



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 3.3.2004  
COM(2004) 140 definitief

**MEDEDELING VAN DE COMMISSIE**

**Voortzetting van de integratie van het Europese spoorwegsysteem:  
het derde spoorwegpakket**

## INHOUD

1.	Naar een geïntegreerde Europese spoorverkeersruimte: een voortgangsverslag.....	3
1.1.	Het "tweede spoorwegpakket" en de noodzaak van een regeling voor de opleiding van treinbestuurders .....	3
1.2.	Uitvoering van het tijdschema voor de integratie van de Europese spoorverkeersruimte.....	5
2.	De menselijke factor bij interoperabiliteit: een gemeenschappelijke benadering voor de opleiding van treinbestuurders .....	7
2.1.	Het beroep treinbestuurder: bijzondere kwalificaties in een veranderende omgeving	7
2.2.	Certificering op basis van eenvoudige principes .....	7
3.	De rechten van de treinreiziger garanderen om het spoor aantrekkelijker te maken ...	8
3.1.	Een ontoereikend internationaal kader.....	8
3.2.	Minimale rechten garanderen om het de reiziger gemakkelijker te maken .....	9
4.	Nieuwe initiatieven in het reizigersvervoer mogelijk maken .....	9
4.1.	Contrasterende markten .....	9
4.2.	Bijdrage van gereguleerde concurrentie in bepaalde segmenten .....	10
5.	Bevordering van de kwaliteit in het goederenvervoer .....	11
5.1.	Wisselende prestaties en wachtende klanten.....	11
5.2.	Voorstellen om de exploitanten te helpen de kwaliteit te verbeteren .....	11
	Bijlage: Stand van zaken bij de omzetting van de richtlijnen in de spoorwegsector .....	12

## 1. NAAR EEN GEÏNTEGREERDE EUROPESE SPOORVERKEERSRUIMTE: EEN VOORTGANGSVERSLAG

De invoering van een nieuw Europees regelgevingskader voor het spoorwegvervoer vordert overeenkomstig de hervormingsdoelstellingen die in het Witboek "Het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen"<sup>1</sup> zijn vastgelegd. Op grond van deze doelstellingen moet de wederopleving van de spoorwegsector een belangrijke rol spelen in de strategie voor duurzame mobiliteit en dienen de aantrekkelijkheid en het concurrentievermogen van milieuvriendelijkere vervoerswijzen te worden gestimuleerd. Deze doelstellingen zijn er bovendien opgericht de klanten, en dan vooral de reizigers, centraal te stellen in een vervoerstelsel van hoge kwaliteit.

De Richtlijnen 2001/12/EG, 2001/13/EG en 2001/14/EG ("het eerste spoorwegpakket") zijn op dit moment slechts door ongeveer de helft van de lidstaten in nationaal recht verwerkt, terwijl de omzettingstermijn op 15 maart 2003 is verstreken (zie bijgaande tabel). De Commissie heeft tegen de lidstaten die nog geen omzettingsmaatregelen hebben aangemeld, een inbreukprocedure bij het Hof van Justitie ingeleid. Deze richtlijnen behoren ook tot het communautair acquis voor de nieuwe lidstaten. Toch hoopt de Commissie dat deze richtlijnen in 2004 overal in de uitgebreide Europese Unie in de praktijk kunnen worden toegepast. Zij zijn essentieel voor de hervorming van de Europese spoorwegsector, omdat zij de diensten voor internationaal goederenvervoer over het spoor openstellen voor concurrentie, een duidelijk en transparant kader bieden voor de toekenning van bevoegdheden op het gebied van infrastructuur en tarifiering, en de oprichting van een controleorgaan in alle lidstaten voorschrijven.

