



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 3.3.2004
COM(2004) 144 definitief

2004/0050 (COD)

Voorstel voor een

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

**betreffende compensatie bij niet-naleving van contractuele kwaliteitseisen voor diensten
op het gebied van goederenvervoer per spoor**

(Ingediend door de Commissie)

TOELICHTING

In recente documenten over het vervoersbeleid, zoals het Witboek over vervoer van 2001 en de Mededeling "Naar een geïntegreerde Europese spoorverkeersruimte" van januari 2002 is benadrukt dat de verbetering van de diensten op het gebied van het goederenvervoer per spoor in Europa van primordiaal belang is om de ontwikkeling van het goederenvervoer per spoor te bevorderen en bij te dragen tot een evenwichtiger verdeling van de verschillende vervoerswijzen in het Europees vervoerssysteem. De Commissie is van oordeel dat het in de EU op gang gebrachte marktintegratiebeleid het belangrijkste middel is om de prestaties van het goederenvervoer per spoor te verbeteren. Naar verwachting zal de openstelling van de markten voor goederenvervoer per spoor, in combinatie met gemeenschappelijke regels voor spoorwegveiligheid en maatregelen ter bevordering van de interoperabiliteit van de gefragmenteerde nationale spoorwegsysteem, tot een verbetering van de prestaties zal leiden. Aangezien de concurrentie traag en geleidelijk zal toenemen, zullen ook de verbeteringen slechts geleidelijk tot stand komen. Om de klanten van het goederenvervoer per spoor echter te overtuigen om verder gebruik te maken van deze vervoerswijze of hun logistieke processen te wijzigen ten gunste van het spoorwegvervoer, is het belangrijk dat de prestaties snel verbeteren. De Commissie is er dan ook van overtuigd dat specifieke maatregelen nodig zijn om de klanten te overtuigen van de betrouwbaarheid van de diensten op het gebied van goederenvervoer per spoor. Daarom heeft zij in het Witboek over vervoer van 2001 en in haar mededeling van 2002 aangekondigd dat zij voornemens is een voorstel in te dienen voor een verordening betreffende compensatie bij niet-naleving van contractuele kwaliteitseisen voor diensten op het gebied van goederenvervoer per spoor.

Sinds 15 maart 2003 zijn de lidstaten verplicht het trans-Europese netwerk voor goederenvervoer per spoor open te stellen voor spoorwegondernemingen die internationale diensten op het gebied van goederenvervoer per spoor willen aanbieden. Sommige lidstaten hadden hun markten voor goederenvervoer per spoor al eerder opengesteld op basis van nationale wetgeving. In Zweden, Denemarken, het Verenigd Koninkrijk, Nederland, Duitsland, Oostenrijk en Italië zijn exploitanten van goederenvervoer per spoor reeds de concurrentie aangegaan met de traditionele spoorwegondernemingen. In andere lidstaten zijn echter nog geen nieuwe spelers op de markt verschenen omdat er geen passend rechtskader is of omdat het rechtskader in de praktijk niet wordt toegepast.

In het algemeen zijn de prestaties van het goederenvervoer per spoor in de EU eerder wisselvallig. In de jaren 90 nam het vervoersvolume lichtjes toe met 0,7% per jaar, na een daling met 1,2% per jaar in de jaren 80. Tegen de achtergrond van de bijzonder dynamische groei van de totale vervoersmarkt presteert het vervoer per spoor echter zeer bescheiden in vergelijking met concurrerende vervoerswijzen. Sommige lidstaten lieten echter wel goede prestaties optekenen: in het Verenigd Koninkrijk is het volume van het goederenvervoer per spoor sinds 1994 met 50% gestegen. Dit is onder meer toe te schrijven aan de sterke groei van het spoorvervoer van zeecontainers van en naar Britse havens, die tussen 1992 en 2001 in totaal 56% bedroeg.

De algemene ontwikkeling van de kwaliteit van internationale diensten op het gebied van goederenvervoer per spoor is onrustbarend. Uit indicatoren voor de punctualiteit van internationale treinen voor gecombineerd vervoer, die door de Internationale Unie voor Gecombineerd Rail-Wegvervoer (UIRR) voor alle belangrijke Europese vervoerscorridors zijn opgesteld, blijkt dat het prestatieniveau onaanvaardbaar is. In 1999 had 40% van de treinen voor gecombineerd vervoer meer dan 30 minuten vertraging. Drie jaar later, in 2002, was 52% van de treinen niet op tijd en had 7% zelfs meer dan 24 uur vertraging. De

belangrijkste oorzaak van de vertragingen was het ontbreken van locomotieven of personeel aan de overgavepunten. Hoewel de situatie de afgelopen maanden kennelijk enigszins is verbeterd, verschilt de situatie nog steeds aanzienlijk van de ene corridor tot de andere. Op de corridor van Duitsland/België door Frankrijk naar Spanje via Port Bou is het bijzonder slecht gesteld met de punctualiteit. Dat geldt eveneens voor de corridors van Duitsland naar Oost-Europa en van Nederland/Duitsland naar Italië via de Gotthard-route. De punctualiteit van de treinen voor gecombineerd vervoer naar Spanje via Irún, en van de treinen op de Brenner-route is daarentegen in de afgelopen maanden sterk verbeterd.

