



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 3.3.2004  
KOM(2004) 140 endelig

**MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN**

**Fortsat integrering af det europæiske jernbanesystem – Den tredje jernbanepakke**

## INDHOLDSFORTEGNELSE

1.	Hen imod et integreret europæisk jernbanesystem - Situationsrapport .....	4
1.1.	Den ”anden jernbanepakke” og nødvendigheden af at behandle spørgsmålet om uddannelse af lokomotivførere.....	4
1.2.	Gennemførelse af tidsplanen for oprettelse af et integreret europæisk jernbanesystem .....	6
2.	Det menneskelige aspekt af interoperabiliteten – et fælles koncept for uddannelse af lokomotivførere.....	8
2.1.	Lokomotivførererhvervet – krav om specifikke kvalifikationer i et miljø, der er under forandring.....	8
2.2.	Certificeringen skal baseres på enkle principper .....	8
3.	Styrkelse af passagerernes rettigheder med henblik på at gøre jernbanerne mere attraktive.....	9
3.1.	Utilstrækkelig international lovgivning .....	9
3.2.	Mindsterettigheder, som skal gøre det lettere for den rejsende at disponere .....	9
4.	Nye initiativer til forbedring af personbefordringen.....	10
4.1.	Et marked præget af modsatrettede tendenser .....	10
4.2.	Kontrolleret konkurrence på visse segmenter .....	10
5.	Forbedring af kvalitetsniveauet i sektoren for jernbanegods .....	11
5.1.	Ujævne præstationer, kundernes forventninger .....	11
5.2.	Værktøjer, der kan hjælpe aktørerne med at forbedre kvaliteten.....	12
	Bilag: Status over gennemførelsen af direktiverne i jernbanesektoren.....	13

## 1. HEN IMOD ET INTEGRERET EUROPÆISK JERNBANESYSTEM - SITUATIONSRAPPORT

Gennemførelsen af det nye europæiske regelsæt for jernbanetransporten skrider fremad i forhold til reformmålene i hvidbogen "Den europæiske transportpolitik frem til 2010 – De svære valg"<sup>1</sup>. Det fremgår af disse mål, at en fornyelse af jernbanesektoren er et centralt element i strategien for en bæredygtig mobilitet. Det drejer sig derfor om at gøre de mest miljøvenlige transportformer mere attraktive og konkurrencedygtige og at sætte kunderne, navnlig passagererne, i centrum for et transportsystem af høj kvalitet.

Kun ca. halvdelen af medlemsstaterne har til dato gennemført direktiv 2001/12/EF, 2001/13/EF og 2001/14/EF ("første jernbanepakke"), skønt fristen for gennemførelsen var fastsat til den 15. marts 2003 (se vedlagte tabel). Kommissionen har anlagt traktatbrudssøgsmål ved Domstolen mod de medlemsstater, som endnu ikke har anmeldt gennemførelsesforanstaltninger. Også i de nye medlemsstater betragtes disse direktiver som en del af den gældende fællesskabsret. Alt i alt håber Kommissionen, at de vil blive gennemført i hele den udvidede Europæiske Union i 2004. De er væsentlige for reformen af den europæiske jernbanesektor, da de åbner den internationale godstransport for konkurrence, opstiller en præcis og gennemsigtig ramme for tildeling af infrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur og indeholder krav om oprettelse af et tilsynsorgan i hver medlemsstat.

Integreringen af jernbanesystemerne er endvidere baseret på konvergens mellem de tekniske specifikationer med henblik på at sikre interoperabilitet mellem materiel og udstyr. På grundlag af direktiv 96/48/EF blev der i 2002 vedtaget en række obligatoriske specifikationer for jernbanesystemerne for højhastighedstog. Det gælder herefter om at fortsætte denne proces for resten af jernbanesystemet: i henhold til direktiv 2001/16/EF om interoperabilitet i jernbanesystemet for konventionelle tog skal der gives fortrinsret til de elementer, der er vigtige for den internationale jernbanegodstrafik, og der skal udarbejdes en første serie specifikationer inden den 20. april 2004. Kommissionen understreger, at alle medlemsstaterne skulle have gennemført direktiv 2001/16/EF senest den 20. april 2003, og at otte medlemsstater endnu ikke har anmeldt gennemførelsesforanstaltninger.