De integratie van spoorwegsystemen berust eveneens op een convergentie van technische specificaties die de interoperabiliteit van het materieel en de uitrusting mogelijk dienen te maken. Op basis van Richtlijn 96/48/EG is in 2002 een reeks bindende specificaties vastgesteld voor de hogesnelheidssystemen. Het is nu zaak de werkzaamheden voor de rest van het spoorwegsysteem voort te zetten: Richtlijn 2001/16/EG betreffende de interoperabiliteit van het conventionele spoor voorziet in een voorrangbehandeling van de voor het internationale vrachtverkeer belangrijke elementen, waarvoor uiterlijk op 20 april 2004 een eerste reeks specificaties moet zijn uitgewerkt. De Commissie herinnert er nog eens aan dat Richtlijn 2001/16/EG uiterlijk op 20 april 2003 door alle lidstaten had moeten zijn omgezet en dat acht lidstaten tot dusver geen omzettingsmaatregelen hebben doorgegeven.

### 1.1. Het "tweede spoorwegpakket" en de noodzaak van een regeling voor de opleiding van treinbestuurders

Ter aanvulling van dit regelgevingskader heeft de Commissie op 23 januari 2002 een reeks voorstellen ("tweede spoorwegpakket") ingediend, samen met een mededeling<sup>2</sup> getiteld "Naar een geïntegreerde Europese spoorverkeersruimte". Het om ging de volgende voorstellen:

- een voorstel voor een **richtlijn inzake de veiligheid van het spoorwegverkeer**<sup>3</sup>, die betrekking heeft op de definitie van de essentiële elementen van de veiligheidssystemen

---

<sup>1</sup> COM(2001) 370 van 12.9.2001.

<sup>2</sup> COM(2002) 18 van 23.1.2002.

<sup>3</sup> COM(2002) 22 van 23.1.2002.

voor de infrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen. Er dient een gemeenschappelijke benadering van de veiligheidsproblematiek te worden ontwikkeld en een gemeenschappelijk systeem te worden ingevoerd voor de afgifte, de inhoud en de geldigheidsduur van veiligheidscertificaten. Bovendien moet, net als in de overige sectoren, het principe van onafhankelijkheid van het technisch onderzoek naar ongevallen worden ingevoerd;

- een wijziging van de **interoperabiliteitsrichtlijnen 96/48/EG en 2001/16/EG**<sup>4</sup>, waarmee het toepassingsgebied van de interoperabiliteitsvoorschriften geleidelijk tot het gehele spoorwegnet moet worden uitgebreid;
- een voorstel voor een **verordening tot oprichting van een Europees Spoorwegbureau**<sup>5</sup>, dat technische bijstand moet verlenen bij werkzaamheden op het gebied van interoperabiliteit en veiligheid. Dit bureau zou zich moeten gaan bezighouden met de ontwikkeling van gemeenschappelijke veiligheidsnormen en de ontwikkeling en het beheer van een controlesysteem voor de veiligheidsprestaties. Voorts zou het verantwoordelijk worden voor het langetermijnbeheer van het systeem voor invoering, registratie en controle van technische interoperabiliteitsspecificaties;
- een voorstel tot **wijziging van Richtlijn 91/440/EG**<sup>6</sup> om het recht op toegang tot de infrastructuur uit te breiden tot het goederenvervoer over het spoor binnen een lidstaat en om de openstelling van de markt te versnellen.

Deze voorstellen kregen veel bijval van het Europees Parlement en de Raad en de behandeling ervan is praktisch afgerond. De teksten van dit "tweede spoorwegpakket" zullen vermoedelijk in de loop van het eerste kwartaal van 2004 worden goedgekeurd.

Bij de behandeling van deze voorstellen is, vooral bij de richtlijn inzake de veiligheid van de spoorwegen en de verordening tot oprichting van het Spoorwegbureau, bijzondere aandacht geschonken aan de problematiek van de opleiding van treinbestuurders en ander treinpersoneel. Terwijl het oorspronkelijke voorstel voor de richtlijn inzake de veiligheid nog in een voorlopige aanpak van deze problematiek voorzag, werd het later beter gevonden deze kwestie in de wetgeving van de Gemeenschap op veel gedetailleerdere wijze aan te pakken. Daarom heeft de Commissie op de Vervoersraad van 28 maart 2003 toegezegd het "tweede spoorwegpakket" aan te vullen met een specifiek voorstel inzake het rijbewijs voor treinbestuurders. Het Europees Parlement heeft bij de behandeling van de voorstellen van meet af nadrukkelijk gewezen op het grote belang dat het aan de opleidingsproblematiek hechtte en heeft er in zijn amendementen in tweede lezing aan herinnerd dat "de ontwikkeling van een veilig communautair spoorwegsysteem de vaststelling vereist van geharmoniseerde voorwaarden voor de afgifte van rijbewijzen aan treinbestuurders en begeleidend boordpersoneel dat veiligheidstaken uitvoert"<sup>7</sup>.

