



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 3.3.2004  
COM(2004) 139 definitief

2004/0047 (COD)

Voorstel voor een

**RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD**

**tot wijziging van Richtlijn 91/440/EEG van de Raad betreffende de ontwikkeling van de  
spoorwegen in de Gemeenschap**

(ingediend door de Commissie)

{SEC(2004) 236}

## TOELICHTING

Overeenkomstig de in het Witboek « Het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen »<sup>1</sup> aangegeven hoofdlijnen, presenteert de Commissie hieronder een voorstel tot wijziging van Richtlijn 91/440/EEG dat erop gericht is de internationale passagiersdiensten per spoor open te stellen voor concurrentie.

Uit een in 2003 in de vijftien lidstaten uitgevoerde peiling<sup>2</sup> blijkt dat 70% van de ondervraagden het eens is met de stelling: « Indien de veiligheidsnormen in acht worden genomen is concurrentie het beste middel om het spoorvervoer doeltreffender te maken ». Bij diezelfde peiling was 74% van de ondervraagden van mening dat « net zoals bij het luchtvervoer, goedkope maatschappijen de kans moeten krijgen om de internationale spoorvervoerdiensten te exploiteren, mits zij voldoen aan strikte regels ». Deze resultaten geven dus een tweeledig verwachtingspatroon weer: enerzijds krijgt concurrentie een redelijk gunstige waardering, maar anderzijds is men van mening dat concurrentie gepaard moet gaan met strikte regels inzake veiligheid en passagiersrechten.

Deze aanpak is herhaaldelijk bepleit door het Europees Parlement, met name bij de stemming in 1999 over het eerste en in 2003 over het tweede spoorwegpakket. In oktober 2003 heeft het Europees Parlement een amendement goedgekeurd waarin erop wordt aangedrongen alle passagiersdiensten per spoor, zowel nationale als internationale, per 1 januari 2008 open te stellen voor concurrentie<sup>3</sup>. In haar advies over deze amendementen<sup>4</sup>, heeft de Commissie aangegeven dat deze kwestie moest worden geregeld via een specifiek voorstel waarbij rekening kan worden gehouden met de bestaande wetgeving inzake openbare-dienstcontracten om elk gebrek aan samenhang te voorkomen. De Commissie heeft bij die gelegenheid dus haar voornemen bevestigd om met een specifiek voorstel inzake de openstelling van de markt voor passagiersvervoer te komen en dit voorstel vergezeld te laten gaan van maatregelen ter bescherming van passagiersrechten.

### **1. EEN STAP IN DE RICHTING VAN EEN INTERNE MARKT VOOR SPOORWEGDIENSTEN**

#### **1.1. Een regelgevingskader dat concurrentie mogelijk maakt**

Nu de omzetting van de Richtlijnen 2001/12/EG, 2001/13/EG en 2001/14/EG in een vergevorderd stadium is gekomen, krijgt het regelgevingskader voor de realisering van internationale spoorwegdiensten, dat aanvankelijk wordt toegepast voor het goederenvervoer, thans vaste vorm. Het is reeds in de helft van de lidstaten ingevoerd en zou in de loop van 2004 algemeen toepassing moeten vinden.

Dit kader omvat nauwkeurige voorschriften inzake de toekenning van vergunningen aan spoorwegondernemingen, inzake een transparante en niet-discriminerende toewijzing van de infrastructuurcapaciteit, alsook inzake de tarieven voor het gebruik van de infrastructuur.

---

<sup>1</sup> COM(2001)370 van 12.09.2001

<sup>2</sup> Eurobarometer 59.2, voorjaar 2003.

<sup>3</sup> Wetgevingsresolutie van het Europees Parlement van 23 oktober 2003 betreffende het gemeenschappelijk standpunt door de Raad vastgesteld met het oog op de aanneming van de richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 91/440/EEG van de Raad betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap (8011/3/2003 - C5-0295/2003 - 2002/0025(COD))

<sup>4</sup> COM(2003) 719 van 26.11.2003.