De slechte kwaliteit van de dienstverlening heeft een grote invloed op de kosten van de spoorwegsector. Spoorwegondernemingen en ondernemingen voor gecombineerd vervoer slagen er niet in nieuwe contracten voor goederenvervoer per spoor in de wacht te slepen en lopen zelfs het risico activiteiten te verliezen ten voordele van andere vervoerswijzen. Slechte dienstverlening kan leiden tot inkomstenverlies, ondoeltreffend gebruik van personeel en activa en een toename van de compensatieclaims van klanten. In 2000 schatte de UIRR dat ondernemingen voor gecombineerd vervoer jaarlijks 41 miljoen euro schade lijden door de gebrekkige kwaliteit van het goederenvervoer per spoor, wat neerkomt op ongeveer 6% van de totale internationale inkomsten van de ondernemingen die lid zijn van de UIRR.

De compensatie van klanten van het internationale goederenvervoer per spoor geschiedt momenteel in het kader van het CIM-aanhangsel bij het Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer (COTIF)¹. In de huidige CIM van 1980 en de nieuwe CIM (vastgelegd in het Protocol van Vilnius², maar nog niet van kracht) is bepaald dat een spoorwegonderneming compensatie moet betalen bij verlies of beschadiging van de vervoerde goederen of bij overschrijding van een maximale vervoerstijd. Wat dit laatste betreft, is in de CIM een richttijd van 24 uur vastgesteld voor het vervoer van een volle wagon over een afstand van 400 km, wat neerkomt op een gemiddelde vervoerssnelheid van minstens 17 km/h. Dit beantwoordt niet meer aan de verwachtingen van de hedendaagse klanten. In de sector van het goederenvervoer over de weg bestaat een soortgelijk internationaal kader, de CMR ("Convention relative au contrats de transport international de marchandise par route"). De verplichtingen inzake vervoerstijd zijn in de CMR echter op een betere en modernere wijze vastgesteld, namelijk door de tijd die een plichtsbewuste vervoersonderneming nodig heeft voor het vervoer, als richttijd te hanteren. De bepalingen van het CIM-aanhangsel bij de COTIF zijn in hun huidige vorm dus niet bruikbaar in de hedendaagse vervoersmarkt. Momenteel worden kwaliteitseisen, zoals een compensatieregeling bij niet-naleving van de overeengekomen aankomsttijden van de per spoor vervoerde goederen, bijna uitsluitend in contracten voor binnenlands vervoer opgenomen. In contracten voor internationaal vervoer zijn voorbeelden van dergelijke kwaliteitseisen bijzonder zeldzaam. De enige uitzondering hierop zijn treinen voor gecombineerd vervoer of gesloten treinen waarmee waardevolle goederen, zoals auto's, worden vervoerd in opdracht van machtige industriële klanten, zoals autofabrikanten. De traditionele ondernemingen voor goederenvervoer per spoor nemen, gezien hun dominante marktpositie, slechts zelden compensatieclausules op in hun contracten. Nieuwe spoorwegondernemingen daarentegen sluiten meestal wel kwaliteitsgebonden contracten met hun klanten.

Bij de voorgestelde verordening wordt een EU-kader voor compensaties in de sector van het goederenvervoer per spoor opgesteld. Dit kader is gebaseerd op de beginselen van de CIM,

¹ COTIF/CIV-CIM, "Convention relative aux transports internationaux ferroviaire" van 9 mei 1980.

² Protocol van 3 juni 1999 "tot wijziging van het Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer (COTIF)" van 9 mei 1980.

maar sluit nauwer aan bij de hedendaagse realiteit van de markt voor goederenvervoer per spoor. Het wordt gekenmerkt door een soepele regelgevende aanpak, die geschikt is voor een "business-to-business" marktomgeving. Dit kader biedt de marktdeelnemers de nodige contractuele vrijheid, maar voorziet tegelijkertijd in regels waarop men kan terugvallen bij het vaststellen van de verantwoordelijkheden van vervoersondernemingen en klanten en bij het bepalen van compensatieniveaus. Daar het onmogelijk is regels op te stellen die tegemoetkomen aan de vele specifieke behoeften van de markt voor goederenvervoer per spoor, is een gedetailleerder, prescriptief rechtskader in de praktijk niet bruikbaar.

Het voorstel voor een EU-verordening betreffende compensatie is gebaseerd op de definitie van de volgende begrippen: aansprakelijkheid, kwaliteitscriteria voor het goederenvervoer per spoor, compensatieniveaus, regeling voor kwaliteitscontrole, beperkingen van de aansprakelijkheid en de verantwoordelijkheden van de spoorweginfrastructuurbeheerders. De spoorwegonderneming die een contract heeft gesloten voor het vervoer van goederen is verantwoordelijk voor het vervoer over het volledige traject, tot de plaats van levering. Daarbij moeten de volgende kwaliteitscriteria in acht worden genomen: levering op een afgesproken tijdstip, informatie aan de klanten indien zich problemen voordoen bij de levering en een zekere flexibiliteit bij het uitvoeren van de vervoersopdracht.