De Commissie is daarom onmiddellijk begonnen met de voorbereiding van een voorstel voor een richtlijn inzake het rijbewijs voor treinbestuurders. Dit gebeurde op basis van overleg met

---

<sup>4</sup> COM(2002) 21 van 23.1.2002.

<sup>5</sup> COM(2002) 23 van 23.1.2002.

<sup>6</sup> COM(2002) 21 van 23.1.2002.

<sup>7</sup> Amendement 50 – Wetgevingsresolutie van het Europees Parlement over het gemeenschappelijk standpunt, door de Raad vastgesteld met het oog op de aanneming van de richtlijn van het Europees Parlement en de Raad inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen, [A5-0325/2003](#) van 22.10.2003.

de betrokken partijen, in het bijzonder de nationale veiligheidsinstanties, de spoorwegondernemingen en de vakorganisaties. Bovendien is rekening gehouden met de werkzaamheden van de sociale partners op dit terrein.

Daarom is de Commissie erin geslaagd vandaag samen met deze mededeling een compleet voorstel in te dienen met betrekking tot de certificering van de bestuurders van locomotieven en treinen die bestemd zijn voor het reizigers- en goederenvervoer in de Gemeenschap.

## 1.2. Uitvoering van het tijdschema voor de integratie van de Europese spoorverkeersruimte

In haar inleidende mededeling bij het tweede spoorwegpakket<sup>8</sup> heeft de Commissie een tijdschema gepresenteerd voor de uitvoering van de in het witboek gedefinieerde activiteiten voor de fase na het "tweede spoorwegpakket". Dit tijdschema is hieronder overgenomen, onder vermelding van de reeds genomen of voorgestelde maatregelen.

Acties en tijdschema volgens de mededeling "Naar een geïntegreerde Europese spoorverkeersruimte" van 23 januari 2002		Uitvoering
<p><u>Actie nr. 1</u></p> <p>De Europese Commissie is voornemens wettelijke maatregelen en aanvullende vrijwillige maatregelen voor te stellen om te voorzien in een alomvattend systeem van stimulansen voor de kwaliteit.</p>	<p><u>2002</u></p>	<p><i>Voorstel kwaliteit goederenvervoer in bijlage</i></p>
<p><u>Actie nr. 2</u></p> <p>Uitbreiding van het toepassingsgebied van het begrip "aanvrager" (Richtlijn 2001/14/EG) om een groter aantal actoren in staat te stellen capaciteit op de spoorweginfrastructuur te reserveren</p>	<p><u>2003 / 2005</u></p>	<p><i>Bestudeerd, maar niet overgenomen in het tweede spoorwegpakket</i></p>
<p><u>Actie nr. 3</u></p> <p>Wijziging van Richtlijn 2001/14/EG gericht op de uitbreiding van de bevoegdheid van de toezichhoudende instanties als bedoeld in artikel 30 van deze richtlijn tot de diensten die worden geleverd aan spoorwegondernemingen, om een niet-discriminerende toegang tot die diensten te waarborgen</p>		<p><i>Nog niet uitgevoerd, eerst is een eerste evaluatie van de activiteiten van deze toezichhoudende instanties gewenst</i></p>
<p><u>Actie nr. 4</u></p> <p>Een Europees plan opstellen ter invoering van het ETCS/GSM-R (ERTMS) systeem</p>	<p><u>2002</u></p>	<p><i>Voorstel gepland voor 2004</i></p>

<sup>8</sup> COM(2002) 18 van 23.1.2002.

