



Brussel, 25 mei 2021  
(OR. en)

8790/21

TRANS 291

## VERSLAG

---

van:	het secretariaat-generaal van de Raad
aan:	Raad
nr. vorig doc.:	ST 8642/21
Betreft:	Conclusies van de Raad met als titel "De trein als stuwende kracht achter slimme en duurzame mobiliteit" – Goedkeuring

---

### I. INLEIDING

1. Naar aanleiding van het Europees Jaar van de spoorwegen (2021) heeft het voorzitterschap op 30 maart 2021 via videoconferentie een informele bijeenkomst van de ministers van Vervoer gehouden, die geheel in het teken stond van de spoorwegen. Het doel van die bijeenkomst was de balans op te maken van de verscheidene lopende operationele en beleidsinitiatieven om de spoorvervoersdiensten te verbeteren en een echte verschuiving tussen vervoerswijzen tot stand te brengen, en de rol van deze vervoerswijze te beoordelen gezien de veerkracht die het spoorvervoer tijdens de pandemie heeft getoond en de dringende noodzaak om die koolstofvrij te maken.
2. Op basis van de besprekingen tijdens die vergadering en van eerdere gezamenlijke initiatieven van de ministers van Vervoer, heeft het voorzitterschap voorgesteld conclusies van de Raad over de spoorwegen op te stellen, met aandacht voor de talrijke aspecten die momenteel worden besproken.

## **II. WERKZAAMHEDEN IN DE VOORBEREIDENDE INSTANTIE VAN DE RAAD**

3. Het voorzitterschap heeft op 28 april 2021 ontwerpconclusies van de Raad over de spoorwegen voorgelegd aan de Groep landtransport. De ontwerpconclusies waren ingedeeld in de onderwerpen "verschuiving tussen vervoerswijzen", "veerkracht", "personenvervoer", "goederenvervoer" en "netwerken". De delegaties spraken hun steun uit voor het initiatief en deden voorstellen voor wijzigingen of toevoegingen in alle hoofdstukken, ook schriftelijk. De ontwerpconclusies werden verder uitgewerkt tijdens de informele bijeenkomsten van 4, 11 en 17 mei 2021.
4. Het Comité van permanente vertegenwoordigers heeft de ontwerpconclusies van de Raad op 19 mei 2021 behandeld. Op 3 juni 2021 heeft het zijn overeenstemming met de tekst bevestigd en deze ter goedkeuring aan de Raad TTE (Vervoer) toegezonden. Sommige delegaties hebben gewezen op de moeilijkheid om tot een gezamenlijke uitspraak te komen wat betreft de nationale maatregelen om de passagiersdiensten per spoor te organiseren.

## **III. CONCLUSIE**

5. De Raad wordt verzocht zijn goedkeuring te hechten aan de conclusies in bijlage, met als titel "De trein als stuwende kracht achter slimme en duurzame mobiliteit".

De trein als stuwende kracht achter slimme en duurzame mobiliteit

- Ontwerpconclusies van de Raad -

GEZIEN:

1. de conclusies van de Europese Raad van 12 december 2019, waarin de doelstelling om in 2050<sup>1</sup> een klimaatneutrale Europese Unie tot stand te hebben gebracht wordt bekrachtigd, en de mededeling van de Commissie van 11 december 2019 over een Europese Green Deal<sup>2</sup>;
2. de blijvende inzet van de EU-ministers van Vervoer voor het spoor<sup>3</sup>, zoals vorig jaar tot uiting werd gebracht
  - a) in de politieke verklaring ter ondersteuning van een Europese agenda voor internationaal passagiersvervoer per spoor, gepresenteerd tijdens de informele videoconferentie van de EU-ministers van Vervoer van 4 juni 2020, en
  - b) in de ministeriële verklaring over innovatief vervoer op de corridors voor goederenvervoer per spoor van de conferentie van Berlijn van 21 september 2020;
3. de mededeling van de Commissie van 9 december 2020 over een "Strategie voor duurzame en slimme mobiliteit — Het Europees vervoer op het juiste spoor naar de toekomst"<sup>4</sup> met daarin het voornemen om het goederenverkeer per spoor te verdubbelen en het passagiersvervoer op hogesnelheidslijnen uiterlijk in 2050 te verdrievoudigen;
4. Besluit (EU) 2020/2228 van het Europees Parlement en de Raad van 23 december 2020 betreffende het Europees Jaar van de spoorwegen (2021)<sup>5</sup>;

---

<sup>1</sup> Doc. EUCO 29/19.

