

SV

SV

SV



EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 8.9.2008
KOM(2008) 536 slutlig

**MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN TILL RÅDET OCH
EUROPAPARLAMENTET**

Kvaliteten på godstransporter på järnväg

MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN TILL RÅDET OCH EUROPAPARLAMENTET

Kvaliteten på godstransporter på järnväg

1. FÖRSLAG TILL KOMMISSIONENS FÖRORDNING FRÅN 2004

I mars 2004 antog kommissionen ett förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ersättning vid åsidosättande av avtalade kvalitetskrav för godstransport på järnväg (KOM(2004)144 slutlig, 3.3.2004) Förslaget motiverades av den dåliga kvaliteten på de tjänster som tillhandahålls av godstransportörerna och av behovet att höja kvalitetsnivån inom en rimlig tidsram, så att järnvägen kan behålla sin plats inom unionens logistiksystem.

Kommissionen ansåg dessutom att konkurrensutvecklingen är för långsam för att medföra en tillfredsställande förbättring av godstransporternas kvalitet. Den bedömde det därför som lämpligt att föreslå att alla avtal mellan godstransportörer och deras kunder skall innehålla bestämmelser om ersättning. I ett sammanhang där marknaden än så länge bara öppnats för konkurrens i en mycket begränsad utsträckning och där det förekommer många sedan lång tid etablerade transportörer, anser kommissionen att denna typ av åtgärder är passande för att förbättra operatörernas prestanda.

I sitt utkast till förordning identifierar kommissionen tre kvalitetskriterier som bör iaktas av godstransportörerna: Leverans inom överenskommen tid, information till kunderna vid leveransproblem och en viss flexibilitet när det gäller transportordningen.

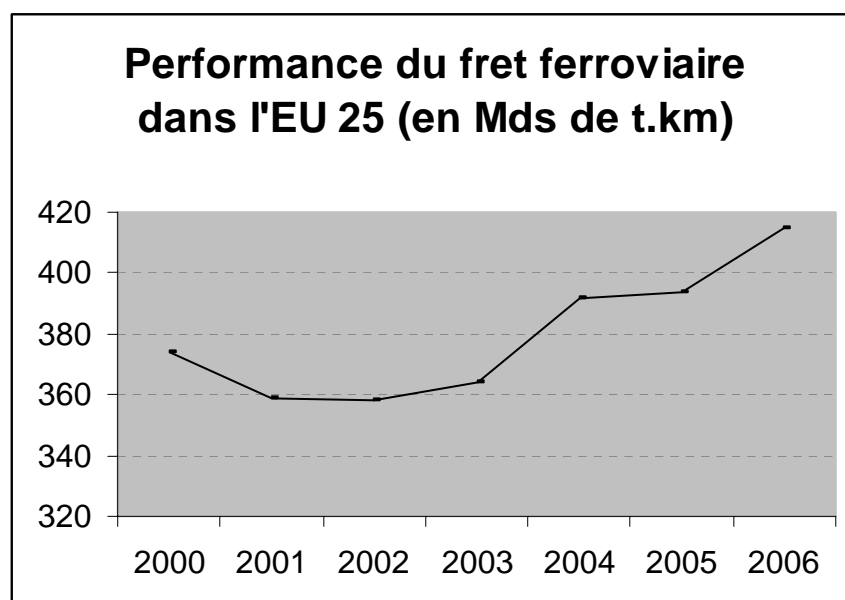
Lagstiftaren stödde visserligen kommissionens mål, men ansåg förordningsutkastet olämpligt. Mot bakgrund av denna ståndpunkt och för att säkra en fortsatt granskning av de problem som kommissionen identifierat i sitt förslag förband sig kommissionen att utarbeta en rapport om de framsteg som gjorts inom godstransporter på järnväg vad gäller tjänsternas kvalitet samt om den eventuella nyttan i att lagstifta på området år 2008.

I detta meddelande presenteras en analys av kvaliteten på godstransporter på järnväg och utvecklingen under de senaste åren, samt av effektiviteten i fråga om de avtal och de frivilliga åtgärder som genomförts inom sektorn. Meddelandet avslutas med rekommendationer om de åtgärder som gemenskapen bör vidta på området. Meddelandet har utarbetats på grundval av uppgifter från en rad operatörer inom sektorn (godstransportkunder, godstransportörer, infrastrukturförvaltare). Det stöder sig också på uppgifter som lämnats av sammanslutningar inom sektorn.

2. DE NUVARANDE BEHOVEN I FRÅGA OM GODSTRANSPORTKVALITET

De senaste åren har präglats av en trendväxling inom godstransporter på järnväg. Sedan 2004 minskar inte längre prestandan hos detta transportsätt. Den har i stället ökat betydligt under 2006, på ett sätt som gör att järnvägens andel av samtliga godstransportsätt i Europa faktiskt ökat under det året.

