



EUROPESE COMMISSIE

Brussel, 21.8.2012
COM(2012) 459 final

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

Derde verslag over de ontwikkeling van de spoorwegmarkt

(Voor de EER relevante tekst)

{SWD(2012) 246 final}

VERSLAG VAN DE COMMISSIE AAN DE RAAD EN HET EUROPEES PARLEMENT

Derde verslag over de ontwikkeling van de spoorwegmarkt

(Voor de EER relevante tekst)

I. INLEIDING

1. De jongste jaren heeft de Europese spoorwegsector ingrijpende wijzigingen ondergaan door de combinatie van de ongunstige algemene economische conjunctuur en de ontwikkeling van het Europese regelgevingskader.
2. De doelstelling om een eengemaakte Europese spoorwegruimte op basis van vrije concurrentie tot stand te brengen is bij verschillende gelegenheden bevestigd: in het Witboek van 2011 "Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte – werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem", in de mededeling "Actie voor stabiliteit, groei en banen" van 30 mei 2012 (waarin de nadruk wordt gelegd op een vermindering van de administratieve lasten en het wegwerken van de toegangsbelemmeringen), in de conclusies van de Europese Raad van januari 2012 en in de mededeling "Betere governance van de interne markt". De openstelling van de markt draagt bij tot economische groei en werkgelegenheid en derhalve tot de doelstellingen van de Europa 2020-strategie.
3. In die context heeft de Commissie een voorstel ingediend voor een herschikking van het eerste spoorwegpakket, waarover op 3 juli 2012 een politiek akkoord is gesloten. De openstelling van de markt voor het internationaal passagiersvervoer op 1 januari 2010 begint intussen vruchten af te werpen.
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 EU-beleid op de spoorwegmarkt te beoordelen en te onderzoeken welke maatregelen in de toekomst moeten worden genomen in het kader van het spoorwegbeleid.
5. Met de opstelling van dit verslag komt de Commissie tegemoet aan de bij Richtlijn 2001/12/EG¹ opgelegde verplichting om toezicht uit te oefenen op de ontwikkeling van de spoorwegmarkt.
6. Dit verslag volgt op de mededeling van 18 oktober 2007 over het toezicht op de ontwikkeling van de spoorwegmarkt² en daarna het gelijknamige verslag³ van 18 december 2009. Die documenten worden niet alleen geactualiseerd maar ook aangevuld met nieuwe informatie over aspecten die in de vorige verslagen niet aan bod zijn gekomen.

¹ 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).

² 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).

³ Mededeling van de Commissie aan de Raad en het Europees Parlement van 8 december 2010 betreffende het toezicht op de ontwikkeling van de spoorwegmarkt (COM(2009) 676).

II. RAIL MARKET MONITORING SCHEME

7. De Commissie heeft het Rail Market Monitoring Scheme (RMMS) in het leven geroepen 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, waarin ook de sociale partners zijn vertegenwoordigd. Tussen 2001 en eind 2011 heeft de RMMS-werkgroep 25 keer vergaderd, waarvan drie keer sinds de goedkeuring van het vorige verslag.
9. 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. Omdat ook Noorwegen de vragenlijst heeft beantwoord, wordt het in deze analyse meegenomen als "lidstaat".

III. TENUITVOERLEGGING VAN HET INSTITUTIONELE EN REGELGEVINGSKADER

10. 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 sinds 2008 tegen de meeste lidstaten inbreukprocedures geopend. Voor de verschillende landen en situaties bevinden die procedures zich in verschillende stadia. Eind 2011 waren 12 zaken tegen lidstaten in behandeling bij het Hof in Luxemburg. De grootste knelpunten zijn de onafhankelijkheid van de essentiële functies, de heffingen voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur en de onafhankelijkheid van de regelgevende instantie.
11. Voorts heeft de Commissie een voorstel⁴ tot herschikking van het eerste spoorwegpakket ingediend om het regelgevingskader in de spoorwegsector te vereenvoudigen door de drie voornoemde richtlijnen te harmoniseren, te verduidelijken, te actualiseren en in één tekst te integreren. Inhoudelijk heeft de herschikking drie doelstellingen: een correcte financiering en passende heffingen voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur verzekeren, gelijke concurrentievoorwaarden tussen de spoorwegondernemingen waarborgen en meer armslag geven aan de regelgevende instanties.
12. De nationale instanties waarin het tweede spoorwegpakket voorziet, zijn door de lidstaten opgericht. De diensten van de Commissie werken aan een evaluatie van de omzetting van de spoorwegveiligheidsrichtlijn⁵, die midden 2013 klaar moet zijn.
13. Wat het derde spoorwegpakket betreft, moesten de Richtlijnen 2008/57/EG⁶ en 2009/131/EG⁷ uiterlijk op 19 juli 2010 in nationale wetgeving zijn omgezet, voor

⁴ Mededeling van de Commissie betreffende de ontwikkeling van een gemeenschappelijke spoorwegruimte, COM(2010) 474 definitief van 17 september 2010.