<sup>2</sup> COM(2019) 640 final – doc. ST 15051/19 + ADD 1.

<sup>3</sup> De ministers van Vervoer van Noorwegen en Zwitserland nemen regelmatig deel.

<sup>4</sup> COM(2020) 789 final – doc. ST 14012/20 + ADD 1.

<sup>5</sup> PB L 437 van 28.12.2020, blz. 108.

5. Verordening (EU) 2021/241 van het Europees Parlement en de Raad van 12 februari 2021 tot instelling van de herstel- en veerkrachtfaciliteit<sup>6</sup>, en de komende vaststelling van een tweede verordening tot vaststelling van de Connecting Europe Facility;
6. de informele videoconferentie van de ministers van Vervoer van de EU van 30 maart 2021, waar de ministers een standpunt innamen over de non-paper van het Portugese voorzitterschap getiteld "How to Accelerate Modal Shift to Rail: different paths to a common goal" (Hoe de verschuiving van andere vervoerswijzen naar het spoor versnellen: verschillende wegen naar een gemeenschappelijk doel);

#### DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE

7. MERKT OP dat de Europese spoorwegsysteem fundamentele hervormingen van de regelgeving hebben ondergaan in de vorm van vier wetgevingspakketten die in 2001<sup>7</sup>, 2004, 2007 en 2016 zijn vastgesteld. IS INGENOMEN met de positieve effecten van deze hervormingen op het gebied van openstelling van de markt en technische harmonisatie, die gedeeltelijk zijn verwezenlijkt en gedeeltelijk worden afgewacht;
8. ERKENT dat het regelgevingskader op EU- en nationaal niveau zeer complex en divers is, en ONDERSTREEPT dat verdere inspanningen nodig zijn om de economische en operationele voordelen van technische harmonisatie te verwezenlijken met name voor grensoverschrijdende spoorwegdiensten, en dat rekening moet worden gehouden met de verschillende uitgangssituaties in de lidstaten en hun uiteenlopende organisatiestructuren. BENADRUKT het belang van de volledige uitvoering van de bestaande wetgeving van de Unie, ONDERSTREEPT dat toekomstige wetgevingsvoorstellen van de Unie moeten steunen op een zorgvuldige analyse van de huidige stand van zaken en waar mogelijk ook vereenvoudiging moeten beogen;
9. ONDERKENT dat sommige lidstaten geen spoorverbindingen aanbieden, en dat slimme en duurzame mobiliteit daarom alleen via andere vervoerswijzen kan worden gerealiseerd; ONDERKENT tevens dat er in andere lidstaten geïsoleerde netwerken zijn en dat de inspanningen om de interoperabiliteit te verbeteren zich daarom niet vertalen in betere prestaties;

---

<sup>6</sup> PB L 57 van 18.2.2021, blz. 17.

<sup>7</sup> Het eerste spoorwegpakket werd in 2012 herschikt bij Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte (PB L 343 van 14.12.2012, blz. 32).

10. BENADRUKT dat verdere technische harmonisatie met het oog op een grotere interoperabiliteit van de nationale netwerken goed zal zijn voor de eengemaakte markt van internationale spoorwegdiensten, de spoorwegsystemen van de Unie en de efficiëntie; BENADRUKT voorts de bijdrage van de spoorwegen aan de economie en de industriële basis van de Unie, ook aan haar mondiale concurrentievermogen, die eveneens gebaat zullen zijn bij onderzoek, innovatie en technische harmonisatie. ZIET DERHALVE UIT naar de nieuwe Europese Gemeenschappelijke Onderneming voor de spoorwegen, die een cruciale rol moet spelen in het onderzoek naar nieuwe digitale spoorwegtechnologieën en zo een met de sector afgestemde aanpak voor de algemene ontwikkeling van de spoorwegsystemen tot stand moet brengen. Rekening houdend met de tijd die nodig was om eerdere normen in te voeren, moet dit ook de ontwikkeling van het technische regelgevingskader versnellen;
11. IS VAN MENING dat de noodzaak van een klimaatneutrale en milieuvriendelijke mobiliteit<sup>8</sup> en een veerkrachtig en onderling verbonden vervoerssysteem, met name in tijden van crisis, zoals tijdens de COVID-19-pandemie is gebleken, de spoorwegen een belangrijke plaats in het toekomstige vervoersaanbod geeft;
12. ONDERSTREEPT het belang van een continue dialoog tussen overheidsinstanties, belanghebbenden, werkgevers, werknemers en gebruikers van het spoorvervoer om iedereen de voordelen van het spoorvervoer te laten genieten; NEEMT in dit verband KENNIS van het verkennend advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité van 24 maart 2021 over "The Single European Railway Area" (De gemeenschappelijke Europese spoorwegruimte), waarom het Portugese voorzitterschap had verzocht<sup>9</sup>;
13. ZIET UIT naar de geplande herziening van de wetgeving van de Unie inzake de corridors voor goederenvervoer per spoor<sup>10</sup> en betreffende het trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-T)<sup>11</sup>;

