

EUROPEES PARLEMENT

2004



2009

Zittingsdocument

DEFINITIEVE VERSIE
A6-0143/2005

26.5.2005

*****I**

VERSLAG

over het voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 91/440/EEG van de Raad betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap
(COM(2004)0139 – C6-0001/2004 – 2004/0047(COD))

Commissie vervoer en toerisme

Rapporteur: Georg Jarzembowski

Verklaring van de gebruikte tekens

- * Raadplegingsprocedure
Meerderheid van de uitgebrachte stemmen
- **I Samenwerkingsprocedure (eerste lezing)
Meerderheid van de uitgebrachte stemmen
- **II Samenwerkingsprocedure (tweede lezing)
Meerderheid van de uitgebrachte stemmen voor de goedkeuring van het gemeenschappelijk standpunt
Meerderheid van de leden van het Parlement voor de verwerping of amendering van het gemeenschappelijk standpunt
- *** Instemming
Meerderheid van de leden van het Parlement, behalve in de in de artikelen 105, 107, 161 en 300 van het EG-Verdrag en in artikel 7 van het EU-Verdrag bedoelde gevallen
- ***I Medebeslissingsprocedure (eerste lezing)
Meerderheid van de uitgebrachte stemmen
- ***II Medebeslissingsprocedure (tweede lezing)
Meerderheid van de uitgebrachte stemmen voor de goedkeuring van het gemeenschappelijk standpunt
Meerderheid van de leden van het Parlement voor de verwerping of amendering van het gemeenschappelijk standpunt
- ***III Medebeslissingsprocedure (derde lezing)
Meerderheid van de uitgebrachte stemmen voor de goedkeuring van de gemeenschappelijke ontwerp tekst

(De aangeduide procedure is gebaseerd op de door de Commissie voorgestelde rechtsgrondslag.)

Amendementen op wetsteksten

Door het Parlement aangebrachte wijzigingen worden in vet cursief aangegeven. De markerings in mager cursief is een aanwijzing voor de technische diensten en betreft passages in de wetstekst waarvoor een correctie wordt voorgesteld (bijvoorbeeld aperte fouten of weglatingen in een taalversie). Dergelijke correcties moeten worden goedgekeurd door de betrokken technische diensten.

INHOUD

	Blz.
ONTWERPWETGEVINGSRESOLUTIE VAN HET EUROPEES PARLEMENT	5
TOELICHTING	13
MINDERHEIDSSTANDPUNT.....	16
PROCEDURE	17

ONTWERPWETGEVINGSRESOLUTIE VAN HET EUROPEES PARLEMENT

over het voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 91/440/EEG van de Raad betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap
(COM(2004)0139 – C6-0001/2004 – 2004/0047(COD))

(Medebeslissingsprocedure: eerste lezing)

Het Europees Parlement,

- gezien het voorstel van de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad (COM(2004)0139)¹,
 - gelet op artikel 251, lid 2 en artikel 71 van het EG-Verdrag, op grond waarvan het voorstel door de Commissie bij het Parlement is ingediend (C6-0001/2004),
 - gelet op artikel 51 van zijn Reglement,
 - gezien het verslag van de Commissie vervoer en toerisme (A6-0143/2005),
1. hecht zijn goedkeuring aan het Commissievoorstel, als geamendeerd door het Parlement;
 2. verzoekt om hernieuwde voorlegging indien de Commissie voornemens is ingrijpende wijzigingen in dit voorstel aan te brengen of dit door een nieuwe tekst te vervangen;
 3. verzoekt zijn Voorzitter het standpunt van het Parlement te doen toekomen aan de Raad en de Commissie.

Amendement 1

Ontwerpwetgevingsresolutie, paragraaf 1 bis (nieuw)

1 bis. is van mening dat over het ontwerpverslag inzake dit wetgevingsvoorstel en over de drie andere delen van het "Derde Spoorwegpakket", zoals door de Commissie vervoer en toerisme is aanbevolen, pas in de plenaire vergadering kan worden gestemd, wanneer ervoor is gezorgd, dat de Raad alle vier de voorstellen zal behandelen en voorts bereid is een gemeenschappelijk standpunt over de herziening van verordening 1191/69 inzake de verplichtingen op het gebied van de openbare dienst (verslag Erik Meijer van 10.10.2001, A5-0364/2001) met inachtneming van het gewijzigde voorstel van de Commissie, dat in het voorjaar van 2005 verwacht wordt, voor te leggen;

¹ Nog niet in het PB gepubliceerd.