<p><u>Actie nr. 5</u></p> <p>De Commissie is voornemens met een voorstel te komen voor het vaststellen van de voorwaarden waaronder alle spoorwegondernemingen kunnen profiteren van vereenvoudigingen van de regeling voor communautair douanevervoer in het kader van de herziening van de regelingen voor grensoverschrijdend vervoer per spoor.</p>	<p><u>2002</u></p>	<p><b>Voorstel gepland voor 2004</b></p>
<p><u>Actie nr. 6</u></p> <p>De Commissie zal maatregelen voorstellen om de geluidsemissies van nieuwe goederenwagons te beperken.</p>	<p><u>2003 / 2005</u></p>	<p><b>Technische Specificatie inzake Interoperabiliteit in voorbereiding</b></p>
<p><u>Actie nr. 7</u></p> <p>De Commissie zal maatregelen voorstellen om de emissies van nieuwe diesellocomotieven te beperken.</p>	<p><u>2003 / 2005</u></p>	<p><b>Richtlijn vastgesteld<sup>9</sup></b></p>
<p><u>Actie nr. 8</u></p> <p>De Commissie zal een dialoog aangaan met de bedrijfstak om vrijwillige maatregelen in te voeren ter beperking van lawaai en uitstoot van de bestaande vloot.</p>		<p><b>In studie</b></p>
<p><u>Actie nr. 9</u></p> <p>De Commissie zal voorstellen de internationale markt voor passagiersdiensten geleidelijk open te stellen.</p>		<p><b>Voorstel in bijlage</b></p>
<p><u>Actie nr. 10</u></p> <p>De Commissie zal voorstellen bestaande rechten van passagiers actief bij het publiek te propageren en met een voorstel komen voor een verordening om de rechten van passagiers te versterken.</p>	<p><u>2002</u></p>	<p><b>Voorstel in bijlage</b></p>

Op dit moment liggen er in het kader van de uitvoering van de aangekondigde maatregelen vier voorstellen op tafel:

- een voorstel voor een richtlijn inzake de certificering van de bestuurders van locomotieven en treinen die bestemd zijn voor het personen- en goederenvervoer in de Gemeenschap;

<sup>9</sup> Richtlijn 2002/88/EG van het Europees Parlement en de Raad van 9 december 2002 tot wijziging van Richtlijn 97/68/EG betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten inzake maatregelen tegen de uitstoot van verontreinigende gassen en deeltjes door inwendige verbrandingsmotoren die worden gemonteerd in niet voor de weg bestemde mobiele machines, PB L 35 van 11.2.2003.

- een voorstel voor een verordening betreffende de rechten van de reizigers in het internationale treinverkeer;
- een voorstel voor een richtlijn betreffende de openstelling van de markt voor personenvervoerdiensten;
- een voorstel voor een verordening betreffende de kwaliteit van diensten op het gebied van het goederenvervoer over het spoor.

## **2. DE MENSELIJKE FACTOR BIJ INTEROPERABILITEIT: EEN GEMEENSCHAPPELIJKE BENADERING VOOR DE OPLEIDING VAN TREINBESTUURDERS**

### **2.1. Het beroep treinbestuurder: bijzondere kwalificaties in een veranderende omgeving**

Het hoge opleiding- en beroepskwalificatieniveau van de 200.000 treinbestuurders in de uitgebreide EU is een belangrijke troef voor de hoge veiligheid van de spoorwegen. De opleiding en de kwalificaties van treinbestuurders staan op grond daarvan centraal in het systeem voor veiligheidsbeheer van de spoorwegen. De certificering van treinbestuurders is daarom onmisbaar voor het verkrijgen van een veiligheidscertificaat op basis waarvan een spoorwegonderneming van de infrastructuur gebruik mag maken.

De vaardigheden van treinbestuurders zijn van tweeërlei aard. In de eerste plaats gaat het om algemene vaardigheden in verband met het vak van treinbestuurder. Bij deze algemene vaardigheden komt dan nog de specifieke kennis over het af te leggen traject, het gebruikte materieel, alsmede de operationele procedures van de spoorwegonderneming waarvoor de treinbestuurder werkzaam is.