De hoogte van de compensatie bij beschadiging of verlies van vervoerde goederen wordt vastgesteld op 75 euro per beschadigde of verloren kilogram (brutogewicht). Deze verdrievoudiging ten opzichte van de in het CIM-aanhangsel van de COTIF van 1980 vastgestelde compensatie is gerechtvaardigd omdat de gemiddelde waarde van de vervoerde goederen in de afgelopen 25 jaar is gestegen. Als een vervoersopdracht door de spoorwegonderneming of de klant wordt geannuleerd, kan een compensatieniveau worden vastgesteld dat in verhouding staat tot de tijd die verstrijkt tussen de kennisgeving van de annulering en de geplande vertrekdatum van het vervoer, zoals gebruikelijk is op de markt voor nationaal spoorwegvervoer.

De hoogte van de compensatie bij vertragingen kan variëren naargelang de ernst van de vertraging en het type goederenvervoer per spoor, zoals vervoer met gesloten treinen, vervoer per wagonlading en vervoer dat georganiseerd is rond een centraal knooppunt zoals een terminal of een rangeerterrein. Voor gesloten treinen voorziet de verordening in een compensatie van minstens 5% en hoogstens 25% van de vervoersprijs. Momenteel wordt in de praktijk over deze niveaus onderhandeld, met name voor gecombineerd internationaal vervoer. Ter vergelijking: in de CIM is geen minimumcompensatieniveau voor vertragingen vastgesteld, maar wel een maximumniveau dat kan oplopen tot vier keer de vervoersprijs.

De contractpartijen moeten overeenstemming bereiken over de toepassing van een geschikt controlesysteem dat het mogelijk maakt ondubbelzinnige documenten over eventuele niet-naleving van de contracteisen te verzamelen. Aansprakelijkheid voor normale omstandigheden zoals nalatigheid van de klant, overmacht of onvermijdbare omstandigheden is uitgesloten. Als een spoorweginfrastructuurbeheerder verantwoordelijk is voor een storing die tot vertraging van het vervoer leidt, is hij aansprakelijk tegenover de spoorwegonderneming(en).

De Commissie verwacht dat de toepassing van de voorgestelde compensatieregeling de spoorwegondernemingen ertoe zal aanzetten de doeltreffendheid en flexibiliteit van hun productieprocessen voor diensten op het gebied van goederenvervoer per spoor te verbeteren. Om een positief effect te hebben op de kwaliteit van de prestaties, mogen de compensatieregelingen niet onrechtmatig met staatssteun worden gesubsidieerd; de Commissie heeft zich dan ook vast voorgenomen gelijke concurrentievoorwaarden te

garanderen op de markt voor goederenvervoer per spoor. Ook de spoorwegondernemingen vinden baat bij de voorgestelde regeling: een betere organisatie van personeel en wagongebruik en de toepassing van moderne informaticahulpmiddelen die het mogelijk maken treinen en wagons in real time op te sporen en te volgen op internationale routes en die, met inachtneming van een relatief hoog veiligheidsniveau, een grotere flexibiliteit van het vervoersproces garanderen en dus beter tegemoetkomen aan de behoeften van de klanten, kunnen leiden tot een vermindering van de kosten. Aangezien de veranderingen die naar aanleiding van de compensatieregeling zullen plaatsvinden, een verbetering van de kwaliteit tot gevolg zullen hebben, is het bovendien mogelijk dat de vraag naar diensten op het gebied van het goederenvervoer per spoor zal toenemen. De totale economische baten van de regeling in de EU-15 worden op ongeveer 70 miljoen euro per jaar geraamd.

Voorstel voor een

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

betreffende compensatie bij niet-naleving van contractuele kwaliteitseisen voor diensten op het gebied van goederenvervoer per spoor

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, lid 1,

Gezien het voorstel van de Commissie³,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité⁴,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's⁵,

Volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag⁶,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Om de doelstellingen van het gemeenschappelijk vervoersbeleid te kunnen verwezenlijken, is het belangrijk dat het concurrentievermogen van de diensten op het gebied van goederenvervoer per spoor verbetert, zodat de "modal shifts" die nodig zijn om een evenwichtiger vervoerssysteem tot stand te brengen, mogelijk worden gemaakt.
- (2) De slechte kwaliteit van diensten op het gebied van het goederenvervoer per spoor in de Gemeenschap vormt een belangrijke hinderpaal voor de ontwikkeling van deze diensten, zoals blijkt uit de kwaliteitsindicatoren en de ontwikkeling van het marktaandeel van deze vervoerswijze.
- (3) De slechte kwaliteit van de diensten op het gebied van het goederenvervoer is in aanzienlijke mate te wijten aan het gebrek aan economische en contractuele stimulansen. De huidige bepalingen betreffende compensatie van klanten van het goederenvervoer per spoor, die in het CIM-aanhangsel bij de COTIF⁷ zijn vastgesteld, zijn geen doeltreffende kwaliteitsstimulansen. Er is dan ook behoefte aan specifieke regelgeving om de kwaliteit van de dienstverlening te verbeteren en het vertrouwen van de klanten in het goederenvervoer per spoor te herstellen.