---

<sup>8</sup> Het spoorvervoer heeft een lage koolstofvoetafdruk, stoot weinig uit, heeft weinig grond nodig, heeft rollend materieel met een lange levenscyclus, vermindert de verkeersdruk en verbetert de luchtkwaliteit in stedelijke gebieden.

<sup>9</sup> Doc. EESC TEN/727, doc. ST 7614/21.

<sup>10</sup> Verordening (EU) nr. 913/2010 van het Europees Parlement en de Raad van 22 september 2010 inzake het Europese spoorwegnet voor concurrerend goederenvervoer (PB L 276 van 20.10.2010, blz. 22).

<sup>11</sup> Verordening (EU) nr. 1315/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2013 betreffende richtsnoeren van de Unie voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk (PB L 348 van 20.12.2013, blz. 1).

## **I. Verschuiving tussen vervoerswijzen**

14. BENADRUKT dat het spoorvervoer, hoewel het in heel Europa goed is voor 19 % van het passagiersvervoer en 8 % van het goederenvervoer<sup>12</sup>, slechts verantwoordelijk is voor 0,4 % van de door het vervoer veroorzaakte CO<sub>2</sub>-uitstoot. Om die reden is een verschuiving van koolstofintensieve vervoerswijzen naar het spoorvervoer waarschijnlijk de meest doeltreffende manier om het vervoer in grote delen van het grondgebied van de Unie koolstofvrij te maken;
15. MERKT OP dat de aanzienlijke inspanningen die tot nu toe op het gebied van openstelling van de markt en technische harmonisatie zijn geleverd het aandeel van spoorvervoersdiensten hebben gestabiliseerd in een snel groeiende markt waarin ook de verwachtingen van de klant zijn toegenomen, maar dat ondanks de vooruitgang die in de afzonderlijke marktsegmenten is geboekt, er nog geen duidelijke verschuiving naar het spoor heeft plaatsgevonden;
16. ERKENT dat het spoorvervoer daarvoor aantrekkelijker en concurrerender moeten worden gemaakt met verbeteringen van de spoorwegdiensten die op de behoeften van de klant worden afgestemd en door multimodale oplossingen tussen het spoor en andere vervoerswijzen doeltreffend te optimaliseren; ook doeltreffende samenwerking tussen de betrokken lidstaten en tussen de infrastructuurbeheerders moet vooruitgang bewerkstelligen. In het algemeen zal voor een echte verschuiving tussen vervoerswijzen een toename van het spoorverkeer nodig zijn die de economische groei overtreft;
17. VINDT HET BELANGRIJK dat regelmatige beleidsevaluaties die de mate van daadwerkelijke openstelling van de markt en technische harmonisatie meten, worden aangevuld met een analyse van de beleidseffecten op de verschuiving tussen vervoerswijzen, economische en sociale cohesie, milieuprestaties, systeemefficiëntie, infrastructuurheffingen, dienstniveaus en arbeidsomstandigheden;
18. IS daarom INGENOMEN met de lopende initiatieven om een toekomstgerichte en meer operationele analyse van de verschuiving tussen vervoerswijzen te maken door de mogelijke vooruitgang in bepaalde omstandigheden te beoordelen en door te voorzien in specifieke verbeteringen in de kwaliteit en connectiviteit van de infrastructuur, rekening houdend met alle vormen van binnenlands en internationaal verkeer, en met de toezegging van de Commissie om een "index voor spoor-connectiviteit" te ontwikkelen; MOEDIGT de evaluatie van de middellangeafstandsverbindingen tussen grote steden AAN;

---

<sup>12</sup> Zie Europese Commissie, Statistical pocketbook 2020, tabel 3.2.12, 2.3.3 en 2.2.3 (exclusief vervoer per pijpleiding).