⁵ Richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen en tot wijziging van Richtlijn 95/18/EG betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen en van Richtlijn 2001/14/EG inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheidscertificering.

⁶ Richtlijn 2008/57/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 2008 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Gemeenschap.

Richtlijn 2011/18/EU⁸ was de termijn 31 december 2011. Richtlijn 2007/58/EG⁹ moest tegen 4 juni 2009 zijn omgezet en volledig ten uitvoer zijn gelegd tegen 1 januari 2010.

14. In haar Witboek van maart 2011¹⁰ heeft de Commissie nieuwe initiatieven aangekondigd om het spoorvervoer te stimuleren. Zij heeft plannen om een "vierde spoorwegpakket" in te dienen teneinde de markt voor het binnenlands passagiersvervoer open te stellen, de toegang tot infrastructuur en spoorgebonden diensten te verbeteren en het Europees Spoorwegbureau nieuwe bevoegdheden te verlenen op het gebied van certificering.
15. Op grond van de verordening betreffende de goederencorridors¹¹ moeten 6 corridors worden gerealiseerd tegen 10 november 2013 en 3 andere tegen 10 november 2015. De lidstaten dienen voor elke corridor een raad van bestuur aan te stellen die samengesteld is uit vertegenwoordigers van de betrokken infrastructuurbeheerders en belast wordt met het toezicht op de belangrijke werkzaamheden voor de verwezenlijking van de corridor door de beheersraad. Voor de meeste corridors is de raad van bestuur aangesteld. De goederencorridors worden de ruggengraat van de multimodale TEN-T-corridors.
16. Ten slotte zijn in het kader van de herschikking van de richtlijnen van het eerste spoorwegpakket een aantal stappen gezet inzake regelgevend toezicht, de financiering en inning van de rechten voor het gebruik van de infrastructuur en de voorwaarden voor de toegang tot de markt. Om de coördinatie en de uitwisseling van beste praktijken te verzekeren, is voorzien in een formeel netwerk van regelgevende instanties, waarvan de werking in 2014 zal worden geëvalueerd.

IV. OPENSTELLING VAN DE MARKT

17. Eind 2010 beschikten meer dan 700 ondernemingen over een Europese exploitatievergunning voor goederenvervoer, waarvan 340 in Duitsland en 72 in Polen. Het aantal vergunningen voor personenvervoer bedraagt reeds meer dan 500, waarvan 320 in Duitsland en 44 in het Verenigd Koninkrijk. In de hele Unie is het aantal vergunningen voor goederenverkeer in twee jaar met ongeveer 16% gestegen, voor passagiersvervoer met 11%. Hierbij moet worden opgemerkt dat de binnenlandse vergunningen, die in sommige lidstaten nog vaak worden toegekend, niet zijn meegeteld (voor ondernemingen die uitsluitend regionaal goederenvervoer verrichten, volstaat een binnenlandse vergunning).

⁷ Richtlijn 2009/131/EG van de Commissie van 16 oktober 2009 tot wijziging van bijlage VII bij Richtlijn 2008/57/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Gemeenschap.

⁸ Richtlijn 2011/18/EU van de Commissie van 1 maart 2011 tot wijziging van de bijlagen II, V en VI bij Richtlijn 2008/57/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Gemeenschap.

⁹ 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.

¹⁰ Witboek van 28 maart 2011 "Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte – werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem" COM(2011) 144 definitief.

¹¹ Verordening (EU) nr. 913/2010 van het Europees Parlement en de Raad van 22 september 2010 inzake het Europese spoorwegnet voor concurrerend goederenvervoer.

18. In het goederenvervoer bezitten nieuwe exploitanten het grootste marktaandeel, uitgedrukt in tonkilometer, in Roemenië (55%), het Verenigd Koninkrijk (51%) en Estland (43%), zoals blijkt uit figuur 1. Naar aanleiding van de crisis is het aandeel van de nieuwe spelers in verschillende lidstaten op twee jaar tijd aanzienlijk toegenomen (van 10 tot 23% in Letland, van 14 tot 27% in België en van 10 tot 20% in Frankrijk), terwijl dat aandeel nihil of bijna nihil blijft in Finland, Ierland, Litouwen en Luxemburg.

