



Trafikministeriet

## Notat

Dato : 14. december 2004  
J.nr. :  
Sagsbeh. : VIR, lokaltelefon 2 50 02  
Org. enhed : 7. Kontor

### **Supplerende grundnotat om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om kompensation for manglende opfyldelse af kvalitetsbetingelser i kontrakter om jernbanegodsbefordring. KOM(2004) 144 endelig**

*Notatet supplerer grundnotat i sagen af 13. april 2004.*

#### **Høring**

Forslaget er sendt i høring hos følgende:

#### ***Institutioner, virksomheder og organisationer:***

Akademikernes Centralorganisation, Amtsrådsforeningen, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Arbejdsgiverforeningen for Handel, Transport og Service, ARRIVA Danmark A/S, DanmarksTransportForskning, Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Industri, Dansk Jernbaneforbund, Dansk Transport og Logistik, Danske Speditører, DSB, Forbrugerrådet, HK/Stat, Trafik & Jernbane, Hovedstadens Udviklingsråd, HTS, Kombi Dan A/S, Det Kommunale Kartel, Kommunernes Landsforening, Landbrugsrådet, Landsorganisationen i Danmark, NOAH-Trafik, Railion Denmark A/S, Specialarbejderforbundet i Danmark, Statsansattes Kartel.

#### **Hørings svar**

*Akademikernes Centralorganisation og Danmarks TransportForskning har ingen bemærkninger til forslaget.*

#### ***Railion Danmark A/S***

*Railion Denmark A/S er principielt for, at der indbygges kompensation i transportaftaler, hvor dette er relevant. Visse af selskabets aftaler indeholder allerede i dag sådanne elementer. Men spørgsmålet om kompensation skal være en del af den kommercielle kontrakt og ikke et lovgivningsanliggende.*

Bødestørrelser på op til 25 % af transportprisen er urealistiske og ikke set for andre transportformer. F.eks. er det en seksdobling af, hvad der findes for landevejstransport og andre referencerammer.

Jernbanegodsvirksomhederne udsættes ofte for forhold, som påvirker kvaliteten, men som jernbanegodsvirksomheden ikke selv har indflydelse på, f.eks. dårlig infrastruktur og favorisering af persontog. Det vil således blive svært objektivt at bevise, hvem der har skylden for forsinket ankomst. Jernbanegodsvirksomheden bør derfor belastes for kvalitetsforhold, som virksomheden selv kan påvirke henholdsvis har indflydelse på.

Railion finder, at forordningen begrænser kundernes mulighed for at vælge mellem forskellige operatører og produkter alt efter, hvilket kvalitetsniveau, der ønskes. Det gælder især for kunder, der lægger større vægt på prisen end på, hvor hurtigt godset når frem. Disse vil antagelig ikke længe have råd til at anvende jernbanen.

Forslaget intervenserer i det, der normalt hører til en branches almindelige kommercielle forretningsforhold, hvilket synes at være i modstrid med ønsket om at kommercialisere og liberalisere branchen.

Railion har ikke haft mulighed for at vurdere de økonomiske konsekvenser af forslaget, men det er forventningen, at forslaget – alene ud fra et økonomisk aspekt – vil forvride konkurrencen til gavn for vejtransport og svække konkurrencen på jernbanen.

Ud over de omkostninger der er forbundet med selve bøderne, vil omkostningerne forbundet med selve bødesystemet være store. Selve systemet vil være meget kompliceret og dyrt rent administrativt pga. af de ressourcer, der uden tvivl skal anvendes til dels at måle, dels at lede tvister hhv. føre retssager.

Der skal dermed ikke herske nogen tvivl om, at det med virkeliggørelsen af dette tiltag vil blive overordentligt svært som nyetableret godsjernbaneoperatør at etablere og klare sig. Det er også udenfor enhver tvivl, at selv vel-etablerede jernbaneselskaber med denne forordning vil få meget svært ved at opretholde en bæredygtig godsforretning

Forordningen er meget uklar, når det gælder ansvarsgrænsefladen mellem jernbaneoperatøren og infrastrukturforvalteren.

Forordningen fastlægger således, at jernbaneoperatøren ifm bødebetaling alene har det fulde ansvar overfor kunden – også for de tilfælde, hvor årsagen til en forsinkelse ikke er operatørens, men infrastrukturforvalterens. Det eneste alternativ for godsoperatøren er at søge at få bøderne ”refunderet” fra infrastrukturforvalteren, hvilket givetvis vil medføre interne tvister og retssager.

Ved at koncentrere fokus på operatørselskabernes kvalitet får forordningen ændret fokus væk fra det meget essentielle (men kun meget lidt debatterede) problem der er i manglen på infrastruktur. Hermed overses det meget politisk følsomme område, der er ifm spørgsmålet om prioritering mellem infrastruktur til passagertog og godstog.

Kommissionen begrundet delvist behovet for forordningen med, at der i dag ikke eksisterer nogen national eller international lovgivning på området (COM(2004) 144 final p.13 pkt. 1).

Ethvert EU-land har et juridisk regime for erstatningsansvar for jernbanetransporter, det være sig enten i form af generel lovgivning eller som del af en særlovgivning. Lovgivningen for den internationale transportkontrakt er således omfattende reguleret og beskrevet i CIM Uniform Rules (Appendix B til den mellemstatslige COTIF-konvention).

