (zie figuur 4).

Figuur 4: ontwikkeling van het goederenvervoer per spoor 2007-2008



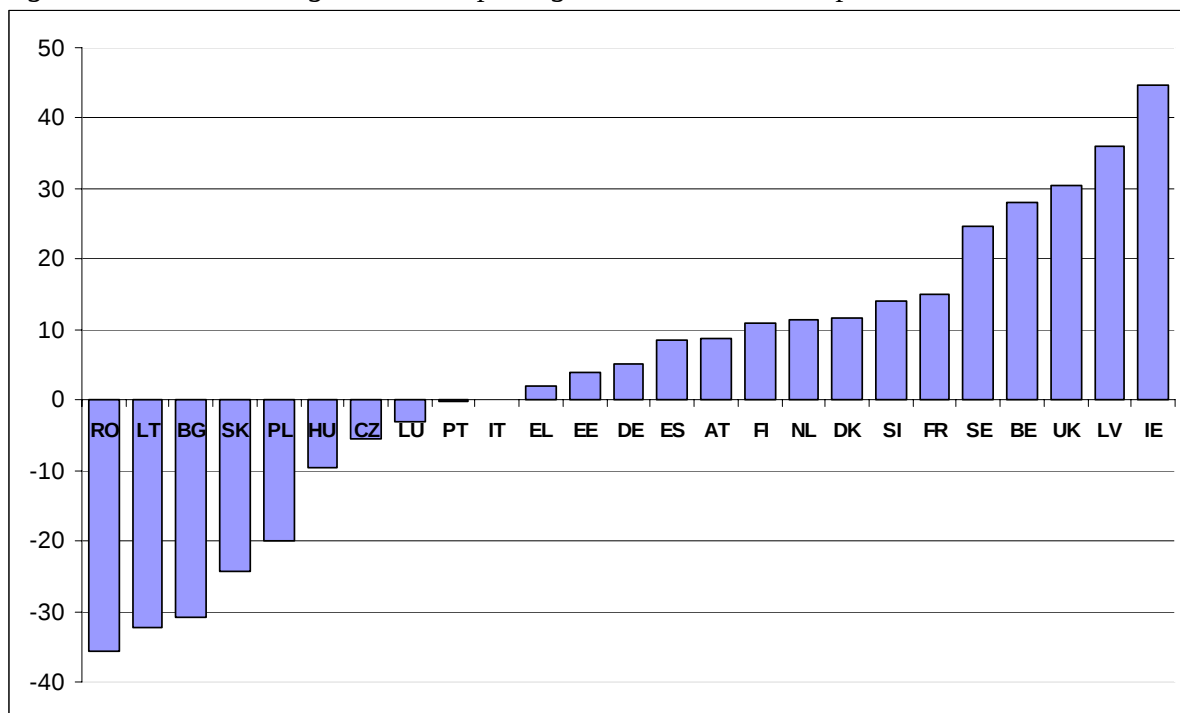
Bron: door de lidstaten in mei-juni 2009 ingevulde RMMS-vragenlijst

24. Sinds half 2008 ondervindt het goederenvervoer per spoor grote gevolgen van de economische crisis, die ook een aantal sectoren heeft getroffen die traditioneel een beroep doen op het goederenvervoer per spoor, zoals de staalnijverheid, de chemische nijverheid en de auto-industrie. Volgens voorlopige gegevens van de Gemeenschap van Europese spoorwegen (CER) is er voor de hele Unie sprake van een terugloop van het verkeer met ongeveer 28% tussen het tweede trimester van 2008 en het tweede trimester van 2009.

b) Personenvervoer

25. Tussen 2000 en 2007 is het personenvervoer per spoor er in de meeste lidstaten, en in nagenoeg alle EU-15-landen, op vooruit gegaan. De groei bedroeg 44,6% in Ierland, 36,1% in Letland en 30,5% in het Verenigd Koninkrijk. In verschillende EU-12-landen was er een aanzienlijke daling: Roemenië -35,7%, Litouwen -32,3% en Bulgarije -30,8% (zie figuur 5).