### 1.1. Den "anden jernbanepakke" og nødvendigheden af at behandle spørgsmålet om uddannelse af lokomotivførere

For at komplettere dette regelsæt forelagde Kommissionen den 23. januar 2002 en række forslag ("den anden jernbanepakke"), ledsaget af en meddelelse: "Mod et integreret europæisk jernbanesystem"<sup>2</sup>. Det drejer sig om følgende forslag:

- Forslag til **direktiv om jernbanesikkerhed**<sup>3</sup>, som indeholder en definition af de vigtigste elementer i sikkerhedssystemerne for infrastrukturforvalterne og for jernbanevirksomhederne. Det drejer sig om at udvikle en fælles strategi for sikkerhed og at indføre et fælles system for udstedelsen af sikkerhedscertifikater og for deres indhold og gyldighed. Endelig drejer det sig om at indføre princippet om uafhængige tekniske undersøgelser i tilfælde af ulykker, således som det er sket i de øvrige sektorer.

---

<sup>1</sup> KOM(2001) 370 af 12.9.2001.

<sup>2</sup> KOM(2002) 18 af 23.1.2002.

<sup>3</sup> KOM(2002) 22 af 23.1.2002.

- **Ændring af direktiverne 96/48/EF og 2001/16/EF om interoperabilitet**<sup>4</sup>, som først og fremmest tager sigte på en gradvis udvidelse af interoperabiliteten til hele jernbanenettet.
- Forslag til **forordning om oprettelse af et europæisk jernbaneagentur**<sup>5</sup>, som skal yde teknisk bistand i forbindelse med arbejdet med at forbedre interoperabiliteten og sikkerheden. Detteagentur skal dels udarbejde fælles sikkerhedsstandarder og udvikle og forvalte et system til kontrol af sikkerhedsniveauet, dels forvalte et system for udarbejdelse, registrering og kontrol af de tekniske specifikationer for interoperabilitet.
- Forslag til **ændring af direktiv 91/440**<sup>6</sup>, som tager sigte på at udvide adgangsrettighederne til infrastrukturen, således at de også omfatter godstjenesteydelser inden for en medlemsstat, og at fremme liberaliseringen af markedet.

Disse forslag er blevet støttet kraftigt af Europa-Parlamentet og Rådet og er næsten færdigbehandlet. Teksterne i denne "anden jernbanepakke" forventes vedtaget i første kvartal 2004.

Under behandlingen af disse tekster, navnlig direktivet om jernbanesikkerhed og forslaget om oprettelse af etagentur, blev der i særlig grad fokuseret på spørgsmålet om uddannelse af lokomotivførere og togpersonale. Spørgsmålet blev ganske vist berørt i det første udkast til direktiv om sikkerhed, men der var enighed om, at der var behov for mere detaljerede fællesskabsregler. Dette er baggrunden for, at Kommissionen på mødet i Rådet (transport) den 28. marts 2003 forpligtede sig til at komplettere den "anden jernbanepakke" med et specifikt forslag om lokomotivførercertifikater. Europa-Parlamentet havde allerede, da det påbegyndte behandlingen af teksterne, udtalt, at det lagde afgørende vægt på uddannelsesspørgsmålene, og i sine ændringsforslag under andenbehandlingen udtalte det, at "udvikling af et sikkert jernbanesystem i EU kræver fastsættelse af harmoniserede betingelser for udstedelse af de relevante beviser for lokomotivførere og medrejsende personale, der udfører sikkerhedsopgaver"<sup>7</sup>.

Kommissionen tog derfor straks fat på arbejdet med at forberede og redigere et direktivforslag om lokomotivførercertifikater. Dette arbejde var baseret på en konsultation af de berørte parter, særligt de nationale sikkerhedsmyndigheder, jernbanevirksomhederne og repræsentanterne for personalet. Der blev endvidere taget hensyn til det arbejde, som arbejdsmarkedets parter havde udført på dette område.

Derfor kan Kommissionen nu, sammen med denne meddelelse, forelægge et fuldstændigt forslag om certificering af lokomotivførere, som udfører personbefordring og godstransport i Fællesskabet.

---

<sup>4</sup> KOM(2002) 21 af 23.1.2002.

<sup>5</sup> KOM(2002) 23 af 23.1.2002.