Amendement 2
OVERWEGING 5

(5) De markt voor *internationale* passagiersvervoerdiensten zou niet kunnen worden opengesteld zonder dat een gedetailleerd regelgevingskader voor toegang tot de infrastructuur voorhanden is, significante vooruitgang op het gebied van interoperabiliteit wordt geboekt en de veiligheid op het spoor op nationaal en Europees niveau in een strikte normatieve structuur wordt ingebed. Aan al deze voorwaarden is nu voldaan door de omzetting van de Richtlijnen 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, 2001/13/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001 tot wijziging van Richtlijn 95/18/EG van de Raad betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen en 2001/14/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001 inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheidscertificering, alsook van Richtlijn 2004/./EG betreffende de veiligheid van de spoorwegen. Op de voor de openstelling van de *markt* voor *internationale* passagiersvervoerdiensten voorgestelde datum moet er sprake zijn van een gevestigde en geconsolideerde praktijk met betrekking tot dit nieuwe institutionele kader. *Daarom wordt voorgesteld 2010 als streefdatum te hanteren.*

(5) De markt voor passagiersvervoerdiensten zou niet kunnen worden opengesteld zonder dat een gedetailleerd regelgevingskader voor toegang tot de infrastructuur voorhanden is, significante vooruitgang op het gebied van interoperabiliteit wordt geboekt en de veiligheid op het spoor op nationaal en Europees niveau in een strikte normatieve structuur wordt ingebed. Aan al deze voorwaarden is nu voldaan door de omzetting van de Richtlijnen 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, 2001/13/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001 tot wijziging van Richtlijn 95/18/EG van de Raad betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen en 2001/14/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001 inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheidscertificering, *en 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 van de Raad betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen en van richtlijn 2001/14/EG van de Raad inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheidscertificering¹.* Op de voor de openstelling van de *netwerken* voor

passagiersvervoerdiensten voorgestelde datum moet er sprake zijn van een gevestigde en geconsolideerde praktijk met betrekking tot dit nieuwe institutionele kader. ***Omdat deze Europese kaderwetten uiterlijk in 2006 in nationaal recht omgezet moeten worden, moeten de internationale passagiersnetwerken uiterlijk in 2008 en alle andere soorten passagiersvervoer uiterlijk in 2012 worden opgesteld.***

¹ PB L 164 van 30.4.2004, blz. 44.

Amendement 3
OVERWEGING 5 bis (nieuw)

(5 bis) De lidstaten zijn vrij om de toegangsrechten van spoorwegondernemingen en internationale groepen voor internationale en nationale passagiersvervoerdiensten eerder te erkennen. Het gebruik van deze rechten kan worden beperkt tot spoorwegondernemingen en bedrijven die direct of indirect door hen worden gecontroleerd, die in het bezit zijn van een vergunning in lidstaten waar vergelijkbare voorwaarden voor toegang tot de spoorweginfrastructuur bestaan.

Motivering

Tijdelijke wederkerigheidsclausules zijn nodig, omdat bepaalde lidstaten de markt volledig hebben geliberaliseerd en dit leidt tot marktverstoring en concurrentievervalsing.

Amendement 4
OVERWEGING 7

(7) Verordening (EEG) nr. 1191/69 van de Raad van 26 juni 1969 betreffende het optreden van de lidstaten ten aanzien van met het begrip openbare dienst verbonden verplichtingen op het gebied van het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren voorziet in de mogelijkheid voor de lidstaten en plaatselijke overheden

(7) Verordening (EEG) nr. 1191/69 van de Raad van 26 juni 1969 betreffende het optreden van de lidstaten ten aanzien van met het begrip openbare dienst verbonden verplichtingen op het gebied van het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren voorziet in de mogelijkheid voor de lidstaten en plaatselijke overheden

om openbardienstcontracten te gunnen. In het kader van deze contracten kunnen exclusieve rechten op de exploitatie van bepaalde diensten worden verleend. Bijgevolg moet worden gezorgd voor de nodige samenhang tussen de bepalingen van deze verordening en het principe van openstelling van de markt voor **internationale** passagiersvervoerdiensten per spoor voor concurrentie. Op **21 februari 2002** heeft de Commissie een **gewijzigde** versie ingediend van haar voorstel voor een Verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende het optreden van de lidstaten ten aanzien van openbardiensteseisen en de gunning van openbardienstcontracten op het gebied van het personenvervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren, ter vervanging van Verordening nr. 1191/69. Met dit voorstel wordt met name de invoering van een systeem van gereguleerde concurrentie voor de gunning van openbardienstcontracten beoogd.