Denna trend verkar dock än så länge vara skör, då den till största del beror på yttre faktorer (det höjda oljepriset, trafikstockningar och väderförhållanden som är ofördelaktiga för sjöfarten på inre vattenvägar) snarare än en kännbar förbättring av järnvägarnas attraktionskraft. Det är sant att järnvägen har vissa fördelar som gör den attraktiv. Den ökade användningen av kombinerade transporter, de förlängda transportavstånden för varor inom unionen ger järnvägstransporterna vissa fördelar. För att kunna dra nytta av dessa måste järnvägstransporterna blir konkurrenskraftigare, dvs. mer flexibla, snabbare, pålitligare och billigare.



Källa: Eurostat

Kvalitetsbegreppet kan uppfattas på två sätt: Den servicenivå som erbjuds och levereras och efterlevnaden av de avtalsmässiga åtagandena. Kommissionens förordningsutkast tog upp både de två kvalitetsaspekterna, via å ena sidan flexibilitet och kundinformation, och å andra sidan, via punktlighetsaspekten.

Industrikundernas förväntningar på järnvägen kan dock röra andra aspekter av den förväntade tjänsten, som disponibilitet, säkerhet och tillförlitlighet. Beroende på vilka produkter som transporteras och svårigheterna knutna till transporten, är dessa kriterier, tillsammans med punktlighet, information och flexibilitet, av större eller mindre betydelse för kunden. Om kunderna inom godstransporter på järnväg, idag och i framtiden, ska bli nöjda krävs det också tjänster av olika kvalitet beroende på vilken typ av varor som transporteras. Det förefaller därför svårt att göra en uppställning av kvalitetskriterier som gäller för hela denna kundkrets.

3. FRAMSTEG

a) *Kvalitetsaspekter*

På gemenskapsnivå är det faktum att de inhemska och internationella marknaderna för godstransporter på järnväg öppnats för konkurrens en relativt ny företeelse. Marknaden för internationella tjänster har successivt öppnats för konkurrens sedan den 15 januari 2003; marknaden för inhemska tjänster sedan den 1 januari 2007. Flera medlemsstater var förutseende och öppnade sina marknader för konkurrens flera år före dessa datum.

Både inom EU-12 och EU-15 utgör denna nya konkurrenssituation ett viktigt incitament för de sedan lång tid etablerade operatörerna på godstransportmarknaden att omstrukturera sin verksamhet och förbättra sina prestationer. I de fall där marknaden öppnats för konkurrens i ett tidigt skede har de sedan lång tid etablerade operatörerna ofta kommit längre med omstruktureringen.

Marknaden för godstransporter på järnväg är uppdelad i flera delmarknader, ofta med varierande behov. Bland de senare nämns ofta stål-, bil-, pappers-, livsmedels- och råvaruindustrin samt den kemiska och den intermodala industrin. Ett stort antal järnvägsoperatörer har inlett reformer i syfte att få bättre kunskaper om behoven på dessa delmarknader och anpassa sitt tjänsteutbud till dessa behov (tjänsteutbudet hos större operatörer sträcker sig idag från enskilda vagnar till containertransporter och hela tåg, med bokningsmöjligheter på mer eller mindre lång sikt).

Det har t.ex. införts nya verktyg eller system för kundrelationer: säljpersonal med inriktning på delmarknader eller stora kunder, informatikverktyg för att underlätta kundkontakter och få dessa att flyta bättre. Allmänt sett pågår sedan flera år tillbaka en konstant förbättring vad gäller kundinformation och reaktionerna på marknadstrycket från godstransportörerna.

Parallellt med detta har sedan lång tid etablerade transportörer inlett en omstrukturering av sin produktion. Här skiljer sig medlemsstaternas framsteg kraftigt åt, eftersom konkurrensutvecklingen är en avgörande faktor. En konkurrenssituation stimulerar till att rationalisera produktionen och operatörernas kostnader samt att utveckla nya metoder och produktionssätt. Den ökar operatörernas utbud och hjälper till att sprida användningen av nya och mer effektiva verktyg.

Trots dessa framsteg förefaller kundernas allmänna uppfattning om kvaliteten på de tjänster som tillhandahålls variera. Kvaliteten på järnvägstjänsterna verkar än så länge vara lägre än vad som idag erbjuds av vägtransporterna, framför allt inom de marknadssegment där järnvägen normalt sett har vissa fördelar i förhållande till vägtransporter.

b) *Styrning och bestämmelser avseende kvaliteten*

När det gäller kvalitetsstyrningen kan flera förbättringsaspekter tas upp. Först och främst har sektorn vidtagit kollektiva åtgärder för att förbättra kvaliteten på godstransporter genom den stadga som undertecknades i juli 2003 av UIC¹, CER² och CIT³ (se bilaga I), den

¹ Internationella järnvägsunionen.

