



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 3.3.2004
KOM(2004) 144 endelig

2004/0050 (COD)

Forslag

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

**om erstatning ved manglende overholdelse af kontraktlige kvalitetskrav i forbindelse
med jernbanefragt**

(forelagt af Kommissionen)

BEGRUNDELSE

I de seneste dokumenter om transportpolitik, f.eks. hvidbogen om transport fra 2001 og Kommissionens meddelelse "Mod et integreret europæisk jernbanesystem" fra januar 2002 fremhæves den meget store betydning det tillægges at forbedre fragten med jernbane i Europa for at sætte gang i udviklingen af jernbanefragten og yde et bidrag til bedre balance mellem de forskellige transportformer i europæisk transport. Efter Kommissionens opfattelse er den markedsintegrationspolitik, som EU iværksætter, den bedste måde at forbedre jernbanefragten på. Liberaliseringen af jernbanefragtmarkederne og øget konkurrence forventes sammen med fælles regler for jernbanesikkerhed og foranstaltninger til fremme af interoperabilitet mellem de opdelte nationale jernbanesystemer at medføre forbedringer. Der bliver dog sandsynligvis kun tale om et langsom og gradvis skærpelse af konkurrencen, og serviceforbedringerne kommer derfor også kun gradvis. Det er imidlertid vigtigt, at forbedringerne sker hurtigt for at overbevise jernbanefragtkunderne om de fordele, der er forbundet med at bruge jernbanefragt eller med at ændre deres logistiske processer i retning af jernbanefragt. Kommissionen er derfor overbevist om, at der er behov for særlige foranstaltninger, for at overbevise kunderne om, at jernbanefragt er pålidelig. I hvidbogen om transport fra 2001 og i Kommissionens meddelelse fra 2002 bebudede Kommissionen, at den ville foreslå en forordning om erstatninger ved manglende overholdelse af kontraktlige servicekrav.

Medlemsstaterne har siden 15. marts 2003 skullet åbne adgangen til det transeuropæiske jernbanefragtnet for jernbaneselskaber, der ønsker at udføre international jernbanefragt. Nogle medlemsstater har allerede åbnet deres marked ifølge deres nationale lovgivning. Det gælder f.eks. Sverige, Danmark, Det Forenede Kongerige, Nederlandene, Tyskland, Østrig og Italien, hvor jernbanefragtvirksomhederne konkurrerer med de traditionelle jernbaneselskaber. På nogle nationale fragtmarkeder er der således en stærkt konkurrence. I andre medlemsstater har enten manglende lovgivning eller praktisk gennemførelse hidtil holdt nye markedsaktører ude.

Jernbanefragten i EU er ikke lige effektiv overalt. I 1990'erne voksede transportvolumenet svagt med 0,7% om året efter faldet i 1980'erne på 1,2% om året. På baggrund af den meget dynamiske vækst på transportmarkedet generelt er jernbanernes resultater sammenlignet med konkurrerende transportformer meget beskedne. I nogle medlemsstater har jernbanernes indsats været mere dynamisk, f.eks. i Det Forenede Kongerige, hvor det volumen, der transporteres med jernbane, er steget med 50% siden 1994. Denne vækst er bl.a. blevet støttet af en stærk stigning i den maritime containertransport med jernbane via havne i Det Forenede Kongerige på i alt 56% mellem 1992 og 2001.

Udviklingen i kvaliteten af den service der ydes ved international jernbanefragt er alarmerende. Indikatorer over præcisionen i forbindelse med international kombitransporttøge, indhentet af UIRR for alle vigtige europæiske fragtkorridorer viser, at servicen er uacceptabel. I 1999 var 40% af alle kombitransporttøge forsinket med over 30 min. Tre år senere i 2002 ankom 52% af togene ikke til tiden, og 7% var over 24 timer forsinket. De vigtigste grunde til forsinkelserne var manglende lokomotiver eller personale ved omladningsstederne. Skønt der synes at have været en mindre forbedring i de seneste måneder, forbliver billedet meget forskelligt for de forskellige korridorer. For ruten mellem Tyskland/Belgien til Spanien over Frankrig via Port Bou er der registreret særligt lave præcisionssatser. Det samme gælder for transport fra Tyskland til Østeuropa og fra Nederlandene/Tyskland til Italien via Gotthard-ruten. Derimod er præcisionen af kombitransporttøgene til Spanien via Irun og togene over Brenner-ruten blev forbedret i de sidste måneder.