Figuur 5: ontwikkeling van het passagiersvervoer in de periode 2000-2007

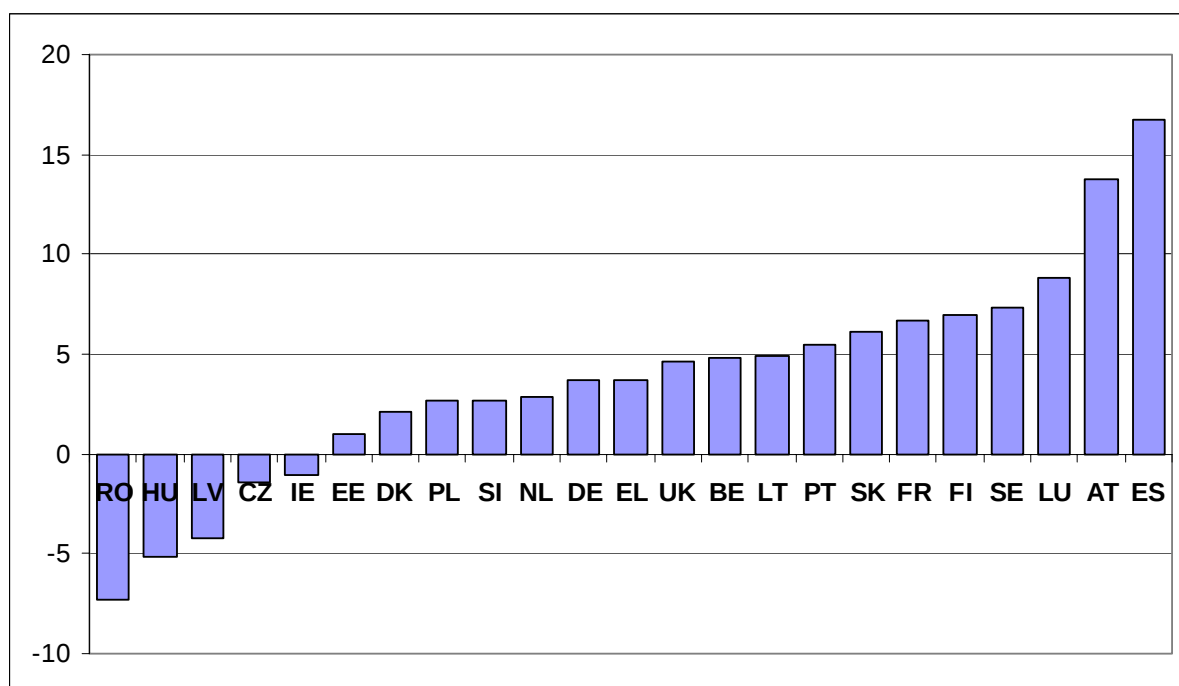


Bron: *EU Energy and Transport in Figures, Statistical Pocketbook 2009, tabel 3.3.7.*

26. Er was een opvallend sterke stijging bij het hogesnelheidsverkeer. Het aantal miljoen passagierskilometers is gestegen van 59 miljoen in 2000 tot 92 miljoen in 2007, waarvan 48 miljoen in Frankrijk, 22 miljoen in Duitsland en 8 miljoen in Italië. Het aandeel van het hogesnelheidsverkeer ten opzichte van het totale personenvervoer bedroeg in 2007 23% in de EU-27 en zelfs bijna 60% in Frankrijk.

27. In 2008 bleef het personenvervoer groeien, met name in Spanje (+16,7%), Oostenrijk (+13,8%) en Luxemburg (+8,8%). Het verkeer daalde het sterkst in Roemenië (-7,3%), Hongarije (-5,2%) en Letland (-4,2%), zoals weergegeven in figuur 6.

Figuur 6: Ontwikkeling van het personenvervoer per spoor in de periode 2007-2008.



