

## EUROPAUDVALGET

Alm. del - bilag 786 (offentligt)  
TRU, Alm. del - bilag 972

# Railion

KOPI

Trafikministeriet  
7. kontor  
Frederiksholms Kanal 27  
1220 København K

Endelig

**Vedr: Høringsvar fra Railion Danmark A/S til EU-Kommissionens tredje jernbanepakke.**

**HR &  
Administration**

Trafikministeriet har ved mail dateret 31. marts 2004 bedt om bemærkninger til (engelske udgaver af) tre ud af fire af forslagene i EU-Kommissionens Tredje jernbanepakke, nemlig Kommissionens Communication on Third Railway Package (COM(2004)140 final), forslag til direktiv for Certification of train crews operating locomotives and trains (COM(2004)142 final) og forslag til Regulation for Compensation in cases of non-compliance with contractual quality requirements for rail freight (COM(2004)144 final), alle tre dateret 3. marts 2004.

14. april 2004

Railion Danmark A/S  
HR & Administration  
Bernstorffsgade 50  
DK-1577 København V

Railion Danmarks bemærkninger til det fremsendte er følgende:

Telefon +45 33 54 18 00  
Lokal 41810  
Direkte +45 33 54 18 10  
Fax + 33 54 18 09  
E-mail mbj@railion.dk  
Internet www.railion.dk

### 1. Indledningsvist

I betragtning af de fremsendte forslags vigtighed, det forhold at disse forelå i endelig udgave fra Kommissionens side allerede primo marts 2004 men først blev modtaget af Railion Danmark 31. marts 2004 og høringsfristen strækker sig over påskeferien, er den korte høringsfrist (15. april 2004) efter vores opfattelse helt uacceptabel. Det virker ikke som en seriøs måde at indhente høringsvar på.

j.nr. 1.2.1

Vi skal for god ordens skyld bemærke, at vi for fremtiden foretrækker at få lignende forslag i tidlig høring i engelsk version frem for at modtage høringsmateriale med meget kort varsel som i foreliggende tilfælde, hvor fremsendelsen efter det oplyste er grundet i en afventen en dansk version af forslagene.

Vi skal også for en god ordens skyld oplyse, at dette svar d.d. er sendt via såvel e-mail som ordinær post og at kopi er sendt til Folketingets Trafikudvalg.

### 2. EU Kommissionens kommunikationspapir - COM(2004) 140 final

#### 2.1 Generelt ift EU's regulering af jernbanesektoren

Kommunikations-papiret henviser flere steder til allerede udarbejdet EU-lovgivning på jernbaneområdet (Hvidbogen om Transport fra 2001 samt første og anden jernbanepakke), til de politiske tiltag man herigennem ønsker gennemført og man begrundes også tredje jernbanepakke hermed.

Railion Danmark ser generelt positiv på såvel EU's Hvidbog om transport fra 2001, som på Kommissionens to første jernbanepakker. Vi støtter således den oprindelige politiske intention om at revitalisere jernbanesektoren, herunder særligt godstransport, med det formål at styrke det potentialet for skift i modalitet, der lægges op til i Hvidbog og efterfølgende lovgivning og (-forslag).

Kommissionen har i sammenhængen løbende fremført, og fremfører også i Kommunikationen til 3. jernbanepakke, at det skal sikres, at jernbanesektoren gives de rammebetingelser som er nødvendige for at kunne udøve fri konkurrence ikke blot inden for sektoren som sådan, men også i forhold til andre transportformer.

En række toneangivende lande har som bekendt endnu ikke implementeret den nødvendige liberalisering af afgangene til jernbaneinfrastrukturen, ligesom der er en række store, nationale statsbaner, der heller ikke har fortaget den med lovgivningen forudsatte adskillelse af myndighed fra jernbanevirksomhed og den nødvendige selskabs-/regnskabsmæssige adskillelse mellem godsvirksomhed og passagertogsvirksomhed.

Da store dele af den jernbanegodstrafik, der berører Danmark, er grænseoverskridende, bliver Railion Danmark som godsselskab også negativt påvirket af den manglende liberalisering – dette uanset at liberaliseringen i selve Danmark er gennemført fuldt ud rent lovgivningsmæssigt.