Der er betydelige omkostningsvirkninger af dårlig betjening for jernbanesektoren. Jernbaneselskaberne og kombitransportoperatører kan ikke få nye jernbanefragtkontrakter og mister endog trafik til andre transportformer. De eventuelle følger af den dårlige service er tab af indtægter, ineffektiv udnyttelse af personale og aktiver og øgede erstatningskrav fra kunderne. UIRR anslog i 2000, at de samlede årlige omkostninger som følge af den dårlige kvalitet af den jernbanefragt, der ydes kombitransportoperatørerne, er 41 mio. EUR svarende til 6% af de samlede internationale indtægter for de jernbaneselskaber, der er medlemmer af UIRR.

De nugældende kundeerstatninger inden for international jernbanefragt er fastsat i CIM-bilaget til konventionen om internationale jernbanebefordringer (COTIF)¹. Den nugældende CIM fra 1980 og den nye CIM (vedlagt den endnu ikke gældende Vilnius-protokol²) fastsætter, at jernbaneselskabet skal betale erstatning ved tab eller beskadigelse af transporteret gods eller ved manglende overholdelse af den maksimale transporttid. I CIM fastsættes der en referencetransporttid for en fuldt vognladning på 24 timer for hver tilbagelagt 400 km. Dette svarer til en gennemsnitlig minimumstransporthastighed på 17 km/t, hvilket ikke længere er tilfredsstillende for kunderne i dag. For vejtransportsektoren fastsættes der i en tilsvarende international rammeaftale, CMR ("Konvention om kontrakter vedrørende international godstransport ad landevej"), forpligtelser vedrørende transporttiden på en mere hensigtsmæssig og tidssvarende måde, idet der henvises til forsendelsestiden for et påpasseligt transportselskab. Således er CIM-bilaget til COTIF ikke i sin nuværende form egnet til dagens transportmarked. Kontraktmæssige kvalitetskrav, herunder bestemmelser om erstatning for manglende overholdelse aftalte ankomsttider inden for jernbanefragt, gælder i dag hovedsagelig kun for indenlandsk trafik. Der er meget få eksempler på kontrakter om kvalitet inden for international transport. De er begrænset til transport af værdifuldt gods, f.eks. biler for indflydelsesrige industrikunder som bilfabrikkerne, kombinerede transporttøge eller bloktøge. Effektive erstatningsbestemmelser tilbydes sjældent af traditionelle jernbanetransportører på grund af deres dominerende stilling på markedet. Nytilkomne jernbaneselskaber indgår almindeligvis kontrakter vedrørende kvaliteten af transporten med deres kunder.

Der skal med den foreslåede forordning vedtages rammebestemmelser for erstatninger inden for godstransport med jernbane med udgangspunkt i de grundlæggende principper i CIM-bestemmelserne, men som samtidig skal afspejle de nuværende realiteter inden for jernbanefragtmarkedet bedre. Der er tale om en "lettere" lovgivning, der passer i en business-to-business markeds kontekst. Den vil give markedsaktørerne kontraktmæssig frihed, samtidig med at der fastsættes nogle grundlæggende regler om ansvar både for transportørerne og kunderne, samt erstatningsstørrelserne. Det ville ikke være hensigtsmæssigt med et mere detaljeret regelsæt, fordi det ville være umuligt at udvikle regler, der passede til de talrige specifikke behov på jernbanefragtmarkedet.

De grundlæggende parametre for den foreslåede EU-forordning om erstatninger er følgende: Fastsættelse af ansvar, kvalitetskriterier for jernbanefragt, erstatningsomfang, kvalitetskontrol, ansvarsbegrænsninger og baneinfrastrukturforvalternes ansvar. Det kontraherende jernbaneselskab, der har accepteret transporten af gods, er ansvarlig for transporten over hele strækningen indtil leveringsstedet. Korrekte kvalitetskriterier er i dag: overholdelse af den

¹ COTIF/CIV-CIM af 9. maj, Konvention om internationale jernbanebefordringer.

² Protokol af 3. juni 1999 om ændring af Konvention af 9. maj 1980 om internationale jernbanebefordringer (COTIF).

aftalte leveringstid, information til kunden i tilfælde af leveringsproblemer og en vis smidighed i forbindelse med transportordenen.