<sup>6</sup> KOM(2002) 21 af 23.1.2002.

<sup>7</sup> Ændringsforslag 50 – Europa-Parlamentets lovgivningsmæssige beslutning om Rådets fælles holdning med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om jernbanesikkerhed i EU A5-0325/2003 af 22.10.2003.

## 1.2. Gennemførelse af tidsplanen for oprettelse af et integreret europæisk jernbanesystem

I sin meddelelse om den anden jernbanepakke<sup>8</sup> forelagde Kommissionen en tidsplan for iværksættelsen af de foranstaltninger, der er fastsat i hvidbogen med henblik på den fase, der følger efter den ”anden jernbanepakke”. Denne tidsplan er gengivet nedenfor med angivelse af de foranstaltninger, der er truffet eller foreslået.

Foranstaltning og tidsplan ifølge meddelelsen ”Mod et integreret europæisk jernbanesystem” af 23. januar 2002		Gennemførelse
<p><u>Foranstaltning nr. 1</u></p> <p>Kommissionen vil fremsætte forslag til retsakter og supplerende frivillige foranstaltninger med henblik på udvikling af et helt system af incitamentter til at højne kvaliteten.</p>	<p><u>2002</u></p>	<p><i>Forslag om kvaliteten af godstransporten vedlagt som bilag</i></p>
<p><u>Foranstaltning nr. 2</u></p> <p>Udvidelse af anvendelsesområdet for begrebet ”ansøger” i direktiv 2001/14/EF for at give flere aktører mulighed for at reservere infrastrukturkapacitet.</p>	<p><u>2003 / 2005</u></p>	<p><i>Undersøgt, men ikke vedtaget i forbindelse med den anden jernbanepakke</i></p>
<p><u>Foranstaltning nr. 3</u></p> <p>Ændring af direktiv 2001/14/EF med henblik på at udvide kompetencen hos de reguleringsmyndigheder, der er omhandlet i direktivets artikel 30, til at omfatte tjenester, der leveres til jernbanevirksomhederne, for at sikre ikke-diskriminatorisk adgang til disse tjenester.</p>		<p><i>Endnu ikke gennemført, da det er nødvendigt først at gøre foreløbig status over reguleringsmyndighedernes virksomhed</i></p>
<p><u>Foranstaltning nr. 4</u></p> <p>Udarbejdelse af en plan for indførelse af trafikstyringsystemet ERTMS i hele Europa.</p>	<p><u>2002</u></p>	<p><i>Forslag forventes forelagt i 2004</i></p>
<p><u>Foranstaltning nr. 5</u></p> <p>Kommissionen vil i forbindelse med revisionen af jernbanetransitprocedurerne fremsætte forslag til ensartede betingelser, der giver alle jernbanevirksomheder mulighed for at være omfattet af forenklede EF-transitprocedurer.</p>	<p><u>2002</u></p>	<p><i>Forslag forventes forelagt i 2004</i></p>

<sup>8</sup> KOM(2002) 18 af 23.1.2002.

<u>Foranstaltning nr. 6</u> Kommissionen vil foreslå foranstaltninger til nedbringelse af støjemissioner fra nye godsvogne.	<u>2003 / 2005</u>	<b>Teknisk specifikation for interoperabilitet under udarbejdelse</b>
<u>Foranstaltning nr. 7</u> Kommissionen vil foreslå foranstaltninger til nedbringelse af emissioner fra nye diesellokomotiver.	<u>2003/2005</u>	<b>Direktiv vedtaget<sup>9</sup></b>
<u>Foranstaltning nr. 8</u> Kommissionen vil gå i dialog med jernbaneindustrien for at få gennemført frivillige foranstaltninger til nedbringelse af støj og emissioner fra den eksisterende vognbestand.		<b>Undersøgelse i gang</b>
<u>Foranstaltning nr. 9</u> Kommissionen vil foreslå gradvis åbning af markedet for international personbefordring.		<b>Forslag vedlagt</b>
<u>Foranstaltning nr. 10</u> Kommissionen vil foreslå et aktivt oplysningsarbejde over for offentligheden om passagerernes nuværende rettigheder og fremsætte forslag til en forordning, der skal styrke passagerernes rettigheder.	<u>2002</u>	<b>Forslag vedlagt</b>

Det foreslås derfor nu at fortsætte gennemførelsen af de bebudede foranstaltninger ved hjælp af fire nye forslag:

- Forslag til direktiv om certificering af lokomotivførere, der udfører personbefordring og godstransport i Fællesskabet
- Forslag til forordning om internationale jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser
- Forslag til direktiv om liberalisering af markedet for personbefordring med jernbane
- Forslag til forordning om kvaliteten af godstransport med jernbane.