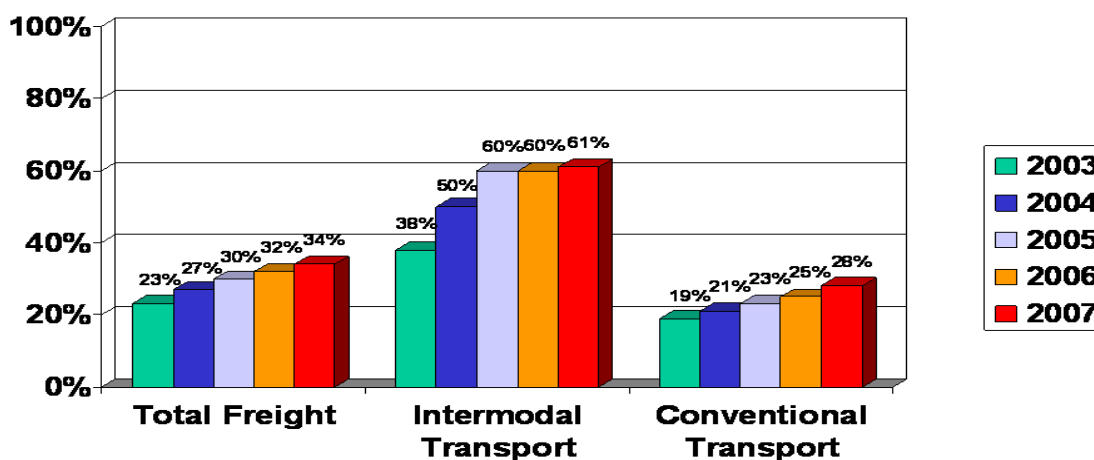
² Europeiska järnvägs gemenskapen.

gemensamma deklARATION som undertecknades i april 2005 av UIC/CER å ena sidan och FIATA⁴/CLECAT⁵ å andra sidan rörande kvaliteten på konventionella och kombinerade internationella godstransporter, samt de riktlinjer för utveckling och genomförande av kvalitetsavtal för vissa segment inom konventionella internationella godstransporter som utarbetades av UIC/FIATA/CIT i oktober 2006.

Dessutom har många sedan lång tid etablerade operatörer inlett en politik för att kvalitetscertifiera sina tjänster (se bilaga II), och visar på detta sätt sin vilja att förbättra prestandan och erbjuda sina kunder extra garantier. Dessa initiativ är snarare inriktade på att uppmuntra operatörerna till frivilliga förbättringar, både när det gäller tjänsternas kvalitet och omsorgen om kunderna, än på att främja införandet av obligatoriska bestämmelser i avtalen.

När det gäller avtalen förefaller det som att klausuler som rör kvaliteten har ökat väsentligt i antal sedan fyra år tillbaka, framför allt inom de kombinerade transporterna. Det verkar dock som att ökningen av andelen avtal med denna typ av klausuler på senare tid tenderat att stabilisera sig i förhållande till övriga avtal. De nyetablerade transportörernas verksamhetsutveckling och ökande marknadsandelar bör främja tillämpningen av kvalitetsklausuler med tanke på att dessa transportörer verkar ha lättare att godta kvalitetsklausuler i sina avtal, då dessa gör det möjligt att höja priset på tjänsterna.

Andel avtal innehållande kvalitetsklausuler



Källa: CER

³ Internationella järnvägstransportkommittén.

⁴ Internationella speditörsförbundet.

⁵ European Association for Forwarding, Transport, Logistics and Customs Services (europeiska organisationen för speditörer och logistikföretag).

c) *Kvantitativa faktorer*

Effekterna av de olika initiativen inom sektorn (se kapitel 3 b) är inte självklara. Den information om tjänsternas kvalitet som tillhandahållits av sektorn för godstransporter är i bästa fall sporadisk och inte tillräckligt representativ för att möjliggöra en grundlig utvärdering av de frivilliga initiativens effektivitet.

Den mest utbredda informationen rör tågens punktlighet. Uppgifterna på detta område är emellertid få och visar på en utveckling som går åt olika håll. En studie av de uppgifter som offentliggjorts av UIRR⁶ (se bilaga III) visar på att de internationella kombitågens punktlighet är mycket dålig och har försämrats de senaste åren. De uppvisar en punktlighet som är lägre än 60 % (53 % 2006, och några punkter högre 2007).

Vid en studie av CER:s siffror (se bilaga IV) kan man se en mycket svag ökning av godstågens punktlighet överlag. I Österrike, Danmark, Finland, Nederländerna, Sverige och Spanien ligger godstågens punktlighet enligt transportsammanslutningarna över 90 % för den inhemska trafiken, och i det stora flertalet övriga medlemsstater på minst 80 %.

Förutom att punktligheten bara utgör en del av den kvalitet som kunderna förväntar sig går det att konstatera följande:

- Tillträdet till information och informationens tillförlitlighet förblir begränsade.
- Punktligheten inom den inhemska trafiken är god. Däremot förefaller nivån vara låg alternativt mycket låg för den internationella trafiken, som utgör 50 % av godstågstrafiken i unionen och som också står för den största tillväxtpotentialen under de kommande åren (tack vare den ökande transportcontainervolymen).
- Totalt sett förefaller utvecklingen ha gått framåt, men framstegen är långt ifrån tillräckliga.

