



EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 3.3.2004  
KOM(2004) 140 slutlig

**MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN**

**En fortsatt integrering av det europeiska järnvägssystemet: det tredje järnvägspaketet**

## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1.	Mot ett integrerat europeiskt järnvägsområde: en lägesrapport.....	3
1.1.	Det andra järnvägspaketet och nödvändigheten att behandla frågan om lokförarens utbildning .....	3
1.2.	En fortsättning på tidsplanen för ett integrerat europeiskt järnvägsområde .....	5
2.	Driftskompatibilitetens mänskliga faktor: en gemensam strategi för lokförarutbildningen.....	7
2.1.	Lokföraryrket: mycket specialiserade kunskaper som skall användas i en föränderlig miljö .....	7
2.2.	Behörighetsprövningen måste bygga på enkla principer .....	7
3.	Resenärernas rättigheter garanteras för att stärka järnvägens dragningskraft.....	8
3.1.	Otillräckliga internationella regler .....	8
3.2.	Garanti av minimirättigheter för att underlätta resenärernas transaktioner .....	8
4.	Nya initiativ tillåts inom persontrafiken .....	9
4.1.	Stora skillnader på marknaderna.....	9
4.2.	Kontrollerad konkurrens på vissa segment .....	9
5.	En förbättrad kvalitet inom sektorn för godstransport på järnväg .....	10
5.1.	Ojämn kvalitet, kundernas förväntningar.....	10
5.2.	Föreslagna verktyg för att hjälpa aktörerna att förbättra kvaliteten.....	10
	Bilaga: Genomförandet av järnvägsdirektiven.....	12

## 1. MOT ETT INTEGRERAT EUROPEISKT JÄRNVÄGSOMRÅDE: EN LÄGESRAPPORT

Genomförandet av det nya europeiska regelverket för järnvägssektorn fortskrider i enlighet med de reformmål som fastställs i vitboken ”Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010: Vägval inför framtiden”<sup>1</sup>. Dessa mål sätter järnvägssektorns förnyelse i centrum för en strategi för hållbar rörlighet och syftar därför till att öka de miljövänligaste transportsättens attraktions- och konkurrenskraft. Syftet är också att sätta kunderna, framför allt resenärerna, i centrum för ett transportsystem av hög kvalitet.

Direktiven 2001/12/EG, 2001/13/EG och 2001/14/EG (”första järnvägspaketet”) har nu genomförts av ungefär hälften av medlemsstaterna, trots att tidsgränsen var satt till den 15 mars 2003 (se tabellen i bilagan). Kommissionen har väckt talan om fördragsbrott i EG-domstolen mot de medlemsstater som fortfarande inte har anmält några genomförandeåtgärder. Direktiven har också beaktats av de nya medlemsstaterna inom ramen för gemenskapens regelverk. Kommissionen hoppas att dessa direktiv under 2004 skall börja tillämpas i praktiken inom hela den utvidgade Europeiska unionen. Dessa direktiv har ett tillämpningsområde av stor betydelse för den europeiska järnvägssektorn eftersom de öppnar internationell godstransport på järnväg för konkurrens, innehåller ett exakt och öppen ram för tilldelning av infrastrukturkapacitet och avgifter för utnyttjande av infrastruktur. Dessutom föreskrivs inrättandet av ett kontrollorgan i varje medlemsstat.

Integreringen av järnvägssystemen bygger också på en harmonisering av de tekniska standarderna för att åstadkomma driftskompatibilitet för materiel och utrustning. På grundval av direktiv 96/48/EG antogs under 2002 ett antal obligatoriska specifikationer för järnvägssystemen för höghastighetståg. Nu gäller det att fortsätta denna process för resten av järnvägssystemet: Enligt direktiv 2001/16/EG om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg skall de aspekter som är viktiga för internationella godstransporter prioriteras, och en första serie specifikationer skall utarbetas före den 20 april 2004. Kommissionen vill erinra om att åtta medlemsstater fortfarande inte anmält några genomförandeåtgärder för direktiv 2001/16/EG, trots att det skulle ha genomförts av alla medlemsstater senast den 20 april 2003.

