

Yttrande från Europeiska ekonomiska och sociala kommittén om "Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ersättning vid åsidosättande av avtalade kvalitetskrav för godstransport på järnväg"

(KOM(2004) 144 slutlig – 2004/0050 COD)

(2005/C 221/03)

Den 28 april 2004 beslutade rådet att i enlighet med artikel 71 i EG-fördraget rådfråga Europeiska ekonomiska och sociala kommittén om ovannämnda yttrande.

Facksektionen för transporter, energi, infrastruktur och informationssamhället, som svarat för kommitténs beredning av ärendet, antog sitt yttrande den 17 januari 2005. Föredragande var **Eduardo Chagas**.

Vid sin 414:e plenarsession den 9–10 februari 2005 (sammanträdet den 9 februari) antog Europeiska ekonomiska och sociala kommittén följande yttrande med 130 röster för och 2 nedlagda röster:

1. Inledning

1.1 Förslaget ingår i det **tredje järnvägspaketet**, som antogs av kommissionen den 3 mars 2004. De övriga delarna är:

— Ändring av rådets direktiv 91/440/EEG, som behandlar avreglering av internationella passagerartransporter på järnväg, (KOM(2004) 139 slutlig),

— Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om internationella tågresenärers rättigheter och skyldigheter, (KOM(2004) 143 slutlig),

— Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ersättning vid åsidosättande av avtalade kvalitetskrav för godstransport på järnväg, (KOM(2004) 144 slutlig),

och

— Meddelande från Europeiska kommissionen: En fortsatt integrering av det europeiska järnvägssystemet, (KOM(2004) 140 slutlig),

— Arbetsdokument från kommissionen om ett gradvis öppnande av marknaden för internationella passagerartransporter på järnväg, (SEK(2004) 236).

1.2 Det **första järnvägspaketet** (också kallat infrastrukturpaketet) trädde i kraft den 15 mars 2001 och skulle vara omsatt i nationell lagstiftning senast den 15 mars 2003. Det består av följande delar:

— Ändring av rådets direktiv 91/440/EEG, marknadstillträde för internationella godstransporter på det transeuropeiska järnvägsnätverket från den 15 mars 2003 och avreglering av alla internationella godstransporter på järnväg från den 15 mars 2008 ⁽¹⁾.

— Utvidgad giltighet för direktivet om tillstånd för järnvägsföretag (ändring av rådets direktiv 95/18/EG) ⁽²⁾.

— Harmonisering av reglerna om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg (ersätter direktiv 95/19/EG) ⁽³⁾.

1.3 I oktober 2003 anmälde kommissionen nio medlemsstater till EG-domstolen för att de inte rapporterat att det första järnvägspaketet förts in i den nationella lagstiftningen. I maj 2004 hade fem länder ännu inte lämnat rapport och två länder hade fört in endast vissa av reglerna i nationell lag.

⁽¹⁾ Direktiv 2001/12/EG – EGT L 75, 15.3.2001, s. 1 – EESK:s yttrande – EGT C 209, 22.7.1999, s. 22.

⁽²⁾ Direktiv 2001/13/EG – EGT L 75, 15.3.2001, s. 26 – EESK:s yttrande – EGT C 209, 22.7.1999, s. 22.

⁽³⁾ Direktiv 2001/14/EG – EGT L 75, 15.3.2001, s. 29 – EESK:s yttrande – EGT C 209, 22.7.1999, s. 22.

1.4 Det **andra järnvägspaketet** publicerades i EUT den 30 april 2004 och skall ha förts in i nationell lagstiftning senast den 30 april 2006. Det består av följande delar:

- Ändring av direktiv 91/440/EEG: Man föreslår fritt marknadstillträde för internationella godstransporter på järnväg från den 1 januari 2006 och avreglering av nationella godstransporter på järnväg, inklusive cabotage, från den 1 januari 2007 ⁽¹⁾.
- Direktivet om säkerhet på gemenskapens järnvägar ⁽²⁾.
- Förordning om inrättande av en europeisk järnvägsbyrå ⁽³⁾.
- Ändring av direktiven om driftskompatibilitet i järnvägssystemen för höghastighetståg (96/48/EG) och konventionella tåg (2001/16/EG) ⁽⁴⁾.

1.5 Det första och det andra järnvägspaketet skapade den juridiska basen för att inrätta en gemensam marknad för godstransporter på järnväg. Detta innefattar bl.a. marknadstillträde, trafiktillstånd och säkerhetsintyg för järnvägsföretag, tillträde till järnvägsinfrastruktur och fastställande av avgifter för utnyttjandet av denna, skapande av ett regelverk för järnvägssäkerhet samt åtgärder för att säkerställa järnvägssystemets tekniska driftskompatibilitet.

1.6 Till det existerande regelverket som syftar till att öppna marknaden fogar det föreliggande förslaget åtgärder för att förbättra kvaliteten på godstransporter på järnväg.