Da det er Railion Danmarks opfattelse, at ovennævnte rammebetingelser fortsat langt fra er tilstede, har vi derfor også med tilfredshed noteret os, at Kommissionen har foretaget retslige skridt i forhold til de medlemslande, der endnu ikke har gennemført eksisterende lovgivning. Det er samtidig nødvendigt at sikre, at de allerede foretagne initiativer fra EU's side gennemføres i alle EU-lande.

Mht EU Kommissionens nyeste initiativ (tredje jernbanepakke) må det imidlertid også konstateres, at de to tidligere jernbanepakker ikke endnu har ført det ønskede med sig, at der er meget lang vej endnu, og det kan samtidig konstateres at tredje jernbanepakke indeholder elementer, der er direkte skadelige for godsjernbanebranchen. Man burde derfor stoppe op og revurdere om de igangsatte initiativer er den rigtige løsning.

Railion Danmark kan derfor ikke støtte Kommissionens nyeste initiativ.

## **2.2 Generelt om EU's ønske om revitalisering af godssektoren**

Railion Danmark har taget Kommissionens principper om markedsliberalisering og reguleret konkurrence til sig, som uomgængelig del af den revitalisering af jernbanen man ønsker sig fra EU's side.

Kommissionen synes dog ikke altid at anerkende de forretningsmæssige og sociale betingelser, som jernbanerne i dag er underlagt at operere under, herunder lang-tidseffekten af varierende nationale måder at angribe det historiske gælds- og investeringsproblem på, som kendetegner den europæiske jernbanesektor incl dens infrastruktur og dens manglende investeringer i samme.

Det skal her også bemærkes, at den væsentligste konkurrence for Railion Danmark kommer imidlertid fra andre transportmidler, hvor koncentrationstendenserne er betydelige - her primært lastbilbranchen. Godsjernbanen har således kun en forsvindende lille markedsandel på det samlede godstransportmarked (6-7%) - en markedsandel, der er så lille, at der dårligt kan tales om konkurrence.

Nogle af de største hindringer for udviklingen af europæisk jernbanegodstransport er således den ineffektive udnyttelse af jernbaneinfrastrukturen og de tekniske og fysiske mangler ved denne og ikke godsoperatørerne selv.

Side 3/12

14. april 2004

Overbelastning af infrastruktur, f.eks. ved landegrænser, i omegnen af større bymæssige bebyggelser og industriområder og på de større godskorridorer forværrer herudover problemerne.

Hertil kommer, at inkompatibiliteten mellem langsomme og hurtige tog samt tekniske og driftsmæssige forskelle mellem nationale net kombineret med, at godstog prioriteres lavt ved tildelingen af kanaler og i den daglige forvaltning af kanalerne, også sætter klare grænser for godsjernbanernes vækstpotentiale.

Adgang til og udbygning af jernbaneinfrastrukturen er således efter Railion Danmarks opfattelse en helt nødvendig forudsætning for den videre udvikling af denne transportform. Alene for Danmarks vedkommende er jernbanegodstransporten begrænset af flaskehalsproblemer og af den forrang, som persontrafikken har i forhold til godstrafikken.

En anden helt nødvendig forudsætning er også at man politisk set - ud over den interessen i passagertogstrafik og landevejstransport - også udviser en øget interesse for og opmærksomhed omkring de vanskelige rammebetingelser og vilkår som godsjernbanesektoren underlægges.

### **3. Kompensation i tilfælde af manglende opfyldelse af kontraktuelle kvalitetskrav for godsjernbanetransporter - COM(2004)144 final**

#### **3.1 Generelle kommentarer**

Railion Danmark anerkender behovet for forbedring af den servicekvalitet en kunde af jernbanegodstransport modtager.

Det kan i sammenhængen oplyses, at der allerede via de internationale organisationer på området (CER, UIC og UIRR mv) foretages et arbejde på at forbedre kvaliteten i jernbanetransporten.

Railion Danmark er også principielt for, at der i transportaftaler hvor dette er relevant indbygges kompensation, og visse af selskabets kundeaftaler indeholder da også allerede i dag sådanne elementer.