---

<sup>9</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/88/EF af 9. december 2002 om ændring af direktiv 97/68/EF om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om foranstaltninger mod emission af forurenende luftarter og partikler fra forbrændingsmotorer til montering i mobile ikke—vejgående maskiner, EFT L 35 af 11.02.2003.

## **2. DET MENNESKELIGE ASPEKT AF INTEROPERABILITETEN – ET FÆLLES KONCEPT FOR UDDANNELSE AF LOKOMOTIVFØRERE**

### **2.1. Lokomotivførererhvervet – krav om specifikke kvalifikationer i et miljø, der er under forandring**

Det høje uddannelses- og kompetenceniveau, der kendetegner de 200 000 lokomotivførere, som kører i den udvidede Europæiske Union, er et væsentligt aktiv, som bidrager til jernbanesystemets høje sikkerhed. Lokomotivførernes uddannelse og kompetence er således et centralt element i forvaltningen af jernbanevirksomhedernes sikkerhed. En certificering af lokomotivførerne vil derfor være en forudsætning for, at en jernbanevirksomhed kan opnå et sikkerhedscertifikat, som giver den mulighed for at drive trafik på en infrastruktur.

En lokomotivfører skal være i besiddelse af to typer kvalifikationer. Ud over de generelle kvalifikationer, som er knyttet til lokomotivførererhvervet, skal lokomotivføreren være i besiddelse af specifikke kvalifikationer såsom kendskab til den pågældende jernbanestrækning, det anvendte materiel og de operationelle procedurer, der anvendes af den jernbanevirksomhed, for hvilken han arbejder.

Liberaliseringen af markederne for godstransport med jernbane samt forbedringerne af interoperabiliteten vil gradvist åbne nye perspektiver for lokomotivførerne. Et voksende antal lokomotivførere vil komme til at passere grænser og køre på en anden medlemsstats net. Der er flere vellykkede eksempler på, at lokomotivførere har udført internationale transporttjenester på grundlag af en aftale mellem jernbanevirksomheder. Disse eksempler viser, at det - med et passende uddannelsessystem - er muligt at forbedre transportydelseerne betydeligt og samtidig undgå kunstige stop ved grænsen.

Af hensyn til den fremtidige udøvelse af lokomotivførererhvervet i et integreret europæisk jernbanesystem er det vigtigt allerede nu at planlægge et certificeringssystem, som attesterer de specifikke kvalifikationer, der kræves for at føre et tog, og som samtidig letter trafikken og lokomotivførernes mobilitet.

### **2.2. Certificeringen skal baseres på enkle principper**

Certificeringssystemet skal baseres på en klar og logisk sondring mellem to niveauer.

De generelle kundskaber, som kan sidestilles med en grunduddannelse, er knyttet til en person. Disse generelle kundskaber vedrører ikke en bestemt infrastruktur eller et bestemt net. De skal være anerkendte og gyldige på hele Fællesskabets område. Der udstedes et certifikat til lokomotivføreren som bevis på denne anerkendelse.

De specifikke kundskaber er knyttet til en bestemt rute. De omfatter kendskab til ruten, det anvendte materiel samt de operationelle procedurer, der anvendes af en bestemt jernbanevirksomhed. Anerkendelsen af disse kundskaber må derfor være begrænset til en bestemt kontekst.

Den foreslåede fællesskabsordning er baseret på disse enkle principper, idet den indbefatter et fælles dokument, som er gyldigt i hele Fællesskabet, med henblik på det første niveau og en række certifikater med henblik på det andet niveau. En lokomotivfører skal således være i besiddelse af et lokomotivførerbevis og et

certifikat (eller flere certifikater), der er knyttet til den jernbanevirksomhed, hvori han er ansat, den rute, han benytter, og det materiel, han kører.