2. Kommissionens förslag

2.1 Syftet med förslaget till förordning om kvalitet i godstransporter är att förbättra järnvägstransporterna av gods genom avtal om ersättning mellan järnvägsföretag och godskunder. Kommissionen anser att det främsta skälet till att järnvägen har en så blygsam andel av de ökade godstransporterna och till att dess marknadsandel jämfört med andra transportsätt minskar är bristen på kvalitet och tillförlitlighet i godstransporterna på järnväg.

⁽¹⁾ Direktiv 2004/51/EG – EUT L 164, 30.4.2004, s. 164 – EESK:s yttrande – EUT C 61, 14.3.2003, s. 131.

⁽²⁾ Direktiv 2004/49/EG – EUT L 164, 30.4.2004, s. 44 – EESK:s yttrande – EUT C 61, 14.3.2003, s. 131.

⁽³⁾ Förordning (EG) 881/2004 – EUT L 164, 30.4.2004, s. 1 – EESK:s yttrande – EUT C 61, 14.3.2003, s. 131.

⁽⁴⁾ Direktiv 2004/50/EG – EUT L 164, 30.4.2004, s. 114 – EESK:s yttrande – EUT C 61, 14.3.2003, s. 131.

2.2 Kommissionen räknar med att ersättningssystemet kommer att utgöra ett incitament för järnvägsföretagen att effektivisera godstransporterna. Man utgår ifrån att konkurrensen med tiden kommer att skapa ett starkt tryck för att förbättra kvaliteten, men anser samtidigt att öppnandet av godstransportmarknaden inte sker tillräckligt snabbt. Nya aktörer bland järnvägsföretagen har endast 3-4 % av marknaden, och i vissa medlemsstater finns inga konkurrerande företag.

2.3 I förslaget till förordning föreskrivs att järnvägsföretag och godskunder skall fastställa kvalitetskrav i transportavtalen och betala ersättning om kraven åsidosätts. Avtalsparterna måste enas om åtminstone följande kvalitetskrav:

— Tidpunkter för överlämnande av gods, vagnar eller tåg.

— Ankomsttid och ersättning för förseningar.

— Ersättning för förlorat eller skadat gods.

— Ersättning om ett tåg ställs in av järnvägsföretaget eller godskunden.

— Ett system för kvalitetskontroll.

2.4 Förslaget stipulerar högsta samt lägsta ersättningsnivåer vid förlust, skada, försening, bristande information om förseningar samt förlust av eller skada på gods på grund av försening. Ersättningen för skadat gods skall uppgå till högst 75 euro per kilo skadad bruttovikt. Om ett helt tåg (systemtåg) försenas skall ersättningen uppgå till minst 5 % och högst 25 % av transportpriset. Om information inte ges om förseningar skall ersättningen uppgå till minst 5 % av transportpriset.

2.5 Avtalsparterna skall fastställa vilken ersättning som skall betalas om ett tåg ställs in av järnvägsföretaget eller godskunden. De kan komma överens om ersättning för det fall att kunden deklarerat antingen godsets värde eller särskilt intresse av leveransen.

2.6 Ersättningsansvaret gäller inte om någon av parterna begått ett fel, om tredje part begått ett fel eller annan handling, vid force majeure eller omständigheter som inte kunnat undvikas och vars följder inte kunnat förhindras. Om ersättningskrav uppstår på grund av ett fel begånget av infrastrukturförvaltaren, skall järnvägsföretaget betala och kräva motsvarande ersättning från infrastrukturförvaltaren.

2.7 Om flera järnvägsföretag deltar i transporten är alla solidariskt ansvariga, oberoende av vilket företag som genomförde den del av transporten under vilken förseningen eller skadan inträffade.

3. Kommentarer till förslaget

3.1 För att främja ett hållbart transportsystem och få en balans mellan olika transportslag, som man beskriver i vitboken om den gemensamma transportpolitiken fram till 2010, har gemenskapen satt upp målet att öka järnvägens andel av godstransporterna. Högre kvalitet på järnvägens tjänster inom godstransporterna är ett av flera medel att nå det målet och skall i princip välkomnas.

3.2 Kommissionen föreslår ett system med olika incitament där önskan att undvika att betala ersättning antas höja kvaliteten och framför allt förbättra punktligheten. Operatörernas första reaktion på en ökad ekonomisk risk på grund av eventuella ersättningsbetalningar brukar vara att höja priserna.

3.3 Frågan är om den metod kommissionen föreslår är lämplig.

3.4 Den täcker både internationella och nationella transporter. Kommissionen skriver själv i sin motivering att kvalitetsavtal redan finns i främst nationella transporter och i mindre utsträckning i internationella transporter. På annat ställe i förslaget konstaterar kommissionen att problem främst uppstår när flera järnvägsföretag är inblandade och att detta framför allt är fallet vid internationella godstransporter.