Voorts wordt de lidstaten opgedragen een «toezichthoudende instantie» in het leven te roepen die de toegang tot de markt moet regelen.

Dankzij de toepassing van deze kaderregeling vanaf 2003 2004, als onderdeel van de openstelling van de markt voor het goederenvervoer per spoor, zal men bij de liberalisering van de internationale passagiersdiensten in 2010 reeds kunnen steunen op een gevestigde en soepel lopende praktijk.

## **1.2. Een strikt kader voor de veiligheidsvoorschriften**

Met het oog op de opschaling van de spoorwegsector naar Europees formaat hebben de wetgevende instanties voorts duidelijke regels inzake de veiligheid op het spoor vastgesteld. Richtlijn 2004/... betreffende de veiligheid van de spoorwegen<sup>5</sup> bevat specifieke voorschriften inzake de toekenning van veiligheidscertificaten aan spoorwegondernemingen, veiligheidsbeheer en –controle en het onderzoeken van ongevallen. Tevens voorziet deze richtlijn in het geleidelijk opbouwen van een Europese veiligheidsregelgeving; de opstelling van de regels wordt aan het Europees Spoorwegagentschap overgelaten.

Richtlijn 2004/.. moet vóór ... worden omgezet en zal dus volledig operationeel zijn op de voor de openstelling van de internationale passagiersdiensten per spoor geplande datum.

Opgemerkt dient te worden dat het bestaan van Europese veiligheidsvoorschriften geen voorwaarde vooraf is voor liberalisering aangezien de nationale voorschriften volledig van kracht blijven. Het komt erop neer dat elke spoorwegonderneming die een vergunning bezit daarnaast de beschikking moet hebben over:

- rijdend materieel en bestuurders die mogen rijden in de lidstaten waar de onderneming wil opereren;
- een veiligheidscertificaat dat is afgegeven door de nationale veiligheidsinstanties van elke lidstaat waar zij voornemens zijn doorheen te rijden.

Ten slotte zal dit kader worden gecompleteerd door het samen met deze tekst gepresenteerde voorstel betreffende de certificering van bestuurders van locomotieven en treinen die bestemd zijn voor het vervoer van passagiers en goederen in de Gemeenschap.

## **1.3. Bescherming van passagiersrechten**

Zoals het geval was bij het luchtvervoer, is het van belang basisregels voor de bescherming van de rechten van de passagiers te formuleren. Een aantal lidstaten kent een preciezere invulling van de bescherming van passagiersrechten, zowel op het vlak van de regelgeving als wat betreft de door de spoorwegondernemingen getroffen maatregelen. Daarom presenteert de Commissie samen met dit voorstel inzake de openstelling van de markt ook een voorstel voor een verordening inzake de rechten en verplichtingen van de passagiers in het internationale spoorvervoer. De desbetreffende regels zullen geen inbreuk maken op de commerciële vrijheid van spoorwegondernemingen die hun klanten betere garanties kunnen bieden, maar bepalen een door alle partijen in acht te nemen minimumniveau.

---

<sup>5</sup> Richtlijn ...

## **2. NOODZAKELIJKE AFSTEMMING MET DE COMMUNAUTAIRE REGELGEVING INZAKE OPENBARE-DIENSTCONTRACTEN**

### **2.1. Toepassing van Verordening nr. 1191/69 op de internationale diensten**

De lidstaten en hun plaatselijke overheden kunnen ervoor kiezen openbare-dienstcontracten op te stellen voor de levering van bepaalde dienstverrichtingen met betrekking tot het passagiersvervoer per spoor. In dat geval moeten zij, zoals onlangs nog eens in herinnering is gebracht door het Hof van Justitie<sup>6</sup>, de bepalingen van Verordening n° 1191/69<sup>7</sup> toepassen. Daarin is bepaald dat openbare-dienstcontracten exclusieve rechten op de levering van bepaalde diensten kunnen behelzen.