om openbardienstcontracten te gunnen. In het kader van deze contracten kunnen exclusieve rechten op de exploitatie van bepaalde diensten worden verleend. Bijgevolg moet worden gezorgd voor de nodige samenhang tussen de bepalingen van deze verordening en het principe van openstelling van de markt voor passagiersvervoerdiensten per spoor voor concurrentie. Op **26 juli 2000** heeft de Commissie een versie ingediend van haar voorstel¹ voor een Verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende het optreden van de lidstaten ten aanzien van openbardiensteseisen en de gunning van openbardienstcontracten op het gebied van het personenvervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren, ter vervanging van Verordening (EEG) nr. 1191/69. Met dit voorstel wordt met name de invoering van een systeem van gereguleerde concurrentie voor de gunning van openbardienstcontracten beoogd. **Het Europees Parlement heeft hierover reeds op 14 november 2001 in eerste lezing een standpunt ingenomen. De Raad heeft echter tot dusver nog geen gemeenschappelijk standpunt vastgesteld, zodat de wetgevingsprocedure niet kon worden voortgezet.**

¹ COM(2000)0007 van 26.7.2000, PB C 365 E van 19.12.2000, blz. 169.

Motivering

Er zij op gewezen dat het Europees Parlement reeds drie jaar geleden een standpunt heeft ingenomen over het Commissievoorstel en dat de Raad blijkbaar een herziening van verordening (EEG) nr. 1191/69 niet dringend noodzakelijk vindt. Zie voorts de motivering van amendement 7.

Amendement 5 OVERWEGING 7 BIS (nieuw)

(7 bis) Voor de instelling van gespecialiseerde infrastructuren, zoals bijvoorbeeld van hogesnelheidslijnen, hebben de spoorwegen (schrappen) uit economische overwegingen planning- en

rechtszekerheid nodig, die strookt met het gewicht van de omvangrijke en langdurige investeringen. Daarom dienen zij de mogelijkheid te krijgen in de regel kadercontracten met een looptijd van 10 jaar af te sluiten. Daartoe moet richtlijn 2001/14/EG dienovereenkomstig worden gewijzigd.

Motivering

Ook als compensatie voor de nieuwe concurrentie als netwerken eveneens voor passagiersvervoer worden opengesteld, moeten de spoorwegen betere voorwaarden krijgen om van hun kant het gebruik van de netten juist voor hogesnelheidslijnen doeltreffender te maken.

Amendement 6
OVERWEGING 8

(8) De toepassing van deze richtlijn moet worden beoordeeld op basis van *een verslag* van de Commissie dat twee jaar na de openstelling van de markt voor internationale passagiersvervoerdiensten moet worden ingediend.

(8) De toepassing van deze richtlijn moet worden beoordeeld op basis van *twee verslagen* van de Commissie dat twee jaar na de openstelling van *respectievelijk* de markt voor internationale *en nationale* passagiersvervoerdiensten moet worden ingediend.

De verslagen behelzen een eerste beoordeling door de Commissie van de gevolgen van het eerste en tweede spoorwegpakket voor de kwaliteit van de openbare dienstverlening en de sociale normen op het gebied van werkgelegenheid en milieu. Een eerste verslag met een evaluatie van de gevolgen in verband met de openstelling van de netwerken voor het nationaal personenvervoer wordt uiterlijk op 31 december 2005 ingediend.

Amendement 7
OVERWEGING 10

(10) Richtlijn 91/440/EEG *dient* bijgevolg te worden gewijzigd,

(10) Richtlijn 91/440/EEG *en Richtlijn 2001/14/EG dienen* bijgevolg te worden gewijzigd,

Motivering

Zie de amendementen 5 en 13.

Amendement 8
ARTIKEL 1, PUNT 6

6) de **bepalingen onder** 1), 3), 4) en 5) hierboven zijn van toepassing met ingang van 1 januari **2010**.

