

Undersökning av fraktsedlar för järnvägs- transporter av gods

Rapport för Trafikanalys, uppdrag 10256474

Göteborg 2017-11-10

Innehåll

1.	Introduktion	3
2.	Metod och omfattning	4
3.	Lagkrav gällande fraktsedlar	5
4.	Farligt gods	6
5.	Informationskrav från infrastrukturhållaren	8
6.	Informationskrav från tågoperatörerna	9
7.	Fraktsedlar, innehåll och format	11
8.	Eventuellt ny situation till följd av TAF	14
9.	Slutsatser	16
10.	Referenser	18

Introduktion

- Uppdraget är en del av ett större regeringsuppdrag till Trafikanalys om förbättrat kunskapsunderlag om järnvägstransporter.
 - Hantering av fraktsedlar i samband med järnvägstransporter är något av en potentiell originalkälla till kunskap om godsfrakt på järnväg, men Trafikanalys saknar här en systematisk överblick om ansvar och funktioner, utformning (format, innehåll, teknik), informationsdelning och kommunikation i logistik- och transportkedjan, samt fraktsedlars potentiella roll för trafik- och marknadsplaner.
 - Frågor av relevans är vem som specificerar och överlämnar fraktsedlar, när, var och hur, digitalt eller analogt, samt vad de innehåller, tåg, lastplatser, godsvolym, godsslag, tågfärder, samt om och hur de används i trafik- och marknadsplanering? Vidare, vad händer med fraktsedlarna när godset lastas om, kanske mellan olika trafikslag – kan man fånga både enskilda transporter och hela transportkedjor på detta sätt?
-
- Undersökningen genomfördes under september-november 2017.
 - Uppdraget har utförts av Daniel Pettersson, Lennart Hammarbäck och Moa Berglund (uppdragsledare), samtliga på WSP.
 - Beställare av uppdraget har varit Tom Andersson på Trafikanalys.

Metod och omfattning

- Frågeställningarna har besvarats med hjälp av intervjuer med
 - *Godstågoperatörer*
 - *Trafikverket*
 - *Transportstyrelsen*
 - *European Railway Agency (ERA)*
 - *Juridisk sakkunnig inom transportområdet*
 - *Speditörer (begränsad omfattning)*
- samt material tillgängligt på dessa organisationers och andra myndigheters hemsidor
- Uppdraget omfattar all godstågstrafik i Sverige
 - *Vagnslasttrafik, intermodaltrafik, systemtåg, underhållstransporter*
 - *Internationella och inrikes transporter*
 - *Farligt gods*
- Utredningen fokuserar på
 - *Myndigheters krav och lagkrav på fraktsedlar och annan information från tågoperatörer*
 - *Tågoperatörernas krav på fraktsedlar och annan information från sina kunder*
- Utanför fokus ligger
 - *Transportkundernas interna informationssystem*

Lagkrav gällande fraktsedlar

- Järnvägstrafiken regleras av två lagar:
 - *En konvention om internationell trafik (CIM – Enhetliga rättsregler för avtal om internationell transport av gods på järnväg, bihang B till COTIF-fördraget)*
 - *Järnvägstrafiklag (1985:192)*
 - För inrikes trafik innebär lagen att fraktsedeln är ett frivilligt dokument, om inte en av parterna kräver att den ska upprättas. I så fall reglerar lagen vad som gäller för fraktsedeln
 - Vad gäller internationella transporter, står det i lagen att fraktsedel ska upprättas, *men* om den saknas så påverkas inte CIM-konventionens tillämplighet
 - Det innebär att i praktiken behöver inte en fraktsedel upprättas om avtalsparterna är överens om att låta bli. Vid transport av farligt gods gäller särskilda regler, se nästa sida
 - Det ligger dock i parternas intresse att upprätta en fraktsedel, med avseende på vad som gäller vid exempelvis ansvar för skador av gods i samband med transporten och utkvittering av rätt mängd av gods i olika led
- Det finns ett lagt förslag där nuvarande järnvägstrafiklag (för inrikes transporter) ska ersättas av CIM-annex B, det vill säga samma regler som för internationella transporter
 - Den materiella skillnaden mellan nuvarande och kommande lagstiftning är alltså främst att nuvarande specifikt anger att parterna kan avtala om att inte ställa ut en fraktsedel medan det i den nya lagen blir ett krav – inte på att fraktsedel utställs, utan på att transportavtalet bekräftas genom en fraktsedel. Sker så ej skall dock själva transportavtalet fortsatt äga tillämpning och regleras av fördraget.
 - Både Järnvägstrafiklagen och CIM-annex B är civilrättsliga rättsakter som reglerar förhållandet mellan avsändare och transportören (järnvägen). Det enda undantaget då en offentlighetsrättslig lag beskrivs i CIM är att fraktsedel krävs då transporter kommer in i EU:s tullområde från ett tredje land (avdelning II, artikel 6 §7)