4. FRÅGOR SOM RÖR INFRASTRUKTUREN OCH ANKNUTNA TJÄNSTER

Denna analys har hittills koncentrerats till järnvägsoperatörernas verksamhet, deras framsteg vad gäller omorganisationen av verksamheten, kvalitetsstyrningen och kundkontakten. Skälen till godstågens förseningar eller mer generellt till oförmågan att uppfylla åtagandena enligt avtalen, är inte alltid lätta att ringa in. Enligt ERFA⁷ ankommer minst 60 % av ansvaret för den dåliga kvaliteten på tjänsterna och inte på järnvägsoperatörerna. Det kan ibland tillskrivas kunderna och mycket ofta infrastrukturförvaltarna och/eller anknutna tjänster (sorteringsterminaler och rangerbangårdar).

Här kan sägas att villkoren för tillträde till infrastruktur och tjänster samt kvaliteten på de tjänster som tillhandahålls inte är jämförbara i hela unionen. Förvaltnings- och investeringspolitiken när det gäller järnvägsinfrastruktur varierar nämligen mycket kraftigt mellan medlemsstater. Det står emellertid klart att de olika infrastrukturförvaltarna i allmänhet måste åstadkomma större framsteg på dessa punkter. Det krävs framför allt förbättringar inom förvaltningen av järnvägstrafiken, så oförutsedda händelser inverkar så lite

⁶ Den internationella unionen för kombinerade järnvägs- och landsvägstransporter.

⁷ European Rail Freight Association.

som möjligt på tågtrafikens prestanda. Detta innebär bland annat ett ökat utnyttjande av ny och innovativ teknik och förbättring av underhållet av infrastrukturen. Framför allt för de internationella tjänsterna förutsätter detta ett starkt samarbete mellan nationella infrastrukturförvaltare och en mycket snabbare utveckling av driftskompatibiliteten på det tekniska och administrativa området. Det bör slutligen sägas att ibland kan infrastrukturens prestanda inte höjas annat än genom investeringar i ny infrastruktur.

Det bör också sägas att denna analys i lika hög grad rör järnvägsinfrastruktur i snäv bemärkelse som terminaler och andra anknutna tjänster, vilka är av grundläggande betydelse för produktionskedjan inom godstransporter på järnväg och vilka inte alltid är i stånd att erbjuda järnvägsoperatörerna en tillräckligt hög kvalitet på sina tjänster.

5. RIKTLINJER OCH FÖRSLAG FRÅN KOMMISSIONEN

Det framgår av de föregående kapitlen att sektorn, och där framför allt operatörerna (både gamla och nya), har åstadkommit framsteg och gjort rejäla ansträngningar för att förbättra kvaliteten på sina tjänster. Kvaliteten är emellertid fortfarande lägre än vad kunderna skulle önska. Initiativen inom sektorn verkar alltså inte ännu räcka till, även om operatörernas prestanda inte är den enda variabel som påverkar kvalitetsnivån inom godstransporter på järnväg – infrastrukturens och de anknutna tjänsternas kapacitet spelar också en viktig roll i produktionsprocessen.

Med beaktande av detta konstaterande och lagstiftarens och sektorns eftertryckliga avvisande av alla former av lagstadgade krav i avtalsrelationerna mellan operatörer, infrastrukturförvaltare och kunder, bedömer kommissionen det vara lämpligt att återkalla sitt förslag till förordning rörande ersättning vid åsidosättande av avtalade kvalitetskrav för godstransporter på järnväg. För att åtgärda de problem som togs upp i förslaget och som det inte gått att finna en frivillig men tillfredsställande lösning på inom sektorn, kommer kommissionen att fortsätta och, om så behövs, stärka sina insatser för att främja konkurrensutvecklingen och sina initiativ för att ge järnvägsoperatörerna tillgång till infrastruktur och anknutna tjänster av kvalitet. Samtidigt förbehåller den sig möjligheten att lägga fram ett nytt förslag om utvecklingen inom godstransporterna på järnväg kräver det.

a) *Fortsätta och stärka insatserna för att främja konkurrensutvecklingen*

Konkurrensutvecklingen är en avgörande faktor när det gäller att förbättra tjänsternas kvalitet. I kommissionens förslag till förordning påpekades att konkurrensutvecklingen går för långsamt. För att effektivt genomföra de riktlinjer som utarbetats på gemenskapsnivå i syfte att stimulera konkurrensen inom sektorn för järnvägstransporter kommer kommissionen på kortare sikt att koncentrera sig på följande åtgärder:

- Effektiv tillämpning av bestämmelserna rörande konkurrens i första och andra järnvägspaketet⁸.
- Omarbetning av första järnvägspaketet.