Erstatningsomfanget for tab og beskadigelse af det transporterede gods er fastsat til 75 EUR pr. kg beskadiget bruttovolumen. En tredobling af denne værdi sammenlignet med den, der er indført ved CIM under COTIF 1980, er berettiget som følge af stigningen i gennemsnitsværdien af transporteret gods i de sidste 25 år. Erstatningen ved jernbaneselskabets togaflysninger og aflysninger fra fragtkundens side kan afhænge af varslet i forhold til transportens afsendelse. Dette er i overensstemmelse med nuværende markedspraksis ved international godstransport med jernbane.

Erstatningsansvaret i forbindelse med forsinkelser kan tilpasses efter forsinkelsens størrelse og afhængigt af, hvilken jernbanetransporttype der er tale om, f.eks. bloktog, godsvognsladninger og transport organiseret omkring et centralt punkt, f.eks. en terminal eller rangerbanegård. For bloktog fastsættes erstatningen imidlertid i forordningen til mindst 5% og højst 25% af fragttariffen. Disse værdier anvendes i øjeblikket i praksis, især inden for international kombitransport. Til sammenligning fastsættes der ingen minimumserstatningsats i CIM for forsinkelser, men kun en maksimumserstatning på indtil fire gange fragttariffen.

De kontraherende parter må aftale, at der indføres et egnet kontrolsystem, der giver mulighed for klart at dokumentere alle former for manglende overholdelse af kontraktforpligtelserne. Ansvar i forbindelse med normale standardvilkår som f.eks. svind, force majeure eller uundgåelige omstændigheder udelukkes. Hvis jernbaneinfrastrukturforvalteren er ansvarlig for trafikforstyrrelser, der fører til forlængelse af transporttiden, er denne ansvarlig over for jernbaneselskabe(t) (-rne).

Kommissionen venter, at indførelsen af den foreslåede erstatningsordning vil få jernbaneselskaberne til at forbedre effektiviteten og smidigheden i deres produktionsprocesser i forbindelse med jernbanefragtservice. Erstatningsordningerne bør ikke subsidieres ved hjælp af statsstøtte, da de positive virkninger på kvaliteten derved kan gå tabt, og Kommissionen er besluttet på at sikre loyal konkurrence på jernbanefragtmarkedet. Bedre udnyttelse af personale og udstyr, anvendelse af moderne dataredskaber med mulighed for real time tracking og opsporing af tog og vogne på internationale ruter og øget smidighed for bedre at imødekomme kundernes behov, samtidig med at der sikres en høj grad af sikkerhed, vil medføre omkostningsbesparelser for jernbaneselskaberne. Samtidig vil de ændringer der udløses af erstatningsordningen, føre til kvalitetsforbedringer for kunderne, der derved opmuntres til at øge deres efterspørgsel efter jernbanefragtjenester. Den samlede økonomiske gevinst ved ordningen er blevet beregnet til ca. 70 mio. EUR om året for EU-15.

Udkast til forslag

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om erstatning ved manglende overholdelse af kontraktlige kvalitetskrav i forbindelse med jernbanefragt

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 71, stk. 1,

under henvisning til forslag fra Kommissionen³,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg⁴,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget⁵,

efter proceduren i traktatens artikel 251⁶, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Det er vigtigt for gennemførelsen af målene for den fælles transportpolitik, at jernbanefragtjenesterne forbedrer deres konkurrenceevne med henblik på at muliggøre de skift af transportform, der er nødvendige for at skabe bedre balance i transportsystemet.
- (2) Den manglende servicekvalitet er i øjeblikket en væsentlig hindring for udviklingen af jernbanefragtjenester i Fællesskabet, således som påvist i kvalitetsindikatorerne, og som des ses af udviklingen i markedsandelene.
- (3) De manglende økonomiske og kontraktmæssige incitament er en væsentlig årsag til den dårlige kvalitet inden for jernbanefragt. Gældende bestemmelser om erstatninger til jernbanefragtkunder i CIM-bilaget til COTIF⁷ stimulerer ikke effektivt en kvalitetsforbedring. Der må derfor vedtages en særlig lovgivning for at forbedre servicekvaliteten med henblik på at genvinde tilliden hos jernbanefragtkunderne.
- (4) Indførelse af netadgang til internationale jernbanefragtjenester og en deraf følgende skærpelse af konkurrencen vil få markedsaktørerne til at forbedre deres service med hensyn til pris og kvalitet.