6) de **amendementen waarnaar in de punten** 1), 3), 4) en 5) hierboven **wordt verwezen** zijn van toepassing met ingang van 1 januari **2008**.

Amendement 9
ARTIKEL 1, PUNT 7
Artikel 10, lid 3 bis (richtlijn 91/440/EEG)

3 bis. De spoorwegondernemingen die onder de werkingssfeer van artikel 2 vallen, krijgen uiterlijk op 1 januari 2010 recht op toegang tot de infrastructuur **van alle lidstaten met het oog op de exploitatie van internationale passagiersvervoerdiensten**. Bij een internationale passagiersvervoerdienst hebben de spoorwegondernemingen het recht passagiers te laten in- en uitstappen **tussen twee stations op het internationale traject, ook wanneer die in dezelfde lidstaat liggen**.

3 bis. De spoorwegondernemingen die onder de werkingssfeer van artikel 2 vallen, krijgen **voor het verlenen van vervoersdiensten in het internationale passagiersvervoer uiterlijk op 1 januari 2008 en voor alle andere soorten passagiersvervoer uiterlijk op 1 januari 2012, onder gelijke voorwaarden**, recht op toegang tot de infrastructuur. **Spoorwegondernemingen met een internationale passagiersvervoerdienst hebben het recht passagiers te laten in- en uitstappen op elk station dat gelegen is tussen de plaats van vertrek en de plaats van bestemming**.

Amendement 10
ARTIKEL 1, PUNT 7
Artikel 10, lid 3 ter (Richtlijn 91/440/EEG)

3 ter De lidstaten kunnen het in lid 3 bis omschreven toegangsrecht beperken **op** verbindingen **tussen vertrekpunt en bestemming** waarvoor een openbaredienstcontract overeenkomstig de geldende communautaire wetgeving is gesloten. Een dergelijke beperking **mag niet tot gevolg hebben dat** het recht passagiers te laten in- en uitstappen **tussen twee stations op het internationale traject, ook wanneer die in dezelfde lidstaat liggen, wordt beperkt, behalve wanneer dit strikt noodzakelijk is voor de instandhouding van het economische evenwicht van de in een**

3 ter De lidstaten kunnen het in lid 3 bis omschreven toegangsrecht beperken **tot** verbindingen waarvoor een openbaredienstcontract overeenkomstig de geldende communautaire wetgeving is gesloten. Een dergelijke beperking, **met inbegrip van een beperking van** het recht passagiers te laten in- en uitstappen **op ongeacht welk station, kan slechts op basis van een objectieve economische analyse door de desbetreffende, in artikel 30 van richtlijn 2001/14/EG genoemde toezichthoudende instantie of door de desbetreffende toezichthoudende instanties**

openbardienstcontract omschreven dienst en daarover een gunstig advies is uitgebracht door de in artikel 30 van Richtlijn 2001/14/EG bedoelde toezichthoudende instantie.

in goed overleg worden aangebracht omdat de openbare dienst anders niet meer economisch levensvatbaar zou zijn.

Amendement 11

ARTIKEL 1, PUNT 7

Artikel 10, lid 3 quater bis (nieuw) (Richtlijn 91/440/EEG)

3 quater bis. De lidstaten zijn vrij om de toegangsrechten van spoorwegondernemingen en internationale groepen voor internationale en nationale passagiersvervoerdiensten eerder te erkennen. Het gebruik van deze rechten kan tijdelijk worden beperkt tot spoorwegondernemingen en bedrijven die direct of indirect door hen worden gecontroleerd, die in het bezit zijn van een vergunning in lidstaten, waar vergelijkbare voorwaarden voor toegang tot de spoorweginfrastructuur bestaan.

Amendement 12

ARTIKEL 1, PUNT 8

Artikel 14 (Richtlijn 91/440/EEG)

Uiterlijk op 31 december **2012** dient de Commissie bij het Europees Parlement, het Europees Economisch en Sociaal Comité, het Comité van de Regio's en de Raad **een verslag** over de tenuitvoerlegging van het bepaalde **in artikel 10, leden 3 bis en 3 ter**, in.