⁸ Uppföljning av kommissionens meddelande till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén och Regionkommittén om genomförandet av första järnvägspaketet (KOM(2006) 189 slutlig, 3.5.2006.)

Övervakningen av genomförandet av riktlinjerna för statligt stöd till järnvägsföretag⁹ kommer också att vara en viktig faktor i arbetet med att skapa en väl fungerande marknad för järnvägstransporter.

b) Fortsätta och stärka insatserna för att förbättra infrastrukturerna och utveckla driftskompatibiliteten

För att järnvägsoperatörerna i framtiden ska kunna förfoga över infrastrukturer och anknutna tjänster av god kvalitet och i tillräcklig omfattning kommer kommissionen att göra fortsatta insatser för att optimera utnyttjandet av infrastrukturerna, förbättra samarbetet mellan infrastrukturförvaltarna och främja investeringar i järnvägsinfrastrukturer. Kommissionen kommer att verka för en välavvägd och effektiv blandning mellan passagerartrafik och godstrafik. Detta kommer att genomföras inom ramen för följande initiativ:

- Skapande av ett järnvägsnät för godstransporter¹⁰.
- Skapande och medverkande i ERTMS¹¹ och när det gäller teknisk specifikation för driftskompatibilitet (TSD) avseende delsystemet telematikapplikationer för godstrafik (STI TAF)¹².
- Främjande av goda metoder för förvaltning av infrastrukturer genom bland annat spridning och genomförande av de principer som ingår i meddelandet om fleråriga kvalitetsavtal¹³.
- Programmet TEN-T¹⁴, med särskild inriktning på de europeiska samordnarnas arbete.
- Fortsatt arbete inom Marco Polo-programmet, som särskilt inriktas på integration av logistikkedjan.

c) Fortsätta och stärka insatserna för ökad information och insyn i förvaltningen av järnvägssystemens prestanda.

För att öka insynen vad gäller kvaliteten inom godstrafiken och för att skapa incitament för hela sektorn (särskilt infrastrukturförvaltare och operatörer) att förbättra prestandan kommer kommissionen att främja och följa upp utvecklingen när det gäller

- skapandet av system för förbättring av prestandan¹⁵,
- utarbetande av verktyg för mätning av prestanda inom godstransporterna på järnväg¹⁶, och

⁹ Gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till järnvägsföretag (SEK(2008) 512, 30.4.2008)

¹⁰ Kommissionens meddelande till rådet och Europaparlamentet - Mot ett järnvägsnät för godstransporter, (KOM(2007) 608 slutlig, 18.10.2007).

¹¹ Det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg.

¹² Kommissionens förordning (EG) nr 62/2006 av den 23 december 2005 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet (TSD) avseende delsystemet Telematikapplikationer för godstrafik i det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg.

¹³ Meddelande från kommissionen till rådet och Europaparlamentet - Fleråriga kvalitetsavtal för järnvägsinfrastruktur (KOM(2008) 54 slutlig, 6.2.2008).

¹⁴ Det transeuropeiska transportnätet.

¹⁵ Artikel 11 (Verksamhetsstyrning genom kvalitetskrav på utförande) i Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG av den 26 februari 2001 om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg.

- offentliggörande av kvalitetsindikatorer.

¹⁶ Se punkt 2.3 i kommissionens meddelande till rådet och Europaparlamentet - Mot ett järnvägsnät för godstransporter, (KOM(2007) 608 slutlig, 18.10.2007).

BILAGOR

Bilaga I: UIC:s, CER:s och CIT:s kvalitetsstadga

Bilaga II: De största transportoperatörernas kvalitetscertifiering (källa CER)

Bilaga III: De internationella kombitågens punktlighet (källa UIRR)

Bilaga IV: Godstågens punktlighet (källa CER)

**BILAGA II: DE STÖRSTA TRANSPORTOPERATÖRERNAS KVALITETSCERTIFIERING
(KÄLLA: CER)**

	ISO-9001	SQAS ¹⁷	ISO-14001 ¹⁸	OHSAS-18001 ¹⁹	VDA 6.2 ²⁰
BDZ	(X) ²¹				
BLS Cargo	X				
CFL Cargo	(X)				
CFR Marfa	X		(X)		
Green cargo	X		X	(X)	
GYSEV	X				
MAV Cargo	X		X		
PKP Cargo	X		X	(X)	
RCA	X	(X)	(X)	X	X
Railion Deutschland	X	X	X		
Railion Nederland	X	X			
RENFE	X		X		
SBB Cargo	X	X	(X)	(X)	
SZ	X		X		
SNCB	X	X	X		
SNCF Fret	X	X			
Trenitalia Logistica	X		X	X	
VR	X		X		
ZSSK Cargo	X		(X)	(X)	

¹⁷ Certifieringssystem för kvalitet och säkerhet.

¹⁸ Förfarande för certifiering av miljökvalitet.