³ EFT C [...], [...], s. [...].

⁴ EFT C [...], [...], s. [...].

⁵ EFT C [...], [...], s. [...].

⁶ EFT C [...], [...], s. [...].

⁷ COTIF/CIV-CIM af 9. maj 1980, Konvention om internationale jernbanebefordringer

- (5) Konkurrenceforbedringen bliver imidlertid sandsynligvis kun langsom og gradvis, og de bestående markedsaktører på jernbanefragtmarkedet kan derfor bevare deres dominerende stilling på markedet i årevis. De nationale jernbanefragselskabers markedsdominans gør det umuligt for de fleste jernbanefragtkunder at indgå transportkontrakter på rimelige og tilfredsstillende vilkår. Der må derfor fastsættes obligatoriske minimumskrav, og indføres en erstatningsordning for transportkontrakter.
- (6) Erstatningsordningen bør dække tab og beskadigelse af transporteret gods, leveringsforsinkelser og aflysninger samt omfatte erstatning for brud på alle øvrige kvalitetskrav i transportkontrakten. Erstatningsordningen bør også tage transportkontraktens omfang i betragtning. En transportkontrakt, der omfatter et tog i sin helhed (bloktog), bør derfor behandles forskelligt fra en kontrakt, der omfatter en plads i et tog (vognladning) på grund af omfanget af den risiko, som kunden løber i forbindelse med et bloktog, og på grund af vanskelighederne ved at fastslå det oprindelige ansvar for forsinkelser i forbindelse med vognladninger.
- (7) Et jernbaneselskab, der skal yde et bestemt servicekvalitetsniveau, bør have regresmulighed over for jernbaneinfrastrukturforvaltere, der er ansvarlige for begivenheder, der har en negativ indflydelse på dets mulighed for at overholde sit servicekvalitetsniveau.
- (8) Virkningerne af denne forordning bør tages op til undersøgelse, især under hensyn til hvorledes konkurrencen udvikler sig på de relevante jernbanefragtmarkeder.
- (9) Målene for denne forordning, især kvalitetsforbedringen af Fællesskabets jernbanefragttjenester, kan ikke tilstrækkeligt opfyldes af medlemsstaterne som følge af den betydelige internationale dimension, der indgår i jernbanefragt, og kan derfor på grund af at der må gennemføres en tværnational koordineret foranstaltning bedre gennemføres på fællesskabsplan; Fællesskabet kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. samme artikel, går denne forordning ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå disse mål -

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

Emne og område

I denne forordning fastsættes jernbaneselskabernes og jernbanefragtkundernes forpligtelse til at fastsætte kvalitetskrav for jernbanefragt og for erstatninger, såfremt fragtkontraktens kvalitetskrav ikke opfyldes.

Denne forordning anvendes på alle nationale og internationale jernbanefragttjenester i Fællesskabet. Tjenester til, fra og gennem tredjelande omfattes også, hvis Fællesskabet har indgået en aftale om denne forordnings genstand med tredjelandet.

Artikel 2

Definitioner

I denne forordning forstås ved

- (a) "Jernbaneselskab", enhver offentlig eller privat virksomhed, hvis hovedaktivitet består i godstransport og/eller passagerbefordring via jernbane, og som er forpligtet til at sørge for trækraften, herunder virksomheder, som kun sørger for trækraften.
- (b) "Jernbanefragtkunde", alle offentlige eller private foretagender, der indgår kontrakt med et jernbaneselskab med henblik på alle former for jernbanefragtydelser.
- (c) "Bloktog", jernbanetransport, hvor kunden af jernbaneselskabet køber en ydelse i form af træk af mindst et tog, der er organiseret af kunden, og som kører efter en særlig plan, som kunden har fastsat, og som han modtager en særlig faktura for.
- (d) "Vognladning", jernbanetransport, hvor kunden af jernbaneselskabet køber transport af mindst en vogn af et tog, der er organiseret af jernbaneselskabet, og som kører efter en plan fastsat af dette, som tilbydes flere kunder, og som jernbaneselskabet fakturerer hver enkelt særskilt for.
- (e) "Infrastrukturforvalter", alle organer eller foretagender med særligt ansvar for at oprette og vedligeholde jernbaneinfrastrukturer. Definitionen omfatter også forvaltning af kontrol- og sikkerhedssystemer.
- (f) "fragtkontrakt", en kontrakt mellem jernbaneselskabet og en jernbanefragtkunde om ydelse af jernbanefragttjenester.