Uiterlijk op **respectievelijk** 31 december **2009 en 31 december 2013** dient de Commissie **twee verslagen** bij het Europees Parlement, het Europees Economisch en Sociaal Comité, het Comité van de Regio's en de Raad over de tenuitvoerlegging van het bepaalde in, **het eerste verslag over de internationale passagiersvervoerdiensten en het tweede verslag over alle andere soorten passagiersvervoer, inclusief een beoordeling van de toewijzing van spoortrajecten en van de gevolgen voor de openbardienstcontracten.**

Amendement 13

ARTIKEL 1 BIS (NIEUW)

Artikel 17, lid 5 (Richtlijn 2001/14/EG)

Artikel 17, lid 5 van richtlijn 2001/14/EG luidt als volgt:

"5. Kadercontracten hebben in principe een looptijd van vijf jaar en kunnen verlengd worden met periodes die gelijk zijn aan hun oorspronkelijke looptijd. De exploitant van de infrastructuur kan in bijzondere gevallen instemmen met een kortere of langere looptijd. Elke looptijd van meer dan vijf jaar moet door contracten, bijzondere investeringen of risico's worden gemotiveerd.

Voor dienstverlening op gespecialiseerde infrastructures in de zin van artikel 24, waarvoor omvangrijke en langdurige investeringen nodig zijn, kunnen de kadercontracten een looptijd hebben van tien jaar. Een langere looptijd dan tien jaar is alleen in uitzonderingsgevallen, en met name bij omvangrijke en langdurige investeringen, vooral in combinatie met contractuele verplichtingen, met inbegrip van een meerjarig plan voor het afschrijven van deze investeringen, mogelijk".

TOELICHTING

1. Achtergrond

In het Witboek uit 2001 "Het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen" analyseert de Commissie uitvoerig de situatie van het spoorvervoer in Europa. Zij schetst de voortdurende toename van het vervoer over de weg en door de lucht en de daaruit voortvloeiende verontrustende daling van het marktaandeel van de spoorwegen. Centrale doelstellingen van het Witboek zijn dan ook: een evenwichtiger relatie tussen de vervoersdragers, het spoorvervoer nieuw leven inblazen door stimulering van de concurrentie en creatie van een echte interne markt voor het spoorvervoer.

Met het oog op deze doelstelling legt de Commissie thans het zogenaamde derde spoorwegpakket voor. Dit pakket voorstellen gaat uit van het in de afgelopen zittingsperiode behandelde tweede spoorwegpakket en omvat vier wettelijke maatregelen. Voorwerp van dit verslag is het voorstel tot wijziging van richtlijn 91/440/EEG betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap, waarmee een opening van de markt voor het internationale passagiersvervoer wordt nagestreefd.

2. Opening van de netwerken voor het passagiersvervoer per spoor

De kwestie van niet-discriminerende openstelling van de nationale spoorwegnetten voor het passagiersvervoer door alle spoorwegondernemingen in de Unie werd reeds bij de behandeling van het tweede spoorwegpakket als een controversieel punt gezien. In oktober 2003 heeft het Europees Parlement het Commissievoorstel in het tweede spoorwegpakket zo gewijzigd dat de openstelling van de netwerken ook voor alle passagiersdiensten in het spoorwegvervoer - d.w.z. zowel nationaal als internationaal - met ingang van 1 januari 2008 wordt geëist. De Commissie heeft op haar beurt in haar commentaar op de amendementen van het Parlement een opening van het passagiersvervoer naar aanleiding van het tweede spoorwegpakket afgewezen. Zij stelde dat naar haar mening de wettelijke voorschriften voor de gunning van openbare dienstcontracten nauwkeurig op elkaar moesten worden afgestemd en wees op de aanstaande afronding van een desbetreffend voorstel. Met de onderhavige tekst is zij deze toezegging nagekomen. Nadat ook de Raad in de bemiddelingsprocedure niet akkoord ging met openstelling van de netwerken voor het passagiersvervoer, hebben het Parlement en Raad een compromis gevonden in de vorm van een overweging (4), die in richtlijn 2004/51/EG werd opgenomen:

"... Het Europees Parlement heeft in oktober 2003 in deze wetgevingsprocedure al een amendement goedgekeurd dat gericht is op de openstelling van de markt in 2008 voor alle diensten van reizigersvervoer. Het Europees Parlement en de Raad zijn overeengekomen het derde pakket maatregelen met bekwame spoed te behandelen. Wat de openstelling van de markt voor internationale reizigersvervoersdiensten betreft, moet de door de Commissie voorgestelde termijn van 2010 worden beschouwd als een streefdoel dat alle operatoren de gelegenheid biedt zich naar behoren voor te bereiden."