Bron: door de lidstaten in mei-juni 2009 ingevulde RMMS-vragenlijst

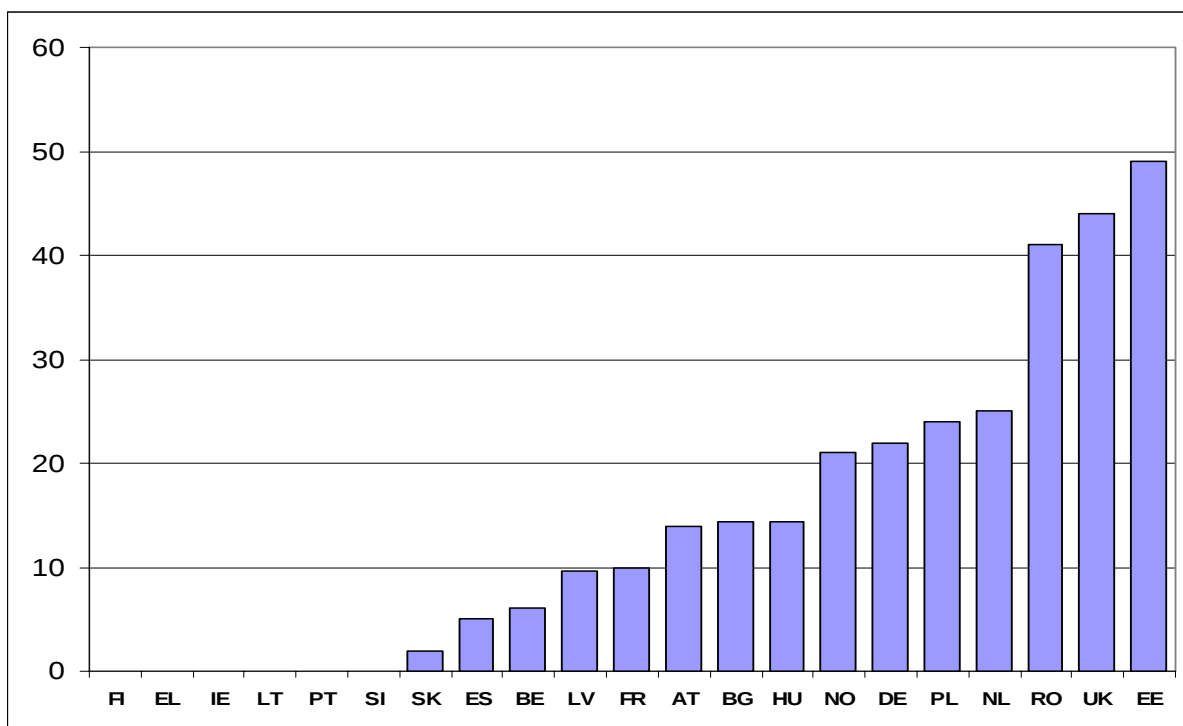
28. Tussen het tweede trimester van 2008 en het tweede trimester van 2009 zou het verkeer volgens voorlopige cijfers van de CER met ongeveer 5% zijn gedaald in de EU-15 en met ongeveer 0,7% in de EU-12. Er is sprake van een meer uitgesproken daling in het zakensegment, waar de daling zou oplopen tot 10%, terwijl de verkoop van tweedeklassetickets vrijwel stabiel blijft dankzij enerzijds een verschuiving van een deel van de klanten die voorheen in eerste klasse reisden en anderzijds de voordelige tarieven die de spoorwegondernemingen aanbieden.

V. OPENSTELLING VAN DE MARKT

29. Meer dan 600 ondernemingen, waarvan 315 in Duitsland en 67 in Polen, beschikken over een exploitatievergunning voor goederenvervoer. Het aantal vergunningen voor personenvervoer bedraagt reeds meer dan 450, waarvan 302 in Duitsland en 45 in het Verenigd Koninkrijk.
30. Figuur 7 toont het marktaandeel van de nieuwe spoorwegondernemingen op de markt voor het goederenvervoer. Uitgedrukt in tonkilometers, bezitten de nieuwe ondernemingen het grootste marktaandeel in Estland (49%), het Verenigd Koninkrijk (44%), Roemenië (41%), Nederland (25%) en Polen (24%). In het personenvervoer bezitten de nieuwe spoorwegondernemingen een bijzonder groot marktaandeel in Estland (58%), Zweden en het Verenigd Koninkrijk, waar verschillende ondernemingen die van de voormalige monopolist afstammen in verschillende

holdings zijn ondergebracht. Bijlage 12 biedt een overzicht van het marktaandeel van de verschillende ondernemingen in de EU-27.

Figuur 7: Totale marktaandeel (in percent) eind 2008 van de nieuwe spoorwegondernemingen voor goederenvervoer



Bron: door de lidstaten in mei-juni 2009 ingevulde RMMS-vragenlijst

31. Voor het goederenvervoer zijn de meest open markten Estland, het Verenigd Koninkrijk en Roemenië (zie bijlage 13). In verschillende lidstaten is de facto nog steeds sprake van een monopolie. In het personenvervoer zien we vaak een aaneenschakeling van lokale monopolies zonder echte concurrentie tussen de verschillende spoorwegondernemingen.