Artikel 3

Kontraktlige kvalitetskrav

Kvalitetskravene i forbindelse med jernbanefragt aftales mellem parterne og fastlægges som rettigheder og pligter under hensyn til de særlige forhold, der gælder for fragtkontrakten.

Fragtkontrakten skal indeholde en detaljeret definition af alle kvalitetskrav til den pågældende tjeneste. For at være gyldig skal kontrakten indeholde følgende kvalitetskrav:

- a) Aftalte tidspunkter for jernbaneselskabets modtagelse/aflevering af godset, vognene eller togene fra/til jernbanefragtkunden
- b) Ankomsttidspunktet og erstatning ved forsinkelser
- c) Erstatning ved tab eller beskadigelse af godset
- d) Erstatning ved jernbaneselskabets aflysning af toget
- e) Erstatning ved jernbanefragtkundens aflysning af toget
- f) Et kvalitetskontrollsystem aftalt mellem parterne.

Artikel 4

Erstatning ved jernbaneselskabets manglende overholdelse af kontraktlige kvalitetskrav

Overholder jernbaneselskabet ikke de kontraktlige kvalitetskrav ifølge kvalitetskontrollsystemet som fastsat i fragtkontrakten, skal det betale erstatning til fragtkunden.

Især hæfter jernbaneselskabet for:

Tab eller beskadigelse af det transporterede gods

Overskridelse af de aftalte ankomsttider

Jernbaneselskabets aflysning af tog

Anden manglende overholdelse af de kontraktlige kvalitetskrav, som er aftalt indbyrdes af parterne i fragtkontrakten.

Artikel 5

Erstatning ved jernbanefragtkundens manglende overholdelse af kontraktlige kvalitetskrav

Overholder jernbanefragtkunden ikke de kontraktlige kvalitetskrav ifølge kvalitetskontrollsystemet som fastsat i fragtkontrakten, skal han betale erstatning til jernbaneselskabet.

Især hæfter jernbanefragtkunden for:

Manglende overholdelse af aftalte tidspunkter for indlevering

Fragtkundens aflysning af tog.

Artikel 6

Erstatning for tab af transporteret gods

I tilfælde af helt eller delvis tab af godset skal jernbaneselskabet betale en erstatning beregnet efter godsets markedspris på det sted og på det tidspunkt, hvor det blev indleveret.

Erstatningen for tab er højst 75 EUR pr. kg tabt bruttomasse, undtagen hvis fragtkontrakten omfatter en tegning af interesse i afleveringen eller angivelse af værdi. I dette tilfælde er den pågældende interesse eller værdi maksimumserstatningen.

Artikel 7

Erstatning for beskadigelse af det transporterede gods

I tilfælde af helt eller delvis tab af godset skal jernbaneselskabet betale en erstatning beregnet i forhold til godsets værditab fastsat på grundlag af godsets markedspris på det sted og på det tidspunkt, hvor det blev indleveret.

Skadeserstatningen for godset er højst 75 EUR pr. kg beskadiget bruttomasse, undtagen hvis fragtkontrakten omfatter en tegning af interesse i afleveringen eller angivelse af værdi. I dette tilfælde er den pågældende interesse eller værdi maksimumserstatningen.

Artikel 8

Erstatning for forsinkelser

1. Ved forsinkelser i den ankomsttid, der er aftalt i fragtkontrakten, skal jernbaneselskabet betale erstatning, som aftales indbyrdes mellem parterne i fragtkontrakten.

For bloktog kan erstatningen ikke være mindre end 5% og ikke højere end 25% af fragttariffen.

For vognladninger aftales erstatningen indbyrdes af parterne i fragtkontrakten under hensyn til vognladningens karakteristika.

2. I forbindelse med et system af bloktog organiseret om et transitcenter gælder den erstatningsordning, der omhandles i stk. 1, for de enkelte vogne på grundlag af fragttariffen for en vogn.
3. Overholder jernbanefragtkunden ikke kontraktforpligtelserne med hensyn til godsets, vognenes eller togenes aftalte ind-/afleveringstid, skal han betale en rimelig og passende erstatning, der aftales indbyrdes mellem fragtkontraktens parter.