³ PB C , , blz. .

⁴ PB C , , blz. .

⁵ PB C , , blz. .

⁶ PB C , , blz. .

⁷ COTIF/CIV-CIM, Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer van 9 mei 1980.

- (4) De openstelling van de vervoersnetwerken voor internationale dienstverleners in de sector van het goederenvervoer per spoor en de daaruit voortvloeiende toename van de concurrentie kan de marktspelers ertoe aanzetten de prijs en de kwaliteit van hun dienstverlening te verbeteren.
- (5) Waarschijnlijk zal de concurrentie slechts traag en geleidelijk toenemen, zodat de bestaande nationale exploitanten van goederenvervoer per spoor hun dominante marktpositie nog jarenlang kunnen behouden. Door de dominante marktpositie van deze nationale exploitanten kunnen de meeste klanten van het goederenvervoer per spoor onmogelijk billijke en passende vervoerscontracten sluiten. Daarom moeten in vervoerscontracten verplicht minimumeisen en een compensatieregeling worden opgenomen.
- (6) De compensatieregeling moet betrekking hebben op verlies en beschadiging van de vervoerde goederen, vertraging bij de levering, annulering van het vervoer en niet-naleving van een van de andere kwaliteitseisen die in het vervoerscontract zijn opgenomen. De compensatieregeling moet ook in verhouding staan tot de omvang van het vervoerscontract. Een vervoerscontract waarvoor een volledige trein (gesloten trein) nodig is, moet anders worden behandeld dan een contract waarvoor slechts een plaats in een trein (een wagonlading) nodig is. In het geval van een gesloten trein loopt de klant immers een groter risico en in het geval van een wagonlading kan moeilijk worden vastgesteld wie precies verantwoordelijk is voor een eventuele vertraging.
- (7) Wanneer een spoorwegonderneming garandeert dat haar dienstverlening aan een bepaald kwaliteitsniveau beantwoordt, moet zij ook stappen kunnen ondernemen tegen spoorweginfrastructuurbeheerders als deze verantwoordelijk zijn voor gebeurtenissen die tot gevolg hebben dat de spoorwegonderneming de kwaliteit van haar dienstverlening niet kan handhaven.
- (8) Het effect van deze verordening moet worden beoordeeld, met name het effect op de concurrentie op de relevante markten voor goederenvervoer per spoor.
- (9) Aangezien de doelstelling van deze verordening, namelijk het verbeteren van de kwaliteit van de diensten op het gebied van goederenvervoer per spoor in de Gemeenschap, wegens de internationale dimensie van het goederenvervoer per spoor niet voldoende door de lidstaten kan worden verwezenlijkt en, gezien de behoefte aan gecoördineerde transnationale acties, beter op communautair niveau kan worden verwezenlijkt, kan de Gemeenschap maatregelen nemen overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag neergelegde subsidiariteitsbeginsel. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze verordening niet verder dan nodig is om deze doelstelling te verwezenlijken,

HEBBEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1
Onderwerp en toepassingsgebied

Bij deze verordening worden spoorwegondernemingen en klanten van het goederenvervoer per spoor ertoe verplicht kwaliteitseisen voor diensten op het gebied van goederenvervoer per spoor op te stellen en compensaties bij niet-naleving van de in het vervoerscontract opgenomen kwaliteitseisen vast te stellen.

Deze verordening is van toepassing op nationale en internationale diensten op het gebied van goederenvervoer per spoor in de Gemeenschap, alsook op goederenvervoer per spoor naar, van en via derde landen, voorzover de Gemeenschap met het derde land in kwestie een overeenkomst betreffende het toepassingsgebied van deze verordening heeft gesloten.

Artikel 2 *Definities*

In deze verordening wordt verstaan onder:

- (a) "spoorwegonderneming": een openbare of particuliere onderneming die overeenkomstig de Gemeenschapswetgeving over de nodige licenties beschikt om goederen en/of passagiers per spoor te vervoeren, waarbij de onderneming ook de tractie voor dit vervoer moet leveren; ondernemingen die uitsluitend tractie leveren, vallen eveneens onder deze definitie;
- (b) "klant van het goederenvervoer per spoor": een openbare of particuliere onderneming die een contract sluit met een spoorwegonderneming voor de levering van een dienst op het gebied van goederenvervoer per spoor;
- (c) "gesloten trein": een dienst op het gebied van het goederenvervoer per spoor die er uit bestaat dat een klant bij een spoorwegonderneming tractie koopt voor minstens één trein die door hem is samengesteld, die speciaal voor hem wordt ingelegd en waarvoor een specifieke factuur wordt opgemaakt;
- (d) "wagonlading": een dienst op het gebied van goederenvervoer per spoor die er uit bestaat dat een klant bij een spoorwegonderneming het vervoer koopt van minstens één wagon van een trein die door de spoorwegonderneming wordt samengesteld en ingelegd en die aan diverse klanten wordt aangeboden, waarbij elk van deze klanten afzonderlijk een factuur van de spoorwegonderneming ontvangt;
- (e) "infrastructuurbeheerder": een orgaan of een onderneming die verantwoordelijk is voor de bouw en het onderhoud van spoorweginfrastructuur. Het beheer van de controle-infrastructuur en de veiligheidssystemen kan eveneens onder deze definitie vallen;
- (f) "vervoerscontract": een contract tussen een spoorwegonderneming en een klant voor het verlenen van diensten op het gebied van goederenvervoer per spoor.