VI. PRESTATIES VAN DE SPOORWEGONDERNEMINGEN

a) Werkgelegenheid

32. Eind 2008 telden de commerciële spoorwegexploitanten in Polen 118 000 werknemers, in Frankrijk 112 000 werknemers en in Duitsland 86 000 werknemers (zie bijlage 14). De respectievelijke bevoegdheden van de infrastructuurbeheerders en de spoorwegondernemingen verschillen van lidstaat tot lidstaat en maken een vergelijking tussen deze cijfers moeilijk.

b) Financiële gezondheid

33. Voorts is er nog een groot verschil tussen de prestaties van de spoorwegondernemingen in de EU-15 en de EU-12 (zie bijlage 15). De benarde financiële situatie van de spoorwegondernemingen in de EU-12 wordt vooral

verklaard door de ontoereikende compensaties voor openbaredienstverplichtingen, de historische schulden van die ondernemingen bij de overheid en de niet-levensvatbare investeringen die een aantal ondernemingen de jongste jaren hebben gedaan. De huidige crisis treft de hele EU-27 en leidt tot een algemene achteruitgang van de financiële gezondheid.

c) Rollend materieel

34. Volgens een raming van de UNIFE (Union des Industries Ferroviaires Européennes)⁸ van 2008 zou de wereldwijde markt in de periode 2007-2013 jaarlijks met 2,2% groeien. In de praktijk zullen deze prognoses wellicht niet worden gehaald door de economische crisis, die een grote impact heeft op onder meer de aanschaf van rollend materieel voor het goederenvervoer.
35. Tot 2013 zou in West-Europa de dynamiek het grootst zijn in het marktsegment voor hogesnelheidstreinen, terwijl in het oostelijk deel van het continent de markt voor klassieke passagiers- en goederentreinen het belangrijkste blijft.

d) Kwaliteit van de dienstverlening en vergelijking op het gebied van ticketprijzen

36. De kwaliteit van de dienstverlening op het gebied van het goederenvervoer, waarover de Commissie in 2008 een mededeling⁹ heeft gepubliceerd, is moeilijk te meten omdat er meestal geen kwaliteitsindicatoren voorhanden zijn. Voor enkele marktsegmenten, zoals voor het intermodaal vervoer (zie bijlage 16), zijn wel indicatoren beschikbaar en daaruit blijkt dat de kwaliteit nog steeds onvoldoende is.
37. De tevredenheid van de consument over de dienstverlening van het niet-stedelijk passagiersvervoer blijft laag: uit een door de Commissie uitgevoerde studie blijkt dat minder dan de helft van de passagiers tevreden is over de dienstverlening (zie bijlage 23)¹⁰.
38. In een andere studie¹¹ wordt bovendien benadrukt dat de ticketprijzen sterk verschillen van lidstaat tot lidstaat: een tweedeklasseticket voor een afstand van 200 km kost omgerekend 60 euro in het Verenigd Koninkrijk en 48 euro in Duitsland, tegenover slechts 5,50 euro in Bulgarije en 6 euro in Letland. In de EU-15 zijn treintickets het goedkoopst in Griekenland (8 euro), Portugal (14) en België (17).

e) Veiligheid

39. Volgens het verslag van het Europees Spoorwegbureau kwamen in 2007 in totaal 1517 mensen om bij spoorwegongevallen, tegenover 1319 het jaar voordien. De belangrijkste reden is een sterke stijging van het aantal slachtoffers op overwegen. Het aantal overleden treinpassagiers in de Unie bedroeg in 2007 slechts 70, terwijl er in het wegverkeer bijna 40 000 slachtoffers vielen. Bovendien is het aantal passagiers

⁸ Studie: "UNIFE Worldwide Rail Market Study – status quo and outlook 2016", 2008.

⁹ Mededeling van de Commissie aan de Raad en het Europees Parlement van 8 september 2008: "De kwaliteit van de dienstverlening op het gebied van het goederenvervoer per spoor" [COM(2008) 536 definitief – Niet in het Publicatieblad verschenen].

¹⁰ Bron: IPSOS-enquêtes van 2006 en 2008 over de tevredenheid van de consument.

¹¹ Bron: "Prix et salaires 2009" van UBS.

dat om het leven komt bij treinongevallen gedaald van 400 in 1970 tot slechts 77 in 2006 (zie bijlage 24).

