

Fiche 5: Verordening betreffende compensatie bij niet-naleving van contractuele kwaliteitseisen goederenvervoer per spoor

*Titel:*

**Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende compensatie bij niet-naleving van contractuele kwaliteitseisen voor diensten op het gebied van goederenvervoer per spoor**

*Datum Raadsdocument:* 8 maart 2004

*Nr Raadsdocument:* 7150/04

*Nr. Commissiedocument:* COM(2004)144

*Eerstverantwoordelijk ministerie:* V&W in nauwe samenwerking met JUS i.o.m. FIN, EZ, BZ en VROM

*Behandelingstraject in Brussel:* Raadswerkgroep Transport en Vervoer, Telecommunicatie en Energie Raad

*Achtergrond, korte inhoud en doelstelling van het voorstel:*

Dit voorstel beoogt de kwaliteit en betrouwbaarheid van spoorgoederenvervoersdiensten te verbeteren.

De Commissie stelt voor dat in de vervoerovereenkomst verplicht de in de Verordening geregelde minimumeisen en compensatiebepalingen worden opgenomen. Deze verplichte bedingen leiden tot het volgende. De spoorwegonderneming wordt verplicht in geval van verlies of beschadiging van de vervoerde goederen schadevergoeding te betalen tot maximaal € 75 per verloren of beschadigde kilogram (brutogewicht). In geval van vervoer van gesloten treinen (de klant koopt bij de spoorwegonderneming tractie voor minstens één door de klant samengestelde trein) is de spoorwegonderneming gehouden een vergoeding van minstens 5% en hoogstens 25% van de vervoerprijs te betalen in geval de goederen met vertraging worden afgeleverd. De spoorwegonderneming en de klant kunnen overeenkomen dat in geval van verlies de door de klant opgegeven waarde van goederen die hoger is dan de maximumvergoeding, wordt vergoed. Ook kan de klant aangeven een bijzonder belang te hebben bij de aflevering van de goederen, in welk geval de spoorwegonderneming naast de vergoeding voor de schade tengevolge van verlies, beschadiging of vertraging, het bedrag van het bijzonder belang vergoedt tot ten hoogste de opgegeven waarde van de goederen. Voorts dient de spoorwegonderneming gevolgschade te vergoeden van het niet tijdig afleveren van de goederen (tot 4 maal de vervoerprijs). Andere verplichtingen die uit het voorstel voortvloeien zijn de compensatie bij gebrekkige informatie over vertragingen, de compensatie bij annulering van treinen door de spoorwegonderneming dan wel de klant en de verplichte monitoring van de kwaliteit van dienstverlening. Als de infrastructuur-beheerder verantwoordelijk is voor de omstandigheden die ertoe hebben geleid, dat de spoorwegonderneming op grond van deze verordening verplicht was compensatie te betalen aan de klant, dan kan de spoorwegonderneming dit bedrag verhalen op de infrastructuurbeheerder.

Reden voor het invoeren van een verplichte compensatie is dat er in de spoorgoederenmarkt in Europa sprake is van marktfalen. Door de nog geringe concurrentie tussen spoorvervoerders hebben in veel gevallen de spoorvervoerders een dominante marktpositie ten opzichte van de verladers. Verladers zijn daardoor niet altijd in staat om gewenste afspraken te maken over compensatie en gevolgschade in geval van te late aflevering van de goederen. Dit komt omdat de verladers (op korte termijn) geen andere mogelijkheden hebben om het vervoer bij andere vervoerders en/of vervoersmodaliteiten onder te brengen. Het antwoord op dit marktfalen is het introduceren van marktwerking in het aanbod van spoorgoederenvervoersdiensten. Deze marktwerking wordt momenteel langzaam geïntroduceerd, waardoor de concurrentie – nodig voor een betere dienstverlening – nog onvoldoende ontwikkeld is.

Het voorstel probeert daarom kwaliteit te stimuleren door bij gebrek aan kwaliteit de spoorwegonderneming te verplichten compensatie te geven.

Teneinde de spoorwegonderneming in staat te stellen aan de kwaliteitseisen te voldoen, moet de spoorwegonderneming ook verhaal kunnen nemen op de infrastructuurbeheerder die verantwoordelijk is voor gebeurtenissen waardoor de spoorwegonderneming de kwaliteit van haar dienstverlening niet kan handhaven.

*Rechtsbasis van het voorstel:* art. 71 EG-Verdrag

*Besluitvormingsprocedure en rol Europees Parlement:* Co-decisie procedure

*Instelling nieuw Comitologie-comité:* Nee

*Subsidiariteit en proportionaliteit:*

Subsidiariteit: positief. Voor internationaal vervoer heeft de EU een duidelijke rol, zij het dat de vervoerovereenkomst en met name de aansprakelijkheid voor het internationaal goederenvervoer per spoor is geregeld in het internationale verdrag COTIF. Het voorstel betreft internationaal en nationaal spoorgoederenvervoer. In de Nederlandse situatie is meer dan 80% van het spoorgoederenvervoer internationaal. Aangezien de productiewijze van internationaal spoorgoederenvervoer en nationaal spoorgoederenvervoer onderling nauw verweven zijn, is er een sterke reden om voor internationaal en nationaal vervoer gelijke regels te hebben.