Elementer som kvalitet, betaling mv er imidlertid i dag, og bør også fremover være, et kontraktsforhold. Det er derfor vigtigt at holde fast i, at aftaler om kvalitet hhv om kompensation også fremadrettet bør være en del af den kommercielle kontrakt og ikke et lovgivningsanliggende. At indføre sådanne krav om kompensation gennem lovgivning er derfor i Railion Danmarks øjne i strid med både liberaliseringsbestræbelserne og konkurrencelovgivningen.

Forordningen fastsætter i sammenhængen bødestørrelser på op til 25% af transportprisen i tilfælde af forsinkelser, krav om erstatning ifm skader der er det seksdobbelte af hvad man finder for landevejstransporter og andre referencerammer, der i forhold til transportformen er helt urealistiske og ikke set for andre transportformer.

Hertil kommer, at banen ofte udsættes for forhold som påvirker kvaliteten, eksempelvis dårlig infrastruktur og favorisering af persontrafik – forhold som gods-selskabet ikke selv har direkte indflydelse på. Den forestående regulering vil derfor være svær at håndhæve i praksis idet det vil blive svært objektivt at bevise hvem der har skylden for en forsinket ankomst.

Railion Danmark ser det i den sammenhæng som meget vigtigt, at der i det kontraktmæssige forhold med kunden omkring kvalitet kun tillægges jernbanegodsoperatøren juridisk og/eller økonomisk ansvar for den del og de elementer i transporten, som godsoperatøren selv kan påvirke hhv har indflydelse på – direkte eller indirekte.

### **Om kvalitet som kommerciel faktor**

Kvalitet er i Railion Danmarks øjne et forhold, der hører til i en virksomheds kommercielle og konkurrencemæssige politikker.

Hertil kommer, at forordningen efter vores opfattelse også begrænser kundernes mulighed for at vælge mellem forskellige operatører og produkter alt efter hvilket kvalitetsniveau, man ønsker. Dette gælder især de kunder, der lægger større vægt på prisen end på hvor hurtigt godset når frem. Disse vil antagelig ikke længere have råd til at anvende jernbanen som godstransportør.

Forordningen udgør derfor efter vores opfattelse også i en begrænsning af EU-traktatens grundlæggende forudsætning om kontraktfrihed (Traktatens Artikel 71).

Railion Danmark kan tilslutte sig Kommissionens bemærkninger om, at der er behov for en gennemførelse af de eksisterende EU-krav til liberalisering af området for godstransport ad jernbane. Vi er endvidere enig i, at en af hovedårsagerne til den manglende succes, som godstransport ad jernbane har haft i de senere år, er manglende regularitet.

Railion Danmark er derimod ikke enig med Kommissionen i, at løsningen på jerngodstransporters kvalitetsproblemer skal findes i høje erstatningskrav for forsinkelse m.v. Selv om vi anerkender, at sådanne erstatninger indirekte og i begrænset omfang muligvis ville kunne afhjælpe problemet i visse tilfælde finder vi, at de afledte problemer et sådant regelsæt – særligt i sin nuværende form – kan forventes at medføre, vil være større end de gunstige effekter.

Der er da heller ingen andre transportformer der er underlagt forordninger om, at der skal uddes store bøder ved forsinkelser, uforholdsmæssigt store erstatninger ved skader eller krav om ugyldiggørelse af kontrakter, hvis disse ikke indeholder aftaler om kvalitet hhv kompensation.

Det er således Railion Danmarks opfattelse, at forordningsforslaget ikke er det rette instrument til løsning af de problemer, der eksisterer på området.

### **3.2 Forordningen repræsenterer reelt et tilbageskridt**

I godsjernbanesektoren ligger ansvarsforholdene for kvalitet som bekendt i mange lag. Den samlede kvalitet involverer således adskillige aktører i transportkæden lige fra kunden selv gennem jernbaneoperatøren (og her i mange tilfælde via mellemlid som f.eks. speditører) til infrastrukturforvalteren og så langt som til de nationale myndigheder.

