



Konsekvenser av införande av COTIF i svensk rätt **PM**
2011:11

Konsekvenser av införande av COTIF i svensk rätt PM
2011:11

Trafikanalys

Adress: Sveavägen 90

113 59 Stockholm

Telefon: 010 414 42 00

Fax: 010 414 42 10

E-post: trafikanalys@trafa.se

Webbadress: www.trafa.se

Ansvarig utgivare: Brita Saxton

Publiceringsdatum: 2011-12-17

Förord

Sannolikt kommer det att krävas att Sverige inför regressrätt för järnvägsföretag gentemot infrastrukturförvaltare. Det blir en följd av att det internationella fördraget om järnvägstrafik, COTIF, som Sverige skrivit under också införs i svensk rätt.

Det har saknats underlag att bedöma vilka merkostnader detta kan innebära för infrastrukturförvaltare (främst Trafikverket). Likaså saknas bedömningar av vilka effekter det kan få på störningarna i järnvägstrafiken.

Trafikanalys har i samråd med Näringsdepartementet analyserat frågeställningarna. Analysen redovisas i denna PM.

Lina Cederlöf vid Trafikanalys har varit projektledare.

Stockholm i december 2011.

Brita Saxton
Generaldirektör

Innehåll

1 Syfte och bakgrund	7
2 Legala förutsättningar och COTIF.....	9
2.1 Nuvarande legala förutsättningar.....	9
Järnvägslagen	9
Järnvägsnätsbeskrivning.....	9
Trafikeringsavtal	10
Järnvägstrafiklagen.....	11
2.2 COTIF	11
CIV	13
CIM.....	15
CUI	17
3 Ekonomiska konsekvenser.....	19
3.1 Järnvägsföretag och anordnare av internationella järnvägstransporter	19
3.2 Infrastrukturförvaltare.....	19
3.3 Förseningar.....	20
Kvalitetsavgifter	21
3.4 Intervjuer med Trafikverket samt med aktörer som kör/ anordnar persontrafik.....	22
Trafikverket.....	23
SJ AB	24
Skånetrafiken.....	26
Veolia Transport Sverige AB.....	27
3.5 Intervjuer med aktörer som kör godstrafik.....	27
Green Cargo AB	27
Hector Rail.....	30
Tågäkeriet i Bergslagen AB (TÅGAB)	32
Peterson Rail AB	34
4 Slutsatser	37
4.1 Ekonomiska konsekvenser	37
Godstrafik	37
Persontrafik	40
4.2 Effekter på störningar i järnvägstrafiken.....	41
4.3 Full regress och regressrätt för nationell trafik	42

4.4	Kvalitetsavgifter och regressrätt.....	42
4.5	Om konkurrens	43
5	Referenser.....	45
Bilaga 1	47
Bilaga 2	49
Bilaga 3	51
	Intervjufrågor till Trafikverket.....	51
Bilaga 4	53
	Intervjufrågor till järnvägsföretag/anordnare av persontrafik	53

1 Syfte och bakgrund

Syftet med föreliggande arbete är att bedöma vilka merkostnader som ett införande av COTIF-regler om regressrätt för järnvägsföretag kan innebära för infrastrukturförvaltare, främst Trafikverket, samt vilka effekter införandet kan få på störningarna i järnvägstrafiken.

COTIF är ett fördrag om internationell järnvägstrafik som Sverige skrivit under men inte införlivat i svensk rätt. I och med skapandet av COTIF bildades även OTIF som är en mellanstatlig organisation för internationell järnvägstrafik. Syftet med OTIF är att förbättra, främja och underlätta för internationell järnvägstrafik och detta genom upprättandet av enhetliga rättsregler (vilka finns i bihang till COTIF), som medlemsländer i OTIF ska ratificera och följa.

De enhetliga rättsreglerna som är tillfogade COTIF i olika bihang är olikformigt utformade för persontransporter respektive godstransporter på järnväg. Det bihang som är relevant för denna rapport och som innehåller regler om regressrätt (bihang E, som innehåller rättsregler för avtal om nyttjande av infrastruktur i internationell järnvägstrafik, CUI) bygger delvis på två andra bihang; bihang A (som innehåller regler för avtal om internationell transport av resande på järnväg, CIV) och bihang B (som innehåller regler för avtal om internationell transport av gods på järnväg, CIM).

Regressrätten handlar i stora drag om rätten för transportör (järnvägsföretag eller auktoriserad sökande av tåglägen) att debitera infrastrukturförvaltare för person-, sak- och ekonomisk skada som transportören lider, där skadan uppstår på grund av fel i infrastrukturen. För ekonomisk skada krävs att denna skada uppkommit genom skadeståndsanspråk på transportören från kund. Skadeståndsanspråken kan bygga på försenad transport vilket innebär att infrastrukturförvaltaren, under vissa omständigheter, kan bli ersättningsskyldig gentemot transportören då förseningar eller störningar uppkommit i järnvägstrafiken.

För detta uppdrag har Trafikanalys anlitat konsultfirmorna WSP och Railrex där Railrex författat en rapport om de paragrafer i COTIF som är relevanta för rapporten och där WSP och Railrex intervjuat Trafikverket och transportörer av internationell järnvägstransport. De slutsatser som dragits av Trafikanalys i denna rapport bygger på rapporten från Railrex samt på den information som getts via intervjuerna.

2 Legala förutsättningar och COTIF

För att kunna göra en bedömning av ekonomiska konsekvenser för infrastrukturförvaltare vid ett införande av regressrätt enligt COTIF i svensk rätt krävs en kort genomgång av de svenska lagar som gäller idag och som är relevanta när det kommer till COTIF.

Den första lagen som berörs i detta kapitel är järnvägslagen (2004:519) vars regler angående kapacitetstilldelningsprocessen är mest relevanta i denna rapport – dessa regler utgör bland annat villkor för upprättande av järnvägsnätsbeskrivningar och trafikeringsavtal och reglerar därmed grundläggande rättigheter och skyldigheter för infrastrukturförvaltare respektive järnvägsföretag/anordnare av järnvägstrafik (auktoriserade sökande av tåglägen) när det gäller trafikerande av järnvägen – därefter ges en kortare beskrivning av järnvägstrafiklagen (1985:192) vars regler främst handlar om resenärers och transportköparens rättigheter gentemot järnvägen. Vid ett införlivande av regressrätten enligt COTIF kommer reglerna i dessa lagar utgöra en utgångspunkt för regressrätten alternativt behöva ändras för att passa reglerna i COTIF.

Sedan den nya järnvägslagen trädde i kraft år 2004 har förändringar skett i viss praxis inom järnvägsområdet – något som är av betydelse när det kommer till ett eventuellt införande av COTIF i svensk rätt. Även denna aspekt kommer därför att beröras i detta kapitel.

2.1 Nuvarande legala förutsättningar

Järnvägslagen

I Järnvägslagen (2004:519) kapitel 6 föreskrivs reglerna kring kapacitetstilldelning på järnväg och framförallt vilka skyldigheter respektive rättigheter som åligger infrastrukturförvaltare respektive järnvägsföretag eller anordnare av järnvägstrafik när det kommer till kapacitetstilldelningen. Enligt dessa regler är infrastrukturförvaltare bland annat skyldiga att upprätta järnvägsnätsbeskrivningar och att upprätta trafikeringsavtal med järnvägsföretag/anordnare av järnvägstrafik som vill nyttja järnvägen. Dessa järnvägsnätsbeskrivningar och trafikeringsavtal utgör en del av det ramverk som omgärdar kapacitetstilldelningsprocessen och kommer därför beskrivas närmare nedan.

Järnvägsnätsbeskrivning

Syftet med järnvägsnätsbeskrivningar är att de ska underlätta för järnvägsföretag och auktoriserade sökanden som söker kapacitet att få tillgång till infrastruktur på ett konkurrensneutralt sätt och på icke-diskriminerande villkor. Järnvägsnätsbeskrivningen kan i detta sammanhang ses som en transparent offert från

infrastrukturförvaltaren med de generella villkor som gäller för att trafikera aktuell järnvägsinfrastruktur.

I princip samtliga svenska infrastrukturförvaltare som omfattas av kraven att tillhandhålla en järnvägsnätsbeskrivning har publicerat en sådan.¹ Det ligger under Transportstyrelsens tillsynsansvar att kontrollera denna och dess innehåll. Sedan år 2004 har myndigheten genomfört ett antal tillsynsaktiviteter och handläggning av tvistärenden gällande järnvägsnätsbeskrivningar och dess tillämpning för i första hand de största infrastrukturförvaltarna. Genom dessa beslut har en sorts praxis skapats och infrastrukturförvaltarna har därför sedan 2004 förändrat sina arbetsmetoder inom flera områden. Relevant i COTIF-sammanhang är till exempel det faktum att Trafikverket nu i sin järnvägsnätsbeskrivning presenterar en plan över de banarbeten som kan komma att påverka järnvägs- företags/auktoriserade sökandes kapacitetsansökningar. Banarbetena presenteras på ett sådant sätt att de i princip kan likställas med tåglägesansökningar. Detta skapar en transparent process och möjliggör i högre utsträckning att järnvägsföretagens och sökandes önskemål om kapacitet kan tillgodoses. Denna nya praxis motverkar även att Trafikverket utan vidare kan mena att planerade banarbeten, som inte finns med i järnvägsnätsbeskrivningen, måste genomföras. I detta avseende har alltså järnvägsföretagens/auktoriserade sökandes position i förhållande till Trafikverket avsevärt förbättrats sedan järnvägslagens tillkomst.

Relaterat till detta är även Transportstyrelsens myndighetsbeslut gällande beredskap som en infrastrukturförvaltare bör ha när det kommer till drifts- åtgärder. Enligt beslutet kan infrastrukturförvaltaren ha rätt att anpassa sin beredskap för t.ex. snöröjning beroende på vilken typ av järnvägssträckning som är aktuell.²

Trafikeringsavtal

Järnvägstrafik får inte utföras utan att ett trafikeringsavtal slutits mellan järnvägsföretaget, eller den som har auktorisation, och infrastrukturförvaltaren. I trafikeringsavtalet avtalar parterna om de administrativa, tekniska och ekonomiska villkor som krävs för nyttjande av avtalade tåglägen. Enligt nu rådande praxis knyts varje enskilt tågläge till trafikeringsavtalet vilket gör att det finns en tydlig garanti om kapacitetsleverans i civilrättslig form. Nytt är även att Trafikverket i trafikeringsavtal infört kapacitet på sidospår. Dessa spår är helt avgörande för den som vill planera och genomföra trafik.

I och med ikraftträdandet av järnvägslagen från år 2004 har det ramverk som kapacitetstilldelningsprocessen utgörs av med järnvägsnätsbeskrivningar och trafikeringsavtal förbättrat positionen för järnvägsföretag/auktoriserade sökande gentemot infrastrukturförvaltare – många är av den uppfattningen att denna relation varit, och fortfarande är, ojämlig till järnvägsföretagens eller de auktoriserade sökandes nackdel. Tillsammans med dessa nya regler i

¹ Ca 100 förvaltare omfattas av detta krav.

² Ärende TSJ 2010-883 Svenska Tågkompaniet/Trafikverket:
http://transportstyrelsen.se/Global/Jarnvag/Beslut/Beslut_TSJ_2010_883.pdf (2011-11-9)

järnvägslagen och vissa myndighetsbeslut som fattats av Transportstyrelsen kan risken för betydande kostnader för infrastrukturförvaltare (framförallt Trafikverket), vid ett införande av regress, ses som mindre än innan år 2004.

Järnvägstrafiklagen

Järnvägstrafiklagen (1985:192) är tillämplig på järnvägstrafik på järnvägsinfrastruktur inom Sverige och på svensk tåg färja.

Lagen innehåller en samlad reglering av järnvägens och järnvägsföretags/ auktoriserade sökandes förhållande till transportkunder och till dem som skadas till följd av järnvägsdriften. Transport av resande och gods regleras därmed i järnvägstrafiklagen. Lagen reglerar även det ansvar för skador på personer som inte är resande och på egendom som inte befordras (detta regleras inte i COTIF).

I järnvägstrafiklagen regleras endast de civilrättsliga delarna av innehållet i ett avtal medan det lämnas åt parterna att reglera övriga frågor. COTIF (bihang CIV och CIM som behandlas nedan) innehåller en långtgående detaljreglering av många frågor som inte regleras i järnvägstrafiklagen.

I järnvägstrafiklagen är ansvarigt rättssubjekt järnvägen, såväl när det gäller skador som drabbar resande och godstransportkunder som när det gäller skador som drabbar andra. I lagen saknas en definition av järnvägen men enligt förarbetena avses med begreppet det rättssubjekt som är innehavare av spår- anläggningen (infrastrukturförvaltaren).³ Grundprincipen är att järnvägen bär ansvar för att ersätta skador och förluster orsakade av järnvägsdriften, oavsett vem som var vållande.

I jämförelse med järnvägslagen reglerar järnvägstrafiklagen alltså rättigheter som rör resenärer eller ägare av gods gentemot järnvägen (infrastrukturförvaltare) där järnvägslagen istället reglerar skyldigheter och rättigheter mellan järnvägs- företag/auktoriserade sökande och infrastrukturförvaltare. Järnvägslagen innehåller även säkerhetsföreskrifter som järnvägsföretag/auktoriserade sökande och infrastrukturförvaltare är skyldiga att följa.

2.2 COTIF

COTIF (Convention relative aux transports internationaux ferroviaires) är ett fördrag om internationell järnvägstrafik som först slöts 1980. I och med fördraget bildades den mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik OTIF (Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires).

Syftet med OTIF är att ”i alla avseenden främja, förbättra och underlätta internationell järnvägstrafik”, och detta genom att skapa enhetliga rättsregler (vilka finns i bihangen till COTIF) på rättsområden som rör internationella

³ Proposition 1983/84:117 med förslag till järnvägslag, m.m., s. 33

järnvägstransporter.⁴ Medlemsstaterna i OTIF kommer från Europa, Mellanöstern och Nordafrika.