Artikel 3 *Contractuele kwaliteitseisen*

Kwaliteitseisen voor diensten op het gebied van goederenvervoer per spoor moeten gebaseerd zijn op een overeenkomst die rechten en plichten voor de partijen inhoudt, waarbij rekening wordt gehouden met de specifieke omstandigheden van het vervoerscontract.

In het vervoerscontract worden alle kwaliteitseisen voor de desbetreffende diensten nauwkeurig gedefinieerd. Het contract moet, op straffe van nietigheid, minstens de volgende kwaliteitseisen bevatten:

- (a) overeengekomen tijdstippen voor de overhandiging van goederen, wagons of treinen tussen de spoorwegonderneming en de klant van het goederenvervoer per spoor;
- (b) aankomsttijd en compensatie voor vertraging;
- (c) compensatie voor verlies of beschadiging van goederen;
- (d) compensatie voor de annulering van een trein door de spoorwegonderneming;
- (e) compensatie voor de annulering van een trein door de klant van het goederenvervoer per spoor;
- (f) een door de partijen opgesteld kwaliteitscontrolesysteem.

Artikel 4

Beginselen voor compensatie bij niet-naleving van de contractuele kwaliteitseisen door de spoorwegonderneming

Als uit het kwaliteitscontrolesysteem blijkt dat de spoorwegonderneming de in het vervoerscontract vastgestelde kwaliteitseisen niet heeft nageleefd, moet zij compensatie betalen aan de klant van het goederenvervoer per spoor.

De spoorwegonderneming is met name aansprakelijk voor:

- (a) verlies of beschadiging van de vervoerde goederen;
- (b) niet-naleving van de overeengekomen aankomsttijden;
- (c) annulering van een trein door de spoorwegonderneming;
- (d) niet-naleving van een andere kwaliteitseis die met instemming van beide partijen in het vervoerscontract is opgenomen.

Artikel 5

Beginselen voor compensatie bij niet-naleving van de contractuele kwaliteitseisen door de klant van het goederenvervoer per spoor

Als uit het kwaliteitscontrolesysteem blijkt dat de klant van het goederenvervoer per spoor de in het vervoerscontract vastgestelde kwaliteitseisen niet heeft nageleefd, moet hij compensatie betalen aan de spoorwegonderneming.

De klant van het goederenvervoer per spoor is met name aansprakelijk voor:

- (a) niet-naleving van de overeengekomen overhandigingstijdstippen;
- (b) annulering van een trein door de klant van het goederenvervoer per spoor.

Artikel 6
Compensatie bij verlies van de vervoerde goederen

Bij verlies van alle of een gedeelte van de goederen betaalt de spoorwegonderneming een compensatie die wordt berekend op basis de marktprijs op de plaats en het ogenblik van de inontvangstname van de goederen.

De compensatie voor verlies bedraagt hoogstens 75 euro per verloren kilogram (brutogewicht), behalve als de klant in het vervoerscontract verklaart dat hij bijzonder belang heeft bij de levering van de goederen of als de waarde van de goederen in het contract is vermeld. In dergelijke gevallen is de maximale compensatie gelijk aan het belang of de waarde.

Artikel 7
Compensatie bij beschadiging van de vervoerde goederen

Bij beschadiging van alle of een gedeelte van de goederen betaalt de spoorwegonderneming een compensatie die overeenstemt met het waardeverlies van de goederen, dat wordt berekend op basis van de marktprijs op de plaats en het ogenblik van de inontvangstname van de goederen.

De compensatie voor beschadiging bedraagt hoogstens 75 euro per beschadigde kilogram (brutogewicht), behalve als de klant in het vervoerscontract verklaart dat hij bijzonder belang heeft bij de levering van de goederen of als de waarde van de goederen in het contract is vermeld. In dergelijke gevallen is de maximale compensatie gelijk aan het belang of de waarde.

Artikel 8
Compensatie bij vertraging

1. Bij vertraging ten opzichte van de in het vervoerscontract overeengekomen aankomsttijd, betaalt de spoorwegonderneming de door beide partijen overeengekomen en in het vervoerscontract vastgelegde compensatie.

Voor gesloten treinen mag de compensatie niet minder dan 5% en niet meer dan 25% van de vervoersprijs bedragen.

Voor wagonladingen wordt de compensatie in onderling overleg door de partijen bepaald en in het vervoerscontract vastgelegd, rekening houdend met de specifieke kenmerken van het vervoer per wagonlading.