De reikwijdte van Verordening nr. 1191/69 wordt uitgebreid tot de internationale diensten. Twee lidstaten of twee plaatselijke overheden aan weerszijden van een landsgrens kunnen samen een openbare-dienstcontract opstellen en gunnen voor de levering van een internationale of een grensoverschrijdende regionale dienst. In dat geval kunnen voor de betrokken dienst exclusieve rechten worden vastgesteld.

Een louter op vrije toegang gebaseerde openstelling van alle internationale diensten voor concurrentie zou dus kunnen botsen met de bepalingen van Verordening nr. 1191/69 en de lidstaten de mogelijkheid kunnen ontnemen exclusieve rechten te verlenen in het kader van een openbare-dienstcontract. De relatie tussen deze twee domeinen dient dus nader te worden gepreciseerd, met name wat betreft de situatie waarin op dezelfde lijn internationale diensten en in het kader van een openbare-dienstcontract geleverde plaatselijke diensten zullen worden geëxploiteerd.

### **2.2. Het voorstel van de Commissie ter vervanging van Verordening nr. 1191/69**

Op 21 februari 2002 heeft de Commissie een gewijzigde versie<sup>8</sup> ingediend van haar voorstel voor een Verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende het optreden van de lidstaten ten aanzien van openbare-diensteisen en de gunning van openbare-dienstcontracten op het gebied van het personenvervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren, ter vervanging van Verordening nr. 1191/69. Dit voorstel voorziet met name in de invoering van een systeem van gereguleerde concurrentie dat ervoor moet zorgen dat de gunning van openbare-dienstcontracten op basis van concurrentie wordt gebonden aan regels ter bescherming van het algemeen belang die moeten waarborgen dat in alle regio's betaalbaar openbaar vervoer van hoge kwaliteit beschikbaar is dat in alle vervoersbehoeften van de samenleving voorziet. Het gewijzigde voorstel wordt thans bestudeerd door de Raad en het Europees Parlement. De verwijzing in het voorstel naar de geldende communautaire wetgeving maakt het mogelijk rekening te houden met zowel de bestaande als de toekomstige verordening als deze eenmaal is vastgesteld.

De Commissie dringt er bij het Europees Parlement en de Raad op aan zo spoedig mogelijk hun onderzoek van haar gewijzigd voorstel ter vervanging van Verordening nr. 1191/69 voort te zetten en onverwijld te beginnen met de bestudering van het onderhavige voorstel om rekening te kunnen houden met het complementaire karakter van beide teksten, waarmee

---

<sup>6</sup> Arrest Altmark Trans van 24 juli 2003, Zaak C-280/00.

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

<sup>8</sup> COM 2002(107) van 21.2.2002, PB C 151 E van 25/06/2002 blz. 0146 – 0183.

wordt beoogd te komen tot een daadwerkelijke openstelling van de markt voor het passagiersvervoer per spoor en tot de invoering van een systeem van gereguleerde concurrentie voor de gunning van openbare-dienstcontracten in deze sector.

### **2.3. Rekening houden met cabotage is een noodzaak.**

Internationale treinen nemen ook passagiers mee die binnen een zelfde lidstaat in- en uitstappen (cabotage). Dit onderdeel van het vervoer is van variabele omvang maar vaak zeer belangrijk. Zo zijn tussen Brussel en Keulen de treinen op het traject Brussel – Luik zeer vol, maar is de bezetting veel lager tussen Luik en Keulen. Het aantal internationale treinen dat binnen een zelfde lidstaat geen tussenstop maakt is zeer beperkt en het gaat hierbij in feite alleen om enkele hogesnelheidsverbindingen zoals Brussel – Parijs.

Bepalend voor de rendabiliteitsdrempel van een internationale dienst, die rechtstreeks afhankelijk is van het aantal vervoerde passagiers, is de mogelijkheid om al dan niet onderweg passagiers te kunnen laten in- en uitstappen. Wanneer deze mogelijkheid niet wordt geboden komt dit erop neer dat aan nieuwkomers elke kans wordt ontzegd een economisch levensvatbare dienst op te zetten. Dit zou bovendien discriminerend zijn aangezien de gevestigde onderneming zou kunnen doorgaan met onderweg passagiers te laten in- en uitstappen, terwijl haar concurrent die mogelijkheid niet zou hebben.