År 1999 gjordes grundfördraget till COTIF om och ändringsprotokoll samt nya bilagor tillfördes – däribland CUI (bilaga E)⁵ Denna reviderade version av konventionen, det så kallade Vilniusprotokollet, trädde i kraft år 2006 och har undertecknats men inte ratificerats av Sverige.

Sedan 2003 har EU-kommissionen haft mandat att förhandla fram ett avtal gällande EU:s tillträde till 1999 års version av COTIF (COTIF 99). Syftet med EU:s tillträde har, enligt en rådspromemoria från Näringsdepartementet, hela tiden varit att "säkra fortsatt internationellt samarbete kring harmoniseringen av rättsliga och tekniska förutsättningar för internationella järnvägstransporter inom ett större geografiskt område än EES"⁶

Vidare står det i promemorian att det har ansetts nödvändigt med EU:s tillträde i COTIF av två anledningar: för det första regleras frågor som ligger inom EU:s kompetensområde av COTIF och för det andra har COTIF-samarbetet förts framåt av EU:s medlemsstater.⁷

Förhandlingarna mellan EU och OTIF har varit långdragna på grund av menings- skiljaktigheter kring hur regelkollisioner regelverken emellan ska lösas men under år 2009 kunde kommissionen lägga fram ett förslag till rådsbeslut gällande ett tillträde av EU till COTIF 99. Detta förslag innebar ett tillträdesavtal, exklusive bland annat CUI, som skulle innehålla en frikopplingsklausul som innebär att EU och EU-medlemsländer endast ska tillämpa befintlig EU-rätt på den trafik som inte korsar de yttre gränserna av EES-området, i det fall regelkonflikter mellan EU-rätt och COTIF föreligger. I förhandlingarna med OTIF bestämdes även att vissa revideringar av bland annat CUI skulle göras och träda i kraft den 1:a januari år 2011 (CUI och två andra bilagor till COTIF hade reviderats av OTIF:s revisionskommitté under 2009 för att eliminera upptäckta konflikter med EU-rätten).⁸ EU är sedan 1:a juli år 2011 medlem i OTIF.

Bilaga A och B till COTIF är till viss del redan en del av svensk rätt. Bilaga A (enhetliga rättsregler för avtal om internationell transport av resande på järnväg, CIV), av 1999 års version av COTIF, är en bilaga till tågpassagerarförordningen⁹ vilken gäller för nationell liksom internationell persontrafik. Bilaga B (enhetliga rättsregler för avtal om internationell transport av gods på järnväg, CIM), av 1980 års version av COTIF, är införlivad i svensk rätt genom lag (1985:193) om internationell järnvägstrafik (gäller än så länge endast internationell godstrafik).

⁴ Grundfördraget, 2 art. (COTIF 99)

⁵ SOU 2004:92, *En samlad järnvägslagstiftning*, s. 103-104

⁶ Rådspromemoria, Näringsdepartementet - Transport, *Rådets möte (TTE) den 16 juni 2011*, 2011-05-31

⁷ Rådspromemoria, Näringsdepartementet - Transport, *Rådets möte (TTE) den 16 juni 2011*, 2011-05-31

⁸ Ibid.

⁹ Förordning 1371/2007/EG om tågresenärers rättigheter och skyldigheter

Bihang E (enhetliga rättsregler för avtal om nyttjande av infrastruktur i internationell järnvägstrafik, CUI) anger regler för avtal om nyttjande av infrastruktur för internationella järnvägstransporter och har inte införlivats i svensk rätt. CUI ger innehåll åt trafikeringsavtalet.

Skillnaden mellan CUI och bihang CIV/CIM är att de senare reglerar ansvarsförhållandet och skadestandsregleringen mellan transportköparen (resenär eller godsägare) och transportören (järnvägsföretag/auktoriserad sökande) medan CUI reglerar ansvarsförhållandet mellan transportör och infrastrukturförvaltare.

Enligt CUI är infrastrukturförvaltaren ansvarig för person-, och sakskada samt ekonomisk skada, som transportören lider på grund av skadestånd som transportören måste betala till kund/resenär enligt CIM och CIV – förutsatt att skadan beror på infrastrukturen.¹⁰

Norge har, till skillnad mot Sverige, i enlighet med artikel 42 i konventionen av COTIF reserverat sig mot införandet av reglerna i CUI.¹¹ Som medlem av EES kan dock Norge förmodas implementera CUI i det fall EU så kräver. Danmark och Finland hävde sina reservationer mot CUI den 7:e juli år 2011 och Polen och Tyskland kommer häva sina reservationer den 1:a januari år 2012. Därmed kommer alla berörda angränsande stater till Sverige utom Norge inom en snar framtid att ha antagit CUI.

Enligt CIV och CIM kan en internationell transport som omfattas av ett enda transportavtal och som utförs på sjötransport eller gränsöverskridande transport på inre vattenväg, utöver transport på järnväg, bli föremål för de enhetliga rättsreglerna enligt CIV och CIM, och därmed även bli föremål för CUI – förutsatt att ett medlemsland meddelat OTIF vilka linjer till och från medlemslandet som det vill att CIV och CIM ska gälla på.¹² Sverige har listat ett antal specifikt uttryckta linjer för sjötransporter och transporter på inre vattenväg (se bilaga 1) och i och med att CIV och CIM gäller på dessa blir även CUI tillämplig. Men möjligheten till denna tillämpning förefaller dock endast finnas då det gäller förseningar eller motsvarande som sker på den del av transporten som görs på järnväg och alltså inte till sjöss.

CIV

Bestämmelserna i CIV reglerar transportörens och transportköparens ansvar vid internationell transport av resande. Enligt dessa regler är transportören ersättningskyldig ifall tåget blir sent eller inställt samt om resande skadas eller dödas på grund av järnvägsdriften. Vid försenat eller inställt tåg handlar ersättningen om kost-, logi- och rimliga kostnader för resande att underrätta personer som väntar på den resande.¹³ Ersättningsansvaret ligger enligt CIV i dessa fall hos transportören även om förseningen till exempel orsakats av ett annat järnvägsföretag. Detta innebär att den resande har att vända sig till den

¹⁰ CUI 8 art. 1 § p. c (COTIF 99)

¹¹ http://www.otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/07_veroeff/02_COTIF_99/web_COTIF99_13_09_2011_Erklarungen_und_Vorbehalte_e.pdf (2011-11-8)

¹² CIV 1 art. 3 § (COTIF 99) & CIM 1 art. 4 § (COTIF 99)

¹³ CIV 32 art. 1 § (COTIF 99)

transportör med vilken resenären ingått avtal, genom biljettköp eller motsvarande för resan, eller den transportör som enligt avtalet kan hållas ansvarig, för att begära ersättning för skador eller liknande i samband med den internationella transporten på järnväg.¹⁴

Regressrätten enligt CUI innebär att de kostnader som transportören har i ett skadeståndsärende om ersättning kan debiteras infrastrukturförvaltaren. I avsnitt 2.2 om CUI redovisas under vilka förutsättningar regressrätten gäller. Undantag från tillämpning av CUI finns i fråga om reglerna om ansvar vid dödsfall eller personskada. Medlemsstat kan förbehålla sig rätten att inte tillämpa dessa regler på sina egna medborgare.¹⁵

För att få en uppfattning om vilka typer av skador och ersättningar det handlar om redovisas i tabell 2.1 transportörens ersättningsskyldighet gentemot resenär i internationell transport på järnväg enligt CIV. Tabellen redovisar därmed också vilka typer av ersättningar i form av skadestånd som transportören, i fall infrastrukturförvaltaren är ansvarig, kan kräva av infrastrukturförvaltaren. Utöver det som angivits i tabell 2.1 kan ersättning även gälla för handresgods, djur och inskrivet resgods. Dessa har dock utelämnats då de bedöms som marginella i sammanhanget.

CIV innehåller även regler med begränsningsbelopp, dessa redovisas i bilaga 2.

¹⁴ Vissa undantag finns (se CIV 56 art. (COTIF 99))

¹⁵ CIV 2 art. (COTIF 99)

Tabell 2.1: Transportörens ersättningsansvar enligt CIV

Typ av ersättning	Transportörs ersättningsansvar enligt CIV	Transportör ej ersättningsansvarig enligt CIV artikel 26	Regressrätt enligt CUI
Ersättning vid dödsfall (artikel 27, 30)	Kostnader som föränleds av dödsfallet, dock högst ca 2 miljoner kronor	– Om det inte går att härleda orsaken till järnvägsdriften och som transportören kunnat undgå eller förebygga. – Om orsaken beror på fel eller försummelse av resande. – Orsak av tredje man.	Ja, se förutsättningar under avsnitt 2.2.
Ersättning vid personskada (artikel 28)	Kostnader som hör till vård och transport samt inkomstförlust.	Se ovan.	Ja, se förutsättningar under avsnitt 2.2.
Ersättning vid annan personskada (artikel 28)	Oklart (ska avgöras enligt nationell rätt)		Ja, se förutsättningar under avsnitt 2.2.
Ansvar vid tåginställelse, tågförsening eller utebliven tåganslutning (artikel 32).	Då resan inte kan genomföras samma dag ska resenärers kostnader för logi och kost samt kostnader för telefonsamtal till personer som väntar på resenären ersättas	Se ovan.	Ja, se förutsättningar under avsnitt 2.2.

CIM

Bestämmelserna i CIM reglerar transportörens och transportköparens ansvar vid internationell transport av gods. Enligt CIM är transportören ersättningskyldig gentemot kund i fall av skada eller förlust av gods och vid överskriden leveransfrist som orsakat skada (antingen skada på gods eller annan skada). För att kunden ska kunna kräva denna ersättning har han/hon att vända sig till den transportör med vilken han/hon ingått avtal om transporten eller till den transportör som enligt transportavtalet kan hållas ansvarig.¹⁶ CUI och regressrätten innebär i detta sammanhang en möjlighet för transportören ifråga att överföra dessa ersättningskrav till infrastrukturförvaltaren under vissa förutsättningar (se avsnitt 2.2. om CUI).

¹⁶ Vissa undantag finns (se CIM 45 art. (COTIF 99))

Enligt CIM ska transportören och kunden avtala om leveransfrist, men om detta inte görs innehåller CIM en övre tidsgräns för leveransfrist.¹⁷ I de fall leveransfristen överskrids kan transportören enligt CIM bli skadeståndsskyldig gentemot kund med en summa som inte överstiger fyra gånger transportavgiften, förutsatt att den överskridna leveransfristen orsakat skada (antingen skada på godset eller annan skada)¹⁸ och att leveransfristen *inte* avtalats om mellan parterna.¹⁹

Grundprincipen är alltså, enligt Trafikanalys tolkning, att transportören och kunden ska avtala om leveransfrist och denna avtalade leveransfrist behöver inte följa den övre tidsgränsen enligt CIM. Och om transportören och kunden själva avtalat om leveransfrist gäller inte maxgränsen på fyra gånger transportavgiften för skadeståndsanspråk på transportören – maxnivån på skadeståndet kan vara högre eller lägre än så. Enligt CIM kan dock kunden, i de fall egen överenskommelse gjorts med transportören, välja att antingen följa denna regel om maxnivå på fyra gånger transportavgiften föreskriven i CIM eller att följa den skadeståndsnivå som finns inskriven i avtalet med transportören, förutsatt att den maxnivå på leveransfrist som gäller enligt CIM överskridits (se fotnot 17).²⁰

I praktiken kan detta innebära att kunden har möjlighet att välja den väg som ger mest skadestånd – vilket innebär att kunden, vid eventuell skada uppkommen på grund av överskriden leveransfrist, alltid kan kräva max fyra gånger transportavgiften även om maxgränsen enligt avtalet är lägre än så, förutsatt att den skada som uppkommit kan motivera skadestånd på fyra gånger transportavgiften, annars hamnar naturligen skadeståndet på en lägre nivå. Enligt uppgifter från Green Cargo ligger den genomsnittliga transportavgiften på en internationell transport på cirka 200 000 kronor.

För att få en uppfattning om vilka typer av skador och ersättningar det handlar om enligt CIM redovisas i nedanstående tabell transportörens ersättnings-skyldigheter gentemot transportköparen i internationell transport. Tabellen redovisar även vilka typer av ersättningar i form av skadestånd som transportören sedan, i fall infrastrukturförvaltaren är ansvarig, kan återkräva av infrastrukturförvaltaren.

Liksom CIV innehåller CIM regler med begränsningsbelopp, dessa redovisas i bilaga 2.

¹⁷ Transportfristen för hela vagnslaster får inte, enligt CIM, överskrida 24 timmar per 400 km och för styckegodssändningar inte överskrida 24 timmar per 200 km (CIM 16 art. 2 § (COTIF 99))

¹⁸ CIM 33 art. 1 § (COTIF 99)

¹⁹ CIM 33 art. 6 § (COTIF 99)

²⁰ CIM 33 art. 6 § (COTIF 99)

Tabell 2.2 : Transportörens ersättningsansvar enligt CIM

Typ av ersättning	Transportörs ersättningsansvar enligt CIM	Transportör ej ersättningsansvarig enligt CIM artikel 23	Regressrätt enligt CUI
Ersättning vid förlust av gods (artikel 30).	Motsvarar börspris alternativt marknadspris. Dock begränsningsbelopp.	– Om det inte går att härleda orsaken till sådant som transportören kunnat undgå eller förebygga. – Om orsaken beror på fel eller försummelse av skadelidande. – Därutöver vissa specifika frihetsgrunder kopplade till lastning av gods och riskhantering (23 art. 3 §).	Ja, se förutsättningar under avsnitt 2.2.
Ersättning på grund av minskning av godsvikt. (artikel 31)	Begränsningsbelopp.	Se ovan.	Ja, se förutsättningar under avsnitt 2.2.
Ersättning vid skada på gods (artikel 32).	Motsvarar det belopp som svarar mot minskningen av godset värde. Dock begränsningsbelopp.	Se ovan.	Ja, se förutsättningar under avsnitt 2.2.
Ersättning vid dröjsmål (artikel 33)	Kan utfalla enligt avtal mellan transportör och kund (6 §) men innefattar begränsningsbelopp om avtalet bygger på CIM (1 §)	Se ovan.	Ja, se förutsättningar under avsnitt 2.2.