2. In het geval van een systeem van gesloten treinen die rond een centraal knooppunt zijn georganiseerd, is de in punt 1 vermelde compensatieregeling op alle wagons afzonderlijk van toepassing en wordt de compensatie berekend op basis van de vervoersprijs van één wagon.
3. Als de klant van het goederenvervoer per spoor de contractuele eisen met betrekking tot de overeengekomen tijdstippen voor de overhandiging van goederen, wagons of treinen niet naleeft, betaalt hij een billijke en passende compensatie die in onderling overleg door de partijen in het vervoerscontract is vastgelegd.

Artikel 9
Compensatie bij gebrekkige informatie over vertragingen

Als de spoorwegonderneming niet de nodige inspanningen levert en niet de nodige zorgvuldigheid aan de dag legt om de klant van het goederenvervoer per spoor vooraf in kennis te stellen van mogelijke vertragingen ten opzichte van de overeengekomen aankomsttijd, betaalt zij een compensatie die in onderling overleg door de partijen in het vervoerscontract is vastgelegd.

De compensatie mag niet minder dan 5% van de vervoersprijs bedragen.

Artikel 10
Compensatie van gevolgschade

Indien wordt aangetoond dat de overschrijding van de in het vervoerscontract overeengekomen aankomsttijd tot verlies of schade heeft geleid, betaalt de spoorwegonderneming compensatie ten bedrage van hoogstens vier keer de vervoersprijs.

Deze compensatie komt bovenop de compensatie van artikel 8.

Artikel 11
Compensatie bij annulering van treinen door de spoorwegonderneming

De partijen leggen in het vervoerscontract de compensatie vast die moet worden betaald als de spoorwegonderneming een trein annuleert.

Artikel 12
Compensatie bij annulering van treinen door de klant van het goederenvervoer per spoor

De partijen leggen in het vervoerscontract de compensatie vast die moet worden betaald als de klant van het goederenvervoer per spoor een trein annuleert.

Artikel 13
Compensatie in het geval van opgave van de waarde van de vervoerde goederen

De spoorwegonderneming en de klant van het goederenvervoer per spoor kunnen overeenkomen dat de klant een waarde van de vervoerde goederen opgeeft die hoger is dan de in artikel 6 vastgestelde maximumcompensatie. In dat geval wordt de maximumcompensatie van artikel 6 vervangen door de opgegeven waarde.

Artikel 14
Compensatie in het geval van een bijzonder belang bij de levering van de goederen

De spoorwegonderneming en de klant van het goederenvervoer per spoor kunnen overeenkomen dat de klant in het vervoerscontract verklaart een bijzonder belang te hebben bij de levering van de goederen. In dat geval kan de klant, naast de in de artikelen 6, 7, 8 en 10 vastgestelde compensatie, een aanvullende compensatie voor verlies, beschadiging of vertraging eisen. Deze aanvullende compensatie bedraagt hoogstens de opgegeven waarde

van de goederen en is alleen verschuldigd als het verlies, de beschadiging of de vertraging is aangetoond.

Artikel 15
Uitsluiting van aansprakelijkheid

In de volgende gevallen is geen compensatie verschuldigd:

- (a) nalatigheid van de klant van het goederenvervoer per spoor of van de spoorwegonderneming;
- (b) nalatigheid of andere handeling van een derde;
- (c) overmacht;
- (d) omstandigheden die de spoorwegonderneming of de klant van het goederenvervoer per spoor niet konden voorkomen en waarvan zij de gevolgen niet konden vermijden, zelfs als ze tijdig beschikten over informatie waaruit bleek dat de omstandigheden zich zouden voordoen.

Artikel 16
Verantwoordelijkheid van de spoorwegonderneming

De spoorwegonderneming die zich er contractueel toe heeft verbonden goederen te vervoeren, is verantwoordelijk voor het vervoer over het volledige traject tot de plaats van bestemming, inclusief de behandeling van de goederen en/of de overlading van de wagons of treinen.

De in het vervoerscontract vastgelegde kwaliteitseisen zijn bindend voor alle spoorwegondernemingen die feitelijk of juridisch bij het vervoer zijn betrokken, ongeacht de wijze waarop zij het vervoer organiseren.

Artikel 17
Aansprakelijkheid van de spoorwegonderneming voor haar personeelsleden

De spoorwegonderneming is aansprakelijk voor haar personeelsleden en voor de andere personen, inclusief de infrastructuurbeheerders, van wier diensten ze gebruik maakt om de vervoersdienst te verlenen, wanneer deze personeelsleden en andere personen hun functie uitoefenen.

Artikel 18
Acties tegen de infrastructuurbeheerder

Indien uit hoofde van deze verordening compensatie moet worden betaald aan een klant van het goederenvervoer per spoor, betaalt de spoorwegonderneming deze compensatie, ook al is de infrastructuurbeheerder verantwoordelijk voor de omstandigheden die aanleiding gaven tot de compensatie.

De spoorwegonderneming heeft echter het recht compensatie te vragen van de infrastructuurbeheerder ter vergoeding van het financiële verlies dat zij heeft geleden door de

betaling van compensatie aan de klant van het goederenvervoer per spoor. De aansprakelijkheid van de infrastructuurbeheerder laat de toepassing van de prestatieregeling van artikel 11 van Richtlijn 2001/14/EG van het Europees Parlement en de Raad⁸ onverlet.