Hver af disse aktører er dybt afhængige af hinanden for at opnå det ønskede resultat. Hver af disse, og det gælder især de der er tættest på kunden, har naturligvis opnåelse og kontrol af den mest optimale kvalitet som dels konkurrencemæssigt element, dels kommerciel strategi.

Side 5/12

14. april 2004

Railion Danmark er på den baggrund uforstående overfor Kommissionens intention om at opstille et tvunget bødesystem i netop det "lag" der er det mest udsatte og det der er mest afhængigt af øvrige aktører, nemlig kunde-operatør-laget.

Det er meget vanskeligt at forstå dette ønske fra offentlige myndigheders side om at intervenere i det, der normalt hører til en branches almindelig kommercielle, forretningsmæssige forhold, når der samtidig er et stærkt ønske om at kommercialisere og liberalisere samme branche.

Forordningens iboende "tilbage-regulering" af jernbanegodssektoren synes i den sammenhæng at være i modstrid med den linie EU-kommissionen hidtil har ført, hvor godsjernbanerne gennem en årrække er blevet pålagt at tage det fulde ansvar som selvstændigt forretningsdrivende på markedsmæssige vilkår – dette på trods af meget vanskelige rammevilkår.

I stedet for at opnå det, der angiveligt sigtes efter, nemlig at opmuntre til et modal skifte fra vej til bane vil denne forordning ganske enkelt belaste og overbelaste jernbanesystemet administrativt og finansielt i et sådant omfang, at godsjernbanens eksistensgrundlag ophører med at eksistere og potentielle kunder vil afholde sig fra at betragte jernbanen som en reel valgmulighed. Erfaringerne viser allerede, at kompensationsystemer, der er tvunget igennem ved lov, ikke forbedrer hverken kvalitet eller sikkerhed (se bla erfaringerne fra England).

Forordningen repræsenterer således i Railion Danmarks øjne et klart tilbage-skridt.

### **3.3 Økonomiske konsekvenser**

Railion Danmark har ikke indenfor den meget korte høringsfrist haft mulighed for at analysere eller beregne de økonomiske konsekvenser af forordningen for sit specifikke selskab.

Det kan imidlertid oplyses, at CER (den europæiske interesseorganisation for jernbane, som Railion Danmark også er medlem af) pt er i gang med at analysere og regne på omkostningsaspektet, dvs forordningens økonomiske konsekvenser for de europæiske jernbaneselskaber som helhed, og resultaterne herfra vil indgå i høringsprocessen ift Kommissionen. Der må forventes at være tale om ganske betragtelige økonomiske konsekvenser.

Fra en mere generel overordnet økonomisk synsvinkel er det dog helt klart, at den foreslåede forordning vil få en markant effekt på økonomien for godstransport generelt og for jernbanegods i særdeleshed. Mere specifikt må det forventes, at forordningen akkumulerer en række karakteristika med potentielt skadefulde konsekvenser for konkurrenceevnen hos jernbanegodsselskaberne, for kunderne og for væksten i jernbanegods.

Lovgivningen vil således – alene ud fra et økonomisk aspekt - forvride konkurrencen til gavn for vejtransport og svække konkurrence på jernbanen.

Forordningen vil også gøre det vanskeligt for nye jernbaner at komme ind på markedet, da der vil være en betragtelig risiko for at disse selskaber ikke kan få forrentet sine opstarts-investeringer (i feks lokomotiver, vogne etc) pga af den yderligere usikkerhed fra udefrakommende faktorer, der ikke er under selskabets direkte ansvar og indflydelse, som nu vil komme til at "slå til" omsætningen.

Kvalitetsforbedringer er, selv om de i teorien altid er mulige, ikke desto mindre begrænset af eksterne begrænsninger for jernbanesystemet (her tænkes bla på flaskehalse på infrastrukturen, dårligt vedligeholdt infrastruktur mv). Erfaringer viser ikke overraskende, at kvaliteten rent mekanisk stiger når trafikmængden falder, ligesom også presset på ressourcer som lokomotiver, lokoførere mv naturligt også lettes.

Forordningen vil derfor medføre, at jernbaneselskaberne (det være sig gamle eller nye) vil se sig nødsaget til at reducere deres godstransportvolumener for at opnå et kvalitetsniveau der kan "minimere selskabets tab" mht bøder.