CUI

Enligt bestämmelserna i CUI kan infrastrukturförvaltaren hållas ansvarig för ekonomisk skada på grund av skadeståndsanspråk som åsamkats transportör i det fall skadeståndet är grundat på bestämmelserna i CIV eller CIM samt om skadeståndet bygger på försening eller liknande som beror på infrastrukturen.

Utöver transportörens regressrätt mot infrastrukturförvaltaren på grund av skadeståndsanspråk är både infrastrukturförvaltaren och transportören enligt CUI ansvariga för personskada (dödsfall, fysisk eller psykisk personskada), samt sakskada som drabbar den andre parten. Det kan handla om att ett järnvägsfordon skadar infrastrukturen och att transportören därmed blir ersättningskyldig

gentemot infrastrukturförvaltaren. Motsvarande ansvarsfördelning regleras idag via trafikeringsavtal.

Det finns ingen begränsning av ersättningsbelopp för sakskador i CUI. Dock är det möjligt att avtala om detta.

I CUI regleras även möjligheten för parterna att i avtal reglera ansvarsutkrävande vid förlust eller skada som motparten orsakat genom försening eller driftsstörning²¹ Denna rätt behöver då inte bygga på ett föreliggande skadeståndsanspråk på transportören. Systemet kring kvalitetsavgifter som är lagstadgat i järnvägslagen (2004:519) får anses ha vissa likheter med denna reglering (se avsnitt 3.3 om kvalitetsavgifter).

Som nämnts reglerar CUI de ansvarsförhållanden som ska råda mellan transportör och infrastrukturförvaltare. Förvaltaren kan dock under följande omständigheter stå fri från ansvar:

1. Infrastrukturförvaltaren står fri från ansvar för skadestånd kopplade till CIV (person- och ekonomisk skada) när orsaken till händelsen som gav upphov till skadan inte kan hänföras till järnvägsdrift och som förvaltaren inte kunnat undgå eller förebygga följderna av.
2. Infrastrukturförvaltaren står fri från ansvar för skadestånd kopplade till CIM (sak- och ekonomisk skada) när orsaken till händelsen som gav upphov till skadan kan hänföras till fel eller försummelse från transportörens sida samt för orsaker som förvaltaren inte kunnat undgå eller förebygga följderna av.
3. Infrastrukturförvaltaren står fri från ansvar för skadestånd kopplade till CIV och CIM när den händelse som gav upphov till skadan beror på fel eller försummelse av den person som lidit skadan eller om händelsen beror på ett beteende av tredje man som förvaltaren inte hade kunnat undvika eller förebygga följderna av.²²

Generellt sett gäller alltså att infrastrukturförvaltaren är ansvarig att förebygga fel och att planera för att fel i infrastrukturen minimeras. Detta underhålls- och drifts-ansvar innebär att infrastrukturförvaltaren ska vara ansvarig för fel på infrastrukturen som inte förebyggts samt för fel infrastrukturförvaltaren kunnat förutse – snöröjning är ett exempel på något som infrastrukturförvaltaren är ansvarig för att ha i beredskap vid eventuellt snöfall medan situationer av force majeure karaktär, i form av till exempel extrem snöstorm, faller utanför detta ansvar.

²¹ CUI 8 art. 4 § (COTIF 99)

²² CUI 8 art. 2 § (COTIF 99)

3 Ekonomiska konsekvenser

3.1 Järnvägsföretag och anordnare av internationella järnvägstransporter

För både transporter av resande och gods är det i COTIF-sammanhang framförallt den transportör som slutit avtal gentemot transportkund som är av intresse, alternativt den transportör som enligt transportavtalet är ansvarig vid förseningar eller dylikt (vissa undantag finns).

Vidare är det viktigt att poängtera att det är resenärer eller gods som hämtas i ett medlemsland och sedan lämnas i ett annat som berörs av reglerna i COTIF.²³ Ett och samma tåg kan innehålla båda kategorier av resenärer eller gods och kan därmed bli föremål för olika regler – reglerna bygger på huruvida resenären eller gods transporterats internationellt och inte på huruvida tåget ifråga kört internationellt eller ej.

Under tågplan 2012 kommer tretton järnvägsföretag köra till och/eller från det svenska järnvägsnätet (internationella transporter). Utöver dessa järnvägsföretag är Skånetrafiken auktoriserad sökande för internationell trafik, där trafiken utförs av Veolia transport.

Av järnvägsföretagen kör nio stycken godstrafik och fyra stycken resandef trafik. De järnvägsföretag som är aktuella på persontrafiksidan är; SJ AB, Svenska Tågkompaniet AB, DSB Sverige AB och Veolia Transport Sverige AB. Och på godstrafiksidan är det Green Cargo AB, Tågåkeriet i Bergslagen AB (TÅGAB), DB Schenker Rail Scandinavia A/S, Hector Rail, Tx-Logistik AB, CargoNet AS, Peterson Rail AB, Malmtrafik AB (MTAB) och Railcare som kör internationell järnvägstrafik.

3.2 Infrastrukturförvaltare

Definitionen av järnvägsinfrastruktur enligt COTIF skiljer sig från den svenska och europeiska definitionen där COTIF definierar järnvägsinfrastruktur som järnvägslinjer medan den europeiska definitionen endast klargör att det handlar om banöver- och underbyggnad, spår, signal, el, trafikledningsrelaterade funktioner och andra fasta anläggningar.

Den övervägande delen av transporterna på det svenska järnvägsnätet körs på Trafikverkets infrastruktur. Andra infrastrukturförvaltare är Öresundskonsortiet och A-train, vilka är två större infrastrukturförvaltare, medan kommunala/privata

²³ CIM/ CIV 1 art. 1 § (COTIF 99)

terminaler, anslutningsspår och hamnar utgör de mindre (dessa mindre förvaltare är cirka 100 till antalet).

3.3 Förseningar

På Trafikverket förs statistik över förseningar och förseningsorsaker på järnväg genom ett så kallat orsaksrapporteringsystem. Syftet med detta system är att det ska bli tydligt vad och vem som orsakade en viss försening. Det föreligger dock svårigheter med orsaksrapporteringsystemet både när det gäller systemets egen förmåga att sammankoppla en rapporterad följdorsak med en rapporterad grundorsak samt när det gäller kvaliteten i de rapporteringar som görs. I och med att rapporteringarna görs manuellt av trafikledare och tågledare och då ofta i samband med störningar i trafiken (det är då förseningar framförallt uppstår) blir rapporteringen en av många arbetsuppgifter som trafikledaren/-tågledaren ska utföra under tidspressade förhållanden.

Själva rapporteringen görs av trafikledaren eller tågledaren genom att en försening kategoriseras med en orsakskod utifrån en standardiserad kodlista (se nedan). Kodlistan är indelad i fem huvudgrupper kopplade till vem som anses vara problemägare och under dessa huvudgrupper finns möjlighet att i ytterligare två nivåer (undergrupper) tydligare beskriva problemet. I systemet är det även möjligt att fånga upp de störningar som genererar konsekvenser för andra transportörer.

Huvudgrupperna i kodlistan är:

- Driftledning (D)
- Följdorsak (F)
- Infrastruktur (I)
- Järnvägsföretag (J)
- Olyckor/Tillbud och yttre faktorer (O)

Under huvudgruppen driftledning faller trafikledningsrelaterade orsaker till förseningar. Definitionen av trafikledning har berörts flera gånger i lagar och förarbeten men en entydig definition saknas fortfarande. Enligt järnvägslagens mening utgör trafikledning och kapacitetstilldelning uppgifter som tillhör infrastrukturförvaltarskapet.

Skillnaden mellan kapacitetstilldelning och trafikledning brukar definieras enligt följande; kapacitetstilldelningen är en tilldelning av planerad kapacitet medan trafikledningen är den operativa styrningen av trafiken som syftar till att genomföra den avtalade kapacitetstilldelningen (tågplanen). Gränsen mellan dessa är dock inte alltid så lätt att dra då kapacitetstilldelning kan ske med kort varsel och trafikledningsbeslut kan innebära både beslut om att inte leverera det tågläge som järnvägsföretaget/ den auktoriserade sökanden avtalat om liksom beslut om inställande av tåg. Enligt COTIF skulle dock det järnvägsföretag/auktoriserade sökande vars tåg tappat sitt tågläge, och därmed fått skadeståndsanspråk på sig från kund, kunna kräva pengar av Trafikverket som kompensation, förutsatt att anledningen till att tåget tappade sitt tågläge var orsak som går att härleda till

Trafikverket och att omständigheterna till förseningen uppfyller de föreskrivna kraven i CUI om förvaltarens ansvar. Avstängningen i Hallsberg föregående vinter innebar till exempel väsentliga kostnader för transportören mot kund. Dessa typer av kostnader kommer Trafikverket framgent till viss del behöva stå för. Även vid exempelvis urspårning där orsaken är fel på infrastrukturen och som orsakar skada på godset och försening/förlust av gods kommer transportören kunna överföra ansvaret till infrastrukturförvaltaren som blir ersättningskyldig.

När det gäller infrastrukturförvaltarens ansvar att förebygga störningar kan orsaksrapporteringen och förhållanden som är kända för förvaltaren ses som vägledande vid detta ansvarstagande. När det gäller det senare kan ju till exempel löv eller snö på spåren ses som faktorer som förvaltaren kan förutse, däremot kan det uppstå situationer av force majeure karaktär i form av till exempel naturkatastrofer eller extrema snöoväder vilka naturligen faller utanför förvaltarens ansvarsområde.

Från och med den nya tågplanen för 2012 kommer Trafikverket ta på sig de förseningar som inte rapporterats. Detta kommer höja andelen procent förseningar som anses vara Trafikverkets fel. Men med tanke på att denna höjning av procent är en konsekvens av själva rapporteringen har ju Trafikverket möjlighet att själva sänka denna procentdel.

Generellt sett kan förseningsorsaker som beror på driftledning (orsakskod D) ses som de orsaker som Trafikverket har mest inflytande över då driftledningen sker hos Trafikverket. Förseningar som beror på infrastrukturen är något svårare för Trafikverket att ha full kontroll över då fel på infrastrukturen kan orsakas av transportörer eller, som tidigare nämnts, genom snöfall och höstlöv etc.

En slags försening som i COTIF-sammanhang kan utgöra ett problem är merförseningar. Ett tåg som kommer sent från utlandet till det svenska järnvägsnätet blir ofta merförsenat på grund av prioriteringsregeln om att rätttidigt tåg går före sent tåg – ett sent tåg prioriteras ned framför andra tåg som är i tid vilket kan innebära att det sena tåget blir ännu mer sent. Detta kan innebära att ett godståg som kommer drygt tre timmar sent till Sverige, och som blir ytterligare en timme sent innan det nått slutdestination, kanske överskrider sin leveransfrist i och med denna extra sena timme. Vid ett införande av regress skulle transportören därmed, enligt Trafikanalys tolkning av COTIF, kunna ”regressa” det skadeståndsanspråk som kunden kräver transportören på gentemot Trafikverket – även om förseningen i sig på till exempel en timme, som Trafikverket orsakat tåget, inte skulle vara tillräcklig för att godståget skulle överskrida sin leveransfrist.

Kvalitetsavgifter

1:a januari år 2011 trädde nya bestämmelser i järnvägslagen i kraft vilka syftade till att komplettera svensk rätt med EU-rätt på punkter gällande offentliggörande av särredovisningar samt gällande bestämmelser om kvalitetsincitament i

banavgiftssystemet²⁴. Dessa kvalitetsincitament i banavgiftssystemet (kvalitetsavgifter), syftar till att minska driftsstörningar och öka effektiviteten i järnvägssystemet.

Det finns ett antal tydliga skillnader mellan kvalitetsavgifter och reglerna i COTIF. För det första har inte kvalitetsavgifter med skadeståndsanspråk att göra utan handlar om att den som orsakar en försening ska betala ersättning till den som påverkas av förseningen – gentemot Trafikverket betyder det att ett järnvägsföretag får reklamera ett tågläge som inte levererats. Systemet kring kvalitetsavgifter "triggas" därmed av förekomsten av en försening medan reglerna i CUI främst "triggas" av ett skadeståndsanspråk på transportören. I COTIF-bestämmelserna finns det därmed ett tydligare kundfokus eftersom ersättningsystemet utgår från just resenärens skada och skada på gods.

För det andra "triggas" kvalitetsavgiftssystemet igång tidigare än de förseningar som anges i CIV (i vilken förseningen ska innebära att resan inte kan genomföras samma dag).

Och för det tredje är kvalitetsavgiftssystemet tydligare dubbelriktat så att även transportören blir ersättningskyldig mot infrastrukturförvaltaren vid förseningar det orsakat (till exempel vid lokfel osv.)

3.4 Intervjuer med Trafikverket samt med aktörer som kör/ anordnar persontrafik

För redovisningen av de intervjuer som gjorts med Trafikverket och med järnvägsföretag respektive Skånetrafiken som kör/ anordnar internationell järnvägstrafik, har intervjufrågorna delats upp i tre grupper (där fråga A formulerats olika beroende på om Trafikverket eller järnvägsföretag/auktoriserad sökande intervjuats). Frågorna berör följande huvudfrågeställningar:

- A. Allmänt om regress eller andra skaderegleringar idag (intervjufråga till Trafikverket), Allmänt om restidsgarantier och skaderegleringar idag (intervjufråga till järnvägsföretagen)
- B. Fråga om infrastrukturförvaltarens och järnvägsföretagens ansvar
- C. Övriga frågor kopplade till införande av regress

De mer specifika frågor som faller under respektive grupp finns redovisade i bilaga 3 och 4.