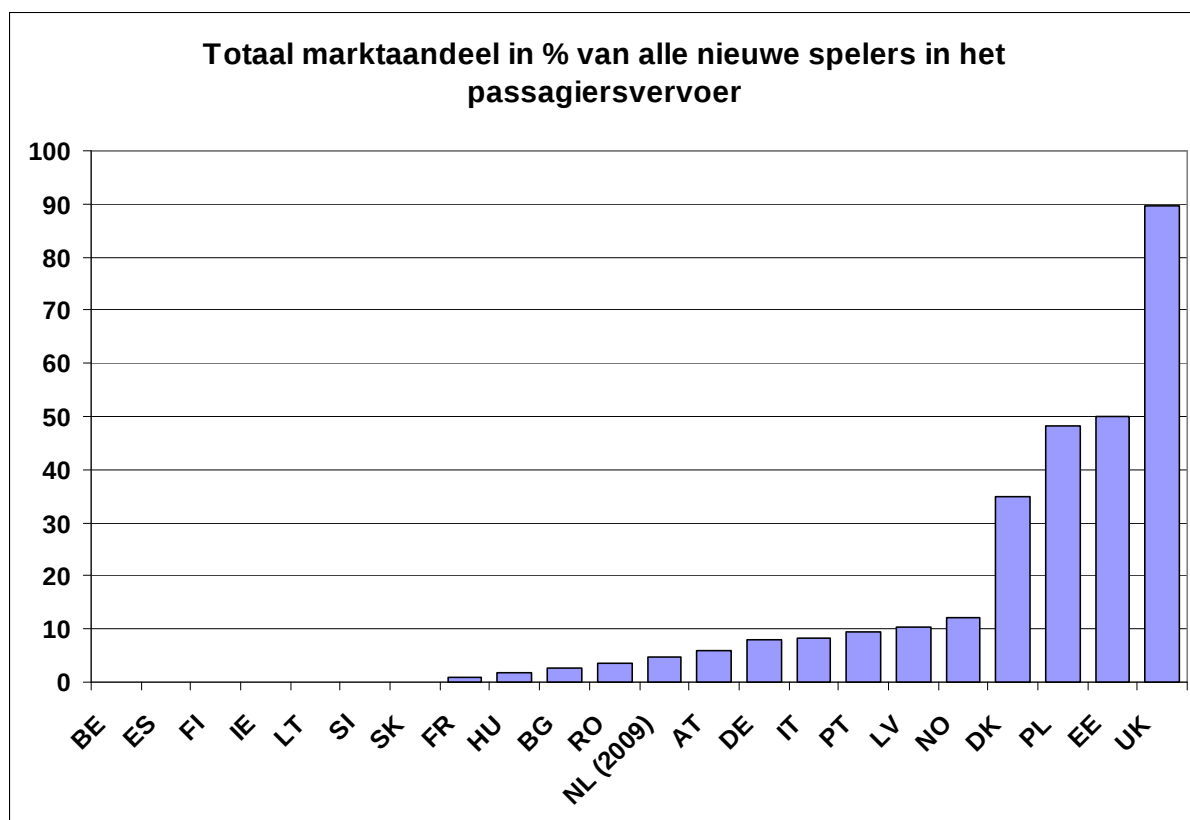
Figuur 1: Totaal marktaandeel (uitgedrukt in percentage van het totale aantal tonkm) van nieuwe goederenvervoerders, eind 2010



Bron: door de lidstaten in mei-juni 2011 ingevulde RMMS-vragenlijst

19. In het passagiersvervoer bezitten nieuwe spelers een bijzonder groot marktaandeel in het Verenigd Koninkrijk (90%), Estland (50%) en Polen (48%), terwijl het aantal landen waar het passagiersvervoer nog volledig in handen is van de historische exploitant inmiddels in de minderheid is (België, Finland, Griekenland, Ierland, Litouwen, Slovenië, Slowakije en Spanje). In een aantal lidstaten, zoals Polen, zijn de nieuwe exploitanten ontstaan door de gedeeltelijke ontmanteling van de historische exploitant en bezitten deze ondernemingen in de regio's waar zij actief zijn de facto een monopolie.

Figuur 2: Totaal marktaandeel (uitgedrukt in percentage van het totale aantal passagierskilometer) van nieuwe spelers op de markt voor het passagiersvervoer, eind 2010.



Bron: door de lidstaten in mei-juni 2011 ingevulde RMMS-vragenlijst

20. Dit verschil is grotendeels te wijten aan het tijdstip waarop het passagiersvervoer per spoor in de verschillende lidstaten is opengesteld: in Zweden in 1992, in Duitsland in 1994, in het Verenigd Koninkrijk in 1995 en daarna in Denemarken, Italië en een tiental andere EU-lidstaten.
21. In het internationaal passagiersvervoer, dat door de Europese regelgeving op 1 januari 2010 is opengesteld, blijven allianties tussen traditionele spoorwegondernemingen het vaakst voorkomende bedrijfsmodel. Niettemin worden geleidelijk meer diensten opgezet die op verschillende verbindingen de concurrentie aangaan met de diensten van de traditionele exploitant van één van de betrokken landen. Zo hebben de Deutsche Bahn en de ÖBB een alliantie gevormd met de Lombardische FNM voor de verbinding München-Bologna. Trenitalia en Veolia Transdev bieden samen verbindingen aan tussen Parijs en Venetië. Westbahn GmbH heeft een verbinding Wenen-Salzburg-Freilassing geopend. De Deutsche Bahn overweegt in de nabije toekomst zelfstandig verbindingen aan te bieden vanuit Duitsland naar Londen of zelfs Parijs. Wat ten slotte het regionale grensoverschrijdend vervoer betreft, is er een forse toename van nieuwe diensten, waarvan sommige worden aangeboden door traditionele exploitanten en andere door nieuwkomers, zoals blijkt uit een onderzoek van de Commissie¹².