3. Het Commissievoorstel

De Commissie stelt voor de spoorwegondernemingen uiterlijk op 1 januari 2010 het recht op toegang tot de infrastructuur van alle lidstaten voor de exploitatie van het internationale reizigersvervoersdiensten per spoor te geven.

Over het algemeen worden in internationale treinen ook passagiers binnen een lidstaat vervoerd. De omvang van deze cabotage varieert natuurlijk; vaak kan echter worden vastgesteld dat internationale treinen juist tussen stations in een land bijzonder goed bezet zijn. Vanzelfsprekend heeft de cabotage dan ook grote gevolgen voor de calculatie van potentiële concurrenten. Het uitzonderen van cabotage bij de nagestreefde marktopening zou de rentabiliteit van een internationale dienst in gevaar kunnen brengen en aldus een ernstige belemmering voor het toetreden op de markt vormen. Derhalve wordt in het voorstel bepaald dat spoorwegondernemingen bij de exploitatie van een internationale reizigersvervoersdienst per spoor ook het recht hebben passagiers tussen stations in dezelfde lidstaat te vervoeren.

Anderzijds brengt de Commissie een beperking aan bij de openstelling van het netwerk met het oog op mogelijk concurrerende passagiervervoersdiensten van openbaar belang.

Overeenkomstig verordening (EEG) nr. 1191/69 kunnen ondernemingen, wier activiteit beperkt is tot de exploitatie van het openbaar vervoer in steden, voorsteden en regio's, verplichtingen uit hoofde van algemeen belang worden opgelegd. Dat zijn verplichtingen die het vervoersbedrijf in haar eigen economisch belang niet of niet in dezelfde mate dan wel onder dezelfde voorwaarden op zich zou nemen. Het opleggen van dit soort verplichtingen wordt in de regel door subsidies gecompenseerd. Geregeld worden de bijzonderheden voor het verlenen van zo'n vervoersdienst in openbaredienstcontracten tussen de bevoegde instanties van een lidstaat en de vervoersonderneming.

De Commissie stelt dat een onbeperkte openstelling van netwerken problemen zou kunnen opleveren voor dit soort openbaredienstcontracten, doordat de lidstaten dan geen mogelijkheid meer hebben om de exclusieve rechten voor het gebruik van spoorwegtracés in het kader van een openbaredienstcontract te geven. Zij stelt nu voor dat lidstaten de markttoegang tot trajecten, waarvoor een openbaredienstcontract in de zin van het vigerende communautaire recht geldt, kunnen beperken.

Tenslotte wijst de Commissie ook op de reeds bestaande voorstellen (COM(2000)0007 en COM(2002)0107) houdende herziening van de genoemde verordening 1191/69. Centraal in deze voorstellen staat de invoering van een nieuw systeem voor een geregelde concurrentie in het openbare regio- en stadsvervoer. Het Europees Parlement heeft in eerste lezing reeds op 14 november 2001 een standpunt ingenomen over het ten gronde liggende Commissievoorstel. De Raad heeft tot dusver echter nog altijd geen gemeenschappelijk standpunt vastgesteld, zodat de wetgevingsprocedure niet kan worden voortgezet. Daarom wordt als communautaire wet voor de openbaredienstregelingen van het openbaar vervoer nog steeds verordening (EEG) nr. 1191/69 in de interpretatie door het arrest van het Europees Hof van Justitie in de zaak Altmark Trans van 24 juli 2003, toegepast².

4. De voorstellen van de rapporteur en de commissie

De rapporteur keert terug tot de opvatting van het Europees Parlement dat reeds in de tweede lezing over het tweede spoorwegpakket van 23 oktober 2003 met een overweldigende meerderheid openstelling van de spoorwegnetwerken niet alleen voor het internationale reizigersvervoer per spoor, maar ook voor het nationale reizigersvervoer per spoor uiterlijk op 1 januari 2008 had geëist. Om de aanpassing aan de openstelling van het netwerk voor de betrokkenen gemakkelijker te maken, stelt de commissie thans een geleidelijke invoering voor, namelijk openstelling van de nationale spoorwegnetten voor niet-discriminerend gebruik door alle spoorwegondernemingen in de Unie voor internationale reizigersdiensten per spoor uiterlijk op 1 januari 2008 en voor alle andere soorten reizigersvervoer uiterlijk op 1 januari 2012.