²⁴ Dessa kvalitetsincitament finns förordade i 11 art. i Direktiv 2001/14/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg

Med tanke på att det är gränsöverskridande persontrafik på järnväg som är relevant för denna utredning har SJ AB, Veolia Transport Sverige AB och Skånetrafiken intervjuats.

SJ och Veolia både ansöker om och utför internationell järnvägstrafik medan Skånetrafiken ansöker om tåglägen och sedan anordnar transporten – transporten utförs av Veolia. SJ, Veolia och Skånetrafiken bedriver alla internationell persontrafik till Danmark och Norge, även om denna trafik för Veolia och SJ är marginell i förhållande till den nationella trafiken (Skånetrafiken har betydande resevolym över Öresundsbron till Danmark).

Intervjuerna har inletts med telefonkontakt och med att ett frågebatteri (se bilaga 3 och 4) sänts ut i förväg till berörda kontaktpersoner vid respektive företag. Dessa har utgjort underlag inför intervjun. I följande avsnitt nedan återfinns svaren redovisade per aktör och per frågegrupp. Intervjuerna har genomförts av Railrex via mejl, telefon och fysiska möten, med stöd av Trafikanalys.

Trafikverket

Intervju med Hans Stenbacka (Trafikeringsavtal), Sven Johansson (Juridik) och Anders Svensson (Strategi), Trafikverket

A) Allmänt om regress eller andra skaderegleringar idag

Trafikverket hanterar idag sakskadereglering mot järnvägsföretag via trafikeringssavtal, där skaderegleringen endast görs om skadans omfattning bedöms överstiga ett halvt prisbasbelopp.

Utifrån dagens järnvägstrafiklag är parterna ofta oense när det gäller ansvarsfrågan och även Trafikverket bedömer att ett tydliggörande via befintlig järnvägslagstiftning skulle underlätta detta förfarande. Utöver detta sker ersättningar då avtalad kapacitet i form av tågläge inte kan genomföras (inställt tåg). Detta gäller då Trafikverket utför ett banarbete som inte finns fastställt i tågplan och som påverkar järnvägsföretaget. I dessa fall ersätts järnvägsföretaget med produktionsmerkostnader (i form av exempelvis ersättningsbussar eller motsvarande). Denna reglering sker även den via trafikeringssavtalet.

B) Frågan om infrastrukturförvaltarens och järnvägsföretagens ansvar

Orsakrapporteringssystemet är idag uppbyggt med manuell inmatning som i sig innebär risker (den mänskliga faktorn). I och med lanseringen av system med kvalitetsavgifter har justeringar gjorts, dels vad gäller järnvägsföretags möjlighet att klaga på orsakskodningen, och dels vad gäller antal medarbetare på Trafikverket som arbetar med detta system – enligt Trafikverket ska cirka 10 medarbetare anställas för att utreda de inmatade orsakskoderna inför fastställelse. Ett automatiserat system för inmatning av orsakskoder menar verket är eftersträvanvärt. Nytt för körplan 2012 är även att Trafikverket tar ansvar för sådant som benämns "orsak saknas" eller där orsaksfältet är tomt.

När det gäller ansvarsfrågan bedömer Trafikverket att det i rollen som infrastrukturförvaltare har ansvar för de driftsstörningar som beror på att en bana inte snöröjs vid behov och motsvarande förebyggande åtgärder. Som en spegling av

differentieringen av banavgifterna, med högre avgifter på prioriterade banor, bör förväntningarna om levererad kvalitet på infrastrukturen vara högre för prioriterade banor (större infrastrukturdriftsansvar) än för delar av infrastrukturen som är lägre prioriterad.

Trafikverket bedömer att det i relation till järnvägsföretagen orsakar ca 50 procent av felen/förseningarna.

C) Övriga frågor kopplade till införande av regress

Trafikverket lyfter fram ett antal riskområden när regressrätt kommer på tal. För det första bedöms de administrativa kostnaderna som höga i relation till den nytta regleringen medför. Detta skulle bli konsekvensen för både Trafikverket och järnvägsföretagen enligt Trafikverket. För det andra är de försäkringskrav som ställs på järnvägsföretag redan idag ganska höga. Ytterligare försäkringsbehov kan komma att verka som inträdesbarriär för mindre/nya järnvägsföretag. För det tredje skulle införandet kunna innebära ännu en hantering av trafikledningen med ytterligare ett system att ta hänsyn till i det operativa läget. Om full regressrätt nationellt ska tillämpas anser Trafikverket att ytterligare utredning måste göras i syfte att belysa eventuella konsekvenser. Bland annat konsekvensen av hantering i flera led i regress mot exempelvis underleverantörer. Dock bör man kunna se olika vägar att gå här: man kan nyttja befintligt kvalitetsavgiftssystem och utveckla det eller använda kvalitetsavgiftssystemet som en grundförutsättning och tillämpa regressförfarandet med tröskelvärden och schabloner för snabbhet och effektivitet i hanteringen. Flera varianter skulle vara möjliga.

Trafikverket menar att det är sannolikt att det vid ett införande av regress tvingas att tydligare beskriva sin förmåga att leverera kapacitet med kvalitet. På sikt är en trolig effekt även att det blir ökat fokus på kvalitet, att kvaliteten blir högre (mer luft i tidtabellen mellan tågen) samtidigt som tillgängligheten blir sämre (färre tåg).

Detta är inte enbart negativt utan det skulle kunna vara så att värdet av att ett tåg med flera tidskänsliga resenärer kommer i tid är högre än att tre tåg med färre resenärer kommer lite sent. Sammantaget blir då en sannolik effekt färre störningar än i dag.

SJ AB

Intervju med Magnus Andersson (trafikeringsavtal), Maria Cederberg (förseningar/kund), Robert Westerdahl (bolagsjurist), SJ AB.

A) Allmänt om restidsgaranti och skadereglering idag

SJ bedriver gränsöverskridande trafik till Danmark och Norge med totalt drygt 10 tågpar per dygn. Det görs ingen skillnad när det gäller restidsersättningar eller andra skaderegleringar mot resenärer i nationell eller internationell trafik – SJ tillämpar förordningen om passagerares rättigheter och har snarare högre ersättning än minimikraven. Då är ersättningsansvaret i relation till biljettavgiften. Kostnaderna för kost-, logi- och andra kringkostnader är i sammanhanget små. Regressförfarandet i detta sammanhang blir inte mödan värd och ger inga

incitament eftersom de administrativa kostnaderna sannolikt överstiger förväntade ersättningar.

B) Frågan om infrastrukturförvaltarens och järnvägsföretagens ansvar

Nackdelen har varit att grundorsaken inte följt med i orsakskodningen. Att följdfel och orsakskod saknas är för ofta förekommande (ca 30 procent). Annars fungerar systemet med orsaksrapportering bättre och bättre. Företaget kopplar detta till sina egna system. Det går nu även att klaga på Trafikverket preliminära beslut om orsakskod, vilket är positivt. Enligt egna beräkningar orsakas driftstörningar till 50 procent av Trafikverket eller av annan operatör. 30 procent bedöms självförvållat och 20 procent orsakat av extrema situationer eller oväder.

I takt med högre banavgifter förväntar sig SJ högre kvalitet, inte minst på prioriterade (hög, mellan) banor. Som en konsekvens av detta skulle man därmed kunna ha lägre förväntningar på lägre prioriterade delar av nätet. Detta kan också variera beroende av när på året man avser.

Via trafikeringsavtalet och allmänna villkor i järnvägsnätsbeskrivningen regleras idag saksador. Detta skulle kunna bli tydligare via lagstiftning då det idag är flera aktörer som berörs. Idag råder delat ansvar när det gäller skador på passagerare i tåg och på perronger. Här finns alltså skäl att överväga om detta bör förtydligas via lagstiftning.

Allmänt saknas ledet när Trafikverket orsakar en avstängning eller försening och där berörda järnvägsfordon inte skadas, då ersätts inte operatören idag. För den nationella trafiken har detta, med tanke på de senaste årens stora störningar och kostnader mot kund, inneburit enorma summor som sedan inte kunnat debiteras Trafikverket.

C) Övriga frågor kopplade till införande av regress

SJ önskar en modell som går via Trafikverket med full regress genom hela ledet (trepartsförhållande). De bestämmelser om resenärers rättigheter som ska vara järnvägen till gagn innebär idag endast att operatörer blir ersättningsskyldiga. Sista ledet som kan åtgärda grundorsaken och därmed ställa ansvarig till svars saknas. Därför blir det ingen effekt på störningarna.

Man skulle kunna se systemet med kvalitetsavgifter som botten i ett större system. Regressrätt med tröskelvärden ligger över detta. Eftersom regress är förknippat med administrativa kostnader och att det krävs en skadeståndsansökan för att regressrätten ska triggas igång krävs tröskelvärden. Detta innebär att systemen skulle kunna löpa parallellt. Det är viktigt att operatören i en störningssituation ska kunna meddela sin prioritering av sina tåg och att inte Trafikverket kan göra detta. Endast operatören har kännedom om vad och hur många som finns i tåget.

Skånetrafiken

Intervju med Göran Lundblad (Trafikdirektör), Skånetrafiken

A) Allmänt om restidsgaranti och skadereglering idag

Administrativt arbetar 20-25 personer med resegarantifrågor på Skånetrafiken. Därtill kommer de faktiska kostnaderna för ersättningar till resenärer varje år. Ca 50 procent av Skånetrafikens resor går över bron till Danmark. Till 90 procent handlar dock förseningar om det som sker nationellt på Trafikverkets nät. De ersättningar som stipuleras i CIV har inte nyttjats i någon större utsträckning. Skånetrafiken erbjuder en generösare restidsgaranti än vad CIV och EU-förordning om passagerares rättigheter föreskriver. Detta innebär att några utbetalningar till internationella resenärer enligt CIV inte skett i någon märkbar omfattning utan ersättningarna handlar nästan uteslutande om resegarantier och inte de ersättningar som ges via CIV (kost-, logi- och andra kringkostnader).

B) Frågan om infrastrukturförvaltarens och järnvägsföretagens ansvar

Idag har Skånetrafiken incitamentsavtal med trafikoperatörer (transportörer) om vite vid exempelvis förseningar. Trafikoperatören får alltså ersätta Skånetrafiken om den är ansvarig för en försening eller liknande då den kört på uppdrag av Skånetrafiken. Det finns därmed incitament för trafikoperatören att visa på att infrastrukturförvaltaren bär ansvaret för en viss händelse. Skånetrafiken upplever att det idag är mycket bekymmer med ansvarsfrågan när det gäller detta, mellan infrastrukturförvaltaren och trafikoperatören. Indirekt tjänar operatören i dag på att det är infrastrukturförvaltarens fel. Skånetrafiken eftersöker ett snabbt och bra system helst med full regress hela vägen.

De problem under vintern som kan förekomma innebär idag stora kostnader för Skånetrafiken som inte kan återföra förseningskostnader till Trafikverket. En bana var under nästan en hel månad delvis stängd förra året med kraftigt reducerad trafik som följd. Skånetrafiken ger ersättning till resenär men kan inte debitera Trafikverket. Det är rimligt att man kan förvänta sig kvalitet på prioriterade banor och lägre kvalitet på banor med lägre prioritet.

Mer än 50 procent av förseningarna bedömer man kunna hänföra till fel kopplade till infrastrukturen. Sakskaresystemet upplever man inte några problem med idag för Skånetrafiken. Man bör dock för övriga försenings-skador använda tröskelvärden för att ge incitament att undvika fel.

C) Övriga frågor kopplade till införande av regress

Det är ej funktionellt med ett införande av regressrätt som endast gäller internationell järnvägstrafik. De flesta störningar Skånetrafiken känner av är de nationella och dessa kommer man inte åt via ett införande av regress gällande ersättningar för förseningar begränsat till internationellt resande.

Veolia Transport Sverige AB

Intervju med Marco Andersson (Long Distance Rail Services Manager), Veolia Transport Sverige AB

A) Allmänt om restidsgaranti och skadereglering idag

Veolia Transport Sverige AB tillämpar samma restidsgarantier för nationella som internationella resenärer enligt direktiv 1371/2007. Internationella järnvägs-transporter erbjuds i dagsläget endast mot Norge. Kundhanteringssystem hanterar ersättningsärenden via kundtjänst. De ersättningar som kan kopplas till CIV är obetydliga i sammanhanget.

B) Frågan om infrastrukturförvaltarens och järnvägsföretagens ansvar

Normalt fungerar orsakrapporteringssystemet ganska bra, tyvärr är trafikledningstekniska orsakskoder rätt vanliga att använda för att "mörka" egna fel. Orsakskoden "tåg före" används ibland medvetet när trafikledningen släppt ut ett tåg som försenar ett annat rätttidigt tåg. Driftsproblem som avsaknad av snöröjning eller ej förebyggd lövhalka ersätts inte idag. Företaget bedömer att mellan 30-50 procent av samtliga förseningsorsaker går att härleda till infrastrukturförvaltarens ansvar. Idag tar sakskaderegleringen (fordon/-infrastruktur) vid trafikeringsavtalet väldigt lång tid att hantera. En möjlig lösning skulle kunna vara tydligare lagstiftning på området.

C) Övriga frågor kopplade till införande av regress

Veolia ser motiv till ett nationellt införande av regress. Detta skulle sätta mer press på infrastrukturförvaltaren i dessa frågor och få effekt på störningarna. Veolia bedömer att det går att hantera fler ersättningssystem parallellt även om risken för felbedömningar finns – det borde inte innebära ett stort problem.

3.5 Intervjuer med aktörer som kör godstrafik

Av de nio nämnda järnvägsföretag som kör gränsöverskridande trafik till och från Sverige har fyra intervjuats av konsultfirman WSP. Dessa företag är: Green Cargo AB, Hector Rail, Tågåkeriet i Bergslagen AB (TÅGAB) och Peterson Rail AB. Till skillnad mot i redovisningen av intervjuer med transportörer av persontrafik samt intervjun med Trafikverket redovisas både specifika frågor liksom svar i nedanstående kapitelstycke. Frågorna i sig skiljer sig dock inte nämnvärt från de som ställdes i föregående kapitelstycke.