### 1.1. Det andra järnvägspaketet och nödvändigheten att behandla frågan om lokförarens utbildning

För att komplettera regelverket lade kommissionen den 23 januari 2002 fram ett antal förslag (”andra järnvägspaketet”) och ett meddelande, ”Mot ett integrerat europeiskt järnvägsområde”<sup>2</sup>. Förslagen omfattade följande:

- Ett förslag till **direktiv om järnvägssäkerhet**<sup>3</sup> som innehåller definitionen av viktiga delar av säkerhetssystemen för infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag. Syftet är att utveckla en gemensam säkerhetsstrategi och införa ett gemensamt system för säkerhetsintygs utfärdande, innehåll och giltighet. Dessutom handlar det om att införa den princip om oberoende tekniska utredningar av olyckor som tillämpas inom andra sektorer.

---

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

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

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

- En **ändring av direktiven 96/48/EG och 2001/16/EG om driftskompatibilitet**<sup>4</sup> som huvudsakligen syftar till att successivt se till att hela järnvägsnätet blir driftskompatibelt.
- Ett förslag till **förordning om inrättandet av en europeisk järnvägsbyrå**<sup>5</sup>, som skall ge tekniskt bistånd i arbetet med driftskompatibilitets- och säkerhetsfrågor. Denna byrå kommer dels att ha till uppgift att utarbeta gemensamma säkerhetsstandarder och utveckla förvaltningen av ett system för kontroll av säkerheten och dels att utveckla den mer långsiktiga förvaltningen av ett system för utarbetande, registrering och kontroll av tekniska specifikationer för driftskompatibilitet.
- Ett förslag om **ändring av direktiv 91/440/EEG**<sup>6</sup> för att utvidga rätten till tillträde till infrastruktur till att omfatta även godstransport på järnväg inom en medlemsstat och påskynda öppnandet av marknaden.

Dessa förslag fick ett starkt stöd av Europaparlamentet och rådet, och behandlingen är i det närmaste avslutad. Texterna i det andra järnvägspaketet kommer att antas under första kvartalet 2004.

Under behandlingen av dessa texter, särskilt direktivet om järnvägssäkerhet och förslaget om en järnvägsbyrå, diskuterades särskilt frågan om utbildningen av lokförare och tågpersonal. Det ursprungliga förslaget till direktiv omfattade en första modell för detta, men det ansågs att denna fråga borde behandlas på mer ingående i gemenskapslagstiftningen. Därför åtog sig kommissionen vid rådets (transport) möte den 28 mars 2003 att komplettera det andra järnvägspaketet med ett särskilt förslag om förarbevis för lokförare. Europaparlamentet hade redan då behandlingen av texterna inleddes understrukit att man betraktade utbildningsfrågorna som avgörande, och i sina ändringar i andra behandlingen erinrade parlamentet om följande: ”Utvecklingen av ett säkert järnvägssystem inom EU förutsätter att villkoren för beviljande av förarbevis till tågförare och säkerhetspersonal ombord harmoniseras.”<sup>7</sup>.

Kommissionen inledde därför omedelbart arbetet med att utarbeta och sammanställa ett förslag till direktiv om förarbevis. I samband med detta genomfördes ett samråd med berörda parter, särskilt de nationella säkerhetsmyndigheterna, järnvägsföretagen och personalens företrädare. Man beaktade också det arbete som arbetsmarknadens parter gjort inom detta område.

Därför kan kommissionen i dag, tillsammans med detta meddelande, lägga fram ett komplett förslag om behörighetsprövning av tåg- och lokförare på tåg som används för gods- och persontrafik inom gemenskapen.