VII. SPOORWEGINFRASTRUCTUUR

a) Lengte van de spoorwegnetten

40. De totale lengte van het spoorwegnet in de EU bedraagt ongeveer 212 000 km. De lidstaten met het grootste spoorwegnet zijn Duitsland (33 890 km), Frankrijk (29 918 km) en Polen (19 419 km) (zie bijlage 17). Op Malta en Cyprus zijn er geen spoorwegen. De dichtheid van het spoornet is het hoogste in Tsjechië, België en Luxemburg (respectievelijk 122, 111 en 106 km/1000 km²).
41. In 2008 was het Europese hogesnelheidsnet in totaal 5764 km lang en waren er hogesnelheidslijnen in Frankrijk, Spanje, Duitsland, Italië, België en het Verenigd Koninkrijk. Het hogesnelheidsnet wordt nog sterk uitgebreid, met name in Spanje waar op dit moment wordt gewerkt aan meer dan 1600 km nieuwe lijnen (zie bijlage 18).

b) Investerings in infrastructuur

42. In de EU-12-landen wordt opvallend weinig geïnvesteerd in het spoorvervoer. Volgens cijfers van de CER van 2006 werd in de EU-15 per kilometer spoorlijn gemiddeld vijf keer meer geïnvesteerd in het onderhoud van het net dan in de EU-12 (zie bijlage 20).
43. Overigens valt op dat de in het kader van het cohesiebeleid medegefinancierde investeringen in het spoorvervoer stagneren ten opzichte van de periode 2000-2006. Deze vaststelling staat in schril contrast met een bijzonder gunstige context en de toename met 69% van de middelen voor vervoer in het kader van het regionaal beleid. In de EU-12 is het aandeel van het spoor binnen de totale investeringen in de vervoerssector het grootst in Slovenië (45,6%), Litouwen (36,5%), Tsjechië en Slowakije (34%), terwijl in Polen het kleinste deel van het budget (20,8%) naar het spoor gaat. Zoals blijkt uit een studie van het International Transport Forum (ITF)¹² wordt in West-Europa, en a fortiori in de EU-12-landen, nog steeds veel meer geïnvesteerd in wegeninfrastructuur dan in het spoor (zie bijlage 19).

c) Gebruiksvergoedingen en meerjarencontracten

44. Nog volgens de ITF vertonen de vergoedingen voor de toegang tot het net grote verschillen naar gelang van de infrastructuurbeheerder (zie bijlage 21). In het algemeen ligt die vergoeding voor goederentreinen zeer hoog in de nieuwe lidstaten en met name Slowakije en de Baltische staten; de tarieven zijn het laagst in Denemarken, Spanje en Zweden. De nettatarieven voor intercitytreinen liggen het hoogste in België, Litouwen en Duitsland en zijn het laagst in de Noord-Europese landen.

¹² Zie het rapport "Charges for the Use of Rail Infrastructure 2008".

45. Volgens de internationale unie van gecombineerd rail/wegvervoer (UIRR) heeft de daling van het verkeer door de economische crisis bepaalde infrastructuurbeheerders, met name in Polen en Slowakije, ertoe aangezet de nettarieven voor goederentreinen te verlagen.
46. Met betrekking tot het gebruik van meerjarencontracten werden in de mededeling van de Commissie aan de Raad en het Europees Parlement¹³ een aantal aanbevelingen geformuleerd ten behoeve van de lidstaten en de infrastructuurbeheerders om een goede dienstverlening en het noodzakelijke financiële evenwicht te waarborgen. In een zestal lidstaten zijn meerjarencontracten gesloten tussen de infrastructuurbeheerders en de spoorwegondernemingen (zie bijlage 22).

d) De invoering van ERTMS

47. De invoering van ERTMS (European Railway Traffic Management System) is een belangrijke indicator om de vooruitgang naar een grotere interoperabiliteit te beoordelen. Eind 2009 zijn in de Unie ongeveer 3000 km spoorlijnen uitgerust met ERTMS. Volgens de nationale plannen voor de invoering van ERTMS moet dat cijfer oplopen tot 20 000 km eind 2012 en 30 000 km eind 2020.
48. Op 22 juli 2009 is een Europees plan voor de invoering van ERTMS vastgesteld. Dat plan bouwt voort op de nationale plannen maar is specifiek gericht op de belangrijkste Europese lijnen. Het omvat dus niet de volledige nationale plannen, maar verplicht de lidstaten cruciale assen binnen een bepaalde termijn uit te rusten. Tegen 2020 zullen de belangrijke goederenhubs met elkaar zijn verbonden door spoorlijnen die met ERTMS zijn uitgerust zodat nieuwe perspectieven worden geopend voor het goederenvervoerders per spoor.