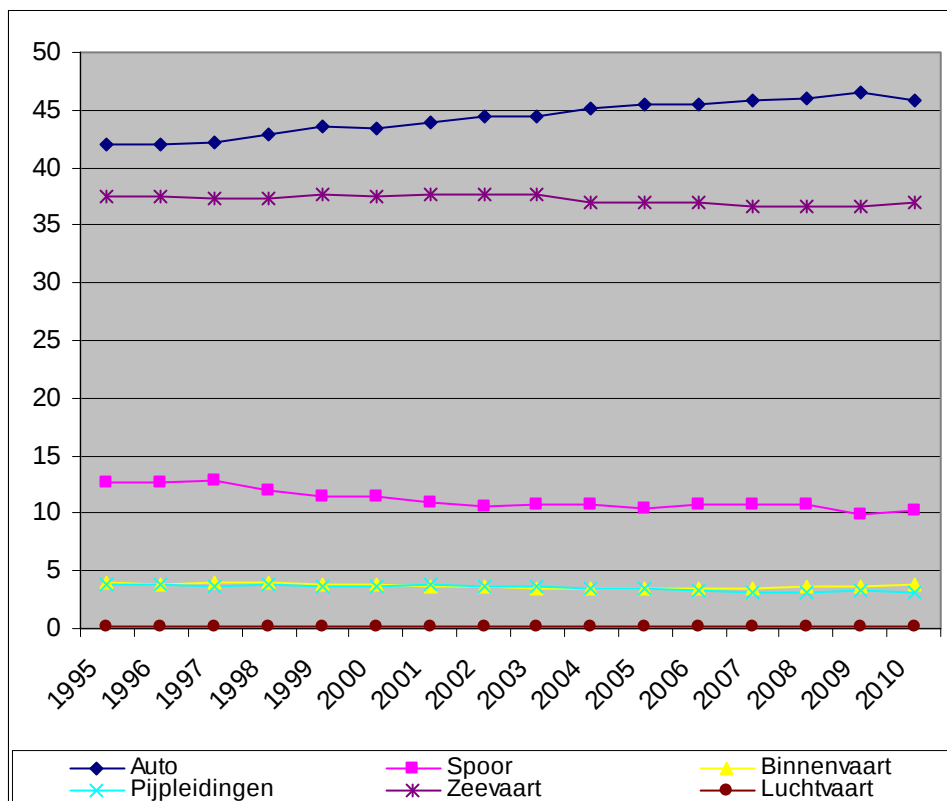
¹² Situation and perspectives of the rail market, maart 2010.

V. WERKING VAN DE SPOORVERVOERMARKT IN DE EU¹³

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

22. Terwijl het aandeel van het spoor in het totale goederenvervoer de jongste decennia sterk is afgenomen, blijft het marktaandeel ervan het jongste decennium stabiel op iets meer dan 11%, met een terugval tot slechts 10,2% in 2010 door de economische crisis.
23. Het aandeel van het spoor in het goederenvervoer over land bedroeg sinds 2002 17,1% en is in 2010 teruggevallen tot 16,2%. In 1995 bedroeg dat cijfer nog 20,2%.

Figuur 3: Marktaandeel van het spoor in het goederenvervoer (EU-27, 1995-2010)