Alternativt vil selskaberne være nødt til at hæve deres salgspriser for på denne måde at integrere risikoen for bødebetaling i denne, hvilket igen vil opmuntre kunderne til at vælge vejtransport frem for bane.

Jernbaneselskaberne vil ydermere føle sig foranlediget til at koncentrere sig om nationale transporter, hvor der formodes at være større muligheder for en strømlining og effektivisering af egne transporter, og reducere antallet af grænseoverskridende hhv internationale transporter, hvor man som jernbaneoperatør ikke har nogen mulighed for at kontrollere eller påvirke produktionen.

I alle tre tilfælde vil konsekvensen være en reduktion af godsmængderne på bane og en reduktion i omfanget af internationalisering – hvilket er præcist det modsatte af det der oprindeligt var intentionen i EU Kommissionens Hvidbog.

I en situation hvor volumenmængderne reduceres, vil den i forvejen meget ringe fortjeneste som jernbanegodsselskaberne har (om overhovedet nogen) blive yderligere påvirket, da marginalomkostningerne på anvendelsen af de mest kapitalintensive ressourcer (lokomotiver, vogne..) som en logisk konsekvens vil stige. Dette vil på sin side foranledige jernbaneselskaberne til at accelerere deres tilbagetrækning fra godssektoren.

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 veletablerede jernbaneselskaber med denne forordning vil få meget svært ved at opretholde en bæredygtig godsforretning

Sidst, men ikke mindst, er denne forordning i sig selv i kundernes interesse.

### 3.4 Tredje jernbanepakke fejlfokuserer

Som det også er nævnt tidligere er forordningen også meget uklar, når det gælder ansvarsgrænsefladen mellem jernbaneoperatøren og infrastrukturforvalteren.

Side 7/12

14. april 2004

Forordningen fastlægger således, at jernbaneoperatøren ifm bødebetalning 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 igen vil lede til en kaskade af interne tvister og retssager.

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

### 3.5 Om den danske infrastruktur og jernbanegodsproduktion

Forordningsforslaget søger øjensynligt 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.

Den danske jernbaneinfrastruktur er, som alle ved, i dårlig stand efter mange års manglende investeringer og manglende vedligehold i infrastrukturen og – siden adskillelsen af Banestyrelsen fra DSB – også i en vis grad efter en årrække med dårlig planlægning- og ledelse af aftalte projekter fra (daværende) Banestyrelsens side.

Jernbanegodsproduktionen i Danmark vanskeliggøres således i dag af eksempelvis manglende signaler, manglende vedligehold af spor- og terrænhold både i områder, der er af vital betydning for forretningen Railion Danmark, og af mere generel art, ligesom der også er en række begrænsninger rent sikringsmæssigt.

Det fremgår af EU's jernbanelovgivning, og herigennem også af den danske jernbanelovgivning og dens bekendtgørelser, at passagertogstrafik hhv offentlig service trafik per definition skal prioriteres foran jernbanegodstrafik ved Trafikstyrelsens tildeling af infrastrukturkanaler. Trafikstyrelsen administrerer naturligt sin kanaltildeling efter gældende lovgivning på området.

Hertil kommer, at det kan konstateres, at den danske Regering og Trafikministeriet, af politiske grunde, primært er fokuseret på passagertogstrafik og denne transportforms investerings- og vedligeholdelsesbehov. Der er således ikke megen opmærksomhed på de helt legitime behov godsoperatører har ifm investering og vedligehold af godsrelevant infrastruktur (rangerområder, kombiterminaler mv). Se eksempelvis nyligt offentliggjorte rapport "Godstransport" fra Trafikministeriet mv fra 2003 samt Regeringens 10-års investeringsplan på jernbaneområdet.

Det kan i sammenhængen ydermere konstateres, at Regeringens seneste 10-årskontrakt med DSB er baseret på en forudsætning om en betragtelig stigning i denne operatørs trafikeringsomfang (af passagertogstrafik).