Daarom zou een formule voor openstelling van de markt waarbij de mogelijkheid van cabotage bij internationale diensten wordt uitgesloten geen significant effect op de markt hebben. Het voorstel voorziet dus voor ondernemingen die internationale diensten aanbieden in het recht passagiers te laten in- en uitstappen tussen twee stations op het internationale traject, ook wanneer die in dezelfde lidstaat liggen.

Gezien dit aspect is het des te belangrijker te zorgen voor een goede afstemming tussen de voorgestelde openstelling op basis van vrije toegang en het toepassingsgebied van Verordening nr. 1191/69.

### **2.4. De oplossing waarvoor is gekozen**

De behoeften lopen uiteen naar gelang van het marktsegment (grensoverschrijdend regionaal, internationaal over grote afstand, hoge snelheid ...) en afhankelijk van het feit of de betrokken dienst al dan niet rendabel is. Dit leidt tot een soepele aanpak die zowel ruimte laat voor concurrentie op basis van vrije toegang als voor de gunning van openbare-dienstcontracten die eventueel voorzien in exclusieve rechten voor bepaalde diensten.

Daarom wordt voorgesteld als algemeen principe uit te gaan van openstelling voor concurrentie op basis van vrije toegang, zij het met de mogelijkheid voor de lidstaten deze toegang te beperken wanneer zij een openbare-dienstcontract sluiten, met dien verstande dat de bepalingen van Verordening nr. 1191/69, of van de verordening waardoor deze zal worden vervangen, strikt in acht worden genomen, en wanneer het economische evenwicht van de betrokken openbare dienst bedreigd wordt.

In de praktijk kunnen zich de volgende drie gevallen voordoen:

- twee lidstaten (of twee plaatselijke overheden aan weerszijden van een landsgrens) stellen samen voor een internationale dienst een openbare-dienstcontract met exclusieve rechten voor de betrokken dienst op en gunnen dit, met inachtneming van Verordening nr. 1191/69;

- twee lidstaten (of twee plaatselijke overheden aan weerszijden van een landsgrens) stellen samen voor een internationale dienst een openbare-dienstcontract zonder of met gedeeltelijke exclusieve rechten voor de betrokken dienst op en gunnen dit, met inachtneming van Verordening nr. 1191/69;

- de dienst wordt geacht open te staan voor concurrentie op basis van vrije toegang.

In al deze gevallen bestaat de mogelijkheid dat de internationale dienst gebruik maakt van een lijn waarop bepaalde diensten worden geëxploiteerd op basis van een openbare-dienstcontract op nationaal niveau. Zo zou voor de toekomstige hogesnelheidslijn tussen Madrid en Perpignan een openbare-dienstcontract met exclusieve rechten kunnen worden opgesteld voor het traject Madrid - Barcelona. Deze exclusieve rechten zouden inhouden dat geen enkele andere exploitant een nationale dienst mag opzetten die zich beperkt tot het traject Madrid - Barcelona. Deze rechten zouden er echter niet aan in de weg kunnen staan dat een internationale exploitant die een dienst tussen Perpignan en Madrid onderhoudt passagiers in Barcelona laat in- of uitstappen, tenzij kan worden aangetoond dat daardoor het economische evenwicht van het betrokken openbare-dienstcontract in het gedrang zou kunnen komen.

Hierbij dient echter te worden aangetekend dat internationale diensten enerzijds en diensten die op nationaal niveau op basis van een openbare-dienstcontract worden geëxploiteerd anderzijds niet dezelfde markten bestrijken. Diensten die op basis van een openbare-dienstcontract worden onderhouden hebben namelijk over het algemeen een regionaal karakter, doen een groot aantal stations aan en zijn bestemd voor reizigers die een kort of middellang traject afleggen. Internationale diensten daarentegen maken over het algemeen minder tussenstops en zijn bedoeld voor reizigers die grotere afstanden afleggen.