## II. Veerkracht

19. MERKT OP dat vervoer een van de sectoren is die het hardst door de COVID-19-pandemie zijn getroffen, met economische schade als gevolg van een sterke daling van het aantal reizen en minder toerisme, verstoringen van de toeleveringsketen, inkomensverlies voor spoorweg-exploitanten en verminderde connectiviteit in de hele EU. Dit heeft geleid tot aanzienlijke economische verliezen voor spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders en heeft zich het zwaarst laten voelen in het personenvervoer per spoor, waar het projecten voor nieuwe investeringen en diensten mogelijk heeft vertraagd of geblokkeerd. Tegelijkertijd is het spoor de meest veerkrachtige vervoerswijze gebleken, met name het niet-begeleid gecombineerd vervoer;
20. MERKT OP dat gerichte maatregelen van de ministers van Vervoer, in samenwerking met de Europese Unie en alle belanghebbenden, de spoorwegsector hebben geholpen het hoofd te bieden aan de negatieve economische gevolgen van de crisis – die sommige belanghebbenden aan de rand van de afgrond hebben gebracht – en daarmee hebben gezorgd voor het voortbestaan van deze essentiële dienst en dit openbaar goed;
21. IS VAN MENING dat deze crisis heeft aangetoond dat de veerkracht en noodmaatregelen moeten worden versterkt en dat de beschikbaarheid, samenhang en coördinatie van het spoorweganet moeten worden verbeterd en dat er meer prioriteit moet worden gegeven aan de verbetering van grensoverschrijdende verbindingen als onderdeel van een trans-Europees spoorweganet dat de ruggengraat zou vormen van veerkrachtige en duurzame mobiliteitsroutes; VERZOEKT de Commissie de vooruitgang te beschrijven die is geboekt bij het opstellen van een noodplan voor vervoer om de pandemie en andere grote crises beter aan te pakken;

### III. Europees passagiersvervoer per trein

22. BENADRUKT dat het aandeel van het internationale passagiersvervoer per spoor in de totale EU-markt<sup>13</sup> weliswaar gering is, maar dat er aan aanbod- en vraagzijde bemoedigende signalen zijn die erop wijzen dat een aanzienlijke toename in de komende tien jaar mogelijk is. De lopende projecten om bijvoorbeeld de Europese nachttreinen nieuw leven in te blazen, geven blijk van enthousiasme en verscheidenheid;
23. WIJST OP grote verschillen in de wijze waarop internationale spoorweg-diensten, -infrastructuur en -netwerken in verschillende delen van Europa worden ontwikkeld, onder meer als gevolg van de vraag van klanten, politieke keuzes, geografie, bevolkingsdichtheid en economische integratie tussen grensoverschrijdende regio's;
24. IS INGENOMEN met de oprichting van en de praktische stappen die zijn genomen door het platform voor internationaal passagiersvervoer per spoor, waarbij een breed scala aan belanghebbenden betrokken is, en NEEMT NOTA van de ontwikkeling van het concept Trans Europ Express 2.0 (TEE 2.0); IS INGENOMEN met het voornemen van de Commissie om in de loop van dit jaar een actieplan in te dienen om het langeafstands- en het grensoverschrijdende passagiersvervoer per spoor te stimuleren, ONDERSTREEPT dat de lidstaten en de Europese Unie moeten samenwerken om marktbelemmeringen weg te nemen, en VERZOEKT de Commissie om volgend jaar een voortgangsverslag in te dienen waarin de resultaten van haar actieplan worden besproken;
25. MOEDIGT de verdere ontwikkeling van het Europese passagiersvervoer per spoor AAN. Op korte en middellange termijn moet dit worden bereikt door bestaande diensten aan te vullen en te focussen op de passagierservaring, eerlijke concurrentie, uitgebreide routeplanning en verkoop van vervoersbewijzen door spoorwegondernemingen en derden, rechtstreekse verbindingen met regionaal, lokaal en stedelijk vervoer en procedures voor capaciteitstoewijzing, zonder afbreuk te doen aan de bevoegdheden van de lidstaten en infrastructuurbeheerders op dit gebied, en door het wegnemen van technische en operationele belemmeringen, met name op grensoverschrijdende trajecten en terminals;

---

<sup>13</sup> 7 % van alle passagierskilometers; Europese Commissie, Statistical pocketbook 2020, tabel 3.2.12.