DSB er således allerede med denne aftale, og "udenom" de årligt tilbagevenden- de kanalansøgnings-runder, implicit sikret en øget adgang til den knappe kanal- kapacitet. Da antallet af kanaler på skinnenettet er begrænset, vil denne kon- trakt's indfrielse logisk set finde sted på bekostning af tildelingen af kanaler til andre operatører, herunder "på bekostning af" godstrafikkens operatører.

Om end baggrunden for ovenstående primært er politisk, er det efter Railion Danmarks opfattelse et åbent spørgsmål hvorvidt de overordnede midler til infra- strukturen i Danmark fordeles på en ikke-diskriminerende måde.

Der synes i Danmark således ikke at være reel ligebehandling af alle operatører, der ønsker at benytte skinnenettet og dermed heller ikke reel markedsåbning på åbne og ikke-diskriminerende vilkår.

Railion Danmark opfatter således adgangen til den knappe infrastruktur som et af hovedproblemerne. Meget vil i den forbindelse kunne nås alene ved:

- rent lovgivningsmæssigt at sidestille passagertogstransport og godstogstrans- port ifm kanaltildeling
- i praksis at opprioritere godstransporter ved kanaltildeling af infrastrukturen
- Konkret at foretage en opprioritering af kvaliteten af kanalerne.

Railion Danmark opfordrer derfor til, at man også tager sådanne tiltag i anven- delse for at forbedre kvaliteten af godstransporterne.

### 3.6 Jernbanen som særlig transportform

Det er vigtigt at holde sig for øje, at man ved reguleringen af én enkelt transport- form bør tage hensyn til dels denne transportforms særlige egenskaber, dels andre transportformers relation hertil:

Hvis jernbanegodstransporten fungerede i et optimalt marked sammen med vej- skibs- og flygodstransport ville der være en naturlig fordeling af, hvilket gods, der hører til en given transportform.

Allerede fordi jernbanegodstransport kun i meget begrænsede tilfælde kan fore- tages som dør-til-dørtransport, vil de mest tidskritiske transporter blive foretaget på henholdsvis fly og bil. 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.

En fortsat liberalisering og effektivisering af sektoren kan dog ikke foretages ved at vurdere jernbanegodssektoren isoleret, da den opererer på et samlet marked, hvor andre transportformer har deres naturlige plads. Transportkøberne skal ud fra de fordele og ulemper, der er ved hver enkelt transportform kunne vælge, hvilken der vil være optimal i forhold til den konkrete transportopgave, der skal løses.

Det er her Railion Danmarks opfattelse, at de gældende strukturer for jernbane- godstransport ikke giver køberne en optimal valgssituation mellem eksempel- wise jernbane-, vej- og nærskibstransport eller en kombination af disse, idet særligt jern- banesektoren ikke kan realisere sit fulde potentiale under de nugældende forhold.

Det er i den forbindelse vigtigt, at de rette instrumenter vælges for at forbedre denne situation – og denne forordning er som nævnt ikke det rigtige instrument.

Side 9/12

14. april 2004

### **3.7 Specifikt om forordningen i relation til gældende internationale konvention for transport på (gods-)jernbane (COTIF/ CIM)**

#### **3.7.1 Generelt**

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

Dette er helt forkert. 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).

Forordningen forholder sig slet ikke til eksisterende international lovgivning for internationale jernbanetransporter selv om denne undladelse vil medføre betragtelig grad af juridisk usikkerhed.

Det er Railion Danmarks 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 det omfang der skulle være et reelt behov for særlige forordninger er det indlysende, at disse bør samordnes med CIM som basis.

Det skal i sammenhængen bemærkes, at national transport idag i Danmark er reguleret af de almindelige danske aftale- og køberetlige bestemmelser.

COTIF/CIM-konventionen regulerer allerede de forhold man søger reguleret med forordningen. Uanset overskriften for Kommissionens forslag er realiteten, 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 Railion Danmarks opfattelse ikke virke afklarende for hverken kunder eller udbydere allerede af den grund, at der efter omstændighederne skal tages hensyn til begge regelsæt og eventuelle uoverensstemmelser i tilfælde af konflikter.

Railion Danmark er iøvrigt ikke enig i, at COTIF/CIM-lovgivningen er en af hovedårsagerne til jernbanens manglende succes, og er heller 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 direkte effekt.