De oplossing die voor de openstelling van de markt wordt voorgesteld is evenwichtig, aangezien zij de nationale of lokale overheden die dit willen de mogelijkheid geeft samen openbare-dienstcontracten te gunnen, en tevens vrij baan geeft aan de ontwikkeling van nieuwe initiatieven en de mogelijkheid van cabotage intact laat, zodat de internationale diensten zich onder reële economische omstandigheden kunnen ontwikkelen.

Aangezien toegangsrechten zullen worden verleend voor internationale diensten, is de thans bestaande verplichting een internationaal samenwerkingsverband op te richten niet langer gerechtvaardigd op de datum waarop die toegangsrechten ingaan. Zoals is aangetoond in besluit GVG/FS van de Commissie<sup>9</sup>, kan de verplichting een internationaal samenwerkingsverband op te richten een ernstige belemmering voor toegang tot de markt vormen. Daarom wordt voorgesteld alle verwijzingen naar het begrip internationaal samenwerkingsverband per 1 januari 2010 te schrappen.

### **3. EFFECT VAN HET VOORSTEL OP DE INTERNATIONALE PASSAGIERSDIENSTEN PER SPOOR**

Het aandeel van de internationale passagiersdiensten per spoor vertegenwoordigt, volgens een raming op basis van de verkoop van internationale biljetten, circa 10% van de omzet in het

---

<sup>9</sup> Cas COMP/37.685.

reizigerssegment van de spoorwegondernemingen<sup>10</sup> (2,4 miljard €). Het betreft hier internationale trajecten, waarbij elke reiziger ten minste één grens oversteekt.

Bepaalde types internationale spoorwegdiensten verliezen snel aan populariteit. Met name de nachttreinen slagen er ondanks de over het algemeen hoge tarieven niet meer in om in de huidige opzet rendabel te blijven. Om de verliezen te beperken hebben de spoorwegondernemingen onlangs verschillende van die diensten (onder andere Brussel – Milaan en Wenen – Amsterdam) opgeheven.

Het marktaandeel van het internationale spoorvervoer met inbegrip van cabotage, dus het vervoer van passagiers die binnenlandse trajecten met internationale treinen afleggen, kan maximaal op ongeveer 20% worden geraamd, en dan alleen als wordt uitgegaan van de optimistische hypothese dat op internationale treinen een op de twee passagiers een binnenlands traject aflegt.

De diensten waarvoor het voorstel consequenties kan hebben zijn in hoofdzaak:

- internationale hogesnelheidsdiensten;
- internationale nachttrein- en autotreindiensten, die thans in crisis verkeren en waaraan de door de openstelling van de markt mogelijk gemaakte initiatieven een nieuwe impuls zouden kunnen geven;
- ongeregelde en seizoensgebonden internationale diensten waarvoor nieuwe commerciële initiatieven zouden kunnen worden ontwikkeld.

Opgemerkt wordt dat door de verdubbeling van de omvang (van 2600 km nu tot 6000 km in 2010) en de onderlinge koppeling van het hogesnelheidsnet tegen 2010, alsook door de vorderingen op het gebied van interoperabiliteit, wellicht zeer belangrijke nieuwe markten voor het spoorvervoer zullen worden geopend en nieuwe commerciële initiatieven een kans zullen krijgen.

De zeer hevige concurrentie door goedkope luchtvaartmaatschappijen op de verbindingen tussen de grote Europese steden vormt een aanzienlijke bedreiging voor de internationale spoorverbindingen. Wat dit betreft moet de liberalisering het spoorvervoer in staat stellen nieuwe initiatieven te ontwikkelen en de kosten te drukken zodat tegen 2010 concurrerende internationale diensten kunnen worden aangeboden.