Green Cargo AB

Intervju med Mikael Nysten (kvalitetschef och ansvarig för förseningar och störningar gentemot kunderna), Green Cargo

Kortfattat om verksamheten och den gränsöverskridande trafiken

Green Cargo kör vagnar fram till gränsen, där de lämnas över till en utländsk operatör som drar vagnarna vidare. Dock är de gentemot kunderna ansvariga för transporten hela vägen. I Danmark är de delägare i DB Schenker Rail Scandinavia som tillsammans med tyskarna driver trafiken. I Norge kör de med

egna tåg. I Finland och Tyskland kör utländska operatörer som har trafikeringsavtalet där. Utomlands är det ofta monopol eller färre operatörer på järnvägen. Green Cargo kör Volvos lastbilshytter från Umeå till Gent och även karosseridetaler från Olofström och Göteborg i den så kallade "godsåttan". Varje vecka går 12 tåg tur och retur mellan Gent i Belgien och Göteborg/Umeå/Olofström. Sammankopplingen av tågen till kontinenten sker i Älmhult. Övrigt gods är mestadels papper, skog och stål. I Sverige drar de mestadels sina vagnar själva, ibland använder de underleverantörer som till exempel Tåg i Bergslagen. Lastbilshytterna är värdefullt gods och det är mycket viktigt att vagnarna kommer fram, dessutom i rätt ordning, då de är ställda i en viss ordning från fabriken. Annat gods är i sig inte lika störningskänsligt, men är till viss del lika viktigt eftersom Green Cargo inom Sverige lovar att leverera inom en viss tid. Leveransfristen reglerar då vilken dag och tid som godset ska vara framme: inom Sverige gäller då att ett gods får vara en extra timme sen utöver den timme som godset skulle ha levererats. För gods till utlandet kan de inte lova mer än den utländska leverantören lovar, det kan inte preciseras exakt. Godsköparna ute i Europa är ganska väl medvetna om hur lång tid det ska ta att transportera godset. I Sverige hanteras utländska vagnar på samma sätt som inhemska och gods till utlandet prioriteras lika vad gäller leverans. I t.ex. Tyskland går det att köpa olika prioriteringsklassningar till vagnarna. Det är en relativt liten del av det internationella godset som går till Norge (i alla fall då Green Cargo har avtalet, dock drar de mycket vagnar åt Cargo Net, som då är operatören formellt sett).

Kortfattat, hur ser era avtal gentemot era kunder ut idag, vad gäller ersättning till kunden för förlust, minskning av eller skada på godset?

Detta är en mycket liten del i förhållande till konsekvenserna av förseningar, när det gäller fall som orsakas av infrastrukturen.

Kortfattat, hur ser era avtal gentemot era kunder ut idag, vad gäller ersättning till kunden för förseningar av leveransen av godset?

Green Cargo borde tillämpa CIM fullt ut idag, men vågar inte svara på om så verkligen är fallet. Många kunder reklamerar om leveransen är försenad. Om man avtalat om detta hanteras det på vanligt sätt med eventuella ersättningar. Med Posten är det annorlunda; där "tickar" det pengar varje gång tåget inte kommer fram i tid. Det görs kvalitetsmått på varje vagn. Vad gäller Volvos lastbilshytter så uppstår störningar i fabriken efter en viss tid, och det handlar om mycket stora summor. I avtal finns stipulerat hur stor ersättningen kan vara. Oavsett orsaken är det Green Cargos ansvar att leverera i tid, enda undantaget är vid myndighetsbeslut om stängning av järnvägsstråk/-bangårdar på grund av till exempel snökaos.

Vid hur många tillfällen per år blir ni tvungna att ersätta kunden på grund av förseningar?

Säkert dagligen, om man talar om alla kunder. Enligt punktlighetsstatistiken är 28 procent av alla godstransporter försenade, men i och med att det ofta finns en tidsbuffert mellan ankomst till leveransadressen och leveranstidpunkten, så klarar man en större andel utan att överstiga leveransfristen (gäller främst vagnslasttrafik, för systemtåg är bufferten ofta noll, då tåget går direkt mellan destinationerna). Bufferten finns inte bara av denna anledning, det beror på när

kunden kan ta emot sitt gods i förhållande till när linjedragningarna sker (vilka ofta sker nattetid medan kunden tar emot godset på dagen).

Vilka kostnader rör det sig om?

Övertidskostnader och att stå med resurser på fel plats kostar mer än ersättningarna till kunden. För nationell trafik har vi 5000 - 10000 förseningstimmar per månad. Trafikverket har officiell statistik över antal förseningstimmar för gods. Internationellt är siffrorna högre. I Europa är punktligheten sämre och mäts dessutom på olika sätt i olika länder. I Sverige gäller att ett tåg är försenat efter 5 minuter, i andra länder är det 15 eller 30 minuter som gäller eller att tåget inte kommer fram alls. Vidare är det följdförseningar på andra tåg och anslutningar som gör att andra mönster än de som ursprungligen stördes måste brytas. När ett stålpendeltåg väl avgått går det inte att ställa in eftersom man inte kan lasta om till lastbilar.

Hur ser fördelningen över olika orsaker/olika parter ansvar till förseningen ut?

Primärsaker härleds inte. Om tåget avgår i rätt tid och råkar ut för störningar på vägen, klassificeras det som Trafikverkets ansvar från vår sida. Men om vi är sena till en anslutning, oavsett orsak, blir vi "straffade" av Trafikverket eftersom det var vi som var sena. Det orsakar problem hela vägen efter den första förseningen.

Hur stor del av fallen uppskattar ni beror på fel eller försummelse av infrastrukturförvaltaren enligt beskrivningen ovan?

I runda slängar ligger hälften hos Trafikverket och hälften hos operatörerna. Men eftersom det egentligen är Trafikverkets ansvar att till exempel flytta på ett annat lok som havererat och blockerar vägen för andra operatörer, ligger antagligen en ännu större del hos Trafikverket.

Hur stor del av kostnaderna motsvarar den delen?

Trafikverket värderar personers tid mycket högre än kostnaderna för gods, vilket ställer till problem för godstågsoperatörer. Varuvärdena är inte alltid rätt uträknade – en lastbilshytt värderas som plåt, vilket ligger långt ifrån det verkliga värdet. Transporterna från fabriker är mycket viktiga i svensk konkurrenskraft, något som inte tas med i beräkningarna. Om transporterna inte fungerar är det mer lönsamt för kunderna att flytta fabriken närmare sig.

I de fall ansvaret ligger hos infrastrukturförvaltaren, hur stor del uppskattar ni ligger hos Trafikverket respektive andra infrastrukturförvaltare? Hur ofta ligger ansvaret till exempel hos kommunala eller privata hamnar eller terminaler?

Det som framförallt ställer till problem är fel med kontaktledningarna etc. på det nationella nätet. I det kapillära nätet är det inte reglerat på samma sätt; man kör ofta med dieseltåg och får därmed inte problem med kontaktledningar och så är störningarna inte lika stora vilket gör att risken för följdförseningar är mindre. Det finns dock undantag, som till exempel Skandiahavnen i Göteborg.

Hector Rail

Intervju med Hans-Åke Gustavsson (Product Development Manager), Hector Rail

Kortfattat om verksamheten och den gränsöverskridande trafiken

Hector Rail har primärt dragkapacitet och äger sina lok, cirka 30 stycken. De äger inga vagnar utan använder kundens eller hyr. Hector Rails internationella godstrafik utgör:

- För Samskip Van Dieren: Katrineholm - Herne 5 gånger/vecka och Nässjö - Herne 3 gånger/vecka
- För TX Logistik: Malmö - Herne 6 gånger/vecka och Oslo - Padborg (sen vidare till Rotterdam) f.n. 1 gång/vecka
- För Scandifibre Logistics: Malmö - Dortmund 5 gånger/vecka och Malmö - Maschen (Hamburg) f.n. 4 gånger/vecka.

Hector Rail kör alltså cirka 24 tåg per vecka och riktning från Syd/Mellansverige/-Oslo till Hamburg- och Ruhrområdet. De kör också timmer från 7-8 terminaler i Norge till Stora Ensos verksamhet i Sverige, med ett stort tåg 7 dagar i veckan. Tåget från Oslo till Rotterdam är ett kombitåg med störningskänsligt, värdefullt gods. Hector Rail drar vagnar åt bl.a. TX Logistik (se ovan) men är formellt transportör i samarbetet och söker själv kapacitet.

Kortfattat, hur ser era avtal gentemot era kunder ut idag, vad gäller ersättning till kunden för förlust, minskning av eller skada på godset?

Egna avtal skrivs med kunden. CIM har inte använts fullt ut hittills men det finns hänvisningar till CIM i vissa avtal där ersättningsansvaret som finns i CIM tillfaller Hector Rail. I dagsläget är straffavgifter, förutom avgifter som avser skador som Hector Rail själva är ansvariga för, bortförhandlade. Men kunderna har naturligtvis synpunkter när det inte fungerar. För kombitåget Oslo-Rotterdam med störningskänsligt gods kan det bli aktuellt med ersättningar till kund om godset blir skadat till följd av förseningar.

Vid hur många tillfällen per år blir ni tvungna att ersätta kunden på grund av dessa orsaker? (Om ni i dagsläget har förhandlat bort dessa ersättningar, uppskatta antalet om ni skulle vara tvungna till ersättning)

Aldrig eller mycket sällan. Vi har varit förskonade från den typen av problem. Mest frekvent är problemet vid rangering och då Hector Rail kör hela dragningar. Urspårning skulle kunna ge problem, men företaget har klarat sig bra så här långt.

Kortfattat, hur ser era avtal gentemot era kunder ut idag, vad gäller ersättning till kunden för förseningar av leveransen av godset?

CIM har generösa regler med stora marginaler. Vi har valt att inte använda CIM utan har hittills skrivit egna avtal, men hänvisar till CIM i vissa avtal och har då ersättningsansvar. Med vissa kunder har vi klausuler för ersättning för

förseningar som orsakats av operatören själv. För övriga fall har vi förhandlat bort straffavgifter. Men kunder har naturligtvis synpunkter då det inte fungerar.

Vid hur många tillfällen per år blir ni tvungna att ersätta kunden på grund av förseningar? (Om ni i dagsläget har förhandlat bort dessa ersättningar, uppskatta antalet om ni skulle vara tvungna till ersättning)

Det har inte tillämpats så mycket. Färre än tio tillfällen per år. Transportsträcka styr hur intervallet ser ut innan ersättning utgår. Basen är vagnslastrafik. För heltåg handlar förseningarna om några timmar medan vagnslast kan handla om dagar. Troligen svårt att differentiera ersättningsmodell efter typ av trafikering – vagnslast eller heltåg. För direkttåg 1000-1500 km är förseningarna i genomsnitt under 12 timmar, oftast närmare noll. Om man missar en anslutning i en rangerbangård vid vagnslast, kan det bli ett dygn, men det händer sällan. Det handlar om kvalitet på tjänsten som levereras, inte bara om marginalen överskrids. Förseningar har olika stor betydelse i olika branscher. För t.ex. timmer är det viktigaste att det kommer fram, ett inställt tåg är värre. Timmertrafiken är mindre känslig så länge det finns ett buffertåvarulager. Fisktåget från Norge är i en helt annan situation. En liten andel försenas mer än 4 timmar – de flesta förseningar är på 1–3 timmar.

Vilka kostnader rör det sig om?

Om vi skulle bli tvungna att ersätta skulle det kunna bli stora summor. Det beror helt på hur regelverket utformas.

Hur ser fördelningen över olika orsaker/olika parters ansvar till förseningen ut?

En grov uppskattning är att cirka 50 procent av förseningarna beror på infrastrukturen, 25 procent beror på fel hos operatören och av resterande 25 procent beror hälften på kunderna och hälften på terminalerna. Kunder står för terminalhantering och i vissa fall växling. Terminalerna är en stor källa till förseningar. De gånger vi orsakar förseningar beror det på trasigt lok, att föraren inte är på plats eller att företaget "klantar till det" på något sätt. Fördelningen över olika orsaker till förseningar är ungefär densamma för nationell som internationell trafik.

Hur stor del av fallen uppskattar ni beror på fel eller försummelse av infrastrukturförvaltaren enligt beskrivningen ovan?

Vi ställs ofta åt sidan på grund av persontrafik. Banarbeten ställer också till problem, det finns ingen synkronisering mellan länder. Sen finns det exceptionella tillfällen – snökaos, stängningen av Hallsberg 2009, men framförallt stängningen av Malmö rangerbangård 2006 som ledde till stora problem och diskussioner med kunder. Detta berodde till stor del på dålig beredskap och en mindre del kunde möjligen klassas som force majeure. Men det är en svår gränsdragning.

Hur stor del av kostnaderna motsvarar den delen?

Värdet på lasten spelar in. Det finns kostnader för störningar i kundens produktion. I nuläget finns inget generellt ansvar för sådana kostnader som CIM förefaller föreskriva.

I de fall ansvaret ligger hos infrastrukturförvaltaren, hur stor del uppskattar ni ligger hos Trafikverket respektive andra infrastrukturförvaltare? Hur ofta ligger ansvaret till exempel hos kommunala eller privata hamnar eller terminaler?
50 procent hos den stora, nationella infrastrukturen och trafikledningen. 15-25 procent hos privata terminaler, 25 procent hos operatören.

Hur stor andel av fallen och kostnaderna gäller Norge?

Det är ganska lite problem i Norge. De har generellt sett bättre beredskap och kanske inte lika besvärligt väder (stabilare, mindre vind och temperaturväxlingar). De största problemen är i södra Sverige (Stockholm och söderut). När det gäller kombitåget från Oslo är det ungefär samma störningsbild som för övriga tåg. En skillnad är att tåget som går söderut under natten mot söndag ofta drabbas av banarbeten som ofta görs denna natt.