Artikel 9

Erstatning for manglende oplysninger om forsinkelser

Hvis jernbaneselskabet ikke gør det nødvendige for hurtigst muligt i forvejen at underrette jernbanefragtkunden om muligheden for forsinkelser i den aftalte ankomsttid, skal jernbaneselskabet betale en erstatning, der aftales indbyrdes mellem fragtkontraktens parter.

Erstatningen kan ikke være under 5 % af fragttariffen.

Artikel 10

Erstatning for følgeskader

Hvis tab eller skade skyldes, at det ankomsttidspunkt, der er aftalt i fragtkontrakten, overskrides, skal jernbaneselskabet på grundlag af et bevis for sådanne skader eller tab betale erstatning på højst fire gange fragttariffen.

Erstatningen skal betales ud over den erstatning, der omhandles i artikel 8.

Artikel 11

Erstatning for jernbaneselskabets aflysning af tog

Parterne fastsætter ved aftale i fragtkontrakten, hvilken erstatning der skal ydes i tilfælde af, at jernbaneselskabet aflyser et tog.

Artikel 12

Erstatning for jernbanefragtkundens aflysning af tog

Parterne fastsætter ved aftale i transportkontrakten, hvilken erstatning der skal ydes i tilfælde af, at jernbanefragtkunden aflyser et tog.

Artikel 13

Erstatning i tilfælde af angivelse af værdien af det transporterede gods

Jernbaneselskabet og jernbanefragtkunden kan i fragtaftalen aftale, at fragtkunden angiver det transporterede gods til en bestemt værdi, der overstiger den grænse, der er fastsat i artikel 6. I dette tilfælde træder den angivne værdi i stedet for den grænse, der er fastsat i artikel 6.

Artikel 14

Erstatning i tilfælde af tegning af interesse i aflevering

Jernbaneselskabet og jernbanefragtkunden kan indbyrdes i fragtaftalen aftale, at kunden tegner en interesse i aflevering i tilfælde af tab, skade eller forsinkelser. Ved tegning af interesse i aflevering kan der kræves yderligere erstatning for påvist tab eller skade ud over den, der fastsættes i artikel 6, 7, 8 og 10, indtil det ved tegningen angivne beløb.

Artikel 15

Bortfald af ansvar

Erstatning udbetales ikke i følgende tilfælde:

- a) Uagtsomhed fra jernbanefragtkundens, henholdsvis jernbaneselskabets side
- b) Uagtsomhed eller anden handling fra tredjemands side

- c) Force majeure
- d) Forhold, som jernbaneselskabet eller jernbanefragtkunden ikke kunne undgå, og hvis følger de ikke havde kunnet forhindre, selv hvis de i tide have haft oplysninger om forholdets opståen.

Artikel 16

Jernbaneselskabernes ansvar

Det kontraherende jernbaneselskab, der har modtaget gods til fragt, er ansvarlig for fragten helt til ankomsten, herunder for håndteringen og/eller omladningen af vogne eller tog.

Uanset hvorledes jernbaneselskabet organiserer fragten, er de krav, der er fastsat i fragtkontrakten, bindende for alle jernbaneselskaber, der faktisk eller retligt inddrages i fragten.

Artikel 17

Jernbaneselskabets ansvar for egne ansatte

Jernbaneselskabet er ansvarlig for egne ansatte og andre personer, herunder infrastrukturforvaltere, hvis ydelser det benytter til udførelsen af fragttjenesten, når disse ansatte eller andre personer handler inden for rammerne af deres funktioner.

Artikel 18

Sager anlagt mod infrastrukturforvalteren

Bliver jernbaneselskabet erstatningspligtig ifølge denne forordning på grund af en fejl, som infrastrukturforvalteren er ansvarlig for, udbetaler jernbaneselskabet en rimelig erstatning til jernbanefragtkunden.

Jernbaneselskabet kan kræve, at infrastrukturforvalteren godtgør jernbaneselskabet den erstatning, det har udbetalt til jernbanefragtkunden. Infrastrukturforvalterens ansvar berører ikke den præstationsordning, der omhandles i artikel 11 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/14/EF⁸.