### **3. STYRKELSE AF PASSAGERERNES RETTIGHEDER MED HENBLIK PÅ AT GØRE JERNBANERNE MERE ATTRAKTIVE**

#### **3.1. Utilstrækkelig international lovgivning**

Beskyttelsen af passagerernes rettigheder er sammen med præcisionen og sikkerheden et væsentligt kriterium for de rejsendes valg af transportform. I flere medlemsstater er der eksempler på, at en aktiv indsats fra jernbanevirksomhedens side for at styrke passagerernes rettigheder (forsinkelser, refusion af udgifter osv.) har gjort denne transportform mere attraktiv og forbedret jernbanernes image. Passagerernes tillid til, at købet af en billet medfører visse rettigheder, gør det mere tillokkende at benytte jernbanerne, og der er talrige eksempler på god praksis i de enkelte medlemsstater.

Rejsende i international trafik er dog ofte mere udsatte, og jernbanevirksomhederne har undertiden tendens til at lægge ansvaret over på hinanden. De nuværende internationale regler, som er baseret på en international konvention (CIV<sup>10</sup>), er ikke tilstrækkelige. Denne konvention regulerer hovedsageligt forholdet mellem jernbanevirksomhederne (og ikke mellem passagererne og jernbanevirksomhederne). Desuden er det beskyttelsesniveau, der er fastsat i CIV, relativt lavt. Da det drejer sig om en international konvention, skaber CIV ikke umiddelbart rettigheder for den rejsende. Det er derfor nødvendigt at fastsætte en fællesskabsramme, som er forenelig med CIV, men som beskytter passagererne bedre, bl.a. ved at give passagererne bedre information om deres rettigheder og klagemuligheder.

#### **3.2. Mindsterettigheder, som skal gøre det lettere for den rejsende at disponere**

Adgangen til information, herunder information om billetpriser, samt muligheden for uden større besvær at købe billetter til en international rejse er den første forudsætning for, at jernbanerne kan tiltrække kunder. Herudover er det nødvendigt at lovgive om ansvar i tilfælde af ulykker eller hændelser på rejsen eller i tilfælde af forsinkelser. Det er endvidere nødvendigt at anerkende princippet om kompensation og at fastsætte tærskler for størrelsen af disse kompensationer afhængigt af, hvilken type rejse det drejer sig om. De forskellige klagemuligheder og behandlingen af klagerne skal lægges i faste rammer for at gøre det lettere for de rejsende at bære sig. Endelig skal der tages hensyn til bevægelseshæmmede personers specifikke behov.

Denne juridiske ramme, som beskytter passagerernes rettigheder, er så meget vigtigere, som markedet vil blive åbnet for visse tjenester. Koblingen mellem åbningen af markedet og indførelsen af strenge bestemmelser om passagerernes rettigheder skal skabe en dynamik, som resulterer i en forbedring af kvaliteten af de internationale jernbanetjenester og gør dem mere attraktive i forhold til

---

<sup>10</sup> CIV (Fælles regler for kontrakten om international befordring af passagerer og bagage med jernbane) udgør bilag A til konvention af 9. maj 1980 om internationale jernbanebefordringer (COTIF) som ændret ved Vilnius-protokollen af 3. juni 1999. Teksterne er tilgængelige på netstedet: [www.otif.org](http://www.otif.org).



konkurrerende transportformer, navnlig lufttransporten, som råder over et mere og mere præcist regelværk om passagerernes rettigheder.

#### **4. NYE INITIATIVER TIL FORBEDRING AF PERSONBEFORDRINGEN**

##### **4.1. Et marked præget af modsatrettede tendenser**

Markedet for personbefordring med jernbane er ikke homogent, men opsplittet i segmenter. Af de seks milliarder passagerer, som hvert år befordres i Den Europæiske Union (EU 25), benytter det store flertal transportmidler inden for byområdet, i omegnen eller i regionen. En stor del af denne trafik er baseret på public service-forpligtelser og dermed også offentlig støtte.

Domstolen fastslog for nylig i en dom<sup>11</sup>, at disse tjenester skal organiseres i overensstemmelse med forordning nr. 1191/69, og den af Kommissionen foreslåede modernisering<sup>12</sup> er mere nødvendig end nogen sinde.