Hur ofta drabbas ni av skador på personer och/eller utrustning/fordon på grund av fel/försummelse hos infrastrukturförvaltaren?

Ganska sällan. En händelse skedde på Botniabanan med ett nytt system som resulterade i en nödbromsning som förstörde hjulen på ett helt tågset. Det gav väldigt stora kostnader och konsekvenser (på grund av förlorad vagnkapacitet att leverera till stora kunder).

Vilka kostnader rör det sig om?

Svårt att uppskatta, en händelse som ovan kan kosta 1-2 miljoner kronor men det var en exceptionell händelse. Annars ligger kostnaden på 0,5 miljoner kronor per år i genomsnitt.

Vem står för de kostnaderna i dagsläget?

Det regleras via trafikeringsavtal, en utredning avgör ansvaret.

Tågåkeriet i Bergslagen AB (TÅGAB)

Intervju med Lars Yngström (VD), TÅGAB

Kortfattat om verksamheten och den gränsöverskridande trafiken

TÅGAB kör både person- och godstrafik och har egen verkstad och utrustning. När det gäller gränsöverskridande transport kör företaget främst rundvirke och personbilar, i Sverige även containrar. Förutom transporter i Sverige kör de till Norge – de har tillstånd för hela Norge. Ingen inrikes trafik körs dock i Norge. Hälften av trafiken är ad hoc, den andra hälften mer planerlig. Linjer som körs är:

- Returpapp via Kristineberg till pappersbruk utanför Trondheim, 1 tur i veckan, tar 4,5 dagar. Kund DHL. I retur: färdiga produkter från pappersbruket
- (Denna tur till och från Norge har körts tidigare, hur det blir i framtiden är osäkert.)
- Rundvirke från Sveaskog, från Boxholm, Närke eller annan ort till pappersbruk i Halden. 1-2 tåg per vecka.

- Bilar från Malmö till Drammen. 3 tåg i veckan.
- Rundvirke från Stockaryd (Småland) till Hensmoen, via Charlottenberg.
- Massaved från Kongsvinger till olika sågverk i Småland.
- Timmer från Sverige till Elevrum/Kongsvinger.
- Under eldningssäsongen bränsleflis, från Hamar/Elverum till Skoghall (Karlstad) på uppdrag av Green Cargo.
- Knäckebröd från Filipstad till Hamar, 1 gång i veckan.
- Takpannor och marksten från Bålsta till Kongsvinger.

Totalt går det 10-20 tåg i veckan enkel väg men detta varierar. Företaget kör via alla tre gränsövergångarna.

Kortfattat, hur ser era avtal gentemot era kunder ut idag, vad gäller ersättning till kunden för förlust, minskning av eller skada på godset?

"Totalt ansvarslöst". Papper, timmer etc. kan inte skadas under transporten och vi kräver att kunden har godsförsäkring för till exempel bilarna.

Vid hur många tillfällen per år blir ni tvungna att ersätta kunden på grund av dessa orsaker? (Om ni i dagsläget har förhandlat bort dessa ersättningar, uppskatta antalet om ni skulle vara tvungna till ersättning)

Aldrig. Många mindre operatörer kommer få problem med administrationen när kvalitetsavgifter och liknande, som detta, införs på grund av resursbrist.

Hur ser fördelningen över olika orsaker/olika parters ansvar till förlusten/svinnet/skadan ut?

Detta har aldrig hänt till följd av fel i infrastrukturen.

Kortfattat, hur ser era avtal gentemot era kunder ut idag, vad gäller ersättning till kunden för förseningar av leveransen av godset?

Inga "böter" idag. Men man drabbas av uteblivna inkomster på grund av inställda tåg. Mindre förseningar (som inte resulterar i minskat antal tåg per vecka) är "vardagsmat".

Vid hur många tillfällen per år blir ni tvungna att ersätta kunden på grund av förseningar? (Om ni i dagsläget har förhandlat bort dessa ersättningar, uppskatta antalet om ni skulle vara tvungna till ersättning)

Idag: aldrig. Om det införs, skulle vi inte ha råd att driva frågan om regressrätt.

Hur ser fördelningen över olika orsaker/olika parters ansvar till förseningen ut?

Cirka hälften beror på infrastrukturen. Det motsvarar ungefär 1 gång varannan vecka om man endast räknar med förseningar på mer än en halvtimme. Dessa förseningar på minst en halvtimme är på i genomsnitt en timme, men kan förstås

också vara på många timmar. Förseningar på mindre än en halvtimme drabbar cirka vartannat tåg. I Trafikverkets kodning är många orsaker felrapporterade. TÅGAB har inte administrativa resurser att följa upp detta själva.

I de fallen där ansvaret ligger hos infrastrukturförvaltaren, hur stor del uppskattar ni ligger hos Trafikverket respektive andra infrastrukturförvaltare? Hur ofta ligger ansvaret till exempel hos kommunala eller privata hamnar eller terminaler?
100 procent Trafikverket.

Hur ofta drabbas ni av skador på personer och/eller utrustning/fordon på grund av fel/försummelse hos infrastrukturförvaltaren?
Det händer kanske 5 gånger per år. Det finns väldigt höga beviskrav; det är svårt att få ersättning. Vi har dålig rättsställning gentemot Trafikverket.

Vilka kostnader rör det sig om?
Den största kostnaden är stillestånden som blir följden av skadan men det finns ingen möjlighet att få ersättning för det. Förutom det rör det sig om någon miljon per år.

Vem står för de kostnaderna i dagsläget?
Det blir en "TRAV-förhandling" där operatören måste bevisa att det var Trafikverkets fel. De stora operatörerna har juridiska resurser, men det har inte TÅGAB.

Peterson Rail AB

Intervju med Lars Ahlstedt (konsult med egen firma, European Rail Consulting, som jobbar åt Peterson Rail)

Kortfattat om verksamheten och den gränsöverskridande trafiken
Peterson Rail kör godstrafik i Sverige och i Norge. Trafiken mellan Sverige och Norge gäller främst skogsråvara. Kunderna är den norska skogsindustrin, Peterson Liner Board, Borregaard (Sarpsborg) och olika köpare och säljare av skogsråvara. Vem som av sändaren och mottagaren av godset är transportköpare varierar.

Peterson Rail är själva operatören och innehar trafikeringsavtalet för alla linjer de kör. Antalet tåg per vecka fluktuerar mycket med pris, tillgång och efterfrågan på skogsråvara. I princip går det 6-7 fullastade tåg i veckan över gränsen (enkelturer). I regel kör de tomma tåg på tillbakavägen, kanske ett tåg i veckan tar med sig sågtimmer i retur. Peterson Rail kör från knappt 1 till 2 tåg med skogsråvara om dagen (enkel väg) till Östfold i Norge (Moss och Sarpsborg). Mellan Trøndelag och Husum körs två tåg i veckan från Trøndelag till Husum och ett tåg i veckan från Husum till Trøndelag.

Kortfattat, hur ser era avtal gentemot era kunder ut idag, vad gäller ersättning till kunden för förlust, minskning av eller skada på godset?
Det skulle vara om vi spårar ur och godset inte går att plocka upp – det är inte aktuellt med den typ av gods som vi kör internationellt (endast skogsråvaror).

Kortfattat, hur ser era avtal gentemot era kunder ut idag, vad gäller ersättning till kunden för förseningar av leveransen av godset?

Med en kund har vi ett ömsesidigt avtal där förseningar debiteras med 2000 kr/timme, på kundens begäran. I verkligheten utnyttjas det knappt. Det finns inget behov så länge varan finns till hands och det inte påverkar produktionen. Det går inte att hantera ersättningarna, vi klarar inte av att följa upp förseningar. Det är så mycket problem med detta ändå. I övrigt har vi inga sådana avtal.

Vid hur många tillfällen per år blir ni tvungna att ersätta kunden på grund av förseningar? (Om ni i dagsläget har förhandlat bort dessa ersättningar, uppskatta antalet om ni skulle vara tvungna till ersättning.) Vilka kostnader rör det sig om?

Enligt Trafikverkets statistik ligger vi bättre till än genomsnittet på godssidan – 75 procent av tågen är i tid. Men vi följer inte upp detta själva, vi vet inte vad som räknas. Det är vår personals arbetstid och det faktum att våra fordon måste räcka till som påverkar hur vi hanterar förseningar och risker för förseningar. Undantag är riktigt stora avbrott.

Vi har inga ersättningar till kunder. Men per år kan det röra sig om 3-6 miljoner kronor i uteblivna inkomster, teoretiskt sett. Vi skulle kunna ha färre anställda om det inte vore för förseningarna. Införande av CIM skulle vi inte klara ekonomiskt, då skulle företaget drivas i konkurs. Transportkostnaderna har sänkts de senaste 30 åren, det finns en gräns för vad operatörerna kan betala.

Hur ser fördelningen över olika orsaker/olika parter ansvar till förseningen ut?

Det är en subjektiv bedömning, men som läget är nu, med dålig kvalitet på järnvägsbranschen, kan 50 procent av förseningsorsakerna härledas till infrastrukturen och 50 procent till egen teknik – fordon med dålig kvalitet, verkstäder som fuskar och eftersatt underhåll i branschen. Man är lite "dumsnål" i branschen och det finns ärvda problem med lok som går sönder etc. En sak som ställer till stora problem är de planerade förseningarna, som t.ex. banarbeten, som förstör mycket för verksamheten. Man kan inte nå upp till kundens förväntningar på grund av dessa och får stora arbeten med att leda om trafik.

I de fall ansvaret ligger hos infrastrukturförvaltaren, hur stor del uppskattar ni ligger hos Trafikverket respektive andra infrastrukturförvaltare? Hur ofta ligger ansvaret till exempel hos kommunala eller privata hamnar eller terminaler?

Det blir ytterst lite förseningar på de privata spåren, det går att lösa de problem som uppstår. Det kostar bara internt arbete. Den stora delen är inom Trafikverkets ram, även om orsakerna kan variera. Man skulle kunna ställa större krav på t.ex. utbytbarhet hos viss utrustning i infrastrukturen och kräva att alla fordon ska gå att koppla med andra så att de kan flyttas på om de går sönder.

Hur ofta drabbas ni av skador på personer och/eller utrustning/fordon på grund av fel/försummelse hos infrastrukturförvaltaren?

Vet inte.

Vem står för de kostnaderna i dagsläget?

Trafikeringsavtalet hänvisar till IMB, om IMB inte följs kan vi hamna i konflikt med Trafikverket. Trafikverket avvisar så mycket de kan. I varje fall ska det bedömas om problemet hade gått att förutse eller ej. Svårt att säga.

Övriga kommentarer

Det lagstiftas för mycket, för mycket administration. Istället borde marknaden och konkurrensen ta hand om problemet. Med COTIF skapas en inkomstkälla för köparna med hjälp av lagstiftning, vilket krånglar till det. Kvalitetsavgifterna är en enorm apparat som också ställer till det. Man "slår ihjäl" järnvägstrafiken då förutsättningarna för att bedriva järnvägstrafik har försämrats på grund av en massa nya regler. Dessutom fungerar de nya fordonen sämre än de gamla. Det kommer bara finnas några få, stora, europeiska järnvägsföretag kvar i framtiden.

4 Slutsatser

Huvudfrågorna i den här rapporten rör vilka ekonomiska konsekvenser som införandet av regressrätten enligt COTIF kan innebära för framförallt Trafikverket samt vilka effekter detta införande kan få på störningar i järnvägstrafiken. Detta kapitel syftar främst till att ge ett sammanfattande svar på dessa frågeställningar men även till att föra en diskussion kring relaterade frågor som kan vara intressanta i detta sammanhang.

4.1 Ekonomiska konsekvenser

För en uppskattning av kostnader för Trafikverket, vid ett införande av regressrätten enligt CUI, behövs en uppdelning av ersättningskrav som kan förväntas från transportörer som kör persontransporter respektive från transportörer som kör godstransporter. Detta på grund av att de regler som föreskrivs i CUI angående regress delvis vilar på regler ur olika bihang (CIV och CIM) beroende på transportslag.

Med utgångspunkt i det ersättningsansvar som finns för transportören enligt CIV och CIM och som kan överföras till infrastrukturförvaltaren enligt CUI kan ansvaret handla om kostnader för person- eller sakskada samt för skada som uppkommer på grund av försenat eller inställt tåg. När det gäller skadeståndsersättning på grund av försening enligt CIV ska resenären bli kompenserad ifall bokad tågresa inte kan genomföras under den dag som biljetten gäller – något som sällan händer och som när det händer innebär skyldighet för transportören att betala ersättning för kost-, logi- och samtalskostnad (resegaranti i form av ekonomisk ersättning för biljettpriset etc. faller alltså utanför reglerna enligt CIV). När det gäller godstrafik utfaller skadeståndsersättning vid skada eller förlust av gods och försening eller inställelse av tåg. Vid förseningar och inställelse av tåg är ersättningen kopplad till leveransfristen och kan därmed innebära ersättningar även om transporten utförs samma dag.

Ersättningssystemet kopplat till sak- och personskada är idag reglerat i trafikeringsavtal och järnvägsnätsbeskrivningar och verkar i intervjuerna med järnvägsföretagen och Skånetrafiken varken utgöra en större post i de ersättningar som ges eller heller utgöra något större problem för transportörerna. Med tanke på att dessa ersättningar anges vara relativt små har uppskattningen av eventuella kostnader för Trafikverket vid ett införande av regress här fokuserats på ersättningar som uppkommer på grund av förseningar.

Godstrafik

Det finns olika typer av gods som är olika störningskänsligt när det kommer till förseningar. Konsument- och industrigods (bildelar som transporteras till en fabrik för montering etc.) är till exempel varor som bedöms förknippade med stor ekonomisk skada vid förseningar. Bulkbetonat gods däremot (malm och

skogsråvara etc.) är mindre störningskänsligt då det för detta gods i många fall finns en buffert som gör att förseningar inte lika lätt skapar driftstörningar hos mottagaren. I den här rapporten har vi valt att endast beakta den första typen av gods då den bedöms generera större kostnader vid ett regressförfarande.