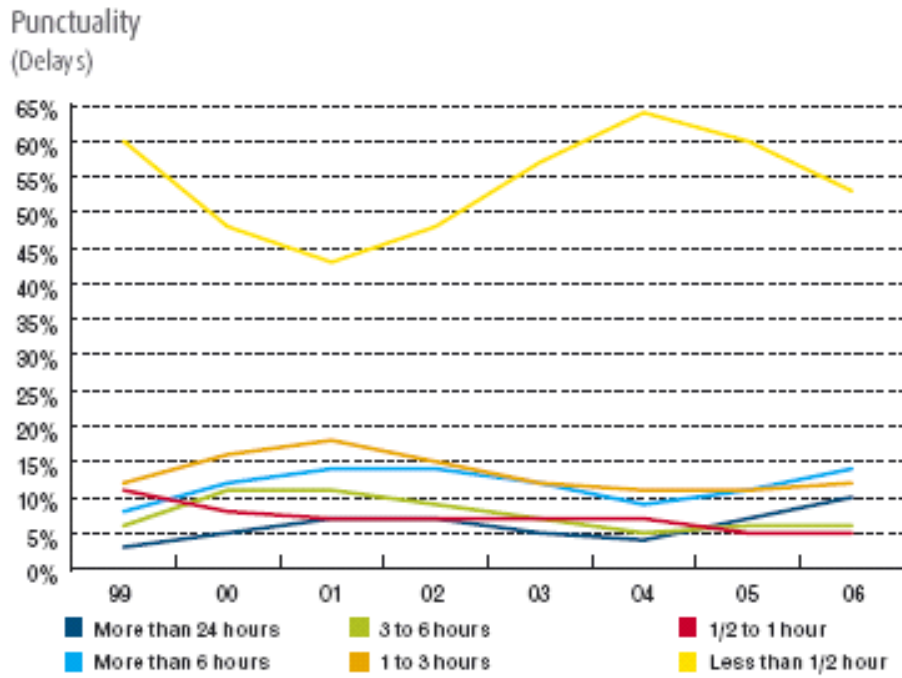
¹⁹ Certifiering av förfaranden för bedömning av yrkeshälsa och – säkerhet.

²⁰ Certifiering inom bilindustrin.

²¹ Under utarbetande.

BILAGA III: DE INTERNATIONELLA KOMBITÅGENS PUNKTLIGHET – 2006

(KÄLLA UIRR)

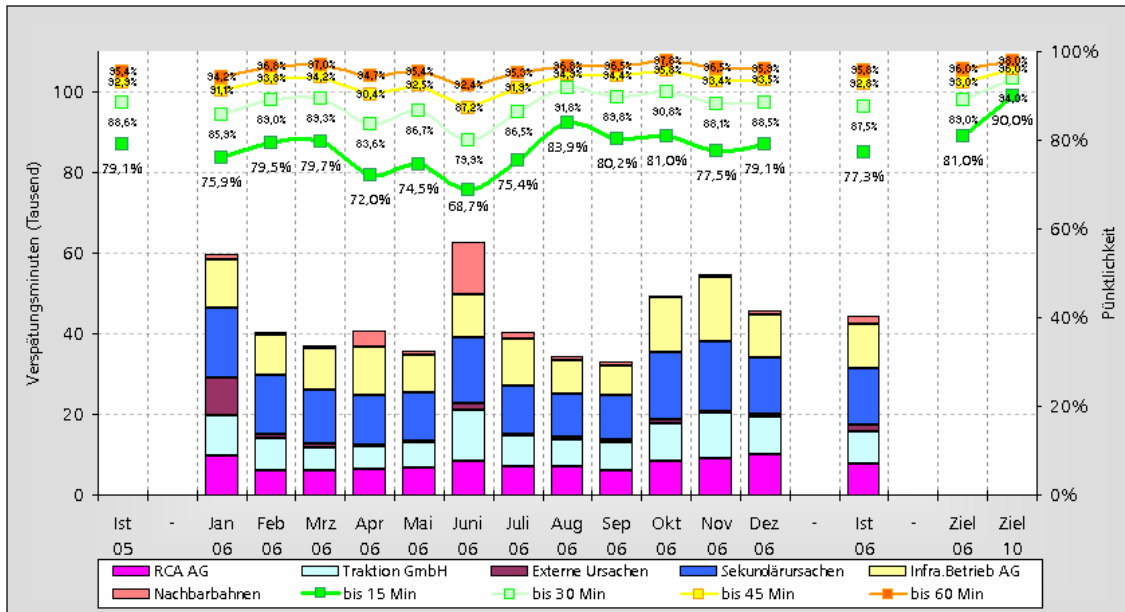


BILAGA IV: GODSTÅGENS PUNKTLIGHET

(KÄLLA CER)

