

Fiche 1: Mededeling spoorgoederenvervoer

1. Algemene gegevens

Voorstel: Mededeling van de Commissie aan de Raad en het Europees Parlement Naar een spoorwegwet met voorrang voor goederenverkeer

Datum Commissiedocument: 18 10 2007

Nr. Commissiedocument: COM (2007) 608

Pre-lex: http://ec.europa.eu/prelex/detail_dossier_real.cfm?CL=nl&DosId=196273

Nr. impact-assessment Commissie en Opinie Impact-assessment Board: SEC (2007) 1324 en SEC(2007)1327

*Behandelingstraject Raad: Raadswerkgroep Transport, Transportraad.
Datum van behandeling in Raad nog niet bekend*

Eerstverantwoordelijk ministerie: Ministerie van Verkeer en Waterstaat

2. Essentie voorstel:

Doel van de mededeling is het versterken van de efficiëntie en betrouwbaarheid van het spoorgoederenvervoer door de ontwikkeling van een Europees spoornetwerk van goederengeoriënteerde spoorcorridors (zogenaamde *freight oriented networks*). De Commissie wil daarmee de concurrentiepositie van het spoorgoederenvervoer ten aanzien van het wegvervoer versterken. De Commissie stelt diverse maatregelen voor om het internationale spoorgoederenverkeer op deze corridors beter te kunnen accommoderen, zoals:

- de ontwikkeling van een juridisch kader voor de corridorstructuren;
- een wetgevend voorstel met betrekking tot de publicatie van kwaliteitsindicatoren op de corridors;
- het opstellen van investeringsprogramma's per corridor om capaciteitsknelpunten aan te pakken;
- het doen van onderzoek naar additionele regelgeving om technische karakteristieken van de corridors verder te harmoniseren (bijvoorbeeld treinlengte);
- het verbeteren van de coördinatie tussen infrabeheerders op de corridors bij de allocatie van internationale treinpaden en versterking van het grensoverschrijdend toezicht;
- geharmoniseerde en verbeterde prioritering van het internationale goederenvervoer op de corridors, onder meer bij vertragingen;
- verbetering van de transparantie en toegang tot aanvullende treindiensten op de corridors (terminals, emplacementen).

3. Kondigt de Commissie acties, maatregelen of concrete wet- en regelgeving aan voor de toekomst? Zo ja, hoe luidt dan het voorlopige Nederlandse oordeel over bevoegdheidsvaststelling, subsidiariteit en proportionaliteit en hoe schat Nederland de financiële gevolgen in?

De mededeling bevat geen wetgevende voorstellen, maar wel diverse onderzoeken naar en voornemens voor additionele wet- en regelgeving. Het pakket aan maatregelen zal verder worden onderzocht en uitgewerkt in een strategiegroep. Voorstellen voor additionele regelgeving zullen – afhankelijk van de uitkomsten van deze strategiegroep – worden meegenomen in de herziening van het eerste spoorwegpakket (2008).

Subsidiariteit

Oordeel over de aangekondigde maatregelen is positief. De voorstellen van de Commissie zijn in lijn met de Nederlandse inzet om barrières op de railgoederenmarkt (gebrek aan interoperabiliteit, harmonisering) zoveel mogelijk Europees op te pakken, waarbij aangesloten wordt bij reeds bestaande multilaterale samenwerkingsverbanden. Verdergaande harmonisering, verbetering van de interoperabiliteit en samenwerking zijn nodig om

het internationaal spoorgoederenvervoer efficiënter en betrouwbaarder te maken. Het voornemen om op specifieke corridors mogelijk EU capaciteitstoewijzingsregels in te voeren zal in samenhang met de geldende capaciteitsregels op de rest van het Nederlandse spoornetwerk moeten worden bekeken.