För uppskattningen av antalet tågtransporter av konsument- och industrigods har den information som getts i intervjuerna inom ramen för detta projekt använts, samt information tagen från operatörernas tidtabeller. Uppskattningen bygger även på bransch- och godskännedom. Utifrån denna uppskattning bedöms Green Cargo göra 3 000 internationella leveranser per år av konsument- och industrigods, Cargo Net 1 700 leveranser, Hector Rail 1500 leveranser och TÅGAB 280 leveranser. MTAB och Peterson Rail bedöms i huvudsak transportera bulkbetonat gods. Kvarvarande operatörer är då Railcare och TX Logistik, för vilkas transporter Hector Rail har trafikeringsavtalet i en stor del av fallen, samt DB Schenker. Sammanlagt uppskattas antalet beaktade tågtransporter till cirka 6 500 per år.

Vid beräkningen av antal förväntade skadeståndsanspråk gör vi bedömningen att endast förseningar på över fyra timmar, det vill säga en halv arbetsdag, kommer att resultera i skadeståndskrav från kunden på transportören. Detta dels på grund av att en sådan buffert ofta finns i tillverkande industri, dels på grund av att en skadeståndsansökan innebär en administrativ kostnad – en kostnad som måste stå i proportion till rimlig ersättningsnivå.

Enligt Trafikverkets punktlighetsstatistik var 34 procent av alla svenska gods-transporter på järnväg försenade mer än fem minuter år 2010. Enligt intervjuunderlaget samt bransch- och godskännedom är den siffran högre ute i Europa. Därför gör vi bedömningen att 40 procent av de internationella tågtransporterna är försenade mer än fem minuter.

Enligt intervjuunderlaget är en stor del av förseningarna som drabbar transportörerna mindre än fyra timmar – endast cirka 20 procent av alla förseningar utgörs av förseningar på mer än fyra timmar. Givet att 40 procent av alla internationella tågtransporter är försenade mer än 5 minuter och att 20 procent av dessa 40 procent är försenade mer än fyra timmar har vi 8 procent av alla relevanta försenade godstransporter på järnväg för vilka kunder bedöms kräva skadestånd. Det totala antalet beaktade transporter är enligt föregående punkt 6500, och 8 procent av dessa ger 520 transporter per år för vilka skadeståndskrav på transportör kan förväntas.

Samtliga parter som intervjuats för denna rapport uppskattar att cirka 50 procent av förseningarna på järnvägsnätet beror på någon typ av fel i infrastrukturen. Denna uppskattning gäller dock främst mindre förseningar. För större förseningar på över fyra timmar bedöms närmare 80 procent bero på fel som faller under Trafikverkets ansvar. Denna uppskattning anser både tillfrågade järnvägsföretag liksom Trafikverket är trolig.²⁵

²⁵ Denna uppskattning gjordes under hearing till detta arbetsmaterial (den 23/11-2011) där järnvägsföretagen Green Cargo, Peterson Rail, SJ liksom Trafikverket deltog.

Vi utgår sålunda ifrån att max 80 procent av de driftstörningar som sker på järnvägen, och som innebär en försening på minst fyra timmar, beror på fel som faller under Trafikverkets ansvar, vilket innebär att 80 procent av de uppskattade 520 skadeståndskraven kan bli föremål för regress och föras över till infrastrukturförvaltaren – detta ger ett maximalt antal av cirka 400 fall per år.²⁶

Med tanke på den information som getts vid intervjuer gjorda för denna rapport är det dock tydligt att få skadeståndsanspråk skulle "regressas" av järnvägsföretag eller anordnare av internationell järnvägstrafik, även om möjligheten fanns. Detta främst på grund av de stora administrativa kostnader regressförfarandet anses innebära.

Utifrån den information som gavs vid hearingen angående denna rapport gör Trafikanalys den bedömningen att endast cirka 5 – 10 % av alla skadeståndsanspråk som skulle kunna bli föremål för regress faktiskt också skulle "regressas". Därmed skulle cirka 20 – 40 fall per år bli föremål för regressförfarandet (i tabellen nedan räknar vi därmed med 30 fall per år för att få ett genomsnitt).

Vidare bedöms transportavgiften uppgå till cirka 200 000 kronor för en internationell transport, enligt siffror från Green Cargo. Med ett begränsningsbelopp på fyra gånger transportavgiften hamnar därmed skadeståndet på ett genomsnittligt maximalt belopp om 800000 kronor (4 x 200 000 kronor). I praktiken kan anspråken bli både högre och lägre än detta belopp – till exempel om kund avtalat med transportören om högre nivåer för ersättning eller om skadeståndet som krävs av transportören faller under maxnivån på fyra gånger transportavgiften. Att godstransportörer skulle ändra de avtal som idag gäller med kund – där transportören ofta står mer eller mindre fri från ansvar vid förseningar – till att skriva avtal som är mer gynnsamma än CIM:s regler med en maxgräns på fyra gånger transportavgiften för skadestånd bedömer Trafikanalys dock som mindre troligt. Även att varje skadeståndsanspråk som blir föremål för regress skulle ligga på maxnivån om fyra gånger transportavgiften bedömer vi som mindre troligt – det kommer förmodligen vara vissa belopp som understiger denna siffra. Vår beräkning visar därför på ett maxbelopp på skadestånd.

Om skadestånden som är föremål för regress utgörs av maxnivån på skadestånd om fyra gånger transportavgiften blir den grovt uppskattade årliga kostnaden för Trafikverket, utifrån våra beräkningar, cirka 25 miljoner kronor när det gäller godstrafik.

²⁶ Infrastrukturförvaltaren beräknas här vara Trafikverket i samtliga fall, då intervjuunderlaget visar att alla järnvägsföretag utom Hector Rail menar att i princip alla förseningar uppstår på Trafikverkets nät

Tabell 4.1: Beräkning av kostnader per år för Trafikverket på grund av regressrätt för transportörer av godstrafik

Transporter/skadestånd	Summa/ antal
Antal internationella godstransporter	6 500 stycken
Antal transporter som beräknas vara minst 4 timmar sena	520 stycken
Antal transporter som beräknas vara minst 4 timmar sena på grund av fel som faller under Trafikverkets ansvar	400 stycken (80 % av 520 stycken)
Genomsnittlig transportavgift	200 000 kronor
Antal fall som beräknas bli föremål för regress	30 stycken (7, 5 % av 400 stycken)
Maximalt skadestånd ²⁷	4 x Genomsnittlig transportavgift (200 000) = 800 000 kronor
Summa föremål för regress	Maximalt skadestånd (800 000 kronor) x Antal beräknade skadeståndsanspråk (cirka 30 stycken)
Summa	Cirka 25 miljoner kronor

Persontrafik

För persontrafiken blir de ersättningar som kan väntas bli föremål för regress mer blygsamma. Detta dels på grund av det faktum att ersättningar som är aktuella enligt CIV endast gäller ersättningar för kost-, logi- och samtalskostnader i de fall resenären inte kan fortsätta resan samma dag som planerat – ersättningar som sällan blir aktuella – dels på grund av att volymen av den trafik som körs till och från Sverige bedöms vara marginell i jämförelse med den nationella trafik som körs inom Sverige (undantaget är Skånetrafiken som har en större mängd trafik som körs över Öresundsbron till och från Danmark).

Enligt gjorda intervjuer utgörs järnvägsföretagens och Skånetrafikens ersättningar till resenären nästan uteslutande av resegarantier som utfaller även om resan kunnat göras samma dag, där ersättningen handlar om kompensation för att tåget blev försenat – inte som kompensation för kost, logi eller kostnader för samtal till en närstående.

Summor som uppgetts om årliga ersättningar för kost-, logi- och samtalskostnader för internationella transporter av resenärer är sammanlagt för samtliga intervjuade järnvägsföretag och Skånetrafiken cirka 300 000 kronor årligen.²⁸ En

²⁷ Enligt CIM 33 art. § 1 (COTIF 99)

²⁸ De järnvägsföretag som kör persontrafik som intervjuats för denna rapport samt Skånetrafiken har framfört önskemål om att de siffror som getts till Trafikanalys om årliga ersättningar, som motsvarar de ersättningar som CIV föreskriver, inte ska kunna härledas till respektive järnvägsföretag eller till Skånetrafiken.

summa så låg att auktoriserade sökande eller järnvägsföretag som kör persontrafik på järnväg med största sannolikhet varken har intresse eller råd att utnyttja denna regressrätt.

Kostnader som i enlighet med CUI kan komma att krävas av Trafikverket blir därmed, sammantaget för både gods- och persontrafik, högst cirka 25 miljoner kronor årligen. Detta kan sättas i proportion till Trafikverkets totala banavgiftsintäkter på cirka 500 miljoner kronor (varav ungefär 300 miljoner kronor kommer från persontrafiken och cirka 200 miljoner kronor kommer från godstrafiken) och till kvalitetsavgiftssystemet som när det sätts igång förväntas hantera cirka 25-30 miljoner kronor.

4.2 Effekter på störningar i järnvägstrafiken

Då syftet med OTIF är att underlätta, främja och förbättra internationell järnvägstrafik blir en naturlig fråga om, och i så fall på vilket sätt, de regler som föreskrivs i COTIF påverkar störningar i järnvägstrafiken.

I den intervju som gjordes med Trafikverket lyftes både positiva och negativa effekter på störningar i trafiken fram som troliga vid ett införande av COTIF och CUI. Aspekter som är positiva när det gäller kvaliteten men samtidigt negativa när det gäller tillgängligheten lyftes även fram.

Införandet skulle för det första, enligt Trafikverket, kunna innebära ett tydligare krav på att verket ska beskriva sin förmåga att leverera kapacitet med kvalitet – med andra ord att verket ska beskriva sin förmåga att få fram tåg i tid. Detta krav vore positivt ur kvalitetshänsyn.

För det andra skulle införandet kunna innebära att Trafikverket blir tvunget att vid kapacitetstilldelningen vara mer fokuserat på kvalitet än på tillgänglighet, genom att färre tåglägen beviljas. Genom mer luft i tidtabellen skulle dock inte bara störningarna utan även antalet tåg blir färre – en konsekvens som ur tillgänglighetshänsyn är mindre önskvärd.

Trafikverket lyfte även en aspekt rörande effekter på trafikledningen vid ett införande av regress. Trafikverket sa att införandet skulle kunna innebära komplikationer i det operativa arbetet då trafikledaren måste ta beslut med beaktande av två parallella system (systemet med kvalitetsavgifter samt systemet med regress) vid prioriteringar av tåg. På denna punkt är det dock viktigt att ha i åtanke att det system som gäller idag, med prioriteringsregeln om att rätttidigt tåg går före sent tåg, i sådana fall skulle behöva ändras. Ett införande av regressrätt bedöms av Trafikanalys inte vara nog anledning att ändra denna grundläggande prioriteringsregel.

Ännu en aspekt som berör störningar i järnvägstrafiken är det faktum att de resegarantier som transportörerna av persontransporter är skyldiga att betala inte är föremål för regress, vilket innebär att denna kostnad kopplad till resegarantier varken träffar eller kan föras vidare till den som orsakat störningen.

Detta gör att regressrätten saknar ett tydligt incitament till att störningarna minskar.

4.3 Full regress och regressrätt för nationell trafik

I de intervjuer som gjorts till denna rapport är det tydligt att merparten av järnvägsföretagen och även Skånetrafiken önskar se en applicering av reglerna i COTIF också på nationell trafik och inte bara på internationell trafik. Detta främst på grund av att den administrativa bördan och kostnaden som transportörerna skulle ådra sig för att kunna tillgodogöra sig regressrätten, så som den ser ut idag, blir för stor med tanke på den i sammanhanget mycket marginella trafiken som berörs (internationell trafik) och de ersättningar som blir aktuella. Detta är mest tydligt på persontrafiksidan. Trafikverket anser dock att det finns viss problematik med ett införande av regress även på nationell trafik – Trafikverket menar att regressen i sådana fall måste gälla i alla led så att Trafikverket har möjlighet att föra regress gentemot sina underleverantörer. Detta skulle i sin tur innebära ökade administrativa kostnader för berörda parter samt ett väldigt omfattande system.

Ett genomförande av regress i alla led ses som något positivt av Skånetrafikens och SJ. Skånetrafiken sade till exempel i intervjun att de upplevde problem med att kräva ersättning av den transportör med vilken de har avtal, i de fall transportören menar att en viss försening orsakats av Trafikverket och inte av transportören. Skånetrafiken menade att "full regress hela vägen" skulle kunna lösa detta problem.

SJ sa också i sin intervju att de önskade "full regress genom hela ledet", med en modell som går genom Trafikverket, och verkade med detta mena ett regressförfarande med trepartsförhållande.

Beroende på perspektiv får alltså begreppet "full regress" olika innebörd beroende på om transportörer eller Trafikverket tillfrågas. Full regress för Trafikverket verkar betyda rätten att föra regress gentemot underleverantör medan full regress för Skånetrafiken och SJ verkar betyda rätten för transportörer att föra regress även mot annan transportör, alternativt mot transportör som i sin tur kan föra regress mot Trafikverket.

4.4 Kvalitetsavgifter och regressrätt

Angående eventuella komplikationer med att ha två parallella system för uppdelning av ansvar och ersättningar för förseningar (kvalitetsavgiftssystemet och regresssystemet) pekar de flesta svaren på att man skulle kunna ha det befintliga kvalitetsavgiftssystemet som grund och ett regresssystem med tröskelvärden som ligger över. Även Trafikverket var av den åsikten att det vore möjligt med ett kvalitetsavgiftssystem som en grundförutsättning, med en tillämpning av regress innehållandes tröskelvärden och schabloner för effektiv hantering. Peterson Rail var här av en annan åsikt och ansåg att "det lagstiftas för mycket" och att det är för mycket administration. Marknaden och konkurrensen borde

istället ta hand om problemet. Även kvalitetsavgifterna ses hos Peterson Rail som en enorm apparat som ställer till det; järnvägen "slås ihjäl" i och med alla nya regler.