Artikel 19
Toezicht op de naleving van de kwaliteitseisen

Het vervoerscontract moet voorzien in een geschikt mechanisme voor toezicht op de naleving van de contractuele verbintenissen betreffende de kwaliteit van de in deze verordening bedoelde diensten.

Artikel 20
Verslag

De Commissie brengt uiterlijk in januari 2009 verslag uit aan het Europees Parlement en de Raad over de toepassing en het effect van deze verordening en met name over de prestaties van de diensten op het gebied van goederenvervoer per spoor. Indien nodig zal het verslag vergezeld gaan van voorstellen voor wetgeving.

Artikel 21
Inwerkingtreding

Deze verordening treedt in werking op de twintigste dag volgende op die van haar bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel, op

Voor het Europees Parlement
De Voorzitter

Voor de Raad
De Voorzitter

⁸ PB L 75 van 15.3.2001, blz. 29.

EFFECTBEOORDELINGSFORMULIER

EFFECT VAN HET VOORSTEL OP HET BEDRIJFSLEVEN, MET NAME OP HET MIDDEN- EN KLEINBEDRIJF (MKB)

TITEL VAN HET VOORSTEL

Compensaties bij niet-naleving van contractuele kwaliteitseisen voor diensten op het gebied van het goederenvervoer per spoor

REFERENTIENUMMER VAN HET DOCUMENT

Nummer

VOORSTEL

1. Waarom is, gelet op het subsidiariteitsbeginsel, communautaire wetgeving op dit gebied noodzakelijk en wat zijn de voornaamste doelstellingen?

Een van de doelstellingen van het communautaire spoorwegbeleid is de prestaties van het goederenvervoer per spoor te verbeteren. De Commissie is van oordeel dat het in de EU op gang gebrachte marktintegratiebeleid het belangrijkste middel is om de prestaties van het goederenvervoer per spoor te verbeteren. Verwacht wordt dat de openstelling van de markten voor goederenvervoer per spoor, in combinatie met gemeenschappelijke regels voor spoorwegveiligheid en maatregelen ter bevordering van de interoperabiliteit van de gefragmenteerde nationale spoorwegsystemen, tot een verbetering van de prestaties zal leiden. Aangezien de concurrentie traag en geleidelijk zal toenemen, zal ook de verbetering van de diensten slechts geleidelijk tot stand komen. Om de klanten van het goederenvervoer per spoor echter te overtuigen te blijven gebruikmaken van deze vervoerswijze of hun logistieke processen te wijzigen ten gunste van het spoorwegvervoer, is het belangrijk dat de prestaties snel verbeteren. De Commissie is van mening dat een verordening betreffende compensatie bij niet-naleving van contractuele kwaliteitseisen voor diensten op het gebied van het goederenvervoer per spoor een geschikt middel is om de doelstelling te bereiken.

Aangezien de lidstaten dusver geen nationale wetgeving inzake compensatieregelingen voor goederenvervoer per spoor hebben opgesteld, moet de EU actie ondernemen op dit gebied. Zelfs als de lidstaten op nationale wetten zouden uitvaardigen, is het risico groot dat deze wetten onderling zouden verschillen en dat de spoorwegondernemingen zouden moeten voldoen aan uiteenlopende voorwaarden die, in het geval van concurrerende internationale vervoersroutes, tot aanzienlijke concurrentieverstoringen kunnen leiden. De EU-compensatieregels moeten zowel voor internationale als nationale diensten gelden; aangezien beide types vervoersdiensten nauw moet elkaar zijn verweven, is het niet mogelijk afzonderlijke compensatieregelingen te gebruiken.

EFFECT OP HET BEDRIJFSLEVEN

2. Waarop is het voorstel van invloed?
 - welke bedrijfstakken?

Het voorstel is van invloed op alle spoorwegondernemingen die diensten op het gebied van goederenvervoer per spoor aanbieden in de EU en op de klanten van deze ondernemingen (bv. bevrachters, expediteurs, exploitanten van gecombineerd vervoer enz.). Het is eveneens van invloed op spoorweginfrastructuurbeheerders die de infrastructuur ter beschikking stellen die nodig is om diensten op het gebied van het goederenvervoer per spoor te kunnen verlenen.

– welke bedrijfsomvang (met welk aandeel van kleine en middelgrote bedrijven)?

Het voorstel heeft in de eerste plaats betrekking op de ondernemingen die de nationale markten voor goederenvervoer per spoor in elke lidstaat domineren, maar ook op de nationale spoorweginfrastructuurbeheerders, die zich meestal in een monopoliepositie bevinden. De verordening heeft echter ook betrekking op de kleine en middelgrote spoorwegondernemingen die in sommige lidstaten actief zijn op de markt voor goederenvervoer per spoor.

– zijn er bijzondere geografische gebieden van de Gemeenschap waar deze bedrijven voorkomen?

Het voorstel heeft betrekking op alle geografische gebieden van de Gemeenschap die over spoorweginfrastructuur beschikken en waar diensten op het gebied van goederenvervoer per spoor worden aangeboden.