---

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

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

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

<sup>7</sup> Ändring 50 – Europaparlamentets lagstiftningsresolution om rådets gemensamma ståndpunkt inför antagandet av Europaparlamentets och rådets direktiv om säkerhet på gemenskapens järnvägar och om ändring av rådets direktiv 95/18/EG om tillstånd för järnvägsföretag och direktiv 2001/14/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg (järnvägssäkerhetsdirektivet), [A5-0325/2003](#), 22.10.2003.

## 1.2. En fortsättning på tidsplanen för ett integrerat europeiskt järnvägsområde

I det meddelande som utgjorde inledningen till det andra järnvägspaketet<sup>8</sup> lade kommissionen fram en tidsplan för genomförandet av vitbokens åtgärder under perioden efter det andra järnvägspaketet. Denna tidsplan återges nedan med angivelse av de åtgärder som redan vidtagits eller föreslagits.

<b>Åtgärder och tidsplan enligt meddelandet "Mot ett integrerat europeiskt järnvägsområde" av den 23 januari 2002</b>		<b>Genomförande</b>
<u>Åtgärd 1</u> Europeiska kommissionen avser att föreslå lagstiftning och kompletterande frivilliga åtgärder för att skapa ett omfattande kvalitetsfrämjande system.	<u>2002</u>	<i>Förslag avseende godstransporternas kvalitet bifogas</i>
<u>Åtgärd 2</u> Utvidgad räckvidd för begreppet "sökande" (direktiv 2001/14/EG) för att ge ett större antal aktörer möjlighet att reservera kapacitet på järnvägsinfrastrukturen.	<u>2003 / 2005</u>	<i>Undersöktes men togs inte med i det andra järnvägspaketet</i>
<u>Åtgärd 3</u> Ändring av direktiv 2001/14/EG för att utvidga kontrollmyndigheternas behörighet till att omfatta tjänster som tillhandahålls järnvägsföretag för att garantera en icke-diskriminerande tillgång till dessa tjänster.		<i>Har ännu inte genomförts, en första utvärdering av dessa kontrollmyndigheters verksamhet måste först genomföras</i>
<u>Åtgärd 4</u> Fastställande av en plan för införandet av det europeiska tågledningssystemet (ERTMS).	<u>2002</u>	<i>Förslag planeras till 2004</i>
<u>Åtgärd 5</u> Kommissionen avser att lägga fram förslag som fastställer villkoren för hur alla järnvägsföretag kan dra nytta av gemenskapens förenklade transiteringsförfaranden genom ändring av järnvägens transiteringsförfaranden.	<u>2002</u>	<i>Förslag planeras till 2004</i>

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

<u>Åtgärd 6</u> Kommissionen kommer att föreslå åtgärder för att minska bullret från nya godsvagnar.	<u>2003 / 2005</u>	<b>Tekniska specifikationer för driftskompatibilitet håller på att utarbetas</b>
<u>Åtgärd 7</u> Kommissionen kommer att föreslå åtgärder för att minska bullret från nya diesellok.		<b>Direktiv har antagits<sup>9</sup></b>
<u>Åtgärd 8</u> Kommissionen kommer att inleda en dialog med industrin i avsikt att införa frivilliga åtgärder för att dämpa bullret och minska utsläppen från befintligt rullande materiel.	<u>2003 / 2005</u>	<b>En studie håller på att genomföras</b>
<u>Åtgärd 9</u> Kommissionen kommer att föreslå att den internationella marknaden för persontrafik successivt skall öppnas.		<b>Förslag bifogas</b>
<u>Åtgärd 10</u> Kommissionen kommer att föreslå att resenärernas rättigheter aktivt skall främjas hos allmänheten och föreslå en förordning för att stärka dessa rättigheter.	<u>2002</u>	<b>Förslag bifogas</b>

Därför föreslås i dag en fortsättning på de aviserade åtgärderna genom följande fyra nya förslag:

- Ett förslag till direktiv som rör behörighetsprövning av tåg- och lokförare på tåg som används för gods- och persontrafik inom gemenskapen.
- Ett förslag till förordning som rör internationella tågresenärers rättigheter.
- Ett förslag till direktiv som rör öppnandet av marknaden för persontrafik på järnväg.
- Ett förslag till förordning som rör kvaliteten på godstransport på järnväg.