De openstelling van de markten voor goederenvervoer per spoor en de toenemende interoperabiliteit scheppen nieuwe vooruitzichten voor treinbestuurders. Van een groeiend aantal onder hen wordt verwacht dat zij buiten de eigen grenzen op het netwerk van een andere lidstaat gaan rijden. Er zijn al diverse geslaagde voorbeelden hiervan op basis van akkoorden tussen spoorwegondernemingen. Daaruit is gebleken dat dit internationale verkeer van treinbestuurders, mits het opleidingssysteem daarop wordt afgestemd, tot een aanmerkelijke verbetering van de prestaties van de spoorwegen kan leiden omdat onnodige vertragingen aan de grens worden vermeden.

Voor de toekomst van de uitoefening van het beroep van treinbestuurder in een geïntegreerde Europese spoorverkeersruimte is het nu al van belang een certificeringssysteem in te voeren voor de erkenning van de kwalificaties die nodig zijn om een trein te mogen besturen, zodat de uitwisseling en mobiliteit van treinbestuurders worden bevorderd.

### **2.2. Certificering op basis van eenvoudige principes**

Het certificeringssysteem dient te worden gebaseerd op een helder en logisch onderscheid op twee niveaus.

In de eerste plaats onderscheidt men algemene kennis, die gelijk is te stellen met een basisopleiding en die persoonsgebonden is. Deze algemene kennis heeft geen betrekking op een specifieke infrastructuur of een bepaald netwerk. Zij dient te

worden erkend op het hele grondgebied van de Gemeenschap. Deze erkenning dient te blijken uit een bewijs dat aan de treinbestuurder op persoonlijke titel wordt verleend.

Daarnaast is er de specifieke kennis, die gebonden is aan een bepaald traject. Daarbij gaat het om kennis over de verbinding, het gebruikte materieel en de operationele procedures van een bepaalde spoorwegonderneming. De erkenning van deze kennis is er dus enkel geldig in een bepaalde context.

Het voorstel voor een richtlijn van de Gemeenschap berust op een eenvoudig principe: één enkel document dat in de gehele Gemeenschap geldig is voor de eerste categorie kennis en een reeks verklaringen voor de tweede categorie. Om te kunnen rijden moet een treinbestuurders beschikken over een rijbewijs en een of meer verklaringen, afhankelijk van de spoorwegonderneming waarvoor hij werkt, de spoorlijn waarover hij rijdt en het gebruikte materieel.

### **3. DE RECHTEN VAN DE TREINREIZIGER GARANDEREN OM HET SPOOR AANTREKKELIJKER TE MAKEN**

#### **3.1. Een ontoereikend internationaal kader**

De bescherming van de rechten van de reiziger is samen met kwaliteit en veiligheid een essentieel criterium voor de keuze van het vervoermiddel door de reiziger. Voorbeelden in diverse lidstaten maken duidelijk dat actief optreden van de spoorwegondernemingen ten gunste van de rechten van de treinreiziger (vertragingen, terugbetaling, enz.) goed is voor de aantrekkelijkheid en het imago van het spoor. Als de reiziger weet dat hij bij aankoop van een kaartje bepaalde rechten krijgt, wordt het spoor aantrekkelijker, en op nationaal niveau zijn er al tal van goede voorbeelden gegeven.

Voor reizigers in het internationale vervoer is de situatie echter vaak veel slechter en de spoorwegondernemingen hebben soms de neiging elkaar de verantwoordelijkheid toe te schuiven. De huidige internationale regels, die op een internationale overeenkomst berusten (de CIV<sup>10</sup>), schieten op dit punt tekort. Deze overeenkomst regelt voornamelijk de betrekkingen tussen spoorwegondernemingen (en niet tussen reiziger en spoorwegonderneming). Bovendien is het door de CIV geboden niveau van bescherming relatief laag. En omdat het om een internationale overeenkomst gaat, kan de reiziger niet rechtstreeks rechten ontleen aan de CIV. Het was dus noodzakelijk een communautaire kaderregeling te definiëren die verenigbaar is met de CIV, maar die de reiziger tegelijk een betere bescherming biedt door hem met name duidelijker te wijzen op zijn rechten en de mogelijkheden om deze te doen gelden.