Österrike

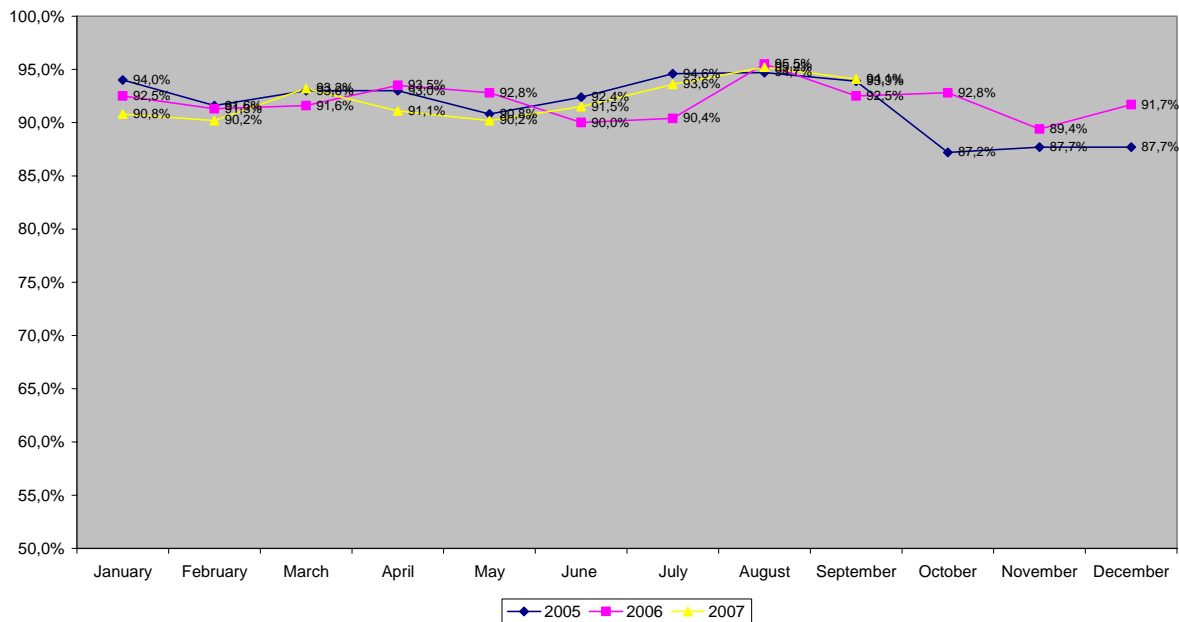
Punktligheten inom Rail Cargo Austria 2006



Belgien

Punktligheten inom B-Cargo 2005–2007

Percentage of Freight Trains < 60' delay on the Belgian Network
Domestic Traffics (Arrival)



Danmark

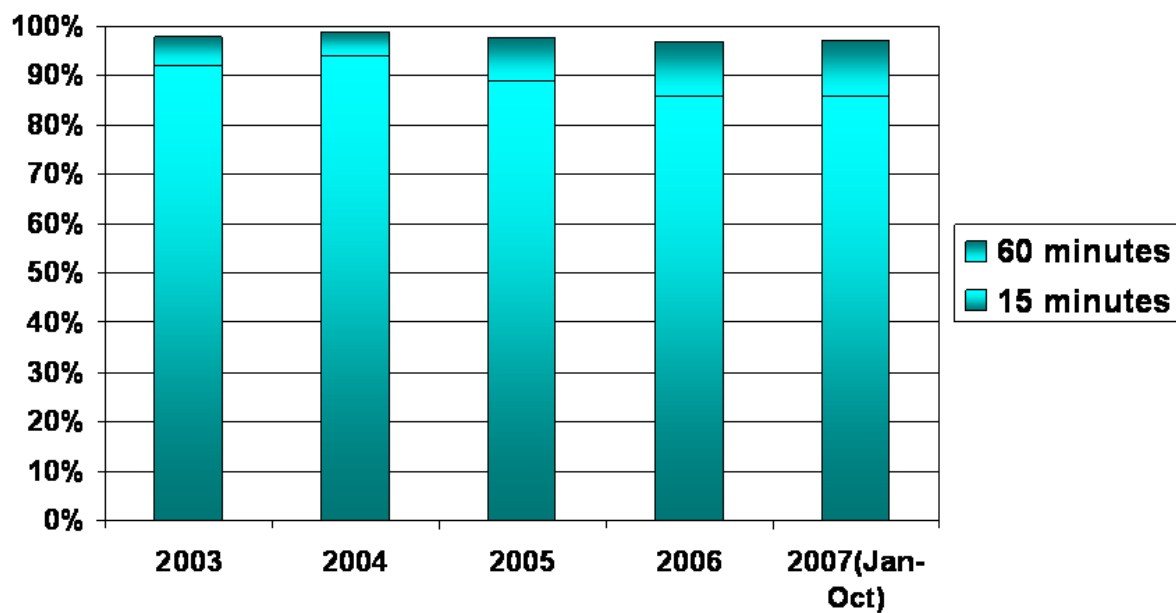
Punktligheten inom Railion Denmark 2006

2006 Punctuality in %	Jan	Feb	Mar	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Oct	Nov	Dec	Cum.
1 Punctuality at departure	85	93	95	94	96	88	88	96	88	90	81	83	90
2 Punctuality at arrival	84	89	87	90	90	87	80	90	81	81	73	87	85