#### **4. ARTIKELGEWIJS COMMENTAAR**

##### Artikel 1

Bij dit artikel wordt de definitie van « internationale passagiersvervoerdienst » in de richtlijn opgenomen.

Tevens wordt in dit artikel het principe neergelegd dat uiterlijk op 1 januari 2010 toegangsrechten worden verleend voor het onderhouden van internationale passagiersvervoerdiensten, met inbegrip van cabotage.

---

<sup>10</sup> Voor kleine landen is dit aandeel aanzienlijk groter: Luxemburg 70%, België 33%, Oostenrijk 17%. Zie de tabel in de bijlage.

Bijgevolg wordt in dit artikel bepaald dat met ingang van 1 januari 2010 alle verwijzingen naar de verplichting internationale samenwerkingsverbanden op te richten om in aanmerking te komen voor toegangsrechten tot de infrastructuur worden geschrapt.

Gepreciseerd wordt dat deze toegangsrechten kunnen worden beperkt voor verbindingen waarvoor een openbare-dienstcontract is gesloten in de zin van Verordening nr. 1191/69. Een dergelijke beperking is echter alleen mogelijk wanneer wordt aangetoond dat zij noodzakelijk is voor de instandhouding van het economische evenwicht van een openbare-dienstcontract.

## Artikel 2

In dit artikel is bepaald dat de Commissie vóór 31 december 2012 een verslag over de toepassing van de nieuwe bepalingen moet indienen.



Voorstel voor een

**RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD**

**tot wijziging van Richtlijn 91/440/EEG van de Raad betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap**

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE ,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en met name op artikel 71,

Gezien het voorstel van de Commissie<sup>1</sup>,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité<sup>2</sup>,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's<sup>3</sup>,

Volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag<sup>4</sup>,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Richtlijn 91/440/EEG van de Raad van 29 juli 1991 betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap<sup>5</sup> was erop gericht de aanpassing van de spoorwegen in de Gemeenschap aan de eisen van de interne markt te vergemakkelijken en de doeltreffendheid daarvan te vergroten.
- (2) De Commissie had in haar Witboek « Het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen »<sup>6</sup> haar voornemen kenbaar gemaakt de totstandbrenging van de interne markt voor spoorwegdiensten verder voortgang te doen vinden door voor te stellen de markt voor internationale passagiersvervoerdiensten open te stellen.
- (3) In oktober 2003 heeft het Europees Parlement van zijn kant een amendement goedgekeurd waarin erop werd aangedrongen alle passagiersvervoerdiensten per spoor, zowel nationale als internationale, per 1 januari 2008 open te stellen voor concurrentie. De Commissie heeft bij die gelegenheid aangegeven dat zij voornemens was met een specifiek voorstel te komen waarin rekening zou worden gehouden met de noodzakelijke afstemming met de geldende wetgeving inzake openbare-

---

<sup>1</sup> PB C van, blz.

<sup>2</sup> PB C van, blz.

<sup>3</sup> PB C van, blz.

<sup>4</sup> PB C van, blz.

<sup>5</sup> PB L 237 van 24.8.1991, blz. 25. Gewijzigd bij Richtlijn 2001/12/EG van het Europees Parlement en de Raad (PB L 75 van 15.3.2001, blz. 1).

<sup>6</sup> COM(2001)370 van 12.09.2001.

dienstcontracten, en dat zij tegelijkertijd maatregelen wilde voorstellen om de rechten van internationale passagiers te beschermen.