---

<sup>10</sup> De CIV (Uniforme regelen betreffende de overeenkomst van internationaal spoorwegvervoer van reizigers en bagage) zijn opgenomen in aanhangsel A van het Internationaal Verdrag betreffende het vervoer van reizigers en bagage per spoorweg, als gewijzigd bij het Protocol van de Vilnius van 3 juni 1999. De tekst hiervan is beschikbaar op de website [www.otif.org](http://www.otif.org).



### **3.2. Minimale rechten garanderen om het de reiziger gemakkelijker te maken**

De toegang tot informatie en tarieven, alsmede de mogelijkheid om gemakkelijk kaartjes te kopen voor internationale trajecten zijn minimumeisen om de aantrekkelijkheid van het spoor te garanderen. Daarenboven is een regeling nodig van de verantwoordelijkheden bij een ongeval of incident tijdens de reis of bij vertraging. Ook dient een recht op compensatie te worden vastgesteld, evenals drempels voor de hoogte van de compensatie, afhankelijk van het type verbinding. Om het de reiziger gemakkelijker te maken dienen de verschillende mogelijkheden voor indiening en afhandeling van klachten te worden gepreciseerd. Tenslotte dient rekening te worden gehouden met de specifieke behoeften van personen met verminderde mobiliteit.

Deze regeling voor de bescherming van de rechten van de reiziger is des te meer van belang omdat de markt voor bepaalde diensten zal worden opengesteld. Deze combinatie van de openstelling van de markt en een vérgaande regeling van de rechten van de reiziger moet leiden tot een opwaartse spiraal van verhoging van de kwaliteit en aantrekkelijkheid van internationale spoordiensten, vergeleken met de andere wijzen van vervoer en met name het luchtverkeer, waarvoor de bescherming van de rechten van de reiziger steeds beter geregeld is.

## **4. NIEUWE INITIATIEVEN IN HET REIZIGERSVERVOER MOGELIJK MAKEN**

### **4.1. Contrasterende markten**

De markt voor personenvervoer via het spoor is niet homogeen, maar juist sterk gesegmenteerd. Van de zes miljard reizigersbewegingen per jaar in de Europese Unie (EU25) komt het merendeel voor rekening van het stedelijk, forenzen- en regionaal vervoer. Een groot deel van dit verkeer valt onder openbare dienstverplichtingen, waarvoor geld van de overheid wordt ontvangen.

Het Hof van Justitie heeft in een recente zaak<sup>11</sup> erop gewezen dat deze diensten moeten plaatsvinden met inachtneming van Verordening nr. 1191/69, die meer dan ooit geactualiseerd dient te worden, zoals de Commissie overigens al heeft voorgesteld<sup>12</sup>.

Voor het interregionale verkeer en het nationale verkeer over lange afstanden ligt de situatie anders. De ontwikkeling van het de hogesnelheidstrein in verschillende lidstaten en het vooruitzicht van de onderlinge koppeling van het trans-Europese hogesnelheidsnet tegen 2010 zullen ingrijpende gevolgen hebben voor de context van deze diensten en het internationale karakter ervan versterken.

Nu al wordt het aandeel van het internationaal reizigersvervoer per trein, afgemeten aan de verkoop van internationale treinkaartjes geschat op ongeveer 10 procent van de omzet in het reizigersvervoer van de spoorwegondernemingen<sup>13</sup> (2,4 miljard euro). Het gaat hierbij om internationale verbindingen, waarbij elke reiziger

---

<sup>11</sup> Arrest van het Hof van 24.7.2003 in zaak C-280/00 ("Altmark").

<sup>12</sup> COM 2002(107) van 21.2.2002, PB C 151 E van 25.6.2002, blz. 146-183.