For den interregionale trafik og den nationale fjerntrafik er situationen en helt anden. Udviklingen af højhastighedsnet i flere medlemsstater og udsigten til sammenkobling af det transeuropæiske højhastighedsnet senest i 2010 vil antagelig medføre dybtgående ændringer for disse tjenester, som vil blive mere og mere internationalt orienteret.

Andelen af international personbefordring med tog, anslået på basis af salget af internationale billetter, udgør ca. 10 % af jernbanevirksomhedernes omsætning vedrørende personbefordring<sup>13</sup> (2,4 mia. EUR). Det drejer sig her om internationale strækninger, hvor hver passager passerer mindst én grænse. Det skal understreges, at internationale tog generelt giver mulighed for af- og påstigning inden for en og samme medlemsstat (cabotage). Andelen af denne trafik varierer, men er ofte meget betydeligt. F.eks. er togene på linjen Bruxelles-Køln fyldt op mellem Bruxelles og Liège, mens der ikke er nær så mange passagerer på strækningen Liège-Køln. Antallet af internationale tog, som ikke standser under kørslen gennem en og samme medlemsstat, er yderst begrænset. Det drejer sig kun om enkelte højhastighedsforbindelser.

##### **4.2. Kontrolleret konkurrence på visse segmenter**

Der findes to modeller for en liberalisering af markedet. Efter den ene model er det muligt via en konkurrencebaseret procedure at tildele en kontrakt om offentlig service, som om nødvendigt indebærer enerettigheder for en bestemt periode og eventuelt kompensationer for offentlig service. Denne model er velegnet til omegns- og regionaltrafik. Den danner grundlag for Kommissionens forslag om en modernisering af forordning nr. 1191/69 om public service-forpligtelser.

Den anden model går ud på, som det er tilfældet med jernbanegods, at åbne adgangen til infrastrukturen for de operatører, der ønsker at udføre tjenester. Det skal bemærkes, at tildelingen af adgangsrettigheder ikke er tilstrækkelig til at skabe reel

---

<sup>11</sup> Domstolens dom af 24.07.2003 i sag C-280/00 («Altmark»).

<sup>12</sup> KOM (2002) 107 af 21.2.2002, EFT C 151 E af 25.6.2002, s. 146–183.

<sup>13</sup> For de små lande er denne andel betydeligt større: Luxembourg 70%, Belgien 33%, Østrig 17%.

konkurrence med øjeblikkelig virkning, da de potentielle konkurrenter ikke kan tilbyde tjenester, før de råder over:

- rullende materiel og lokomotivførere, som har tilladelse til at køre i de medlemsstater, hvor de har til hensigt at operere
- en licens til at drive jernbanevirksomhed i en medlemsstat
- et sikkerhedscertifikat, der udstedes af den nationale sikkerhedsmyndighed i hver af de medlemsstater, som de har til hensigt at køre igennem
- infrastrukturkapacitet (hvis det er med henblik på rutetrafik, skal ansøgningen om kapacitet indgives til infrastrukturforvalteren ca. et år, inden operationerne begynder).

Den anden liberaliseringsmodel, som er baseret på fri adgang til infrastrukturen, egner sig bedre til fjerntrafik eller specifikke tjenester, hvor forretningsmæssig innovation kan tænkes at tiltrække et nyt klientel (særtog, biltog osv.).

Det transeuropæiske højhastighedsnet, som vil blive sammenkoblet i 2010, vil også levne plads for nye konkurrencebaserede tjenester.

Derfor tager det forslag, der fremlægges nu, hensyn til de mange forskellige markedssegmenter ved at sikre, at der er en klar og enkel kobling mellem det område, der er dækket af en kontrakt om offentlig service (i overensstemmelse med forordning 1191/69), og det område, der er åbent for nye initiativer. Ifølge dette forslag skulle alle internationale tjenester åbnes for konkurrence den 1. januar 2010, undtagen på de strækninger, for hvilke der er indgået kontrakt om offentlig service.

Dette koncept, som er baseret på en gradvis åbning, tager i lige grad hensyn til nødvendigheden af at konsolidere den trafik, for hvilken der er indgået kontrakt om offentlig service (i overensstemmelse med det regelsæt, der er under modernisering), og nødvendigheden af at åbne de øvrige trafiktyper for nye initiativer.