- (4) De huidige situatie van de internationale spoorwegdiensten loopt sterk uiteen. Enerzijds ondervinden de langeafstandsdiensten (nachttreinen) moeilijkheden en is een aantal daarvan onlangs door de spoorwegondernemingen opgeheven om de verliezen te beperken. Anderzijds heeft de markt voor internationale hogesnelheidsdiensten het verkeer sterk zien toenemen en zal zij naar verwachting nog aanzienlijk groeien door de verdubbeling in omvang van het trans-Europese hogesnelheidsnet en de onderlinge koppeling daarvan in de periode tot 2010. In beide sectoren doet de concurrentie door goedkope luchtvaartmaatschappijen zich echter sterk gevoelen en het is dan ook noodzakelijk nieuwe initiatieven te stimuleren door concurrentie tussen spoorwegondernemingen te introduceren.
- (5) De markt voor internationale passagiersvervoerdiensten zou niet kunnen worden opengesteld zonder dat een gedetailleerd regelgevingskader voor toegang tot de infrastructuur voorhanden is, significante vooruitgang op het gebied van interoperabiliteit wordt geboekt en de veiligheid op het spoor op nationaal en Europees niveau in een strikte normatieve structuur wordt ingebed. Aan al deze voorwaarden is nu voldaan door de omzetting van de Richtlijnen 2001/12/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001 tot wijziging van Richtlijn 91/440/EEG van de Raad betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap, 2001/13/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001 tot wijziging van Richtlijn 95/18/EG van de Raad betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen<sup>7</sup> en 2001/14/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001 inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheidscertificering<sup>8</sup>, alsook van Richtlijn 2004/.../EG<sup>9</sup> betreffende de veiligheid van de spoorwegen. Op de voor de openstelling van de markt voor internationale passagiersvervoerdiensten voorgestelde datum moet er sprake zijn van een gevestigde en geconsolideerde praktijk met betrekking tot dit nieuwe institutionele kader. Daarom wordt voorgesteld 2010 als streefdatum te hanteren.
- (6) Het aantal spoorverbindingen zonder tussenstops is zeer beperkt. Voor de trajecten waarop tussenstops worden gemaakt is het absoluut noodzakelijk nieuwkomers toe te staan onderweg passagiers te laten in- en uitstappen om een reële rendabiliteitsdrempel voor de exploitatie te waarborgen en te voorkomen dat potentiële concurrenten in een ongunstige situatie verkeren ten opzichte van gevestigde exploitanten die onderweg wel passagiers kunnen laten in- en uitstappen.
- (7) Verordening (EEG) nr. 1191/69 van de Raad van 26 juni 1969 betreffende het optreden van de lidstaten ten aanzien van met het begrip openbare dienst verbonden verplichtingen op het gebied van het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren<sup>10</sup> voorziet in de mogelijkheid voor de lidstaten en plaatselijke overheden om openbare-dienstcontracten te gunnen. In het kader van deze contracten

---

<sup>7</sup> PB L 175 van 15.3.2001, blz. 26.

<sup>8</sup> PB L75 van 15.3.2001, blz. 29.

<sup>9</sup> PB L...

<sup>10</sup> JO L 156 van 28.6.1969, blz. 1. Zoals laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EEG) nr. 1893/91 (PB L 169 van 29.6.1991, blz. 1).

kunnen exclusieve rechten op de exploitatie van bepaalde diensten worden verleend. Bijgevolg moet worden gezorgd voor de nodige samenhang tussen de bepalingen van deze verordening en het principe van openstelling van de markt voor internationale passagiersvervoerdiensten per spoor voor concurrentie. Op 21 februari 2002 heeft de Commissie een gewijzigde versie<sup>11</sup> ingediend van haar voorstel voor een Verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende het optreden van de lidstaten ten aanzien van openbare-diensteisen en de gunning van openbare-dienstcontracten op het gebied van het personenvervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren, ter vervanging van Verordening nr. 1191/69. Met dit voorstel wordt met name de invoering van een systeem van gereguleerde concurrentie voor de gunning van openbare-dienstcontracten beoogd.