Met dit voorstel in het kader van het derde spoorwegpakket wordt de openstelling van de nationale spoorwegnetten voor alle soorten spoorwegvervoer definitief geregeld en eindelijk een echte Europese interne markt voor de spoorwegsector geschapen. Want met het tweede spoorwegpakket is reeds een niet-discriminerende toegang tot de nationale netwerken voor internationaal vrachtvervoer per 1 januari 2006 en voor alle andere soorten vrachtvervoer per 1 januari 2007 vastgesteld.

De voorgestelde openstelling van het netwerk voor reizigersvervoer is dringend noodzakelijk, ook om de doelstelling van het Witboek over het Europees vervoersbeleid te ondersteunen, om door een opleving van het spoorwegvervoer tot het jaar 2010 weer een evenwichtige relatie tussen de verkeersdragers tot stand te brengen.

Deze voorgestelde opening van de netwerken voor het reizigersvervoer is ook de facto mogelijk omdat de omzetting van de ten gronde liggende Europese kaderwetten in de nationale wetgeving uiterlijk in het jaar 2006 een feit moet zijn:

- de instelling van nationale toezichthoudende instanties: 15 maart 2003,
- de bepalingen inzake de openstelling van de netwerken voor vrachtdiensten: 31 december 2005,
- de bepalingen inzake de interoperabiliteit en de veiligheid van de spoorwegen: 30 april 2006,
- actief worden van het Europese spoorwegagentschap: 1 mei 2006.

De commissie steunt - in een licht gewijzigde versie - ook het voorstel van de Commissie om in het kader van de voorziene openstelling van het netwerk voor het reizigersvervoer per spoor de lidstaten tevens het recht te geven de netopenstelling in speciale gevallen tot de instandhouding van de economische levensvatbaarheid van een openbare

² Arrest in de zaak Altmark Trans van 24 juli 2003, zaak C-280/00.

spoorwegdienst te beperken. Ook wanneer voor het internationale reizigersvervoer conflictsituaties tussen particuliere en openbare reizigersvervoersdiensten op dezelfde trajecten in werkelijkheid vrijwel niet zullen voorkomen (zie b.v. het reizigersvervoer op het traject Brussel-Parijs), toch is de mogelijkheid voor een beperking van de openstelling van het netwerk, juist voor het nationale reizigersvervoer zeker op zijn plaats, omdat op dit gebied conflicten met het openbare regionale en stadsvervoer denkbaar zijn.

Om de spoorwegondernemingen na de openstelling van de netwerken de instelling van gespecialiseerde infrastructuren, zoals nieuwe hogesnelheidsverbindingen te vergemakkelijken, stelt de commissie ook voor door middel van een nieuw artikel 1 bis richtlijn 2001/14/EG over de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit o.a. zo te wijzigen dat voor dit soort reizigersvervoersdiensten in de toekomst kadercontracten met een looptijd van in de regel 10 jaar kunnen worden afgesloten. Want de spoorwegondernemingen hebben voor de aanleg van gespecialiseerde infrastructuur uit economische overwegingen tenminste een adequate plannings- en rechtszekerheid voor dit soort langetermijninvesteringen nodig.

Tot slot herinnert de rapporteur de Raad aan de gemeenschappelijke afspraak in het kader van de bemiddelingsprocedure over het tweede spoorwegpakket, om het derde spoorwegpakket met voorrang te behandelen. De Raad zou ernstig tegen de letter en de geest van de vierde overweging van richtlijn 2004/51/EG zondigen, wanneer hij zou weigeren spoedig gemeenschappelijke standpunten over alle vier de wetten van het derde spoorwegpakket te behandelen en vast te stellen. Daarnaast is de commissie op voorstel van de rapporteur er vast van overtuigd dat ook de wetgevingsprocedure over de herziening van verordening 1191/69 betreffende het openbaar vervoer van passagiers door middel van de goedkeuring van het gemeenschappelijk standpunt moet worden voortgezet.

MINDERHEIDSSTANDPUNT

overeenkomstig artikel 48, lid 3 van het Reglement
ingediend door Helmuth Markov, Erik Meijer, Jaromír Kohlíček en Pedro Guerreiro

Wij hechten eraan te wijzen op de gronden die ons ertoe hebben gebracht tegen het door de Commissie vervoer goedgekeurde voorstel te stemmen.