Farligt gods

- Vid järnvägstransport med farligt gods finns särskilda bestämmelser gällande dokumentation, dessa regleras i föreskriften RID-S, för både nationell och internationell transport
- RID-S anger att *bland annat* följande handlingar normalt ska medföras vid transport av farligt gods på järnväg:
 - *Godsdeklaration*
 - *Skriftliga instruktioner*
- Avsändare och transportörer ska spara kopior i minst tre månader (digital form går bra)
- Avsändaren ansvarar för att handlingarna överlämnas i spårbar form till transportören, transportören ansvarar för att de finns med på transporten samt för jämförelse/kontroll av uppgifter, och den som lossar godset ska bland annat jämföra godsdeklarationen med annan information
- Handlingarna beskrivs på nästa sida

Farligt gods

Goodsdeklaration:

- Vid internationell transport anges denna på CIM-fraktsedel, annars på överenskommen handling
- Deklarationen ska för varje ämne/föremål bland annat ange:
 - *Typ av farligt gods enligt angiven klassificering*
 - *Antal kollin inklusive beskrivning*
 - *Total mängd (volym/vikt)*
 - *I vissa fall farlighetsnummer*
 - *Namn och adress till avsändare och mottagare*

Skriftliga instruktioner:

- Anger vilka åtgärder som ska vidtas vid nödläge/olycka
- Ska finnas hos föraren under transporten, vilket är transportörens ansvar

Informationskrav från infrastrukturhållaren (Trafikverket)

- Trafikverket som myndighet har inget intresse av själva fraktsedeln, som är ett kommersiellt dokument som utväxlas mellan järnvägsföretag, speditörer och transportköpare
- För varje tågfärd måste tågoperatören (eller annan aktör) dock rapportera in vissa uppgifter till Trafikverkets system OPERA, som är till för trafikledningen
 - *OPERA är ett system som hanterar tåginformation. Systemet skall på ett enkelt och lätthanterligt sätt ge information om tågets sammansättning, hastighet, längd, vikt och telefonnummer till lokförare eller ombordpersonal*
 - *Varje tågs start- och slutpunkt, samt alla dess vagnar registreras. För alla vagnar registreras: Vagnslittera, tomvikt, lastprofil, antal axlar och högsta axellast. Uppgifter om vagnslittera kan dock ibland vara svåra att tyda*
 - *För farligt gods krav på: godstyp och vikt/volym*
 - *Det finns även fält för godstyp och vikt/volym för alla vagnar. Det är dock inte obligatoriskt att fylla i godstyp, och det verkar heller inte göras för majoriteten av transporterna*
 - *LUPP är Trafikverkets uppföljningssystem och databas för statistik, hämtar information från bland annat OPERA*
 - *Ca 500 godståg per dag registreras, inkluderar servicefordon och växlingsfordon*
 - *Väldigt ospecificerade godstyper används, t.ex. "gods", "farligt gods", "malm", "ofarligt gods", "trailer"... För en slumpmässigt vald dag hade endast runt 16% registrerat annan godstyp än "gods" och "farligt gods"*
 - *Låg datakvalitet och mycket dålig detaljnivå på beteckningar*
- Slutsats: OPERA/LUPP innehåller mycket information om tågtrafiken, dock inte om typen av gods som fraktas. Men utifrån uppgifter om vagnslittera skulle det *i vissa fall* gå att avgöra vilken typ av gods som fraktas, eftersom olika vagnar är anpassade för olika typer av gods