VIII. CONCLUSIES

49. Dit verslag biedt een overzicht van de belangrijkste tendensen van de afgelopen jaren, in het bijzonder het jaar 2008, op de Europese spoorwegmarkt. Rekening houdend met een aantal onzekerheden door de huidige economische crisis kan nu reeds worden bevestigd dat het spoorvervoer zijn marktaandeel binnen de totale vervoersmarkt heeft kunnen handhaven dankzij de ontwikkeling van een Europese spoorwegruimte en de geleidelijke openstelling van de markt voor concurrentie.
50. Bovendien biedt dit verslag een inzicht in de eerste tastbare gevolgen van de crisis, die de sector sinds half 2008 treft. Het goederenvervoer wordt harder door de crisis getroffen dan het personenvervoer. Voorts heeft de crisis een grotere impact op de investeringen in rollend materieel dan op de investeringen in infrastructuur, die vaak onder de economische herstelmaatregelen van de lidstaten vallen.
51. In het kader van de aangekondigde herstelplannen van de lidstaten zal ongeveer 20 miljard euro worden geïnvesteerd in het spoorwegnet, voornamelijk in de EU-15.

¹³ Mededeling "Beheersovereenkomsten betreffende de kwaliteit van de spoorweginfrastructuur" COM(2008) 54 van 6 februari 2008.

Toch rijzen er in het licht van de begrotingsproblemen en de verwachte toename van de schulden twijfels bij de haalbaarheid van het volledige investeringspakket voor de lidstaten. De Unie heeft middelen vrijgemaakt om deze herstelplannen te ondersteunen en de ontwikkeling van de trans-Europese vervoersnetten te versnellen. In het kader van het TEN-V-budget heeft zij een budget van 500 miljoen euro vrijgemaakt.

52. De huidige economische crisis leidt tot een versnelling van de consolidatietrend in het goederenvervoer, die tot uiting komt door de buitenlandse expansie van bepaalde groepen, zoals DB Schenker. Dit wordt geïllustreerd door figuur 8.

Figuur 8: belangrijkste fusies en overnames in het goederenvervoer sinds 2005.

Jaar	Onderneming	Verwerft de controle over	Onderneming
2005	DB Schenker (DE)	98%	RBH (DE)
2005	Trenitalia (IT)	51%	TX Logistik (DE)
2006	Babcock & Brown (AU)	100%	Crossrail (CH)
2007	DB Schenker (DE)	100%	WS (UK)
2007	DB Schenker (DE)	55,1%	Tansfesa (ES)
2008	DB Schenker (DE)	49%	Nord Cargo (FR)
2008	SNCF (FR)	75%	ITL (DE)
2008	OKD Doprava (CZ)	100%	Viamont Cargo (CZ)
2008	Rail Cargo Austria (AT)	55%	Linea (FR)
2008	Veolia (IT)	100%	Rail4Chem (DE)
2009	DB Schenker (DE)	100%	PCC (PL)
2009	Europorte 2 (FR)	100%	Veolia Cargo (FR)
2009	SNCF (FR)	100%	Veolia Cargo (DE)
2009	Veolia Transport (IT)	50%	Transdev (FR)
2009	DB Schenker (DE)	95%	PTK Holding (PL)

Bron: Mofair ("Wettbewerber-Report Eisenbahn 2008-2009"); Europese Commissie.

53. Voorts blijft er een kloof bestaan tussen de EU-15 en de EU-12, waar de financiële situatie van de spoorwegondernemingen vaak veel slechter is. Bepaalde exploitanten hebben op grote schaal geopteerd voor de invoering van deeltijdse arbeid, zoals in Slowakije, terwijl andere zich genoodzaakt zagen hun personeelsbestand af te bouwen, met name in Bulgarije.
54. De geplande goederencorridors en de ontwikkeling van het verkeer van en naar de buurlanden van de EU zullen zorgen voor een heropleving van het goederenvervoer¹⁴. De lopende onderhandelingen over een verdrag met de Balkanlanden, de procedure voor de toetreding van de Gemeenschap tot de OTIF en de technische samenwerking met de "Organisation for Cooperation of Railways" (OSJD) passen binnen dat kader.
55. In het kader van het toezicht op de spoorwegmarkt worden binnenkort de resultaten voorgesteld van twee studies die in opdracht van de Commissie worden uitgevoerd: "Situation et perspectives du trafic international" (toestand en perspectieven van het internationaal verkeer) en "Etude sur les options réglementaires pour une poursuite de l'ouverture du marché du transport ferroviaire" (regelgevingsopties voor een verdere opening van de spoorwegmarkt).

¹⁴ Voorstel voor een verordening betreffende het spoorwegwet voor een concurrerend goederenverkeer, 11 december 2008.