Proportionaliteit: positief. Gekozen is voor gebruik van het instrument van de verordening om een eenduidige toepassing van regelgeving tussen vervoerder en verladers te waarborgen. Aangezien het spoorgoederenvervoer voor een groot deel internationaal van aard is, is dit een logische keuze.

Echter wettelijk ingrijpen op het gebied van de aansprakelijkheden tussen vervoerder en verlader is een vergaand instrument en is in een goed functionerende open markt niet wenselijk.

Hoewel kwaliteitsverbetering (m.n. betrouwbaarheid van diensten) nodig is om marktpositie van het spoorgoederenvervoer te behouden en verbeteren is de verwachting dat met het voortgaande liberaliseringsproces van het spoorgoederenvervoer concurrentie op kwaliteit zal toenemen. Doelstelling is daarmee te komen tot een marktsituatie waarbij marktpartijen (vervoerders, verladers) zelf deze afspraken over vervoerskwaliteit maken.

Alleen in een overgangperiode naar de werkende open markt is een wettelijke regeling denkbaar. Voor de relatie spoorvervoerder-infrastructuurbeheerder bestaat een meer permanente behoefte aan een regeling voor aansprakelijkheid.

*Consequenties voor de EU-begroting:* Geen.

*Financiële, personele en administratieve consequenties voor de rijksoverheid, decentrale overheden en/of bedrijfsleven en burger:*

In een studie heeft de Commissie de economische kosten en baten van het voorstel laten doorrekenen<sup>1</sup> voor de spoorwegsector: er is een positief saldo van € 70 miljoen voor de EU-15. Kosten bestaan uit administratieve kosten van monitoring en uitbetaling compensaties. Administratieve kosten zijn relatief gering (€ 0,6 miljoen) omdat compensaties kunnen worden toegekend aan verladers van complete treinen (en niet zoals in het reizigersvervoer aan alle individuele vertraagde reizigers). Als baten worden aangemerkt een kostenefficiëntere productiewijze als gevolg van een hogere punctualiteit van de aflevering en het kunnen aantrekken van meer

---

<sup>1</sup> Landwell report zie website <http://www.europa.eu.int/comm/transport/rail/research/doc/landwell-final-fr.pdf>

lading door verbeterde kwaliteit. Veronderstelling is hierbij dat de compensaties voldoende incentive bieden voor het verbeteren van de punctualiteit door de spoorvervoerders.

Het genoemde bedrag van € 70 miljoen per jaar geldt voor de gehele spoorwegsector in de EU-15 en betreft zowel de spoorvervoerders als de infrastructuurbeheerders. De infrastructuurbeheerders zijn aansprakelijk voor hun aandeel in de veroorzaakte vertragingen. Kritisch zal moeten worden gezien wat de consequenties zijn van de voorliggende verordening voor financiering van de infrastructuurbeheerder.

Meer indirecte effecten van het verbeteren van de punctualiteit zijn lagere kosten voor het verladende bedrijfsleven en betere benutting van de spoorinfrastructuur.

*Consequenties voor nationale en decentrale regelgeving/beleid, (informatie over het inschakelen van nationale agentschappen / zelfstandige bestuursorganen e.d., implementatie en uitvoering, notificatie en handhaving en/of sanctionering):*

In de COTIF-CIM 1999 (Convention relative aux transports internationaux ferroviaires) worden o.a. regels gesteld over het betalen van compensatie aan klanten indien er sprake is van verlies of beschadiging van de goederen en indien de toegestane transporttijd is overschreden. De toegestane transporttijd is gedefinieerd als het afleggen van 400 km per 24 uur. Dit komt overeen met een gemiddelde snelheid van 16,6 km/u.

De voorgestelde verordening betekent een verandering ten opzichte van de COTIF-CIM op de volgende punten:

- De transporttijd moet worden overeengekomen tussen verlader en vervoerder (art. 8 Verordening). De CIM 1999 kent deze regel ook, maar voorziet daarnaast in een maximum transporttijd van 400 km per 24 uur (art 16 CIM);
- Wordt de transporttijd overschreden, dan moet de vervoerder de in vervoerovereenkomst bedongen compensatie aan de verlader betalen (art 8 lid 1 aanhef Verordening). De te betalen compensatie mag in geval het gesloten treinen betreft niet lager zijn dan 5 en niet hoger dan 25% van de te betalen prijs voor het transport. Deze bepaling eist niet dat enige schade is geleden. De CIM 1999 kent niet een dergelijke bepaling;
- In het geval er gevolgschade is door te late aflevering van de goederen is de vervoerder hiervoor aansprakelijk tot een maximum bedrag van 4 maal de overeengekomen transportprijs. Deze compensatie komt bovenop de compensatie van art 8 Verordening (overschrijding transporttijd). De CIM 1999 beperkt de vergoeding van schade tengevolge van vertraging met inbegrip van de gevolgschade eveneens tot viermaal de vrachtprijs (art 33 CIM 1999); met dien verstande dat deze vergoeding niet komt bovenop de vergoeding voor verlies van de goederen. De vergoeding komt wel bovenop de vergoeding voor beschadiging mits deze niet het gevolg is van de vertraging;
- De maximaal te betalen schadevergoeding voor beschadigde of verloren goederen wordt verhoogd tot € 75 per kg (art. 6 en 7 Verordening); CIM 99 gaat uit van 17 rekeneenheden (art. 30 par 2 CIM 1999). Partijen kunnen ook overeenkomen dat de werkelijke waarde vergoed wordt (art. 13 Verordening en art. 34 CIM 1999);