Informationskrav från tågoperatörerna till sina kunder

- Vissa tågoperatörer kräver fraktsedel för att genomföra transporten, andra inte. Kraven varierar också beroende på typ av transport
- Således varierar det vilken information tågoperatörerna behöver och samlar in från sina kunder i samband med transporten, från ett minimum upp till full information
- Ett minimum innebär att
 - *Operatören måste veta antalet vagnar, vad de väger och hur långt tåget är, samt om det finns farligt gods (och i så fall alla uppgifter kring det farliga godset enligt tidigare). Naturligtvis måste operatören också veta var och när vagnarna eller godset ska hämtas och lämnas*
 - *Denna information skickas ofta i form av en vagnlista i Excel via mail eller EDI (Electronic Data Interchange)*
 - *Övriga förhållanden regleras i ett tidigare ingått avtal*
- Full information innebär att operatören kräver en komplett ifylld fraktsedel för att transporten ska utföras

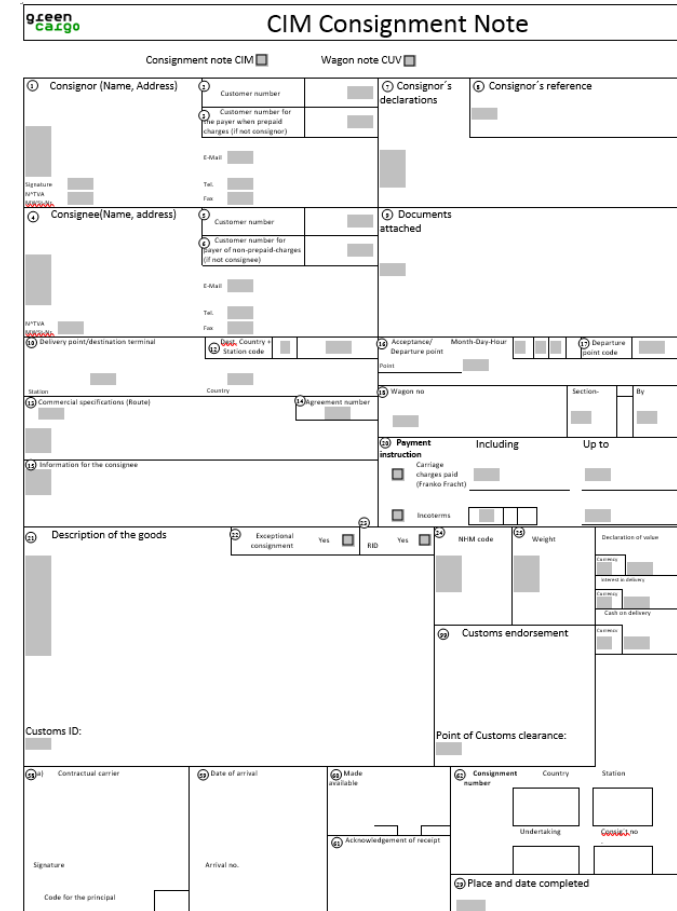
Olika produktionsformer och typer av last kräver olika mängd information

- Produktionsformer för godståg:
 - **Systemtåg:** alla vagnar har samma start- och slutpunkt, ofta med samma sorts gods eller kunder varje gång. Regelbundna avgångar som avrop mot löpande avtal → mindre behov av fraktsedlar.
 - **Vagnslast:** olika vagnar eller grupper av vagnar med olika start- och slutpunkter och olika kunder kopplas ihop på en viss sträcka. Kan vara enstaka eller oregelbundna transporter → Större behov av fraktsedlar.
- Typ av lastbärare:
 - Beroende på om godset lastats i en kombienhet (container, trailer, ...) eller blandat med annat gods i en konventionell järnvägsvagn varierar också behovet av att specificera innehållet i lastbäraren på en eller flera fraktsedlar



Fraktsedlar, innehåll och format

- Vid internationella transporter används ofta CIM-fraktsedeln
 - *Innehållet regleras av CIM och inkluderar bland annat*
 - Beskrivning av godsets art, förpackningssättet, information om farligt gods
 - Antal kollin och de särskilda märken och nummer som är nödvändiga för identifiering av styckegods
 - Godsets bruttovikt eller godsets kvantitet uttryckt på annat sätt
 - Varugrupp anges enligt NHM-standard, vilket är en detaljerad varugrupsindelning
- Exempel från Green Cargo till höger
- Elektroniskt format, ibland även pappersformat



The image shows a detailed CIM Consignment Note form. At the top, it is titled "CIM Consignment Note" and includes the Green Cargo logo. Below the title, there are two checkboxes: "Consignment note CIM" (checked) and "Wagon note CUV". The form is divided into several sections, each with a circled number:

- 1. Consignor (Name, Address): Includes fields for name, address, telephone, fax, and signature.
- 2. Consignee (Name, address): Includes fields for name, address, telephone, fax, and signature.
- 3. Description of the goods: Includes fields for description, exceptional consignment (Yes/No), RID (Yes/No), NHM code, weight, and declaration of value.
- 4. Consignor's declarations: Includes fields for consignor's reference and documents attached.
- 5. Acceptance/Departure point: Includes fields for month-day-hour, departure point, and train.
- 6. Station: Includes fields for station code and country.
- 7. Commercial specifications (hours): Includes fields for agreement number, wagon no., section, and by.
- 8. Payment instruction: Includes fields for including carriage charges paid (Franko Fracht) and up to.
- 9. Customs endorsement: Includes fields for customs ID, point of customs clearance, and station.
- 10. Contractual carrier: Includes fields for contractual carrier, date of arrival, made invoice, and acknowledgment of receipt.
- 11. Consignment number: Includes fields for consignment number, country, station, and place and date completed.

Fraktsedlar, innehåll och format

- Informationen på fraktsedlarna (i de fall de används) finns alltid elektroniskt också, i olika typer av interna system hos exempelvis transportköpare eller speditörer. Dessa är dock inte standardiserade eller nödvändigtvis möjliga att göra aggregerade uttag av
- Fraktsedeln ställs ut senast i samband med transporten, då den (för de aktörer som använder den) utgör ett juridiskt dokument
- Information om omlastning/forsling finns i vissa fall, hos speditör eller tågoperatör som agerar som speditör
- Information om varugrupp för godset finns ibland. För intermodala enheter (containers, trailers, ...) som är slutna, är det av naturliga skäl svårare för en tågoperatör eller speditör att veta vad som transporteras och detta anges inte alltid av den som köper transporten
- "Varugruppen" eller "godstypen" i dessa fall får anges som exempelvis container eller trailer

Eventuellt ny situation till följd av TAF

- TAF, Telematic Application for Freight, är en EU-konvention som innebär att meddelanden mellan tågoperatörer och infrastrukturhållare i olika länder ska standardiseras
- Meddelandena ska gå genom en gemensam kommunikationsplattform och ha ett visst format. Även fraktsedlar ska hanteras i samma system via en särskild meddelandetyp, som är anpassad till CIM-fraktsedlarna (i delar av Östeuropa används idag en annan standard, SMGS, för fraktsedlar och det är möjligt att denna också kommer inkluderas längre fram)
- För att köra internationella tågtransporter inom EU (samt Norge och Schweiz) kommer det vara obligatoriskt att ansluta sig till systemet. Systemet förväntas införas efter 2019, kanske 2021-2022
- Redan idag är de 16 största operatörerna i Europa, inklusive Green Cargo, anslutna till ett samarbete, Raildata, som använder en applikation som heter ORFEUS. I denna skickas fraktsedlar idag enligt CIM-standarden och det bör vara möjligt att göra statistikuttag utifrån ORFEUS, i alla fall på aggregerad nivå. Detaljnivån bedöms begränsas av sekretessfaktorer snarare än tekniska faktorer
- Raildata har även en anslutande applikation, ISR (International Service Reliability) för uppföljning av transportererna. Där ORFEUS ger det planerade genomförandet av transporten, ger ISR motsvarande verkligt utfall

Eventuellt ny situation till följd av TAF

- ERA (European Union Agency for Railways) driver utvecklingen så till vida att reglerna ska träda i kraft. De kommer inte tillhandahålla en plattform för utbyte av meddelanden, utan det är upp till aktörerna själva att skapa en sådan plattform. I och med att Raildata redan organiserar cirka 85 % av marknaden i Europa, är det inte otroligt att ORFEUS kommer vara aktuellt även i framtiden som plattform. Utmaningen för dem är att få de mindre aktörerna att ansluta sig
- Sveriges nationella kontaktpunkt i TAF är Transportstyrelsen
- TAF inkluderar även inrikes transporter, men det är Transportstyrelsen som avgör vad som kommer gälla för Sverige i framtiden
- Slutsatsen är att Raildata är, och kommer eventuellt vara, en aktör som kan tillhandahålla underlag för viss statistik. Frågan är på vilken detaljnivå och ifall alla transporter kommer täckas in eller endast de flesta. Vad gäller frågan om detaljnivå behöver Raildata kontaktas för mer information. Den andra frågan får framtiden utvisa

