



## Justitiedepartementet

*Enheten för immaterialrätt och transporträtt*

*Ämnessakkunnig, docent Johan Schelin*

*Telefon 08-405 46 70*

*Mobil 0703-20 51 59*

*E-post johan.schelin@justice.ministry.se*

### Rådets möte (Transport, telekommunikation och energi) den 21 april 2005

Dagordningspunkt 4 b)

Rubrik: Tredje järnvägspaketet; förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om internationella tågresenärers rättigheter och skyldigheter (passagerarförordningen).

Dokument:

1. KOM(2004) 143 slutlig.
2. 6004/05 LIMITE TRANS 16 CODEC 62, 24 February 2005.
3. 6004/05 COR 1 LIMITE TRANS 16 CODEC 32, 28 February 2005.

Tidigare dokument: Fakta-PM Justitiedepartementet 2003/04:FPM115

Frågan har inte behandlats i detalj i EU-nämnden tidigare.

### **Bakgrund**

Passagerarförordningen innehåller regler om järnvägsföretagens informationsskyldighet, försäljning och utställande av biljetter, ansvar för dödsfall och skador på passagerare och dröjsmål samt rätt till assistans vid missade anslutningar eller inställd trafik. Vidare innehåller förslaget särskilda regler om järnvägsföretagens skyldigheter i förhållande till funktionshindrade personer. I förslaget återfinns också regler om resenärens skyldigheter gentemot järnvägsföretaget. Förslaget är tänkt att ansluta till och modifiera det internationella järnvägsfördraget, COTIF, närmast reglerna i bilagan om passagerarbefordran, CIV i dess lydelse från 1999.

Rådsarbetsgruppen har under våren 2005 sammanträtt vid fem tillfällen för att diskutera passagerarförordningen. Diskussionerna har

huvudsakligen kretsat kring två teman: förordningens förhållande till det internationella järnvägsfördraget, COTIF/CIV, samt hur de materiella reglerna i förordningen skall utformas.

ORDF:s syfte med behandlingen vid rådsmötet är att rådet skall fatta beslut om det vidare arbetet och omfattningen av förordningen i förhållande till COTIF/CIV.

### **Rättslig grund och beslutsförfarande**

KOM har som rättslig grund åberopat art. 71.1 i fördraget. Europaparlamentet deltar i beslutsförfarandet genom medbeslutandeproceduren i art. 251 i fördraget. Rådet beslutar med kvalificerad majoritet.

### ***Svensk ståndpunkt***

Regeringen välkomnar i huvudsak förslaget, då det är angeläget att skyddet för passagerarna stärks. Flera delar av förslaget, bland annat de som rör rätten till assistans, ligger i linje med dem som nu träder ikraft på luftfartens område. Tillgång till god reseinformation, kompensation vid förseningar och tydligt ansvarstagande från operatörerna vid inställd trafik eller missade anslutningar är exempel på områden som är betydelsefulla för resenärerna och där förbättringar bör eftersträvas.

Regeringen anser det emellertid vara viktigt att det internationella järnvägsfördraget COTIF/CIV från 1980, vilket Sverige är part till, respekteras. Utformningen av förordningen bör heller inte tillåtas äventyra ett svenskt tillträde till 1999 års COTIF (Vilniusprotokollet). COTIF/CIV utgör idag en genomarbetat och fungerande ansvarssystem i fråga om ansvar för och ersättning av passagerarskador. Flertalet stater i Europa, både i och utanför den Europeiska Unionen har tillträtt COTIF. I förslaget till förordning är ansvarsregleringen inte fullständig. Förordningen bör av den anledningen utformas på ett sådant sätt att den kompletterar snarare än konkurrerar med COTIF/CIV i syfte att minska risken för konflikter mellan de båda regelverken. Det gäller speciellt som parterna till COTIF även består av länder utanför den Europeiska unionen. Sverige bör i det fortsatta förhandlingsarbetet verka för att arbetet ges den inriktning som följer av dessa ståndpunkter.

Regeringen bör vidare sträva efter en balans mellan omfattningen av resenärernas rättigheter enligt förordningen och de kostnader en sådan reglering kan komma att medföra för järnvägsoperatörerna. Det hindrar emellertid inte att järnvägsoperatörerna till följd av lagstiftningen kan få vidkännas vissa kostnadsökningar.

### **Europaparlamentets inställning**

Europaparlamentet har ännu inte yttrat sig över förslaget. Parlamentet kan dock bedömas ha en i huvudsak positiv inställning till att passagerarnas rättigheter stärks.

### ***Förslaget***

Nedan ges endast en översiktlig redogörelse för innehållet i förslaget till förordning. För en mer utförlig redogörelse artikel för artikel hänvisas till ovan nämnda faktapromemoria, 2003/04:FPM115.

I kapitel I regleras att förordningen är avsedd att tillämpas i fråga om internationella passagerartransporter inom den Europeiska unionen vilka utför av licensierade järnvägsföretag.

Förordningen innehåller i kapitel II regler om skyldighet för transportörerna att tillhandahålla internationella tågbiljetter samt att ansluta sig till elektroniska bokningssystem. Vidare åläggs transportörerna att ge passagerarna den information de behöver för att genomföra resan, exempelvis information om avgångs- och ankomsttider, service ombord, tillgång till rökkupéer, etc.

