



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 27 juni 2005

Dagordningspunkt 6)

Rubrik: Europaparlamentets och rådets förordning om internationella tågresenärers rättigheter och skyldigheter (tredje järnvägspaketet).

Dokument:

1. KOM(2004) 143 slutlig.
2. 6004/05 LIMITE TRANS 16 CODEC 62.
3. 6004/05 COR 1 LIMITE TRANS 16 CODEC 32.
4. 8263/05 LIMITE TRANS 82 CODEC 278.
5. A6-0123/2005 slutlig.

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

Frågan har behandlats i EU-nämnden inför TTE-rådet den 21 april.

Bakgrund

Passagerarförordningen innehåller regler om järnvägsföretagens informationsskyldighet, försäljning och utställande av biljetter, anslutning till biljettbokningssystem, försäkringsplikt i samband med 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. Förslaget är tänkt att komplettera det internationella järnvägsfördraget, COTIF, närmast reglerna i bilagan om passagerarbefordran, CIV.

Ett återkommande problem under de inledande förhandlingarna i rådsarbetsgruppen har varit förhållandet mellan förordningens regler om

ansvar för dödsfall och skador och motsvarande regler i COTIF/CIV. Vid TTE-rådet den 21 april uttalade transportministrarna att det internationella järnvägsfördraget måste respekteras och att ett dubbelt ansvarssystem borde undvikas. Förordningen borde utformas så att den kompletterar de grundläggande reglerna om ansvar för dödsfall och personskador i COTIF/CIV snarare än modifierar dessa.

ORDF har sedan dess presenterat en ny version av förordningen. Denna har anpassats till den grundläggande regleringen i COTIF/CIV (dok. 8263/05 LIMITE TRANS 82 CODEC 278). Syftet har varit att undvika konflikter mellan de båda regelverken. Arbetet med förordningen kommer att fortsätta under det brittiska ordförandeskapet.

Rättslig grund och beslutsförfarande

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

Svensk ståndpunkt

Regeringen välkomnar i huvudsak förslaget till förordning, då det är angeläget att skyddet för passagerarna stärks. Tillgång till god reseinformation, kompensation vid förseningar, tydligt ansvarstagande från operatörerna vid inställd trafik eller missade anslutningar, assistans till funktionshindrade är exempel på områden som är betydelsefulla för resenärerna och där förbättringar bör eftersträvas. En sådan förstärkning kan komma att medföra vissa kostnadsökningar för järnvägsoperatörerna.

Regeringen välkomnar i huvudsak också den av ORDF föreslagna anpassningen av förordningen i förhållande till reglerna i det internationella järnvägsfördraget. ORDF har i linje med transportministrarnas uttalande vid TTE-rådet den 21 april lyft ut de regler i förordningen som stod i konflikt med bestämmelser i COTIF/CIV, det vill säga reglerna om ansvar för dödsfall och skador. Istället hänvisas det i förordningen till reglerna i CIV. Bestämmelserna i CIV har även till stora delar återgivits i en bilaga till förordningen. Den nya utformningen av förordningen kommer därmed inte att äventyra ett svenskt tillträde till 1999 års COTIF (Vilniusprotokollet). Förordningen kommer istället att inom gemenskapen komplettera den grundläggande ansvarsregleringen i järnvägsfördraget på vissa angelägna punkter. Bland annat stärks skyddet av passagerarna i fråga om information, obligatorisk ansvarsförsäkring, skyldighet att betala ut vissa förskott på ersättning i samband med dödsfall och skador samt information och assistans till

funktionshindrade. Förordningen kommer därmed att bilda en europeisk överbyggnad till COTIF/CIV.

Europaparlamentets inställning

EP:s kommitté för transport och turism har yttrat sig över förslaget. Kommittén menade att förordningens tillämpningsområde bör utvidgas till att omfatta även nationella resor, då samtliga passagerare på ett tåg bör behandlas lika oavsett om de reser internationellt eller nationellt. Beträffande förhållandet till COTIF/CIV har kommittén uttalat att en dubbel ansvarsreglering riskerar att leda till ett oklart rättsläge och att en sådan därför bör undvikas. Kommittén har också ansett att förordningen är alltför detaljerad och att den inte ger utrymme för järnvägsoperatörerna att konkurrera genom att erbjuda resenärerna goda villkor.

EP har ännu inte behandlat frågan i plenum.

Förslaget

Nedan ges endast en översiktlig redogörelse för innehållet i förslaget till förordning. Redogörelsen är baserad på den senaste versionen av förslaget till förordning (dok. 8263/05).

I kapitel I regleras att förordningen är avsedd att tillämpas i fråga om internationella tåglinjer inom den Europeiska unionen vilka utförs 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 en hänvisning till reglerna i COTIF/CIV om transportörens ansvar för passagerare (dödsfall och personskador) och deras bagage (förlust och skador). Vidare åläggs transportören en skyldighet att försäkra sitt ansvar samt att i samband med vissa olyckor betala ut ersättning i förskott.

I kapitel IV regleras rätten till kompensation och assistans vid försenade eller inställda tåg samt rätten till ersättning vid konsekvensskador.

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. Kapitlet innehåller även 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 VII föreskrivs att medlemsstaterna skall utse en tillsynsmyndighet, vilken skall övervaka efterlevnaden av förordningen.

I kapitel VII 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.

Det ursprungliga förslaget till passagerarförordning överlappade på vissa punkter det existerande regelverket i form av COTIF/CIV. Det gällde bland annat i fråga om ansvaret för dödsfall, skador på passagerare och för dröjsmål samt i fråga om ansvar för handbagage. Samtidigt gällde att reglerna i förslaget till förordning i flera fall avvek från vad som gäller enligt COTIF/CIV. I den nya versionen av förslaget till förordning (dok. 8263/05) har dock ORDF i huvudsak tagit fasta på kritiken från MS rörande konflikten med COTIF/CIV-reglerna. Det kan därför förväntas att förordningen inte kommer att äventyra en svensk anslutning till Vilniusprotokollet. Istället kommer förordningen att komplettera och bygga ut det existerande COTIF/CIV-systemet på vilket den svenska järnvägsrättsliga regleringen är baserad.

Ekonomiska konsekvenser

Förslaget medför inte några budgetära konsekvenser.

Övrigt

Flera MS har i likhet med SE välkomnat en förstärkning av passagerarnas rättigheter. Andra MS har dock uttryckt tveksamhet att ålägga

järnvägsoperatörerna ett ansvar utöver COTIF/CIV med hänvisning till den dåliga ekonomin inom järnvägssektorn.

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.