26. ERKENT dat voor de verdere ontwikkeling van dit segment de resterende knelpunten in de infrastructuur van het spoorwegsysteem van de Unie moeten worden weggewerkt, dat het TEN-T-kernnetwerk en het uitgebreide TEN-T-netwerk moeten worden gerealiseerd, dat een hogesnelheidsnet moet worden ontwikkeld, dat interoperabel rollend materieel moet worden aangekocht en dat het Europees beheersysteem voor het spoorverkeer (ERTMS), zoals beschreven in de nationale uitvoeringsplannen, volledig ten uitvoer moet worden gelegd zodat onderbrekingen van het verkeer tot een minimum worden beperkt;
27. ERKENT de verscheidenheid aan nationale benaderingen bij de organisatie van passagiersdiensten per spoor en BEKLEMT OONT dat vrij toegankelijke diensten die inspelen op de markt vraag van groot belang zijn voor de uitbreiding van de verschuiving naar het spoorvervoer, die gepaard moet gaan met een brede innovatiecultuur en een dynamische spoorwegeconomie. ONDERKENT dat in bepaalde gevallen de lidstaten kunnen overwegen om op hun grondgebied openbaardienstcontracten niet alleen voor nationale maar ook voor internationale passagiersdiensten per spoor te gebruiken om het gewenste vervoersaanbod te genereren. ZIET in dit verband UIT naar de herziening door de Commissie van de interpretatieve richtsnoeren bij Verordening (EG) nr. 1370/2007<sup>14</sup>;

#### **IV. Europees goederenvervoer per trein**

28. VERWACHT dat de naderende voltooiing van het kernnetwerk van het trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-T) binnen de vastgestelde termijn zal leiden tot een grootschalige invoering van het Europees beheersysteem voor het spoorverkeer (ERTMS), zowel voor baan- als boordapparatuur, in combinatie met de geleidelijke ontmanteling van oude signaleringssystemen, en dat de verdere harmonisatie van technische en operationele eisen zal leiden tot efficiënter, goedkoper en beter geïntegreerd spoorvervoer, waardoor de verdere groei van het goederenvervoer per spoor mogelijk wordt;

---

<sup>14</sup> Interpretatieve richtsnoeren bij Verordening (EG) nr. 1370/2007 betreffende het openbaar personenvervoer per spoor en over de weg, PB C 92 van 29.3.2014, blz. 1.

29. VERWACHT dat het goederenvervoer per spoor verder zal worden gestimuleerd door de gecoördineerde invoering van nieuwe innovaties, met name op het gebied van digitalisering en automatisering, zolang de invoering ervan vanuit een kosten-batenperspectief het concurrentievermogen van de spoorwegsector helpt te verbeteren; MERKT OP dat de digitale uitwisseling van informatie, met inbegrip van volgsystemen, een belangrijke stap zal zijn om het goederenvervoer per spoor te integreren in de toeleveringsketen en zo het goederenvervoer per spoor betrouwbaarder te maken voor vervoerders;
30. VERWACHT van de Europese Green Deal, waarin de Europese Commissie het goederenvervoer per spoor een topprioriteit noemt, dat dit initiatief zal voortbouwen op alle opgedane ervaring en de beste praktijken die reeds zijn ontwikkeld via de corridors voor goederenvervoer per spoor, en tevens innovatie op het gebied van nieuwe technologieën, digitalisering en operationele concepten zal bevorderen, teneinde een meer geïntegreerd exploitatienetwerk voor concurrerend goederenvervoer per spoor tot stand te brengen;
31. MERKT OP dat het Europese spoorwegnet voor concurrerend goederenvervoer, dat wordt gevormd door de corridors voor goederenvervoer per spoor, zeer doeltreffend is gebleken bij de ontwikkeling van gecoördineerde acties en gemeenschappelijke maatregelen onder belanghebbenden die met de exploitatie zijn belast, en tegelijkertijd onder meer de veerkracht van het goederenvervoer per spoor in geval van grote crises en de uitvoering van de nodige noodmaatregelen bevordert;
32. IS, INDACHTIG het werk dat reeds is verricht door de corridors voor goederenvervoer per spoor, INGENOMEN met de toezegging van de lidstaten om hun samenwerking met de Europese Commissie en de coördinatoren van de corridors van het TEN-T-kernnetwerk voort te zetten, ONDERSTREEPT dat het van belang is de infrastructuurcapaciteit en de trajecten van de corridors voor goederenvervoer per spoor verder te ontwikkelen overeenkomstig de eisen van de markt en de behoeften van de klanten, en SPOORT ERTOE AAN de werking van de corridors voor goederenvervoer per spoor op gecoördineerde wijze te versterken;