I kapitel III återfinns regler om transportörens ansvar för dödsfall och skador på passagerare. Vidare åläggs transportören en skyldighet att försäkra sitt ansvar samt att i samband med vissa olyckor betala ut ersättning i förskott. Även ansvaret för bagage samt medföljande djur regleras i kapitel III. Detsamma gäller i fråga om ansvaret för förseningar samt rätten till kompensation och assistans vid försenade eller inställda tåg.

I kapitel IV regleras ansvaret då transporten utförs av flera järnvägsföretag samt frågor om reklamation och preskription.

Kapitel V upptar regler om funktionshindrade personers rätt till information och assistans på stationer och ombord på tåg. Bestämmelserna innehåller bland annat regler om mötesplatser på stationer, skyldighet att meddela behov av assistans, etc.

I kapitel VI föreskrivs att järnvägsföretag, infrastrukturhållare och stationsföreståndare skall vidta åtgärder för att tillse att säkerheten är god. Vidare skall järnvägsföretagen utveckla kvalitetssäkringssystem.

Kapitel VII innehåller regler om att järnvägsföretagen skall utveckla system för att ta hand om klagomål från resenärerna. Vidare innehåller kapitlet regler rörande passagerarnas skyldigheter, exempelvis att visa upp biljetter, att inte äventyra säkerheten ombord, etc.

I kapitel VIII föreskrivs att järnvägsföretagen skall offentligt tillkännage om de avser att lägga ned en internationell tåglinje. Vidare föreskrivs att medlemsstaterna skall utse en tillsynsmyndighet, vilken skall övervaka efterlevnaden av förordningen.

I kapitel IX föreskrivs bland annat att medlemsstaterna skall införa sanktioner kopplade till bestämmelserna i förordningen. Sanktionerna skall vara effektiva, proportionella och avskräckande.

### ***Gällande svenska regler och förslagets effekter på dessa***

Sverige är part i det internationella järnvägsfördraget från 1980, COTIF. Huvudman för fördraget är den internationella järnvägsorganisationen, OTIF, med säte i Bern. Passagerarbefordran regleras i en underbilaga till COTIF, benämnd CIV. Genom lagen 1985:193 inkorporeras COTIF som gällande svensk rätt. De flesta medlemsländerna i den Europeiska unionen, men även flera länder utanför unionen, har ratificerat COTIF. Järnvägsutredningen har i sitt slutbetänkande, SOU 2004:92, föreslagit att Sverige även bör ratificera det så kallade Vilniusprotokollet från 1999, vilket modifierar COTIF.

Förslaget till passagerarförordning överlappar på vissa punkter det existerande regelverket i form av COTIF/CIV. Det gäller bland annat i fråga om ansvaret för dödsfall, skador på passagerare och för dröjsmål samt i fråga om ansvar för handbagage. Samtidigt gäller att reglerna på dessa områden i förslaget till förordning i flera fall avviker från vad som gäller enligt COTIF/CIV. Ansvaret i förslaget till förordning har utvecklats med det lufträttsliga ansvaret som grund, det vill säga som ett strikt ansvar upp till 100 000 SDR och därutöver ett exculpationsansvar, medan COTIF/CIV av tradition bygger på ett strikt ansvar med undantag för vissa force majeure-situationer. Även ersättningsreglerna har utformats på ett annorlunda sätt. Det betyder att för det fall förordningen skulle träda i kraft som den står idag en konflikt skulle komma att uppstå mellan förordningen och COTIF/CIV. En sådan konflikt riskerar att äventyra Sveriges möjligheter att fortsätta vara part till COTIF 1980 och att kunna tillträda 1999 års protokoll.

Samtidigt gäller att förordningen inte innehåller något genomarbetat system av ansvarsregler, bland annat finns det inte några regler om ansvar för bilar som medförs på tåg. Även preskriptionsreglerna framstår som ofullständiga. Följden av detta är att medlemsstaterna måste utarbeta kompletterande nationella ersättningsregler. Det skulle i sin tur kunna leda till en bristande uniformitet på området.

Konsekvensen av om Sverige skulle komma att tvingas att säga upp COTIF/CIV som en följd av att förordningen träder i kraft skulle komma att bli en ökad rättsosäkerhet om vilket ansvar som gäller vid

dödsfall och skador på passagerare, det gäller speciellt vid resor till och från länder utanför den Europeiska Unionen.

#### **Ekonomiska konsekvenser**

Förslaget medför inte några budgetära konsekvenser.

#### **Övrigt**

Flera medlemsländer har i likhet med Sverige välkomnat en förstärkning av passagerarnas rättigheter. Samtliga medlemsländer har dock uttalat att förordningen inte får äventyra det internationella järnvägsfördraget, COTIF/CIV.

De svenska remissinstanserna har på flera punkter välkomnat en förstärkning av passagerarrättigheterna, det gäller bland annat Banverket och Konsumentverket. Järnvägsföretagen har för sin del menat att det grundläggande ansvar som regleras i COTIF/CIV är tillräckligt. Vidare har företagen menat att förslaget inte får leda till att järnvägens konkurrenskraft försämras i förhållande till luftfarten och busstrafiken.