<sup>13</sup> Voor kleine landen ligt dit percentage nog veel hoger: Luxemburg 70 procent, België 33% en Oostenrijk 17%.

tenminste één grens passeert. Er zij op gewezen dat de reizigers bij internationale treinen in het algemeen ook binnen een en dezelfde lidstaat kunnen in- en uitstappen (cabotage). Het aandeel van dit verkeer varieert, maar is dikwijls erg hoog. Zo zijn de treinen op de verbinding Brussel-Keulen dikwijls erg vol tussen Brussel en Luik, maar veel minder vol tussen Luik en Keulen. Het aantal internationale treinen dat geen tussenstop maakt in een en dezelfde lidstaat is uiterst gering en beperkt zich tot enkele hogesnelheidsverbindingen.

#### **4.2. Bijdrage van geregleerde concurrentie in bepaalde segmenten**

Er bestaan twee modellen voor de openstelling van de markt voor concurrentie. Enerzijds kan op basis van een aanbesteding een contract voor openbare dienstverlening worden gesloten, waarbij voor een bepaalde periode exclusieve rechten worden verleend en eventueel ook een vergoeding voor openbare dienstverlening. Dit model is bijzonder geschikt voor diensten in grootstedelijke en regionale gebieden. Het staat aan basis van het voorstel van de Commissie voor de modernisering van Verordening nr. 1191/69 inzake de openbaredienstverplichtingen.

Het andere model, dat voor goederenvervoer over het spoor wordt gebruikt, bestaat erin de infrastructuur open te stellen voor exploitanten die diensten willen aanbieden. Er zij op gewezen dat door het verlenen van een recht op toegang niet onmiddellijk ook daadwerkelijke concurrentie ontstaat. Voordat zij actief kunnen worden dienen de potentiële concurrenten immers te beschikken over:

- rollend materieel en treinbestuurders in het bezit van een bewijs voor het besturen van een trein in de lidstaten waar zij hun activiteiten willen ontplooiën;
- een vergunning om in een lidstaat een spoorwegonderneming te exploiteren;
- een door de nationale veiligheidsinstanties van alle te doorkruisen lidstaten afgegeven veiligheidscertificaat;
- infrastructuurcapaciteit (voor een geregelde dienst moet een verzoek om capaciteit ongeveer een jaar voor het begin van de activiteiten worden ingediend bij de beheerder van de infrastructuur).

Dit tweede model voor de openstelling van de markt, dat op vrije toegang tot de infrastructuur is gebaseerd, is beter geschikt voor langeafstandsdiensten en specifieke diensten waarbij met de hulp van commerciële innovatie een nieuw publiek kan worden getrokken (gelegenheidstreinen, autotreinen, enz.).

Het trans-Europese hogesnelheidsnet, dat in 2010 onderling zal zijn gekoppeld, zou eveneens een voedingsbodem kunnen zijn voor de opbloei van nieuwe diensten en concurrentie.

Daarom is bij het onderhavige voorstel getracht rekening te houden met de diversiteit van de marktsegmenten door te zorgen voor een duidelijke en eenvoudige articulering tussen het gebied dat onder de openbare dienstverplichtingen valt (in de zin van Verordening nr. 1191/69) en het terrein dat voor nieuwe initiatieven wordt opengesteld. Volgens dit voorstel dienen alle internationale diensten op 1 januari 2010 te zijn opengesteld voor concurrentie, met uitzondering van diensten

tussen twee specifieke locaties die onder een contract voor openbare dienstverlening vallen.

Met deze stapsgewijze benadering is een evenwicht gevonden tussen enerzijds de noodzaak om het onder openbare dienstverplichtingen vallende verkeer te consolideren (in het kader van de lopende modernisering) en anderzijds de openstelling van de markt voor nieuwe initiatieven voor andere soorten verkeer.