## V. Netwerken, investeringen en connectiviteit

33. MERKT OP dat het TEN-T-netwerk uiterst belangrijk is geweest voor de ontwikkeling van een samenhangend interoperabel spoorwegnet met hoge capaciteit in de hele Unie en voor de aansluiting ervan op havens, luchthavens en weg- en binnenvaartterminals. Hoewel het alleen niet in staat is gebleken de grote ongelijkheden qua dekking en dichtheid van het spoorwegnet via de Connecting Europe Facility en andere financieringsinstrumenten van de EU te verhelpen, heeft het TEN-T-netwerk veel lidstaten met kleinere investeringscapaciteiten in staat gesteld om hun netwerken traag maar zeker op te waarderen en de connectiviteit ervan te verbeteren;
34. ONDERSTREEPT het belang van een samenhangend TEN-T-beleid met projecten die de ontwikkeling van hogesnelheids- en internationale diensten voor passagiersvervoer per spoor tussen de belangrijkste stedelijke knooppunten bevorderen en een concurrerender goederenvervoer per spoor bewerkstelligen; BENADRUKT dat dit een van de voorwaarden is om de doelstellingen van de strategie voor duurzame en slimme mobiliteit te verwezenlijken; MOEDIGT initiatieven AAN die gericht zijn op het aanbieden van spoorverbindingen die, waar mogelijk, korteafstandsvluchten kunnen vervangen;
35. ERKENT, INDACHTIG de politieke doelstelling van een klimaatneutrale economie, dat in veel lidstaten de nationale begroting onder druk staat als gevolg van de vorige economische crisis en de huidige pandemie, en dat de overheidsinvesteringen in het vervoer aldaar nauwelijks op het voor onderhoud vereiste niveau zijn gebleven;
36. BENADRUKT dat de spoorwegsector optimaal gebruik moet maken van de financieringsinstrumenten van de EU. Spoorweginfrastructuur is aangemerkt als het segment waarin het meest moet worden geïnvesteerd om het TEN-T-netwerk te voltooien en het bestaande netwerk te moderniseren. IS dan ook VERHEUGD dat de lidstaten van plan zijn de middelen die beschikbaar worden gesteld via de herstel- en veerkrachtfaciliteit en het meerjarig financieel kader 2021-27 te gebruiken om het concurrentievermogen van de spoorwegsector te vergroten en de daarmee verband houdende investeringen in spoorweginfrastructuur te ondersteunen;

37. ONDERSTREEPT dat systematische integratie met andere vervoerswijzen, waaronder zee-, binnenvaart-, lucht- en wegvervoer, stadsvervoer en actieve mobiliteit, essentieel is om gebieden met elkaar verbonden te houden en de verschuiving tussen vervoerswijzen tot stand te brengen; bijgevolg moeten er meer overslagmogelijkheden komen, de capaciteit van bestaande overslag- en overslagfaciliteiten worden uitgebreid en het intermodale verkeer beter worden beheerd;
38. ERKENT dat de sector grote investeringen in internationaal rollend materieel voor langeafstandsvervoer nodig heeft. De financiering kan worden ondersteund met garanties op het niveau van de Unie, zodat er gebruik kan worden gemaakt van innovaties, naar nieuwe technische specificaties opgewaardeerd, de flexibiliteit, veiligheid en comfort kan verbeterd en het dienstenaanbod gediversifieerd; ONDERKENT tevens dat de particuliere sector dringend moet investeren en HERINNERT de lidstaten AAN het bestaan van internationale overeenkomsten en verdragen die particuliere investeringen vergemakkelijken, zoals het Protocol van Luxemburg voor spoorwegen bij het Verdrag van Kaapstad<sup>15</sup>;
39. VERZOEKT de Commissie toekomstige regelingen op Europees niveau te bestuderen om spoorwegexploitanten op niet-discriminerende wijze te ondersteunen, en haar bevindingen ter kennis van de Raad te brengen; NEEMT, rekening houdend met de specifieke kenmerken van de spoorwegsector, NOTA van het voornemen van de Commissie om de regels voor het verlenen van staatssteun te herzien.

---

<sup>15</sup> Protocol van Luxemburg bij het Verdrag inzake internationale zekerheden op mobiel materieel betreffende voor rijdend spoorwegmaterieel specifieke aangelegenheden, PB L 331 van 16.12.2009, blz. 4.