3.5 Eftersom förslaget innebär en inblandning i kontraktsvillkoren mellan affärspartner (detta är ju inte en fråga om konsumentskydd) borde det kanske vara mindre omfattande i fråga om internationella transporter.

3.6 Man borde också överväga vilka positiva incitament som kan användas i stället för ersättningar enligt en enda EU-förordning för hela järnvägssektorn som kompletterar det redan existerande fördraget om internationell järnvägstrafik – COTIF (CIM). Artikel 11 i direktiv 2001/14/EG innehåller till exempel regler om bonus på infrastrukturavgifterna om ett företag vidtar åtgärder som minskar driftsafbrotten och förbättrar systemets prestanda.

3.7 När stöd ges till järnvägstransporter av gods måste man undvika diskriminerande behandling av de andra konkurrerande transportsätten.

3.8 Detta väcker frågan om vilka jämförbara regler gemenskapen har för flyg- och vägtransporter. Internationella avtal om ersättning för skada eller förlust föreskriver betydligt lägre nivåer (en tredjedel av förslagens högsta nivå gäller enligt Montrealkonventionen om flygtransporter, en sjättedel av förslagens högsta belopp enligt konventionen om fraktavtal vid internationell godsbefordran på väg (CMR)).

3.9 Förhållandet är oklart mellan det system för kvalitetskontroll som avtalsparterna skall komma överens om och de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet (TSD) avseende telematiktillämpningar för godstransporter. Elektronisk övervakning i realtid av fraktrörelser på järnväg i hela Europa täcks av TSD för telematiktillämpningar för godstransporter. Harmoniserade tekniska specifikationer och förutsättningar för kommunikationerna definieras i dessa regler. Tillämpningen och genomförandet kräver dock fortfarande stora investeringar och kommer att dröja många år.

3.10 Enligt förslaget kan ett järnvägsföretag kräva gottgörelse för ersättningsbetalningar av infrastrukturförvaltaren om denne har förorsakat förseningen.

3.11 Även här kan man vänta sig försök att kringgå detta genom taxehöjningar (risktillägg) och genom marginaler för förseningar i tidtabellerna. Med hänsyn till den begränsade infrastrukturkapaciteten vore detta inte en önskvärd reaktion. Det förekommer redan i flygtransportsektorn sedan direktivet om ersättning till passagerare trädde i kraft. Riskkalkylen för infrastrukturförvaltare kommer att bli mycket komplicerad, eftersom de inte känner till och inte kan påverka värdet på godsflödet och därmed på ersättningarna.

3.12 Man får inte glömma att infrastrukturen i de nya medlemsstaterna i Central- och Östeuropa är i sämre skick och kräver stora investeringar, och att ersättningskraven i förslaget skulle kunna skapa stora svårigheter.

3.13 Förslaget innebär att stora insatser måste göras när man skall avgöra vem som är ansvarig för vad, och när järnvägsföretagen skall ställa ersättningsanspråk på infrastrukturförvaltaren. Det kommer också att bli betungande att fördela ansvaret om flera järnvägsföretag är inblandade.

3.14 Perspektivet att behöva betala höga ersättningar får inte leda till att järnvägsföretagen gör avkall på säkerheten för att hålla leveranstiderna. Det får inte heller bli så att järnvägsföretagen sätter extra press på sina anställda med risk för att dessa inte iakttar arbetstider, körtider och viloperioder.

3.15 Redan i yttrandet om det andra järnvägspaketet påpekade EESK att de sociala villkoren inom vägtransportsektorn skapar nackdelar för järnvägssektorn i konkurrenshänseende. De konsekvenser som skall dras av detta kan inte vara att skapa samma arbetsförhållanden inom järnvägen som inom vägtransporterna eller att uppmuntra järnvägsföretagen att nonchalera reglerna och sätta press på arbetskraften.

4. Slutsatser

4.1 EESK välkomnar i princip åtgärder för att förbättra kvaliteten på järnvägstransporter av gods.

4.2 Positiva incitament vore att föredra framför strikta ersättningssystem som leder till försök att kringgå reglerna och till ett komplicerat system för gottgörelse. Detta gäller särskilt infrastrukturförvaltarens roll.

4.3 Åtgärder med syftet att förbättra kvaliteten inom järnvägstransportsektorn får inte vara diskriminerande gentemot andra transportsätt.

4.4 Kommittén uppmanar kommissionen att undersöka åtgärdernas konsekvenser för företag och infrastrukturförvaltare i de nya medlemsstaterna.

4.5 EESK understryker att åtgärder för att förbättra kvaliteten på godstransporterna inte får leda till att företag försöker kringgå reglerna på bekostnad av säkerheten och arbetsförhållandena.

Bryssel den 9 februari 2005

Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs
ordförande

Anne-Marie SIGMUND