Artikel 19

Kvalitetskontrol

Fragtkontrakten skal omfatte regler for, hvorledes det kontrolleres, at kontraktens kvalitetskrav i forbindelse med de tjenester, der omhandles i denne forordning, overholdes.

⁸ EFT L 75 af 15.3.2001, s. 29.

Artikel 20

Rapportering

Kommissionen fremsender senest i januar 2009 en rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om gennemførelsen og virkningerne af denne forordning, især om hvorledes jernbanefragttjenesterne fungerer. Rapporten ledsages om nødvendigt af forslag til retsfor skrifter.

Artikel 21

Ikrafttrædelse

Denne forordning træder i kraft tyve dage efter offentliggørelsen i *Den europæiske Unions Tidende*.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den [...]

På Europa-Parlamentets vegne
Formand
[...]

På Rådets vegne
Formand
[...]

KONSEKVENSANALYSE

FORSLAGETS KONSEKVENSER FOR VIRKSOMHEDERNE, HERUNDER ISÆR SMÅ OG MELLEMLISTORE VIRKSOMHEDER (SMV)

FORSLAGETS TITEL

Erstatning ved manglende overholdelse af kontraktlige kvalitetskrav i forbindelse med jernbanefragt.

REFERENCENUMMER

Nr.

FORSLAGET

1. Hvorfor er (under hensyn til nærhedsprincippet) fællesskabslovning nødvendig på dette område, og hvilke mål er de vigtigste i denne lovgivning?

Et af de politiske mål for Fællesskabets politik på jernbaneområdet er at effektivisere jernbanefragten. Efter Kommissionens opfattelse er den markedsintegrationspolitik, der er iværksat i EU, den bedste måde at forbedre jernbanefragten på. Liberaliseringen af jernbanefragtmarkederne og øget konkurrence forventes sammen med fælles regler for jernbanesikkerhed og foranstaltninger til fremme af interoperabilitet mellem de opdelte nationale jernbanesystemer at medføre forbedringer. Der bliver dog sandsynligvis kun tale om en langsom skærpelse af konkurrencen, og serviceforbedringerne kommer derfor også kun gradvis. Det er imidlertid vigtigt, at forbedringerne sker hurtigt for at overbevise jernbanetransportkunderne om de fordele der er forbundet med fortsat at bruge jernbanetransport eller med at ændre deres logistiske processer i retning af jernbanetransport. Kommissionen er derfor overbevist om, at der er behov for særlige foranstaltninger for at overbevise kunderne om, at jernbanetransport er pålidelig. Kommissionen mener, at en forordning om erstatning ved manglende overholdelse af kontraktlige servicekrav er et hensigtsmæssigt middel til at nå dette mål.

Det er nødvendigt med en EU-foranstaltning om en erstatningsordning i forbindelse med jernbanefragt, da medlemsstaterne hidtil ikke har foreslået national lovgivning. Selv hvis medlemsstaterne lovgav for deres eget område, ville der være stor risiko for, at ordningerne ville blive forskellige og ville indebære, at jernbaneselskaberne måtte drives under helt forskellige forretningsvilkår, der ville føre til fordrejning af konkurrencen ved driften af konkurrerende internationale transportruter. EU-reglerne om erstatning skal dække internationale og nationale tjenester, da begge typer er snævert forbundne, og der ikke kan gennemføres særlige ordninger for de to trafiktyper.

KONSEKVENSER FOR VIRKSOMHEDERNE

2. Hvem berøres af forslaget?
 - Hvilke erhvervssektorer berøres

Forslaget vil berøre alle jernbaneselskaber, der driver jernbanefragtvirksomhed i EU, og deres kunder (dvs. agenter, speditører og befragtere (kombitransport) osv.). Det vil også få indflydelse på jernbaneinfrastrukturforvaltere, der stille infrastrukturkapacitet til rådighed for disse jernbaneselskaber.

- Hvilke størrelser af virksomheder berøres (koncentrationen af SMV)

Forslaget berører hovedsagelig det dominerende traditionelle jernbaneselskab i medlemsstaterne og de nationale infrastrukturforvaltere, der normalt har monopol. Imidlertid berøres ligeledes de små og mellemstore jernbanevirksomheder, der opererer på fragtmarkedet i nogle medlemsstater.