- (8) De toepassing van deze richtlijn moet worden beoordeeld op basis van een verslag van de Commissie dat twee jaar na de openstelling van de markt voor internationale passagiersvervoerdiensten moet worden ingediend..
- (9) Aangezien de doelstelling van de voorgenomen maatregel, namelijk de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap, in de lidstaten onvoldoende kan worden gerealiseerd, gezien de noodzaak billijke en niet-discriminerende voorwaarden voor toegang tot de infrastructuur te garanderen en rekening te houden met de duidelijk internationale dimensie van de wijze waarop belangrijke onderdelen van de spoorwegnetten functioneren, en deze doelstelling bijgevolg, gezien de noodzaak van een gecoördineerde transnationale actie, beter op communautair niveau kan worden gerealiseerd, kan de Gemeenschap overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag neergelegde subsidiariteitsbeginsel de nodige maatregelen treffen. Overeenkomstig het in genoemd artikel vermelde proportionaliteitsbeginsel gaan de eisen van deze richtlijn niet verder dan nodig is om deze doelstelling te bereiken.
- (10) Richtlijn 91/440/EEG dient bijgevolg te worden gewijzigd,

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

#### *Artikel 1*

Richtlijn 91/440/EEG wordt als volgt gewijzigd:

1) in artikel 3 wordt het vierde streepje geschrapt.

2) in artikel 3 wordt na het vijfde streepje het volgende streepje ingevoegd:

« - internationale passagiersvervoerdienst : een passagiersvervoerdienst in het kader waarvan de trein ten minste eenmaal de grens van een lidstaat oversteekt; de trein kan worden samengesteld en/of gesplitst en de samenstellende delen kunnen een verschillende herkomst en bestemming hebben, op voorwaarde dat alle rytuigen ten minste één grens oversteken, ».

3) in artikel 5, lid 3, wordt het eerste streepje geschrapt.

4) in artikel 8, eerste alinea, worden de woorden « en de internationale samenwerkingsverbanden » geschrapt.

---

<sup>11</sup> COM 2002(107) van 21.2.2002, PB C 151 E van 25/06/2002 blz. 0146 – 0183.

5) in artikel 10 wordt lid 1 geschrapt.

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

7) aan artikel 10 worden de volgende leden 3 bis, 3 ter en 3 quater toegevoegd:

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

3 ter De lidstaten kunnen het in lid 3 bis omschreven toegangsrecht beperken op verbindingen tussen vertrekpunt en bestemming waarvoor een openbare-dienstcontract overeenkomstig de geldende communautaire wetgeving is gesloten. Een dergelijke beperking mag niet tot gevolg hebben dat het recht passagiers te laten in- en uitstappen tussen twee stations op het internationale traject, ook wanneer die in dezelfde lidstaat liggen, wordt beperkt, behalve wanneer dit strikt noodzakelijk is voor de instandhouding van het economische evenwicht van de in een openbare-dienstcontract omschreven dienst en daarover een gunstig advies is uitgebracht door de in artikel 30 van Richtlijn 2001/14/EG<sup>12</sup> bedoelde toezichthoudende instantie.

3 quater: De lidstaten treffen de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat de in lid 3 ter bedoelde beslissingen rechterlijk kunnen worden getoetst.»

8) aan artikel 14 wordt de volgende alinea toegevoegd:

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

## *Artikel 2*

1. De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk op ...<sup>13</sup> aan deze richtlijn te voldoen. Zij doen de Commissie onverwijld de tekst daarvan toekomen, alsmede een concordantietabel waarin is aangegeven met welke artikelen van deze richtlijn die bepalingen overeenkomen.

Wanneer de lidstaten deze bepalingen aannemen, wordt in die bepalingen naar deze richtlijn verwezen of wordt hiernaar verwezen bij de officiële bekendmaking van de bepalingen. De regels voor deze verwijzing worden vastgesteld door de lidstaten.

2. De lidstaten delen de Commissie de tekst van de bepalingen van intern recht mede die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen.

---

<sup>12</sup> PB L75 van 15.3.2001, blz. 29.

<sup>13</sup> 18 maanden na de vaststelling van deze richtlijn.

*Artikel 3*

Deze richtlijn treedt in werking op de dag volgend op die van haar bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen*.

*Artikel 4*

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel,

*Voor het Europees Parlement*  
*De Voorzitter*

*Voor de Raad*  
*De Voorzitter*