3. Wat moeten de bedrijven doen om aan de voorgestelde wetgeving te voldoen?

De spoorwegondernemingen in kwestie moeten zich ertoe verbinden met hun klanten een overeenkomst betreffende contractuele kwaliteitseisen en een kwaliteitscontrolesysteem op te stellen en eventueel de nodige aanpassingen van hun productieproces door te voeren om aan de contractuele kwaliteitseisen te voldoen. Spoorweginfrastructuurbeheerders moeten een overeenkomst betreffende contractuele kwaliteitseisen sluiten met de spoorwegondernemingen die gebruik maken van hun infrastructuur.

4. Welke economische gevolgen zal het voorstel waarschijnlijk hebben?

De Commissie verwacht dat de toepassing van de voorgestelde compensatieregeling de spoorwegondernemingen zal stimuleren om de doeltreffendheid en flexibiliteit van hun productieprocessen voor diensten op het gebied van goederenvervoer per spoor te verbeteren. Ook de spoorwegondernemingen vinden baat bij de voorgestelde regeling: een betere organisatie van personeel en wagongebruik en de toepassing van moderne informaticahulpmiddelen die het mogelijk maken treinen en wagons in real time op te sporen en te volgen op internationale routes en die, met inachtneming van een relatief hoog veiligheidsniveau, een grotere flexibiliteit van het vervoersproces garanderen en dus beter tegemoetkomen aan de behoeften van de klanten, kunnen leiden tot een vermindering van de kosten. Aangezien de veranderingen die naar aanleiding van de compensatieregeling zullen plaatsvinden, een verbetering van de kwaliteit tot gevolg zullen hebben, is het bovendien mogelijk dat de vraag naar diensten op het gebied van het goederenvervoer per spoor zal toenemen.

De Commissie heeft de opdracht gegeven voor een studie over de conceptuele, juridische en economische aspecten van compensatieregelingen in het

goederenvervoer per spoor. De consultant raamt de totale netto economische baten van de regeling op ongeveer 70 miljoen euro per jaar in de EU-15.

– voor de werkgelegenheid?

Het effect op de werkgelegenheid zal waarschijnlijk neutraal zijn. De toepassing van compensatieregelingen in het goederenvervoer per spoor zal de spoorwegondernemingen ertoe aanzetten efficiënter gebruik te maken van hun personeel, wat zelfs tot een daling van de werkgelegenheid kan leiden. Om tegemoet te komen aan de stijging van de vraag die naar verwachting zal plaatsvinden ten gevolge van de kwaliteitsverbetering van de diensten op het gebied van het goederenvervoer per spoor, moet extra personeel in dienst worden genomen. Dit zal het negatieve effect op de werkgelegenheid, veroorzaakt door productiviteitsstijgingen, compenseren.

– voor de investeringen en de oprichting van nieuwe bedrijven?

Het voorstel zal allicht tot nieuwe investeringen leiden, bijvoorbeeld in nieuw en beter rollend materieel.

– voor het concurrentievermogen van de bedrijven?

De Commissie verwacht dat het voorstel een algemeen positief effect op het concurrentievermogen van de bedrijven zal hebben.

5. Bevat het voorstel maatregelen om rekening te houden met de bijzondere situatie van kleine en middelgrote bedrijven (minder zware of andere eisen enz.)?

Het voorstel bevat geen maatregelen om rekening te houden met de bijzondere situatie van kleine en middelgrote spoorwegondernemingen omdat net deze bedrijven kwalitatief betere diensten aanbieden en dus in de meeste gevallen weinig te vrezen hebben van het voorstel.

RAADPLEGING

6. Geef een overzicht van de organisaties die over het voorstel zijn geraadpleegd en zet hun standpunten in grote lijnen uiteen.

Europese verenigingen van marktdeelnemers in de sector van het goederenvervoer per spoor (zoals CER, ERFA, UIRR, UIP, ERFCP, EIM) zijn geraadpleegd over de basisbeginselen van het voorstel van de Commissie. Bovendien zijn alle belanghebbenden, inclusief de lidstaten, geraadpleegd over de resultaten van de door de Commissie bestelde studie over de conceptuele, juridische en economische aspecten van compensatieregelingen in het goederenvervoer per spoor.

De standpunten van de belanghebbenden lopen uiteen. Vertegenwoordigers van de klanten staan positief tegenover de basisbeginselen van het voorstel, terwijl CER, dat de belangen van de traditionele spoorwegondernemingen verdedigt, fel gekant is tegen het voorstel. De eerste groep verwacht baat te vinden bij dit initiatief, terwijl de tweede groep enkel oog heeft voor de kosten die de compensatieregelingen met zich mee brengen. ERFA en EIM stellen zich eerder neutraal op. Op basis van het wetsvoorstel hebben alle belanghebbenden, inclusief de lidstaten, zich uitgesproken

voor een soepele regelgevende aanpak die de deelnemers aan de markt voor goederenvervoer per spoor een zo groot mogelijke contractuele vrijheid biedt in een "business-to-business"-omgeving.