## **5. BEVORDERING VAN DE KWALITEIT IN HET GOEDERENVERVOER**

### **5.1. Wisselende prestaties en wachtende klanten**

Ondanks talloze bemoedigende initiatieven hebben de prestaties in het goederenvervoer gemiddeld nog niet het door de klant gewenste niveau bereikt. Diverse geslaagde voorbeelden laten niettemin zien dat het mogelijk is met een betere organisatie in internationaal verband, wanneer exploitanten verantwoording moeten afleggen en wanneer met de klant een serieuze dialoog wordt aangegaan over de kwaliteit van de dienstverlening, een dienst van hoge kwaliteit te bieden en de spoorwegen aantrekkelijker te maken voor het goederenvervoer. Maar ondanks de vele en bemoedigende tekenen van herstel, verbetert de situatie in een groot deel van de sector maar mondjesmaat. In sommige gevallen is de dienstverlening in de laatste jaren zelfs slechter geworden waardoor belangrijke klanten zijn weggelopen. Voor een groot deel van de sector is de analyse zoals die twee jaar geleden in de mededeling "Naar een geïntegreerde Europese spoorverkeersruimte"<sup>14</sup> is gepresenteerd, dus nog steeds actueel.

### **5.2. Voorstellen om de exploitanten te helpen de kwaliteit te verbeteren**

Het is niet de bedoeling dat het door de Commissie voorgestelde initiatief in de plaats treedt van de contractuele vrijheid. De klanten en spoorwegondernemingen worden juist sterk aangemoedigd om, afhankelijk van hun behoeften, voor elk type verkeer, zo doeltreffend mogelijke systemen voor de bewaking en verbetering van de kwaliteit in te voeren. Het gaat bij het voorstel veeleer om een gemeenschappelijke basis die alleen zal worden toegepast wanneer de spoorwegonderneming en haar klant er niet in slagen een specifiek systeem voor kwaliteitsverbetering in te voeren.

Met het voorstel wordt daarom beoogd in vervoerscontracten op straffe van nietigheid bindende minimumvoorschriften op te nemen. Eén van dergelijke bepalingen is dat moet worden voorzien in een compensatieregeling die wordt toegepast bij vertraging of bij schade aan de vervoerde goederen. Bovendien voorziet de richtlijn in een minimale compensatie in geval van vertraging: de partijen dienen dit bedrag weliswaar in onderling overleg in het vervoerscontract op te nemen, maar om voor een redelijke financiële stimulans te zorgen mag de schadeloosstelling niet lager zijn dan 5% van de vervoersprijs.

De Commissie meent dat dit voorstel een krachtige drijfveer vormt voor de spoorwegondernemingen en hun klanten om de kwaliteitsproblematiek contractueel te regelen.

---

<sup>14</sup> COM(2002) 18 van 23.1.2002.

## Bijlage

### Stand van zaken bij de omzetting van de richtlijnen in de spoorwegsector

De Richtlijnen 2001/12/EG, 2001/13/EG en 2001/14/EG hadden uiterlijk op 15 maart 2003 in nationale wetgeving moeten zijn omgezet. Op 15 december 2003 was de stand van zaken als volgt:

Lidstaten die omzettingsmaatregelen hebben aangemeld	België, Denemarken, Finland, Frankrijk, Italië, Nederland, Portugal en Spanje
Lidstaten die omzettingsmaatregelen hebben aangemeld, zij het niet voor alle drie richtlijnen	Ierland en Luxemburg
Lidstaten die nog geen omzettingsmaatregelen hebben aangemeld	Duitsland, Griekenland, Oostenrijk, Verenigd Koninkrijk en Zweden

Er zij op gewezen dat vier van de vijf lidstaten die tot op heden geen omzettingsmaatregelen hebben meegedeeld (Duitsland, Oostenrijk, Verenigd Koninkrijk en Zweden), de markt voor het goederenvervoer op basis van de nationale wetgeving hebben opengesteld voor concurrentie.

Richtlijn 2001/16/EG had uiterlijk op 20 april 2003 in nationale wetgeving moeten zijn omgezet. Op 15 december 2003 was de stand van zaken als volgt:

Lidstaten die omzettingsmaatregelen hebben aangemeld	België, Denemarken, Finland, Luxemburg, Nederland, Portugal en Spanje
Lidstaten die nog geen omzettingsmaatregelen hebben aangemeld	Duitsland, Frankrijk, Griekenland, Ierland, Italië, Oostenrijk, Verenigd Koninkrijk en Zweden

De Commissie heeft tegen de lidstaten die nog geen mededeling hebben gedaan van omzettingsmaatregelen een inbreukprocedure ingeleid voor het Hof van Justitie.