- Er de berørte virksomheder koncentreret i bestemte regioner

Forslaget berører alle geografiske områder med jernbaneinfrastruktur og hvor der ydes jernbanefragttjenester i Fællesskabet.

3. Hvilke foranstaltninger skal virksomhederne træffe i forhold til forslaget?

De berørte jernbaneselskaber skal indgå kontrakter med deres kunder, der forpligter dem til at yde kvalitetsservice, oprette et kvalitetskontrollsystem og foretage de nødvendige produktionstilpasninger, så de kan overholde de aftalte kvalitetskrav. Jernbaneinfrastrukturforvalterne skal indgå kvalitetsaftaler med de jernbaneselskaber, der benytter deres infrastrukturer.

4. Hvilke økonomiske virkninger forventes forslaget at få?

Kommissionen forventer, at den foreslåede erstatning vil blive et incitament, så jernbaneselskaberne forbedrer effektiviteten og fleksibiliteten inden for jernbanefragten. En bedre organisering af personalet og bedre udnyttelse af vogne, anvendelse af moderne dataredskaber, der muliggør real time eftersøgning af toge og vogne på internationale ruter, bedre fleksibilitet, der imødekommer kundens behov, samtidig med at sikkerheden sikres på rimeligt højt niveau, omkostningsbesparelser, der kan komme jernbaneselskaberne til gode som udbytte af den foreslåede ordning. Samtidig vil de ændringer som erstatningsordningen medfører, føre til kvalitetsforbedringer for kunden, der så stimuleres til at øge sin efterspørgsel efter jernbanefragttjenester.

Kommissionen har bestilt en undersøgelse om de principielle, retlige og økonomiske aspekter af erstatningsordningerne inden for jernbanefragt. Konsulenten anslår, at det generelle økonomiske nettoudbytte vil blive ca. 70 mio. EUR om året for EU-15.

- For beskæftigelsen

Beskæftigelsesvirkningen forventes at blive neutral. Gennemførelsen af erstatningsordninger inden for jernbanefragt vil få jernbaneselskaberne til at udnytte deres personale bedre, hvilket kan føre til lavere beskæftigelse. Den forventede vækst i efterspørgslen efter jernbanefragttjenester, som følge af den bedre servicekvalitet, kan imidlertid føre til nyansættelser, der kan kompensere for produktivitetsforbedringens negative beskæftigelsesvirkning.

- For investeringerne og oprettelsen af nye virksomheder

Forslaget forventes at føre til nogle nyinvesteringer, f.eks. i nyt og mere effektivt rullende materiel.

- For virksomhederne konkurrenceevne

Kommissionen forventer en generel positiv virkning på konkurrenceevnen.

5. Indeholder forslaget foranstaltninger, der tager højde for SMV'ernes særlige situation (lempeligere eller særlige krav osv.)?

Forslaget indeholder ikke foranstaltninger, der tager højde for SMV'ernes særlige situation, fordi små jernbaneselskaber normalt allerede yder bedre service, og derfor ikke direkte berøres i mange henseender.

HØRING

6. Lister over organisationer, som er hørt om forslaget, og en kortfattet redegørelse for deres væsentligste synspunkter.

Europæiske sammenslutninger af aktører på jernbanefragtmarkedet (f.eks. CER, ERFA, UIRR, UIP, ERFCP, EIM) er blevet hørt om de grundlæggende parametre i Kommissionens forslag, tillige med alle aktører, herunder medlemsstaterne, om resultaterne af den undersøgelse, som Kommissionen bestilte om de principielle, retlige og økonomiske aspekter af erstatningsordningen inden for jernbanefragt.

De interesserede parter holdninger varierer meget. Repræsentanter for kunderne er generelt positive over for forslagens grundlæggende elementer, men CER, der repræsenterer de traditionelle jernbaneselskabers interesser, er stærkt imod udkastet til forordning. Førstnævnte forventer positive resultater af initiativet, men sidstnævnte fokuserer på de omkostningsvirkninger, der forventes af gennemførelsen af erstatningsordningen. ERFA og EIM indtager en neutral holdning. Alle interesserede parter, herunder medlemsstaterne, anbefaler til at bringe fragtmarkedets aktører på vej mod et business-to-business miljø en "let" lovgivning med størst mulig frihed med hensyn til kontrakterne.