Proportionaliteit

Oordeel over de aangekondigde maatregelen is positief. De Commissie heeft afgezien van de ontwikkeling van een Europees railnetwerk exclusief bestemd voor goederenvervoer (optie C in de *Impact Assessment*). In plaats daarvan heeft de Commissie ervoor gekozen om in te zetten op het verbeteren van de kwaliteit en capaciteit van de reeds bestaande railinfrastructuur voor het internationale spoorgoederenvervoer (optie B in de *Impact Assessment*). De Commissie sluit hierbij aan op de reeds bestaande activiteiten van lidstaten in corridorverband en versterkt deze. De nu door de Commissie voorgestelde vervoersassen komen overeen met de door Nederland aangewezen primaire goederenvervoerroutes en internationale corridoractiviteiten (uitrol European Railway Traffic Management System (ERTMS), corridor Rotterdam-Genua, corridor Rotterdam-Lyon).

Financiële gevolgen

De Commissie schat de kosten op de langere termijn in op €80 miljard voor de gehele EU (€20 miljard voor de harmonisering van technische vereisten, €60 miljard voor het oplossen van capaciteitsknelpunten), waarvan de financiering deels via de geldende TEN-T kaders en cohesiefondsen gevonden dient te worden. Er wordt geen nieuwe additionele Europese financiering voorgesteld. De financiële implicaties van de voorstellen zijn echter pas goed te beoordelen, wanneer de Commissie begin 2008 concrete wetgevende voorstellen doet. Nederland zal de Commissie vragen precies aan te geven wat het financiële beslag van de toekomstige maatregelen zal zijn en zal er daarbij op aandringen dat die binnen de bestaande en toekomstige Financiële Perspectieven zullen vallen. Daarnaast zullen eventuele nationale budgettaire gevolgen worden ingepast op de begroting van de beleidsverantwoordelijke departementen, conform de regels budgetdiscipline.

4. Nederlandse positie over de mededeling

Nederlandse belangen en eerste algemene standpunt:

Goede achterlandverbindingen zijn van belang voor het ondersteunen en versterken van de internationale concurrentiepositie van de Nederlandse havens en industrie. De voorstellen ondersteunen het Nederlandse spoorgoederenvervoerbeleid om de betrouwbaarheid en capaciteit van het spoorgoederenvervoer te vergroten en het internationale spoorgoederenvervoer op voor Nederland belangrijke vervoersassen (onder andere Amsterdam / Rotterdam – Genua / Lyon / Warschau / Praag) te versterken. Van belang is dat het voorliggende Commissie-initiatief de samenwerkingsverbanden die Nederland reeds is aangegaan verder versterkt (spoorcorridor Rotterdam-Genua, spoorcorridor Rotterdam-Lyon en samenwerking Tsjechië). Onderdeel hiervan is de *Letter of Intent* tussen de Ministers van Nederland, Duitsland, Zwitserland en Italië aangaande de aanleg van ERTMS op de corridor Rotterdam-Genua. De maatregelen dienen zoveel mogelijk aan te sluiten bij de specifieke knelpunten op de diverse corridors. Ook het optimaliseren van de aansluiting van het spoor op andere modaliteiten (vervoersketen) en het verbeteren van de positie van het spoorgoederenvervoer met betrekking tot het vervoer van tijdkritische goederen zijn tot slot een aandachtspunt.

De maatregelen zijn nu nog algemeen gesteld en zullen begin 2008 verder worden uitgewerkt in een strategiegroep. Bij het beoordelen van de uiteindelijke wetgevende voorstellen zullen de kosteneffectiviteit, de administratieve lastendruk van de maatregelen als ook de wijze waarop EU-regelgeving op specifieke corridors doorwerkt op de rest van het spoorweginfrastructuur centraal staan.

Nederland is verder geïnteresseerd in een koppeling die op termijn wellicht gelegd kan worden tussen dit initiatief en het beleid dat de Commissie heeft voorgesteld ten aanzien van een nauwere integratie van het vervoerssysteem van de EU met dat van buurlanden (COM(2007)32).