I stedet for at bygge oven på eksisterende lovgivning for jernbanetransport er kreeret en ny kontrakt-lovgivning, og i stedet for at fastholde et klart en-strengt præceptivt system lægges op til et to-strengt og temmelig uoverskueligt system. Der må forudses ganske omfattende "conflict of conventions" hhv juridiske tvister når aktører i de forskellige lande overlades til at tolke EU's forordning ift national transportret, købe- og kontraktsret og reglerne i COTIF/CIM-konventionen.

Det skal bemærkes, at det indenfor søfarten er lykkedes at få international lovgivning til at gribe ind over national lovgivning (eg Haag-konventionen og dens udmøntning i Søloven). En lignende retstilstand på jernbaneanrådet er efter Railion Danmarks opfattelse ønskelig.

Side 10/12

14. april 2004

### 3.7.2 Specifikt om forordningens transportsretslige indhold

Forordningen er utilfredsstillende i sin juridiske substans og sammenhæng (Læs: dårlig kvalitet). Her skal blot nævnes et par eksempler:

#### Formålet med forordningen og med en transportkontrakt

Forordningens mål er angiveligt efter det foreliggende ikke at regulere selve transportkontrakten, men snarere at skabe en forpligtelse til at definere kvalitetsstandarder og at hjemle kompensation hvis disse ikke imødekommes (Artikel 1). Ikke desto mindre defineres defineres transportkontrakten i sig selv andetsteds (Artikel 2 (f)) hvor dennes formål alene defineres som "the provision of rail freight services" – herunder også traktion (Artikel 2 (c)). Det er således allerede som udgangspunkt uklart hvilket mål forordningen har.

En detaljeret kvalitetsaftale vil iflg forordningen være en forudsætning for gyldigheden af en transportkontrakt (Artikel 3 sætning 2). En sådan juridisk konstruktion er ganske uigennemskuelig. Det vil bla betyde, at en transport, såfremt den finder sted uden opfyldelsen af et sådant krav, vil blive opfattet som ugyldig, hvilket igen kan efterlade kunden uden tilstrækkelig juridisk beskyttelse og med en helt uklar retsstilling for både godsoperatør og kunde til følge. Er det tanken at CIM i sådanne situationer træder i anvendelse igen ?

#### Erstatningsansvar for tab og skader

Generelt set er forordningens specificeringer af erstatningsansvar og -grunde uklare og problematiske.

Forordningen svækker således snarere end styrker kundernes juridiske stilling i tilfælde af forsinkelser. I det omfang forordningen erstatter CIM kan kontraktparterne begrænse erstatningsansvaret til 5% af transportprisen selv i tilfælde af beviseligt større tab eller skade. Ved beviseligt tab eller skade vil der jvf CIM-ellers kunne kræves kompensation på op til fire gange transportprisen.

Forordningen pålægger bla jernbaneoperatøren klart erstatningsansvar i tilfælde af tab og skader (Artikel 4) men uden de normal fritagelsesgrunde der hidtil har været gældende i international transportret (herunder fritagelse ved afsenders/kundens mangel på tilstrækkelig pakning af godset, læsning foretaget af afsender/kunde, ukorrekte beskrivelser fra afsender/kunde, ukorrekte fragtbreve (som er afsenders/kundens ansvar) mv).

I stedet stipuleres at blotte fejl (dvs selv ved småfejl) fra kundens/afsenderens side er grundlag for et totalt bortfald af erstatningsansvar (Artikel 15 (a)). Det er meget tvivlsomt om denne upræcise regel er bedre for kunden/ afsenderen end den beskyttelse der allerede er hjemlet i nugældende jernbanelovgivning. Spørgsmålet må i givet fald besvares af domstolen.

Der opereres også med, at der i tilfælde af grov uagtsomhed eller fortsat er mulighed for begrænset erstatningsansvar – hvilket rent retspolitisk er en noget usædvanlig ret.

Det fremgår ydermere af forordningens Artikel 18 paragraf 2, at jernbaneoperatøren har en betingelsesløs ret til regres mod infrastrukturforvalteren. Forordningen er også på dette punkt ganske uklar – det er således uvist om denne ret kun gælder for de (udefinerbare) tab, der er henvist til i paragraf 1 i samme artikel.