COTIF/CIM-konventionen regulerer allerede de forhold man søger reguleret med forordningen. Forslaget vil derfor virke som et yderligere regelsæt.

#### *Dansk Transport og Logistik*

*Dansk Transport og Logistik* finder ikke, at forslaget er det rette instrument til at løse de problemer, der eksisterer på området.

DTL har forståelse for de forhold, Kommissionen nævner som motivation for sit forslag: En af hovedårsagerne til den manglende succes, godstransport ad jernbane har haft i de senere år, er manglende regularitet.

Det er DTL's opfattelse, at det foreliggende forslag søger at minimere effekten af manglende infrastruktur, ikke-harmoniserede regler og statslig beskyttelse af ineffektive operatører m.v. uden – ved dette forslag – at fjerne årsagerne til den manglende regularitet.

DTL finder derfor, at de afledte problemer, et sådant regelsæt – særligt i sin nuværende form – kan forventes at medføre, vil være større end de gunstige effekter. De afledte problemer kan opdeles i 2 hovedgrupper, praktiske og juridisk/administrative:

**Praktiske problemer:** Jernbanens force er, at den kan transportere relativt store mængder gods over lange distancer på land. Det følger heraf, at det selv i et velfungerende marked ikke giver mening at give større bøder for forsinkelse o.lign. af jernbanegods end eksempelvis fly- og vejgods.

Det er DTL's opfattelse, at ved at indføre et sådant instrument på et tidspunkt, hvor jernbanegodsoperatører kæmper med infrastrukturforvaltere, infrastrukturafgifter, kanaltildelinger, prioritet for passagertrafik mv. for at kunne tilbyde et sammenhængende produkt til kunderne, kan resultatet reelt blive, at det under vægten af administration, erstatninger, bøder og an-

dre sanktioner vil blive umuligt at kunne drive en rentabel jernbanegodsforretning, og sektorens markedsandel vil falde yderligere.

Det er ligeledes klart, at hvis godstransport ad jernbane ikke har de tilstrækkelige muligheder til at udvikle sig på grund af tekniske og infrastrukturmæssige begrænsninger, vil kravet om sanktioner og bøder alene udmønte sig i en stigning i omkostningerne for jernbanegodsoperatører.

En sådan udvikling vil gavne hverken jernbaneoperatører eller eksisterende eller kommende kunder eller udviklingen af kombineret transport.

DTL er derfor ikke enig med Kommissionen i, at løsningen på regularitetsproblemet skal findes i høje erstatningskrav for forsinkelse, det seksdobbelte i erstatningskrav ved skader end for lastbiltransporter. Selv om vi anerkender, at sådanne erstatninger indirekte og i begrænset omfang muligvis ville kunne afhjælpe problemet i visse tilfælde.

**Juridiske/administrative problemer:** COTIF/CIM-konventionen regulerer allerede de forhold, der tages højde for i Kommissionens forslag. Uanset overskriften for Kommissionens forslag er realiteten derfor, at der vil skulle tages højde for bestemmelserne ved udfærdigelse af kontrakter på området. Forslaget vil derfor virke som et yderligere regelsæt. Dette vil efter DTLs opfattelse ikke virke afklarende for hverken kunder eller udbydere allerede af den grund, at der vil skulle tages hensyn til begge regelsæt i tilfælde af konflikter.

DTL er ikke enig i, at COTIF/CIM-reglerne er en af hovedårsagerne til jernbanens manglende succes. Det er som ovenfor anført DTLs overordnede opfattelse, at hovedårsagerne til godsjernbanens manglende succes i de senere år skyldes manglende mulighed for effektiv international godstransport, mangelfuld infrastruktur samt diverse grundlæggende logistikmæssige problemer i forhold til visse af operatørerne på området.

DTL er derfor ikke enig med Kommissionen i, at opstilling af et som udgangspunkt deklatorisk regelsæt, der tilsyneladende vil få forrang for COTIF/CIM, vil have en mærkbar positiv effekt.

DTL har endvidere bemærket, at forslaget indeholder en præcisering af retten for operatørerne til at videreføre erstatningskrav fra kunderne til andre involverede parter, der var ansvarlige for forsinkelser mv. Det vil typisk være infrastrukturforvalteren/forvalterne.

Viden om de faktiske forhold for jernbanegodstransport viser, at ansvaret for forsinkelser ikke entydigt kan placeres på jernbanegodsoperatørerne. Forslaget reflekterer derfor ikke de faktiske forhold inden for jernbane-

godstransport, idet ansvaret som udgangspunkt entydigt placeres hos operatøren.

DTL finder det endvidere bemærkelsesværdigt, at Kommissionen foreslår indført en særlig forordning på dette område, da ingen andre transportformer pt. er undergivet en lignende regulering.

Det er DTL bekendt, at der allerede via de internationale organisationer på området (CER, UIC og UIRR – Interunitprojektet) foretages et arbejde på at forbedre kvaliteten i jernbanetransporten. Det er DTLs grundlæggende opfattelse, at alle spørgsmål om relationer mellem kunder og udbydere i videst muligt omfang bør reguleres af disse parter på baggrund af ét regelsæt i et liberaliseret marked.

DTL skal i den forbindelse for god ordens skyld bemærke, at vi heller ikke på området for vejtransport finder en sådan forordningsmæssig regulering ved siden af CMR-konventionen ønskelig under nogen form.