<sup>9</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/88/EG av den 9 december 2002 om ändring av direktiv 97/68/EG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot utsläpp av gas- och partikelformiga föroreningar från förbränningsmotorer som skall monteras i mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg, EUT L 35, 11.2.2003.

## **2. DRIFTSKOMPATIBILITETENS MÄNSKLIGA FAKTOR: EN GEMENSAM STRATEGI FÖR LOKFÖRARUTBILDNINGEN**

### **2.1. Lokföraryrket: mycket specialiserade kunskaper som skall användas i en föränderlig miljö**

De 200 000 lokförare som framför tåg i den utvidgade Europeiska unionen har en hög utbildningsnivå och god yrkeskompetens, vilket är en bidragande orsak till järnvägssystemets höga säkerhetsnivå. Detta innebär att frågan om lokförarnas utbildning och kompetens är av central betydelse för järnvägsföretagens säkerhetssystem. Behörighetsprövningen av lokförare kommer därför att vara en förutsättning för att ett järnvägsföretag skall erhålla det säkerhetsintyg som tillåter det att bedriva trafik på en infrastruktur.

Lokförarna har två typer av behörighet. Först har en lokförare sin allmänna behörighet för lokföraryrket. Denna behörighet måste sedan kompletteras med en specifik behörighet kopplad till kunskaperna om den sträcka där trafiken bedrivs, det rullande materiel som används och de operativa förfarandena inom det järnvägsföretag där lokföraren arbetar.

Öppnandet av marknaderna för godstransport på järnväg och utvecklingen av driftskompatibilitet kommer successivt att erbjuda lokförarna nya möjligheter. Ett allt större antal lokförare kommer att korsa gränser och framföra tåg på andra medlemsstaters järnvägsnät. Redan i dag finns det flera framgångsrika exempel som bygger på att järnvägsföretagsföretag ingår avtal med varandra. Dessa exempel har visat att trafikförmågan på järnvägssystemet kan förbättras avsevärt om lokförarna får en utbildning som ger dem rätt att framföra tåg i internationell trafik, eftersom man därigenom kan undvika konstlade stopp vid gränser.

Med tanke på lokföraryrkets framtid i ett integrerat europeiskt järnvägsområde, är det viktigt att redan nu planera ett system för behörighetsprövning som beaktar alla specifika behörigheter som krävs för att framföra ett tåg och som samtidigt underlättar trafiken och lokförarnas rörlighet.

### **2.2. Behörighetsprövningen måste bygga på enkla principer**

Systemet för behörighetsprövning måste alltså bygga på en tydlig och logisk åtskillnad mellan de två nivåerna.

Den allmänna behörigheten, som kan jämföras med en grundutbildning, är kopplad till personen. Denna behörighet är inte förbunden med någon särskild infrastruktur eller något särskilt järnvägsnät, och den måste erkännas och vara giltig inom hela gemenskapens territorium. Erkännandet skall bekräftas genom ett personligt lokförarbevis som utfärdas för en lokförare.

Den specifika behörigheten är kopplad till en viss sträcka. Den måste beakta kunskaperna om sträckan, det rullande materiel som används och de operativa förfarandena för ett visst järnvägsföretag. Följaktligen måste erkännandet av dessa aspekter begränsas till ett visst sammanhang.

Den föreslagna gemenskapslagstiftningen bygger på dessa enkla principer i och med att man föreskriver ett enhetligt dokument som är giltigt i hela gemenskapen för den

första delen av behörigheten och ett antal certifikat för den andra. Detta innebär att en lokförare för att få framföra tåg måste inneha både ett förarbevis och ett (eller flera) certifikat som är kopplat till det järnvägsföretag där föraren arbetar, den sträcka där trafiken bedrivs och det rullande materiel som föraren framför.