4.5 Om konkurrens

På en avreglerad järnvägsmarknad är det av största vikt att konkurrensneutralitet möjliggörs; att både små och stora järnvägsföretag/auktoriserade sökande kan bedriva framgångsrik järnvägstrafik. Enligt vår uppfattning skulle ett införande av COTIF i svensk rätt dock främst motverka konkurrensneutralitet.

Vår utredning visar att de mindre transportörerna skulle få en försämrad ekonomisk ställning i relation till de större transportörerna då de administrativa kostnaderna är för stora för att de små transportörerna ska ha råd att utnyttja regressrätten. Detta ger de större företagen ett ekonomiskt övertag vilket kan leda till konkurrensnedvridning transportörer emellan.

Införandet skulle i och för sig kunna vara positivt ur konkurrenshänsyn i de fall den avgift transportören tar ut för sin transporttjänst i och med ett införande av regressrätten skulle kunna tänkas bli lägre. Den riskpremie som sannolikt i dagsläget ligger som en del i de avgifter som tas ut, där denna riskpremie fungerar som ett ekonomiskt skydd för potentiella framtida skadeståndskrav, skulle med regressrätten kunna minska – vilket skulle kunna göra järnvägs-transporter billigare och till ett mer konkurrenskraftigt transportslag gentemot andra transportslag.

Det finns dock flera invändningar mot att avtal mellan kund/resenär och transportör skulle ändras i och med införandet av regressrätten.

För det första kan det finnas anledning att även vid en möjlighet till regressförfarande ha en inbyggd riskpremie i avgifterna då utnyttjandet av regressrätten kan tänkas bli både kostsamt och tidsödande och därför inte i alla lägen kommer kunna utnyttjas.

För det andra kommer transportören fortfarande behöva betala eventuella skadestånd till kund/resenär för att därefter kunna få kompensation via regressrätten för denna utbetalning av Trafikverket – denna kompensation kan komma långt efter utbetalningstillfället vilket innebär att transportören måste ligga ute med pengar och därmed behöver ha en riskpremie som skydd för denna utgift.

För det tredje är det tveksamt att kund eller resenär endast på grund av vetskap om regressrätten skulle vilja ändra avtal med transportören – transportköparens önskan om högre ersättningar av transportören borde inte vara starkare bara för att transportören har lättare att föra vidare sina utgifter på infrastrukturförvaltaren.

Branschföreningen Tågoperatörerna är av den åsikten att ett införande av regress på intet sätt skulle skapa konkurrensnedvridning utan att regressrätten handlar om att den slutliga ekonomiska belastningen ska tillfalla den som kan

vidta förbättringsåtgärder. Möjligheten till regress är enligt Tågoperatörerna viktig för alla järnvägsföretag då dessa redan behöver ersätta kund – regressrätten innebär en möjlighet till kompensation för dessa ersättningar.

5 Referenser

Digitala källor

OTIF

http://www.otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/07_veroeff/07_liste_CIM/CIM_Sude_3.8.2006_1.1.2008.pdf
(2011-10-19).

http://www.otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/07_veroeff/06_liste_CIV/CIV_Sude_2006_1.1.2008.pdf
(2011-10-19).

http://www.otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/07_veroeff/02_COTIF_99/web_COTIF99_13_09_2011_Erklarungen_und_Vorbehalte_e.pdf
(2011-11-8).

Transportstyrelsen

http://transportstyrelsen.se/Global/Jarnvag/Beslut/Beslut_TSJ_2010_883.pdf
(2011-11-9).

EU-rättsakter

Direktiv 2001/14/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg.

Förordning 1371/2007/EG om tågresenärers rättigheter och skyldigheter.

Förarbeten

Proposition 1983/84:117 med förslag till järnvägslag, m.m.

SOU 2004:92 En samlad järnvägslagstiftning.

Fördrag och bihang

Fördrag om internationell järnvägstrafik (COTIF) av den 9 maj 1980 i dess lydelse enligt ändringsprotokollet av den 3 juni 1999.

Enhetliga rättsregler för avtal om internationell transport av resande på järnväg (CIV, bihang A till fördraget).

Enhetliga rättsregler för avtal om internationell transport av gods på järnväg (CIM, bihang B till fördraget).

Enhetliga rättsregler för avtal om nyttjande av infrastruktur i internationell järnvägstrafik (CUI, bihang E till fördraget).

Lagar

Järnvägslag (2004:519)

Järnvägstrafiklag (1985:192)

Lag (1985:193) om internationell järnvägstrafik

Promemoria

Rådspromemoria, Rådets möte (TTE) den 16 juni 2011, Näringsdepartementet -
Transport 2011-05-31.

Bilaga 1

Tabell Lista över färjetrafiklinjer uppförda av Sverige i bilaga till CIM och CIV

Linjer enligt bilaga till CIM	Linjer enligt bilaga till CIV	Företag
Göteborg – Frederikshavn	Göteborg – Frederikshavn	Stena Line AB
	Trelleborg – Travemünde	TT-Line
	Helsingborg – Helsingör	med färjetrafik som körs genom ett samarbete mellan Danish State Railways och Scandlines AB
	Malmö – Köpenhamn	Scandlines A/S
Malmö – Travemünde – Lübeck		Rederi AB Nordö-Link
Helsingborg – Köpenhamn		med färjetrafik som körs genom ett samarbete mellan Railion Danmark A/S och Sweferry AB
Stockholm Värtan– Mariehamn – Turku (Åbo)	Stockholm – Mariehamn/Långnäs – Turku (Åbo)	Silja Line Oy AB (Tallink Silja)
Stockholm Värtan – Mariehamn – Helsingfors	Stockholm – Mariehamn – Helsingfors	Silja Line Oy AB (Tallink Silja)
Ystad – Swinoujscie		med färjetrafik som körs genom ett samarbete mellan PKP Cargo S.A och Green Cargo AB
Trelleborg – Sassnitz	Trelleborg – Sassnitz	med färjetrafik som körs genom ett samarbete mellan Scandlines Deutschland GmbH och Scandlines AB
Trelleborg – Rostock		med färjetrafik som körs genom ett samarbete mellan Scandlines Deutschland GmbH och Scandlines AB

Bilaga 2

Tabell Begränsningsbelopp för ersättningar vid skadereglering. Jämförelse med bestämmelser i järnvägstrafiklagen (SOU 2004:92 och egen bearbetning)(CIM/CIV)

Begränsningsbelopp	CIM 1999	CIV 1999	Järnvägstrafiklagen
Begränsningsbelopp vid förlust, minskning av eller skada på godset (per kilo bruttovikt).	Art. 30 och 32, 17 SDR.		3 kap. 28 och 29 § 17 SDR.
Begränsningsbelopp vid dröjsmål med utlämnande av gods.	Art. 33 § 1 4 gånger transportavgiften.		3 kap. 30 § 3 gånger frakten.
Ersättningens storlek vid tåginställelse, tågförsening eller utebliven tåganslutning		Art. 32 Ersättning ska täcka rimliga kostnader för kost och logi och underrättelsebehov.	Oklart.
Ersättningens storlek vid dödsfall eller personskada		Art. 30 Storleken på ersättningen bestäms enligt nationell rätt. Vid tillämpning av CIV gäller dock en övre ersättningsgräns på 175 000 SDR (ca 2 miljoner kr) per resande om det i den nationella rätten föreskrivs ett lägre belopp.	2 kap. 5 § 1 st JTL, 5 kap. samt 6 kap. 1 och 3 § skadeståndslagen gäller i fråga om skadeståndets bestämmande. Som huvudregel omfattar ersättningsskyldighet en hela den beräknade skadan
Ersättningens storlek vid förlust av eller skada på handresgods		Art. 34 1 400 SDR (ca 15 400 kr) per resande	2 kap. 5 § 2 st hälften av basbeloppet för varje resande (19 650 kr)
Ersättningens storlek vid förlust av eller skada på inskrivet resgods		Art. 41 och 42 Om skadans storlek är bevisad: 80 SDR för varje förlorat kg av förlusten i bruttovikt eller 1200 SDR per kolli (ca 880 kr resp. 13 200 kr) Om skadans storlek inte är bevisad	4 kap. 11 § Som huvudregel högst hälften av basbeloppet per kolli (19 650 kr) Om skadans storlek inte är bevisad utgår ingen ersättning.

		(schablonbelopp): 20 SDR per kg av förlusten i bruttovikt eller 300 SDR per kolli (ca 220 kr resp. 3 300 kr)	
Ersättningens storlek vid dröjsmål med utlämning av inskrivet resgods		Art. 43 Om det visas att skada har uppkommit genom dröjsmålet: 0,80 SDR per kg av bruttovikten eller 14 SDR för varje kolli (ca 8,8 kr resp. 154 kr) Om det inte visas att skada har uppkommit genom dröjsmålet: 0,14 SDR per kg av bruttovikten eller 2,80 SDR per kolli (ca 1,54 kr resp. 30,8 kr)	4 kap. 12 § Högst 100 kr för varje påbörjat dygn som järnvägen dröjt med utlämningen efter det att resgodset har begärts utlämnat. Järnvägen är dock inte skyldig att för resgods som omfattas av ett och samma resgodsbevis lämna högre ersättning än 1 000 kr Om det inte visas att skada har uppkommit genom dröjsmålet utgår ingen ersättning

SDR, särskilda dragningsrätter (idag 1 SDR = ca 1,5 US-dollar)

Bilaga 3

Intervjufrågor till Trafikverket

Allmänt om regress eller andra skaderegleringar idag.

- Hur hanteras skaderegleringen i dag mot kund inom Trafikverket?
- Enligt de allmänna villkoren i JNB kan regress förekomma, hur har detta hanterats fram till idag?
- Vilka typer av ersättningar är vanligast?

Infrastrukturförvaltarens ansvar eller järnvägsföretagets?

- Trafikverkets orsaksrapporteringsystem skulle kunna vara en grund för att söka vem som ska bära ansvaret för felet eller störningen, reflektioner kring tillförlitligheten i orsaksrapporteringsystemet?
- Tillsammans med orsaksrapporteringsystemet bör allmänna förväntningar på infrastrukturförvaltarens ansvar innefatta att infrastrukturförvaltaren förutser och förbygger driftsproblem, detta handlar t.ex. om att normalt förebygga känd lövhalka och att normalt kräver vinterförhållanden att spår och växlar sköts efter snöfall. Hur fungerar denna typ av driftsproblem idag? Förekommer idag ersättningar från Trafikverket för denna typ av driftsproblem?
- Utifrån en beskrivning av infrastrukturförvaltarens ansvar, vilka kvantiteter bedömer ni bör kunna föras över till infrastrukturförvaltarens ansvar och därmed vara föremål för regress?
- Hur fungerar övrig skadereglering (fordon, infrastruktur) mellan järnvägsföretag och er idag?

Hur långt ska regressrätten införas? Övriga frågor att hantera.

- Regressrätten enligt CUI gäller entydigt för internationella transporter av resande eller gods, skulle motsvarande vara motiverat även nationellt?
- Systemet med kvalitetsavgifter som också hanterar störningar är under införande, hur påverkas ni av att det skulle kunna bli två parallella system för hantering av störningar/förseningar i er uppgift som infrastrukturförvaltare?
- Vilka utmaningar innebär detta för er?
- Övrigt? Möjliga hot och möjligheter allmänt?

Bilaga 4

Intervjufrågor till järnvägsföretag/anordnare av persontrafik

Allmänt om restidsgarantier eller andra skaderegleringar idag hos er mot resenärer.

- Skillnader mellan nationella eller internationella resenärer?
- Hur hanteras skaderegleringen i dag mot kund (CIV-bestämmelserna) inom ert företag?
- För de resenärer hos er som omfattas av CIV hur har ersättningen sett ut de senaste fem åren (2006-2010).
- Vilka typer av ersättningar är vanligast?
- Har ni system i dag som loggar och administrerar det som enligt CIV ska hanteras mot kund?

Infrastrukturförvaltarens ansvar eller järnvägsföretagets?

- Trafikverkets orsaksrapporteringsystem skulle kunna vara en grund för att söka vem som ska bära ansvaret för felet eller störningen, reflektioner kring tillförlitligheten i orsaksrapporteringsystemet?
- Tillsammans med orsaksrapporteringsystemet bör allmänna förväntningar på infrastrukturförvaltarens ansvar innefatta att infrastrukturförvaltaren förutser och förbygger driftsproblem, detta handlar t.ex. om att normalt förebygga känd lövhalka och att normalt kräver vinterförhållanden att spår och växlar sköts efter snöfall. Hur fungerar denna typ av driftsproblem idag? Förekommer idag ersättningar från Trafikverket för denna typ av driftsproblem?
- Utifrån en beskrivning av infrastrukturförvaltarens ansvar, vilka kvantiteter bedömer ni bör kunna föras över till infrastrukturförvaltarens ansvar och därmed vara föremål för regress?
- Hur fungerar övrig skadereglering (fordon, infrastruktur) mellan infrastrukturförvaltaren och er idag?

Hur långt ska regressrätten införas? Övriga frågor att hantera.

- Regressrätten enligt CUI gäller entydigt för internationella transporter av resande, skulle motsvarande vara motiverat även nationellt?
- Systemet med kvalitetsavgifter som också hanterar störningar är under införande, hur påverkas ni av att det skulle kunna bli två parallella system för hantering av störningar/förseningar i er egen prioritering av era egna tåg?
- Vilka utmaningar innebär detta för er? Kontakt med infrastrukturförvaltaren (Trafikverket, Öresundsbrokonsortiet m.m.).
- Övrigt? Möjliga hot och möjligheter allmänt?



Trafikanalys är en kunskapsmyndighet för transportpolitiken. Vi analyserar och utvärderar föreslagna och genomförda åtgärder inom transportpolitiken. Vi ansvarar även för officiell statistik inom områdena transporter och kommunikationer. Trafikanalys bildades den 1 april 2010 och har huvudkontor i Stockholm samt kontor i Östersund.