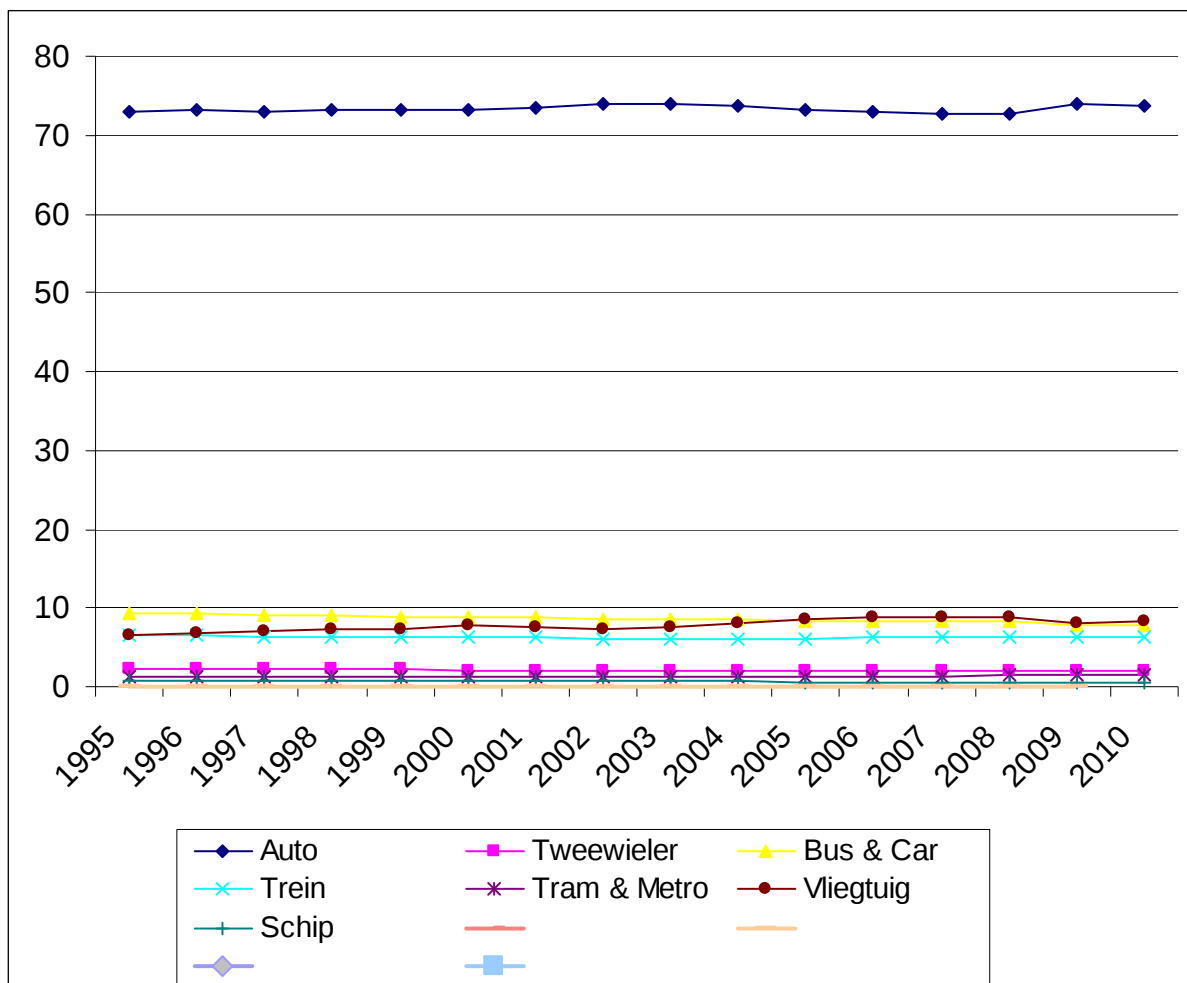
Bron: EU transport in figures, Statistical Pocketbook 2012

24. Het aandeel van het spoor in de markt voor het passagiersvervoer in de EU27 is de jongste jaren licht toegenomen: van 5,9% in 2004 tot 6,3% in 2010. Tussen de lidstaten die over een spoornet beschikken, blijven er echter aanzienlijke verschillen bestaan: in Hongarije of Oostenrijk bezit het spoor een marktaandeel van bijna 10% of meer, terwijl dat nauwelijks 2% is in Estland en iets meer dan 1% in Griekenland.

¹³

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.

Figuur 4: Marktaandeel van het spoor in het passagiersvervoer (EU-27, 1995-2010)



Bron: EU transport in figures, Statistical Pocketbook 2012

V.2 Tendensen in de prestaties en het volume van het spoorvervoer¹⁴

a) Goederenvervoer

25. Door de crisis is het goederenverkeer, uitgedrukt in tkm, in de EU27 in 2009 met 18,3% afgenomen. Dankzij de heropleving van de sectoren die het zwaarst waren getroffen en met name de staalindustrie, de chemische nijverheid en de automobielsector, kende het goederenvervoer in 2010 opnieuw een sterke groei. In niet minder dan 15 lidstaten was er een toename van meer dan 10%. Het volume van 2008 werd echter niet opnieuw bereikt. Volgens cijfers van de CER (Community of European Railways) presteerde het goederenvervoer in heel Europa in het 3^{de} kwartaal van 2011 9,2% beneden het niveau van het 3^{de} kwartaal van 2008.

¹⁴

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

Figuur 5: Ontwikkeling van het goederenvervoer per spoor 2009-2010 in tkm



Bron: door de lidstaten in mei-juni 2011 ingevulde RMMS-vragenlijst.

b) Passagiersvervoer

26. Het passagiersvervoer had de crisis relatief goed doorstaan met een bescheiden daling van het aantal passagierskilometers van 1,4% in 2009 in de EU27. De groei van 3,6% in de EU15 volstond echter niet om de terugval met 8,3% in de EU12-landen te compenseren.