### **3. RESENÄRERNAS RÄTTIGHETER GARANTERAS FÖR ATT STÄRKA JÄRNVÄGENS DRAGNINGSKRAFT**

#### **3.1. Otillräckliga internationella regler**

Skyddet av resenärernas rättigheter är tillsammans med punktlighet och säkerhet ett grundläggande kriterium när resenärerna väljer färdstätt. Exempel från flera medlemsstater visar att järnvägsföretag som har en aktiv policy för att främja resenärernas rättigheter (förseningar och ersättningar etc.) bidrar till att förbättra järnvägens image och öka dess attraktionsförmåga. Om resenärerna kan lita på att köpet av en biljett medför vissa rättigheter så ökar det järnvägens attraktionsförmåga, och på nationell nivå finns flera exempel på välfungerande tillvägagångssätt.

Resenärerna har ofta osäkrare villkor på internationella resor, och järnvägsföretagen har ibland en tendens att svära sig fria från ansvar. De gällande internationella reglerna, som bygger på ett internationellt fördrag (CIV<sup>10</sup>) är otillräckliga. Detta fördrag reglerar huvudsakligen relationerna mellan olika järnvägsföretag (och inte mellan resenärer och järnvägsföretag). Dessutom är skyddsnivån enligt CIV relativt låg. CIV är ett internationellt fördrag som inte har utarbetats direkt med tanke på resenärerna. Därför är det nödvändigt att fastställa en gemenskapsram som är förenlig med CIV, men som bättre skyddar resenärernas rättigheter och även ökar deras kunskaper om dessa rättigheter och om möjligheterna att överklaga.

#### **3.2. Garanti av minimirättigheter för att underlätta resenärernas transaktioner**

Ett minimikrav för att järnvägen skall vara lockande är att det finns tillgång till information och prisuppgifter och är möjligt att på ett enkelt sätt köpa biljetter för internationella resor. Dessutom är det nödvändigt att reglera ansvaret vid olyckor eller incidenter under resan samt vid förseningar. En annan förutsättning är att ersättningsprincipen erkänns och att trösklarna för ersättning fastställs, beroende på vilken typ av resa det rör sig om. De olika kanalerna för överklagan och hantering av klagomål måste vara tydligt angivna för att underlätta resenärernas transaktioner. Slutligen måste man beakta de rörelsehindrades särskilda behov.

Denna ram för att skydda resenärernas rättigheter kommer att vara särskilt viktig när marknaden för vissa tjänster öppnas. Kombinationen av en öppen marknad och strikta regler om resenärernas rättigheter bör skapa en dynamik som förbättrar kvaliteten och ökar attraktionskraften för den internationella tågtrafiken i förhållande till konkurrerande transportsätt, framför allt luftfarten, där det finns ett allt mer detaljerat regelverk för skydd av resenärernas rättigheter.

---

<sup>10</sup> CIV (Enhetliga rättsregler för avtal om internationell järnvägsbefordran av resande) är bilaga A till fördraget om internationell järnvägstrafik (COTIF) av den 9 maj 1980, ändrat genom Vilniusprotokollet av den 3 juni 1999. Texterna finns på följande webbplats: [www.otif.org](http://www.otif.org).



## 4. NYA INITIATIV TILLÅTS INOM PERSONTRAFIKEN

### 4.1. Stora skillnader på marknaderna

Marknaden för persontrafik på järnväg är inte enhetlig utan uppdelad i många olika segment. Järnvägen transporterar sex miljoner resenärer per år inom Europeiska unionen (EU-25), huvudsakligen inom stadstrafik, tätortstrafik och regionaltrafik. En stor del av denna trafik omfattas av avtal om allmänna tjänster och erhåller offentlig finansiering.

EG-domstolen påminde nyligen i en dom<sup>11</sup> om att dessa tjänster måste organiseras i enlighet med förordning nr 1191/69, och den modernisering som föreslagits av kommissionen<sup>12</sup> är viktigare än någonsin.