■ > 80 %
 ■ > 76 %
 ■ < 76 %
 Punctuality at 60 minutes tolerance margin

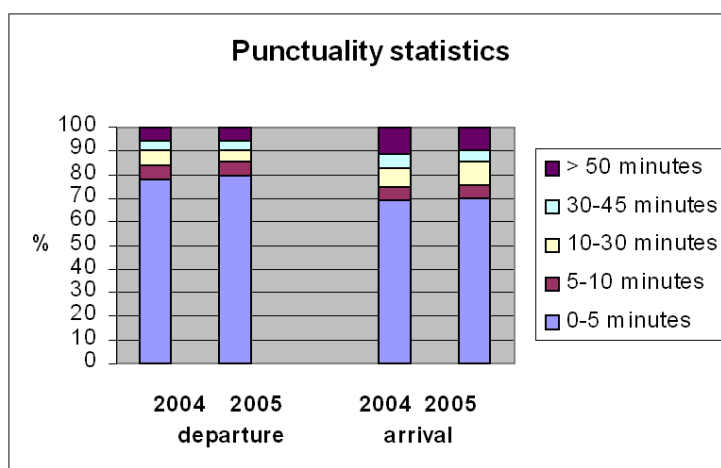
Finland

Punktlighet inom VR, 2003-2007



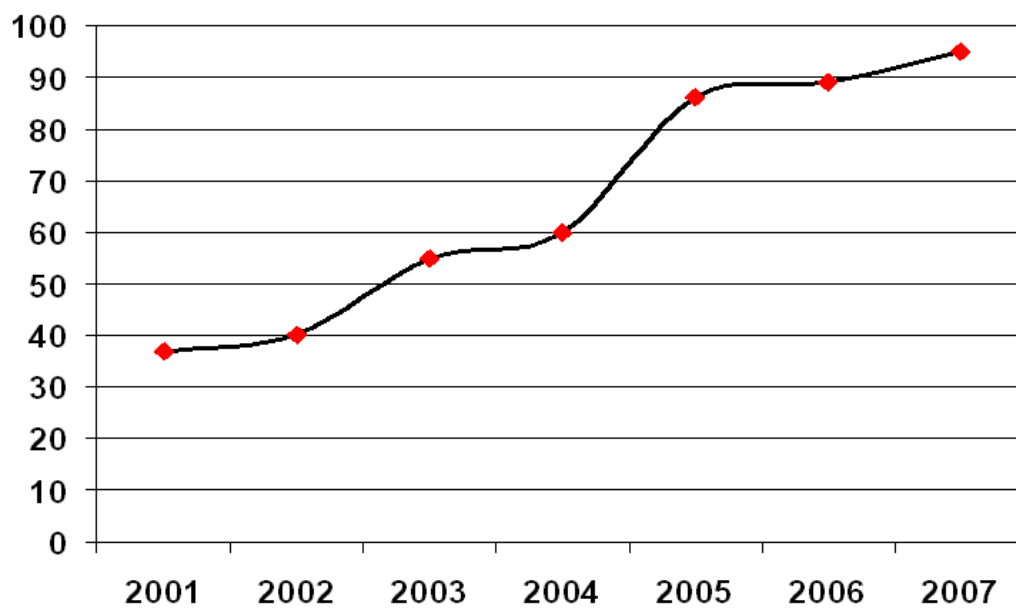
Nederländerna

Punktlighet i Nederländerna 2004-2005



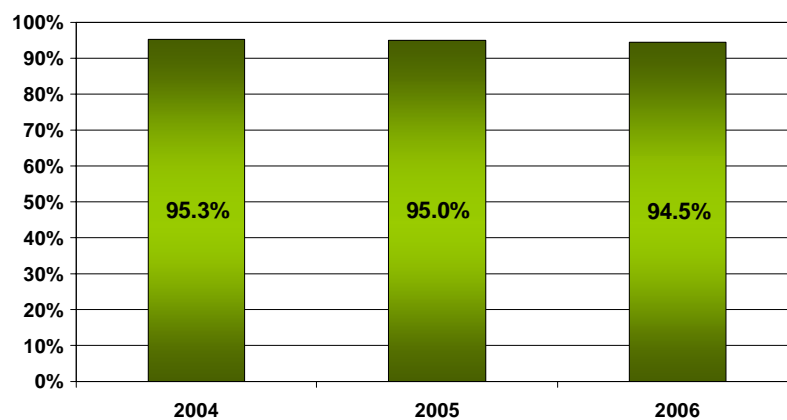
Sverige

Punktlighet inom Green Cargo, 2001-2007



Spanien

Punctuality of Trains in Spain



Source: ADIF