In 2010 was er opnieuw sprake van een gemengde ontwikkeling met eens te meer een minder gunstige ontwikkeling in de EU12 (-11,3% in Roemenië) dan in de EU15, waar de sterkste stijging in het Verenigd Koninkrijk werd genoteerd (+5,8%).

Figuur 6: Ontwikkeling van het passagiersvervoer per spoor in de periode 2009-2010, uitgedrukt in passagierskm.



Bron: door de lidstaten in mei-juni 2011 ingevulde RMMS-vragenlijst

VI. PRESTATIES VAN DE SPOORWEGONDERNEMINGEN

a) Werkgelegenheid

27. Eind 2010 telden de commerciële spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerders 110 000 werknemers in Frankrijk, 80 000 in Duitsland en 64 000 in Polen (zie bijlage 6). Aangezien het takenpakket van die ondernemingen van land tot land verschilt, blijft het moeilijk om een vergelijking te maken. Om dezelfde reden is het moeilijk om precies te berekenen hoeveel arbeidsplaatsen er het jongste decennium in de spoorwegsector verloren zijn gegaan.
28. Het aandeel van de 50+'ers in het totale aantal werknemers in het vervoer over land is in 2010 gestegen tot 31%, ten opzichte van 27% in alle sectoren samen. De sector valt eveneens op door de gemiddelde lage pensioenleeftijd (55 jaar) en het kleine aandeel vrouwen in het personeelsbestand (14%).

b) Producenten van spoorweguitrusting

29. Volgens een onderzoek van de UNIFE¹⁵ (Union des industries ferroviaires européennes) vertegenwoordigde de wereldwijde spoorwegmarkt in 2007 een omzet van 120 miljard euro en zou dat bedrag tegen 2016 stijgen tot 154 miljard euro. De sterkste groei wordt verwacht in de regio Azië en de Stille Oceaan en in de landen van het Gemenebest van Onafhankelijke Staten.
30. Voorts wijst de CER (Community of European Railways) op de grootschalige vernieuwing van het rollend materieel voor passagiers in Tsjechië, Slowakije en Slovenië.

¹⁵ Worldwide Rail Market Study – Status Quo & Outlook 2016.

c) Kwaliteit van de dienstverlening en tevredenheid van de passagiers

31. Omdat er meestal geen indicatoren beschikbaar zijn, blijft de kwaliteit van het goederenvervoer per spoor in de Europese Unie moeilijk meetbaar. De geleidelijke invoering van toezicht op de prestaties van het goederenvervoer op de verschillende goederencorridors moet evenwel een beeld geven van de stiptheid van deze diensten.
32. Op grond van Verordening (EG) nr. 1371/2007¹⁶ dienen de spoorwegondernemingen die onder de verordening vallen jaarlijks een verslag te publiceren over de kwaliteit van de dienstverlening en met name de stiptheid van de reizigerstreinen.
33. Voorts blijkt uit een door de Commissie uitgevoerde studie (zie bijlage 15) dat de reizigers in het algemeen tevreden zijn over de veiligheid in de trein, de geplande reistijd en het comfort van de rijtuigen. De netheid en het onderhoud van de treinen, de stiptheid en de kwaliteit van de informatie bij vertragingen zijn daarentegen voor verbetering vatbaar. De stiptheid krijgt in een aanzienlijk aantal lidstaten een goede beoordeling maar krijgt een onvoldoende van meer dan 40% van de respondenten in Polen, Duitsland, Zweden, Roemenië en Frankrijk.
34. De passagiers vinden tevens dat bijzondere zorg moet worden besteed aan de netheid en het onderhoud van de installaties in de stations en op parkeerplaatsen. Over de aanschaf van tickets, de informatie en de veiligheid zijn de respondenten in het algemeen tevreden. De tevredenheid over de stations verschilt echter sterk van land tot land: de stations krijgen een zeer goede beoordeling in Spanje en Luxemburg, maar blijven slecht scoren in Polen en Hongarije.

d) Openbaredienstverplichtingen

35. 90% van de markt voor passagiersvervoer per spoor zou onder openbaredienstverplichtingen vallen¹⁷. In de EU15-landen worden de meeste openbaredienstcontracten gesloten voor een periode van minstens twee tot tien jaar. In de EU12 hadden de meeste contracten in 2005 een looptijd van slechts één jaar, maar neemt het aandeel van langetermijncontracten toe en verbetert het investeringsklimaat.
36. De omvang van de compensaties, uitgedrukt in percentage van het verschil tussen de uitgaven en de ontvangsten uit de verkoop van tickets, bedroeg in 2009 slechts 71% in de EU12, tegenover 94% in de EU15. Door de problemen met de overheidsfinanciën zijn deze cijfers met 4 procentpunten gedaald ten opzichte van 2007 (zie bijlage 11).