In Nederland bestaat het voornemen ook voor het nationale vervoer de bepalingen van CIM 1999 te laten gelden ten einde een gelijkkluidend regime van aansprakelijkheden voor internationaal vervoer en nationaal vervoer te bewerkstelligen. Daartoe wordt thans een wijziging van het Burgerlijk Wetboek voorbereid. De geschetste verschillen tussen COTIF-CIM en het Commissie-voorstel bestaan dus ook tussen de voorgenomen wijzigingen in het BW en het Commissievoorstel. Nu het tijdpad van de totstandkoming van onderhavige Verordening nog onzeker is, wordt vooralsnog voortgegaan met de voorgenomen wijzigingen van het BW voor wat betreft nationaal spoorgoederenvervoer.

Aangezien voorliggend voorstel een verordening betreft is implementatie in de Nederlandse wetgeving niet aan de orde. Indien de verordening aangenomen wordt, zal bezien moeten worden in hoeverre de voorgenomen wijzigingen van het BW aanpassing behoeven.

*Voorgestelde implementatietermijn (bij richtlijnen) dan wel voorgestelde datum inwerkingtreding (bij verordeningen en beschikkingen) met commentaar t.a.v. haalbaarheid:*

Verordening treedt in werking 20 dagen na publicatie in het Publicatieblad van de Europese Unie. Gezien de uitbreiding van de EU per 1 mei 2004, het aantreden van een nieuw Europees Parlement in 2004 en een nieuwe Commissie is het niet waarschijnlijk dat besluitvorming op korte termijn wordt afgerond. Dat brengt mee dat de vervoersector vermoedelijk nog enige tijd krijgt om zich op de komende verordening in te stellen. Of de voorbereidingstijd voldoende is moet mede worden bezien in het licht van het politieke akkoord over de uiteindelijke inhoud van de verordening.

*Consequenties voor ontwikkelingslanden:* Geen.

*Nederlandse belangen en eerste algemene standpuntbepaling:*

Voorafgaande aan besluitvorming over dit onderwerp zal het ministerie van V&W de markt (Infrastructuurbeheerder, spoorgoederenvervoerders en verladers) consulteren over hun belangen aangaande het voorliggende voorstel.

Het Nederlandse spoorgoederenvervoer is voor meer dan 80% internationaal. Vertragingen zijn een groot probleem, zoals ook vervoerders en infrastructuurbeheerders hebben vastgesteld in hun samenwerking ten aanzien van de corridor Rotterdam-Milaan. De UIRR (Internationale Unie voor Gecombineerd Rail-Wegvervoer) stelde vast dat in 2002 52% van zijn intermodale treinen meer dan 30 minuten te laat arriveerde. Gevolgen zijn verstoorde productieprocessen bij spoorvervoerders en verladers en een minder optimale benutting van de spoorweginfrastructuur.

Momenteel zijn regelingen voor compensaties voor vertragingen tussen vervoerder en verlader geen algemeen gebruik. De Europese vereniging van verladers dringt al langere tijd aan op afspraken met vervoerders over compensaties bij vertragingen maar is niet tevreden met de voortgang tot nu toe.

Het verbeteren van de punctualiteit van de aflevering van het spoor is van essentieel belang voor het behouden en verstevigen van de marktpositie van het internationaal spoorgoederenvervoer. Bovendien kan verbetering van de betrouwbaarheid een positief effect hebben op de benutting en exploitatie van de spoorweginfrastructuur. Ook voor het toekomstig gebruik van de Betuweroute is dat cruciaal.

Het is voor Nederlandse spoorvervoerders en verladers van belang om aangaande compensaties bij vertragingen een eenvormig wettelijk kader te hebben voor internationaal en nationaal spoorgoederenvervoer. Voor internationaal opererende spoorvervoerders is het wenselijk dat de aansprakelijkheden bij vertragingen van de infrastructuurbeheerders zoveel mogelijk eenduidig is geregeld. Het is daarbij in het Nederlands belang om de kosten van de infrastructuurbeheerder beheersbaar te houden.

In de reeds vermelde consultatie van vervoerders en verladers zullen ook de belangen ten aanzien van de verhoging tot € 75 per kg bij verlies van de goederen inzichtelijk moeten worden gemaakt.