För den interregionala trafiken och den nationella fjärrtrafiken är läget ett annat. Utvecklingen av höghastighetståg i flera medlemsstaterna och den planerade sammankopplingen av det transeuropeiska nätet för höghastighetståg omkring 2010 bör i grunden ändra villkoren för dessa tjänster och understryka deras internationalisering.

Om man utgår från försäljningen av internationella biljetter står den internationella persontrafiken redan i dag för omkring 10 % av järnvägsföretagens persontrafiksintäkter<sup>13</sup> (2,4 miljarder euro). Det rör sig om internationella resor, där varje resenär korsar minst en gräns. Det bör understrykas att internationella tåg i allmänhet både tar upp och sätter av resenärer inom en och samma medlemsstat (cabotage). Dessa transporter står för en varierande men betydande andel av trafiken. På tågen mellan Bryssel och Köln är exempelvis beläggningen väldigt hög mellan Bryssel och Liège men betydligt lägre mellan Liège och Köln. Det finns endast ett fåtal internationella tåg (endast några höghastighetsförbindelser) som inte gör några mellanliggande stopp i samma medlemsstat.

### 4.2. Kontrollerad konkurrens på vissa segment

Två olika modeller för att öppna marknaden för konkurrens samexisterar. Man kan antingen sluta avtal om allmänna tjänster efter ett konkurrensutsatt förfarande, om nödvändigt i kombination med exklusiva rättigheter för en viss period. I förekommande fall kan också ersättning betalas för de allmänna tjänsterna. Denna modell är väl anpassad till tätortstrafik och regional trafik. Kommissions förslag om en modernisering av förordning nr 1191/69 om allmän trafikplikt bygger på denna modell.

Den andra modellen, som används för godstransport på järnväg, går ut på att öppna tillträdet till infrastrukturen för verksamhetsutövare som önskar bedriva trafik. Det bör noteras att rätten till öppet tillträde inte är en tillräcklig förutsättning för att omedelbart skapa en verklig konkurrens. Innan konkurrenterna kan inleda sin trafik måste de nämligen förfoga över

---

<sup>11</sup> EG-domstolens dom av den 24.7.2003 i mål C-280/00 ("Altmark").

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

<sup>13</sup> För länder med liten yta är denna andel betydligt större: Luxemburg 70 %, Belgien 33 %, Österrike 17 %.

- rullande materiel och lokförare med behörighet att framföra tåg i de medlemsstater där man planerar att bedriva trafik,
- ett tillstånd för järnvägsföretag i en medlemsstat,
- ett säkerhetsintyg utfärdat av den nationella säkerhetsmyndigheten i varje medlemsstat som man har för avsikt att köra genom,
- infrastrukturkapacitet (för reguljär trafik måste ansökan om kapacitet lämnas till infrastrukturförvaltaren cirka ett år innan trafiken skall inledas).

Denna andra modell för att öppna marknaden, som bygger på fritt tillträde till infrastrukturen, är mer lämpad för långdistanstrafik eller särskilda tjänster där en affärsmässig innovation kan locka nya kunder (t.ex. tillfällig trafik och biltåg).

Det transeuropeiska nätet för höghastighetståg, som skall vara sammankopplat 2010, kan också skapa möjligheter till nya, konkurrensutsatta tjänster.

Därför är det förslag som lagts fram i dag utformat för att ta hänsyn till mångfalden av marknadssegment genom en tydlig och lättbegriplig koppling mellan det område som omfattas av ett avtal om allmän trafik (i den mening som avses i förordning nr 1191/69) och det område som är öppet för nya initiativ. Enligt förslaget skall all internationell trafik öppnas för konkurrens den 1 januari 2010, med undantag för sådan trafik mellan två specifika platser som omfattas av ett avtal om allmänna tjänster.

Genom detta gradvisa öppnande beaktas både behovet att konsolidera den trafik som omfattas av avtal om allmän trafik (inom en ram som håller på att moderniseras) och behovet av att öppna övriga typer av trafik för nya initiativ.