Wij kunnen niet accepteren dat de Europese Commissie - hoewel pas onlangs over het tweede pakket is gestemd - reeds een derde pakket voorstelt, dat erop gericht is de liberalisering van het passagiersvervoer te versnellen.

Wij kunnen evenmin de voorstellen van de commissie steunen, die zelfs nog verder willen gaan en waarmee de volledige liberalisering van het vervoer per spoor in de zeer nabije toekomst wordt voorgesteld.

Deze voorstellen zijn ingediend, zonder dat de gevolgen van de daaraan voorafgaande maatregelen - op sociaal en milieugebied of met het oog op het herstel van een evenwicht met betrekking tot de andere vervoersmiddelen - is onderzocht. Zij zijn ingediend zonder evaluatie, zonder rekening te houden met negatieve ervaringen in verschillende landen, die reeds een liberalisering hebben ingevoerd, zonder een serieuze en veelzijdige analyse van de mogelijkheden, waarmee de ontwikkeling van de spoorwegen in Europa kan worden gesteund.

Deze voorstellen zijn nergens op gebaseerd, afgezien van een ideologisch a priori grondbeginsel, dat het ultraliberalisme verheft tot absolute en algemeen geldende regel.

Wij eisen daarentegen dat Europa deze vervoerwijze, die voor een duurzame ontwikkeling, de territoriale cohesie en de economische ontwikkeling van Europa absoluut noodzakelijk is, de nodige steun geeft. Dit zijn de maatregelen die naar onze mening in samenwerking met alle actoren in deze sector overwogen en voorgesteld moeten worden.

PROCEDURE

Titel	Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 91/440/EEG van de Raad betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap		
Document- en procedurenummers	COM(2000)0139 – C6-0001/2004 – 2004/0047(COD)		
Rechtsgrondslag	art. 251, lid 2 en art. 71 EEG		
Reglementsartikel(en)	art. 51		
Datum indiening bij EP	4.3.2004		
Commissie ten principale Datum bekendmaking	TRAN 15.9.2004		
Medeadviserende commissie(s) Datum bekendmaking	IMCO 15.9.2004		
Geen advies Datum besluit	IMCO 31.8.2004		
Nauwere samenwerking Datum bekendmaking			
Rapporteur(s) Datum benoeming	Georg Jarzembowski 28.7.2004		
Vervangen rapporteur(s)			
Vereenvoudigde procedure Datum besluit			
Betwisting rechtsgrondslag Datum JURI-advies			
Wijziging financiële voorzieningen Datum BUDG-advies			
Raadpleging Europees Economisch en Sociaal Comité Datum EP-besluit			
Raadpleging Comité van de regio's Datum EP-besluit			
Behandeling in de commissie	6.10.2004	23.11.2004	19.1.2005
Datum goedkeuring	19.4.2005		
Uitslag eindstemming	voor: 2 tegen: onthoudingen:		
Bij de eindstemming aanwezige leden	Margrete Auker, Inés Ayala Sender, Etelka Barsi-Pataky, Philip Bradbourn, Sylwester Chruszcz, Paolo Costa, Michael Cramer, Armando Dionisi, Petr Duchoň, Saïd El Khadraoui, Robert Evans, Luis de Grandes Pascual, Mathieu Grosch, Ewa Hedkvist Petersen, Jeanine Hennis-Plasschaert, Stanisław Jałowiecki, Georg Jarzembowski, Elisabeth Jeggle, Dieter-Lebrecht Koch, Jaromír Kohlíček, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Evelin Lichtenberger, Erik Meijer, Janusz Onyszkiewicz, Josu Ortuondo Larrea, Willi Piecyk, Luís Queiró, Reinhard Rack, Luca Romagnoli, Gilles Savary, Ingo Schmitt, Renate Sommer, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Gary Titley, Marta Vincenzi, Dominique Vlasto, Corien Wortmann-Kool, Roberts Zile		
Bij de eindstemming aanwezige vaste plaatsvervangers	Fausto Correia, Den Dover, Willem Schuth		

Bij de eindstemming aanwezige plaatsvervangers (art. 178, lid 2)	Mieczysław Edmund Janowski	
Datum indiening– A6	26.5.2005	A6-0143/2005
Opmerkingen		