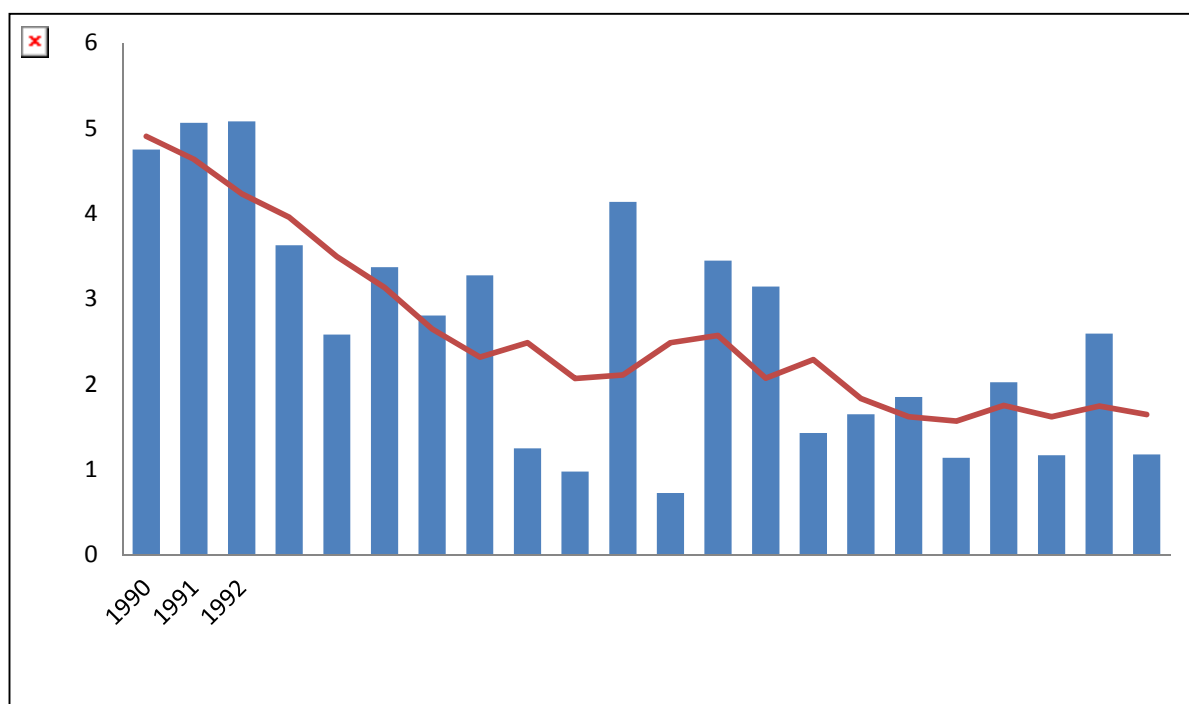
e) Veiligheid

37. Volgens een verslag van het Europees Spoorwegbureau (zie bijlage 16) kwamen in de periode 2008-2010, op een totaal van 4120 slachtoffers van spoorwegongevallen, 188 treinpassagiers om het leven. 60% van de dodelijke slachtoffers waren personen die zich op de sporen bevonden op plaatsen waar een toegangsverbod geldt.
38. Het algemene veiligheidsniveau in Europa, uitgedrukt in aantal dodelijke ongevallen per miljard treinkilometer, blijft er sinds 1990 op vooruit gaan, hoewel uit figuur 7 blijkt dat de vooruitgang sinds 2004 trager verloopt.

¹⁶ Verordening (EG) nr. 1371/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 betreffende de rechten en verplichtingen van reizigers in het treinverkeer.

¹⁷ Public service rail transport in the European Union: an overview (november 2011).

Figuur 7: Treinbotsingen en ontsporingen met dodelijke slachtoffers per miljard treinkm.



Bron: Veiligheidsrapport 2012 van het Europees Spoorwegbureau

VII. SPOORWEGINFRASTRUCTUUR

a) Lengte van de spoorwegnetten

39. De totale lengte van het spoorwegnet in de EU bedraagt ongeveer 212 000 km en blijft sinds enkele jaren grosso modo gelijk. In landen die met grote budgettaire problemen kampen, worden in eerste instantie overtollige sporen opgeheven in plaats van volledige lijnen te sluiten. Dat gebeurt vooral in Griekenland, Roemenië of Portugal.
40. Het Europese hogesnelheidsnet blijft daarentegen groeien en telde in 2010 6600 km spoorlijnen, een verdubbeling in acht jaar tijd. Spanje telt tegenwoordig het langste hogesnelheidsnet, gevolgd door Frankrijk (zie bijlage 8).