Side 11/12

14. april 2004

#### Størrelsen af erstatningerne

Forordningen fastlægger, i forbindelse med tab og skader på gods, et kontraktmæssigt erstatningsansvar, der er tre gange højere end det juridiske erstatningsansvar man finder hos lufttransporter, og op til seks gange det man finder hos vejtransporter.

Maximum erstatningen specificeres således i Artikel 6 paragraf 2 til 75 Euro/kg, svarende til ca 55 SDR, hvilket er tre gange de erstatningsstørrelser på 17 SDR der er fastlagt i både nugældende og fremtidige CIM (CIM80 hhv CIM99).

Til sammenligning er maximum erstatningsbeløbet under international vejtransportlovgivning (CMR) kun 8.33 SDR. De nye erstatningsansvarsgrænser demonstrerer derfor en betydelig pludselig skærpelse af godsjernbanens ansvar ift andre transportformer, dette på trods af at der på jernbanen oftest transporteres lavværdivarer. En større skævvridning mellem transportformer end denne kan man næppe finde.

I modsætning til nuværende juridiske situation (CIM 99 artikel 33 paragraf 1) bestemmer forordningen desuden, at forsinkelseskompensation skal ydes automatisk. Denne afhænger således ikke af, at det godtgøres at der rent faktisk har været lidt et tab. Her skabes rum for vide tolkninger og konflikter samt omgåelse.

#### Andet

Denne nye lovgivning vil efter det foreliggende også gælde for kontrakter, der kun er traktionskontrakter, dvs kontrakter hvor jernbaneoperatøren kun udøver traktion, og ikke overtager godset som sådan. Dette gør det til en risikabel affære at være traktionær.

Det må således alt i alt konstateres at denne del af tredje jernbanepakke er så problematisk at den bør falde bort.

#### **4. Proposal for a directive on the certification of train crews operating locomotives and trains on the Community rail network – COM(2004) 142 final**

Efter Railion DKs opfattelse er det generelt en hindring for den internationale jernbanetransport, at de enkelte lande har særregler for så vidt angår uddannelse og træning.

Vi hilser derfor direktivforslaget velkomment idet det overordnet set vil medvirke til at fjerne endnu en af hindringerne for etablering af et effektivt og konkurrencedygtigt marked for jernbanetransport.

Railion Danmark beklager imidlertid, at Kommissionen ikke i fuldt omfang har fulgt de vigtigste principper i den aftale på området, som CER og ETF allerede i januar 2004 på frivillig basis har opnået enighed om.

Railion Danmark støtter, at direktivets anvendelsesområde i en overgangsperiode begrænses til grænseoverskridende transport. Forskellene i de enkelte landes uddannelsessystemer er endnu så store, at der både af praktiske, juridiske og økonomiske årsager må forventes modstand fra diverse EU-lande mod at implementere et direktiv, der radikalt ændrer deres uddannelsesstruktur.

Side 12/12

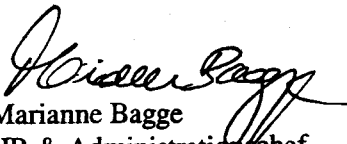
14. april 2004

Railion Danmark finder endvidere, at direktivets umiddelbare anvendelsesområde bør begrænses til kun at gælde for lokoførere involveret i grænseoverskridende kørsler. Andre ombordværende medarbejdere har kun begrænsede opgaver ifm sikkerhed og fordelene ved en certificering af disse vil i vores øjne ikke kunne opveje omkostningerne og besværet forbundet med denne certificering.

Railion Danmark kan også støtte Kommissionens forslag til selve den fysiske udformning af certifikaterne således at et smartcard først indføres senere. Tekniske problemer bør ikke forsinke implementeringen af dette forslag.

Vi støtter også Kommissionens forslag om at certifikatet opsplittes i dels en personlig licens, dels en række specifikke, virksomhedsejede certifikater.

Med venlig hilsen

  
Marianne Bagge  
HR & Administrationschef  
Railion Danmark A/S