## **5. FORBEDRING AF KVALITETSNIVEAUET I SEKTOREN FOR JERNBANEGODS**

### **5.1. Ujævne præstationer, kundernes forventninger**

Til trods for talrige opmuntrende initiativer er det gennemsnitlige præstationsniveau for jernbanegods endnu ikke nået op på det niveau, som kunderne forventer. Flere vellykkede eksempler viser dog, at det er muligt at levere tjenester af høj kvalitet og at tiltrække nye kunder til jernbanerne, hvis man forbedrer organisationen på de internationale ruter, ansvarliggør aktørerne og fører en seriøs dialog med kunderne om kvaliteten af tjenesterne. Men til trods for disse mange opmuntrende tegn på fornyelse har en stor del af sektoren fortsat vanskeligheder med at gennemføre forbedringer. I de senere år er kvaliteten af tjenesterne endda i visse tilfælde blevet forringet, hvilket har ført til tab af store kunder. For en stor del af sektoren har den analyse, der blev forelagt for to år siden i meddelelsen ”Mod et integreret europæisk jernbanesystem”<sup>14</sup>, fortsat gyldighed.

---

<sup>14</sup> KOM(2002) 18 af 23.01.2002.

## **5.2. Værktøjer, der kan hjælpe aktørerne med at forbedre kvaliteten**

Det af Kommissionen foreslåede initiativ har ikke til formål at tilsidesætte aftalefriheden. Tværtimod opfordres kunderne og jernbanevirksomhederne kraftigt til at indføre kvalitetskontrol- og kvalitetsudviklingssystemer, som på bedst mulig måde tilgodeser behovene alt efter trafiktype. Forslaget udgør snarere et fælles grundlag, som finder anvendelse, hvis det ikke lykkes for jernbanevirksomheden og kunden at etablere et specifikt system til forbedring af kvaliteten.

Derfor tager forslaget sigte på at indføre minimumsklausuler i transportaftalerne, som ellers mister deres gyldighed. En af disse klausuler går ud på, at parterne skal fastsætte en ordning med erstatning i tilfælde af forsinkelser eller skade på det transporterede gods. Endvidere fastsætter direktivet mindstegrænser for godtgørelse i tilfælde af forsinkelser: parterne skal fastsætte beløbet i transportkontrakten efter fælles overenskomst, men for at godtgørelsen kan udgøre et rimeligt økonomisk incitament, må den ikke være mindre end 5 % af transportprisen.

Kommissionen mener, at dette forslag vil være et stærkt incitament for jernbanevirksomhederne og deres kunder til at regulere spørgsmål om kvalitetshåndtering gennem aftaler.

## Bilag

### Status over gennemførelsen af direktiverne i jernbanesektoren

Direktiv 2001/12/EF, 2001/13/EF og 2001/14/EF skulle gennemføres senest den 15. marts 2003. Den 15. december 2003 ser situationen således ud:

Medlemsstater, som har anmeldt gennemførelsesforanstaltninger	Belgien, Danmark, Finland, Frankrig, Italien, Nederlandene, Portugal, Spanien
Medlemsstater, som har anmeldt gennemførelsesforanstaltninger for nogle af de tre direktiver	Irland, Luxembourg
Medlemsstater, som endnu ikke har anmeldt gennemførelsesforanstaltninger	Det Forenede Kongerige, Grækenland, Sverige, Tyskland, Østrig

Det skal understreges, at blandt de fem medlemsstater, som endnu ikke har anmeldt gennemførelsesforanstaltninger, har fire medlemsstater (Det Forenede Kongerige, Sverige, Tyskland og Østrig) liberaliseret markedet for jernbanegods på grundlag af deres nationale lovgivning.

Direktiv 2001/16/EF skulle gennemføres senest den 20. april 2003. Den 15. december 2003 ser situationen således ud:

Medlemsstater, som har anmeldt gennemførelsesforanstaltninger	Belgien, Danmark, Finland, Luxembourg, Nederlandene, Portugal, Spanien
Medlemsstater, som endnu ikke har anmeldt gennemførelsesforanstaltninger	Det Forenede Kongerige, Frankrig, Grækenland, Irland, Italien, Sverige, Tyskland, Østrig

Kommissionen har anlagt traktatbrudssøgsmål ved Domstolen mod de medlemsstater, som endnu ikke har anmeldt gennemførelsesforanstaltninger.