b) Investeringen in infrastructuur

41. Volgens cijfers van het International Transport Forum is het aandeel van de investeringen in infrastructuur voor vervoer over land het afgelopen decennium in West-Europa gelijk gebleven op 0,8% en in de landen van Midden-Europa toegenomen tot 2% in 2009. Het aandeel van het spoor in die investeringen verschilt echter sterk van land tot land: in 2009 was het spoor goed voor 65% in Oostenrijk, 55% in het Verenigd Koninkrijk, 52% in Luxemburg, 45% in Zweden en 41% in België. Het gemiddelde voor West-Europa bedroeg 32%. In de landen van Midden- en Oost-Europa is het aandeel van het spoor gedaald van 22% in het jaar 2000 tot 13% in 2009 (zie bijlage 9).

c) Gebruiksvergoedingen en meerjarencontracten

42. De door de infrastructuurbeheerders gevraagde heffingen voor het gebruik van de infrastructuur variëren zeer sterk: voor een goederentrein van 1000 ton varieert de heffing in euro per treinkm van 0,1 euro in Spanje en 0,5 euro in Zweden tot 10,2

euro in Slowakije en 9,8 euro in Ierland (zie bijlage 10). In het algemeen blijken de verschillen echter af te nemen aangezien verschillende EU12-landen, waar de heffingen traditioneel hoger liggen, een daling van de heffingen hebben aangekondigd of doorgevoerd. Voorts kunnen de heffingen op eenzelfde spoornet aanzienlijk verschillen naar gelang van de lijn of het tijdstip.

43. De Commissie is van oordeel dat de meerjarencontracten tussen de spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders garanties bieden op een goede dienstverlening en het vereiste financiële evenwicht. In een vijftiental lidstaten wordt met dergelijke meerjarencontracten gewerkt (zie bijlage 12).

d) De invoering van ERTMS

44. De invoering van ERTMS (European Railway Traffic Management System) is een belangrijke indicator om de vooruitgang op het gebied van interoperabiliteit te beoordelen. Eind 2011 waren in de Unie meer dan 4000 km spoorlijn uitgerust met ERTMS. Dat is een toename van meer dan 20% ten opzichte van 2010. Bovendien wordt het systeem op dit moment geïnstalleerd op meer dan 4000 km lijnen, die voor eind 2013 in dienst zouden moeten zijn.
45. Volgens het op 22 juli 2009 vastgestelde implementatieplan moeten de hoofdassen uiterlijk in 2015 met ERTMS zijn uitgerust. De lidstaten dienen de Commissie tegen eind 2012 een gedetailleerde planning te bezorgen met de aanbestedingsdata en de belangrijkste uitvoeringstermijnen voor de uitrol van ERTMS tegen 2015. De Commissie zal nauwlettend toezien op de naleving van deze verplichting.

VIII. CONCLUSIES

46. De economische crisis van 2009 heeft een aanzienlijke impact gehad op het goederenvervoer per spoor. Ondanks een sterke heropleving bleven de cijfers voor 2010 in de meeste lidstaten 15% onder die van 2008. In Frankrijk en Italië hield de daling zelfs aan. Op EU-niveau is het marktaandeel van het spoor op dit moment echter vergelijkbaar met het aandeel van vóór de crisis.
47. De crisis had een veel kleinere impact op het passagiersvervoer per spoor. Daardoor bleef het passagiersverkeer in de meeste EU15-landen groeien. De EU12-landen noteren sinds de jaren 1990 een aanhoudende daling en dat was ook in 2010 het geval. In dit verband zien we een opvallend verband tussen de recente ontwikkeling van het verkeer in de verschillende lidstaten en de tevredenheid van de passagiers die bij een door de Commissie georganiseerde opiniepeiling werd genoteerd, zoals bijvoorbeeld blijkt uit de goede resultaten in het Verenigd Koninkrijk en Litouwen.
48. Door de crisis verloopt de openstelling van de markt voor het goederenvervoer sneller, maar het tempo verschilt van lidstaat tot lidstaat. Anderzijds bezitten traditionele exploitanten via lokale dochterondernemingen tegenwoordig significante marktaandelen in andere Europese landen. In het algemeen heeft de crisis de opkomst van nieuwe spelers op de verschillende nationale markten niet afgeremd. In dit verband moet erop worden gewezen dat de toenemende aanwezigheid van concurrerende exploitanten geen negatieve invloed heeft gehad op het veiligheidsniveau van het spoor.
49. De openstelling van de passagiersmarkt verloopt geleidelijk maar het aantal lidstaten waar meerdere ondernemingen actief zijn, vormt tegenwoordig een meerderheid. In het kader van het markttoezicht werkt de Commissie aan een Eurobarometer over de openstelling van de markt voor het binnenlands passagiersvervoer, waarvan de

resultaten binnenkort worden bekendgemaakt. De resultaten van die studie worden meegenomen bij de voorbereiding van het geplande wetgevingsvoorstel betreffende de openstelling van de markt voor het binnenlands passagiersvervoer per spoor.