Slutsatser

- Fraktsedeln är ett kommersiellt och juridiskt dokument som gäller mellan transportköpare, tågoperatörer och speditörer, och som inte är nödvändigt att upprätta om alla parter är överens att det inte behövs
- Behovet och användningen av fraktsedlar varierar mellan olika typer av transporter:
 - *Inrikes/internationell transport*
 - *Systemtåg/vagnslast/intermodala transporter*
- För systemtåg används ofta istället så kallade vagn-/eller lastlistor, med enklare praktisk information som tågoperatören behöver för att kunna genomföra transporten
- I de fall fraktsedlar används, kan de ha olika format
 - *För internationella transporter används CIM-fraktsedeln*
 - *För inrikes transporter har olika operatörer olika format*
- Den information som läggs in i fraktsedeln överförs på olika sätt till den aktör som ställer ut fraktsedeln (kan vara en transportköpare, en speditör eller tågoperatören)
 - *Via mail eller telefon för manuell inläggning i systemet*
 - *Färdig ifylld fraktsedel*
 - *Via standardiserade elektroniska meddelanden (EDI)*
- Fraktsedeln innehåller information om godsets typ, men i de fall intermodala lastbärare så som trailer eller container används, framgår det inte nödvändigtvis vad dessa innehåller

Slutsatser

- Genom att samla in data från fraktsedlar så kan alltså en delmängd av tågtransporterna i Sverige kartläggas
 - *Informationen inkluderar sträckor, vikt, (delvis) typ av gods, med mera*
 - *Tyngdpunkten kommer då ligga på internationella transporter samt vagnslast- och kombitransporter*
 - *Det finns dock inget befintligt system där man kan finna alla fraktsedlar, utan informationen finns, troligtvis i olika format, i varje aktörs interna system*
- Green Cargo, som står för mer än hälften av Sveriges godstransporter på järnväg, ingår tillsammans med 15 andra europeiska operatörer i ett samarbete som skickar bland annat fraktsedlar via systemet ORFEUS som ägs av samarbetet Raildata. Ur detta och Raildatas övriga system kan man troligtvis göra uttag för statistik (då täcks dock inte övriga svenska operatörer in)
- Inom fem år planeras ett gemensamt, liknande system för alla tågoperatörer som kör internationella transporter i Europa träda i kraft. Det är möjligt att ORFEUS kommer fortsätta användas, eller att det ersätts av en annan plattform. Då kommer det troligtvis bli möjligt att skapa statistik för samtliga internationella tågtransporter. Dock inte de inrikes transporterna, om inte även dessa ansluts till systemet längre fram
- En alternativ eller kompletterande källa till statistik kan i framtiden eventuellt vara Trafikverkets uppföljningssystem LUPP, som hämtar data från trafikledningsdatabasen OPERA, där information om alla tågavgångar matas in. Det finns dock osäkerheter gällande datakvaliteten, och varugrupp för godset anges ofta inte. Man skulle i viss utsträckning kunna härleda typ av gods eller lastbärare på en grov nivå via vagnlittera, som oftare än godstyp anges entydigt i Opera

Referenser

Skriftlig information

- Järnvägstrafiklag (1985:192)
- Lag (2015:338) om internationell järnvägstrafik
- Broschyr "Att trafikera järnvägen 2017" (Trafikverket)
- Broschyr "Transport av farligt gods - Väg och järnväg 2017/2018" (Myndigheten för samhällsskydd och beredskap), publikationsnummer MSB1085 - Reviderad juni 2017
- Fraktsedelsunderlag, www.greencargo.com
- Manual Opera, 2012 (Trafikverket)

Intervjuer/upplysningar via telefon/mail

- Mats Abrahamsson, TX Logistik
- Lina Andersson, Transportstyrelsen
- Hans Backman, Sandahlsbolagen/Real Rail

- Marie Bernehov, DB Schenker
- Anders Broberg, Trafikverket
- Kim Bäckström, Swedtrac
- Lennart Eliasson, Svensk tågkraft AB
- Barbro Fransson, DB Schenker
- Peter Heller, CFL Cargo
- Fabian Ilgner, Scandifibre Logistics
- Kornel Nagy, ERA
- Tommy Pilarp, jur. kand., LL M, Pilarp Juridik AB
- Tommy Ransmark, Green Cargo
- Ingela Ringström, Green Cargo
- Claudia Schilke, Swedtrac
- Mickael Varga, ERA
- Per-Åke Wärn, Trafikverket