## **5. EN FÖRBÄTTRAD KVALITET INOM SEKTORN FÖR GODSTRANSPORT PÅ JÄRNVÄG**

### **5.1. Ojämn kvalitet, kundernas förväntningar**

Trots många uppmuntrande initiativ uppfyller godstransporterna på järnväg fortfarande inte kundernas förväntningar. Flera lyckade exempel visar dock att man med hjälp av en förbättrad internationell organisation, ansvarsfördelning mellan aktörerna och en allvarligt menad dialog med kunderna om kvaliteten på tjänsterna kan tillhandahålla tjänster av hög kvalitet och locka ny trafik till järnvägen. Trots dessa uppmuntrande tecken på en förnyelse har förbättringen knappt ens inletts inom en stor del av sektorn. I en del fall har tjänsterna till och med försämrats under de senaste åren, och viktiga kunder har lämnat järnvägen. Därmed är den analys som för två år sedan presenterades i meddelandet ”Mot ett integrerat europeiskt järnvägsområde”<sup>14</sup> fortfarande giltig i stora delar av sektorn.

### **5.2. Föreslagna verktyg för att hjälpa aktörerna att förbättra kvaliteten**

Det initiativ som föreslagits av kommissionen syftar inte till att ersätta avtalsfriheten. Kunderna och järnvägsföretagen uppmuntras tvärtom att införa effektiva system för

---

<sup>14</sup> KOM(2002)18, 23.1.2002.

kvalitetskontroll och -förbättring som är anpassade till de olika typerna av trafik. Det som föreslås är snarast en gemensam bas, som skall tillämpas om inte järnvägsföretaget och kunden lyckas införa ett specifikt system för kvalitetsförbättring.

Därför syftar förslaget till att införa obligatoriska minimiklausuler i transportavtalen, som annars förlorar sin giltighet. En av klausulerna går ut på att parterna skall avtala om ett system för ersättning vid förseningar och skador på gods. Dessutom fastställs i direktivet miniminivåer för ersättning vid förseningar: parterna skall gemensamt fastställa beloppet i transportavtalet, men för att ersättningen skall utgöra ett rimligt ekonomiskt incitament skall den inte vara lägre än 5 % av transportpriset.

Kommissionen anser att detta förslag kommer att ge järnvägsföretagen och deras kunder ett starkt incitament för att reglera kvalitetsfrågor i sina avtal.

## Bilaga

### Genomförandet av järnvägsdirektiven

Direktiven 2001/12/EG, 2001/13/EG och 2001/14/EG skulle ha genomförts senast den 15 mars 2003. Den 15 december 2003 är läget följande:

Medlemsstater som har anmält genomförandeåtgärder	Belgien, Danmark, Spanien, Italien, Finland, Frankrike, Nederländerna, Portugal
Medlemsstater som har anmält genomförandeåtgärder för vissa av de tre direktiven	Irland, Luxemburg
Medlemsstater som ännu inte har anmält några åtgärder	Tyskland, Österrike, Grekland, Förenade kungariket, Sverige

Det bör erinras om att fyra av de fem medlemsstater som ännu inte har anmält några genomförandeåtgärder (Tyskland, Österrike, Förenade kungariket och Sverige) redan har öppnat sin marknad för godstransport på järnväg för konkurrens genom nationell lagstiftning.

Direktiv 2001/16/EG skulle ha genomförts senast den 20 april 2003. Den 15 december 2003 är läget följande:

Medlemsstater som har anmält genomförandeåtgärder	Belgien, Danmark, Spanien, Finland, Luxemburg, Nederländerna, Portugal
Medlemsstater som ännu inte har anmält några åtgärder	Tyskland, Österrike, Grekland, Frankrike, Italien, Irland, Förenade kungariket, Sverige

Kommissionen har i EG-domstolen väckt talan om fördragsbrott mot de medlemsstater som fortfarande inte har anmält några genomförandeåtgärder.