

Till statsrådet Ulrica Messing

Regeringen beslutade den 31 maj 2001 att tillkalla en särskild utredare med uppdrag att göra en bred översyn av organisationen och lagstiftningen inom järnvägssektorn (Dir 2001:48). Till särskild utredare förordnades f.d. generaldirektören Jan Brandborn.

Jan Brandborn entledigades den 31 december 2003 på egen begäran från sitt uppdrag som särskild utredare i samband med överlämnande av utredningens huvudbetänkande *Järnväg för resenärer och gods* (SOU 2003:104). Hovrättspresidenten Anders Iacobæus förordnades fr.o.m. den 1 januari 2004 att vara särskild utredare. De som därefter har deltagit i utredningens arbete anges på nästa sida.

Regeringen beslutade genom ett tilläggsdirektiv (Dir. 2003:16) att förlänga tiden för redovisningen av utredningens slutbetänkande till den 15 september 2004.

Utredningen har antagit namnet Järnvägsutredningen. Den 31 maj 2002 överlämnade utredningen delbetänkandet *Rätt på spåret* (SOU 2002:48) och den 25 november 2003 huvudbetänkandet *Järnväg för resenärer och gods* (SOU 2003:104). Härmed överlämnas slutbetänkandet *En samlad järnvägslagstiftning* (SOU 2004:92).

Till betänkandet fogas ett särskilt yttrande.

Utredningsuppdraget är med detta slutfört.

Umeå i september 2004

Anders Iacobæus

/Lovisa Hansson
Mattias Steen

Förteckning över vilka som har deltagit i utredningens arbete med slutbetänkandet *En samlad järnvägslagstiftning* (SOU 2004:92)

Särskild utredare

Hovrättspresidenten Anders Iacobæus

Experter

Direktören Ove Andersson, f.d. Järnvägsinspektionen
Avdelningsrådet Stig-Arne Ankner, Konkurrensverket
Direktören Stefan Back, Sveriges Transportindustriförbund
Utredaren Christina Bergström, Svenska Lokaltrafikföreningen
fr.o.m. den 16 februari 2004
Dåvarande direktören, Sven Bårström, f.d. Tågtrafikledningen
Enhetschefen Lotta Danin, Konsumentverket
Avdelningschefen Lena Ericsson, Banverket
Ämnesrådet Peter Fäldt, Näringsdepartementet
Rättssakkunniga Anna Förander, Näringsdepartementet
Transportansvarige Lars Hallsten, Föreningen Svenskt Näringsliv
Ämnesrådet Kersti Karlsson, Näringsdepartementet
Kanslirådet Henrik Kjellin, Justitiedepartementet
Dåvarande verkställande direktören Helena Leufstadius, Svenska
Lokaltrafikföreningen, t.o.m. den 16 februari 2004
Kanslirådet Ulrika Rosenberg, Näringsdepartementet
Carl Silfverswärd, Banverket
Verkställande direktören Peder Wadman, Branschföreningen Tåg-
operatörerna
Chefssamordnaren Pär-Erik Westin, Rikstrafiken

Sekreterare

Hovrättsassessorn Lovisa Hansson
Kammarrättsassessorn Mattias Steen

Assistenter

Anita Arnell
Christina Jarl

Innehåll

Förkortningar	11
Sammanfattning	15
Summary	21
Författningsförslag	27
1 Inledning	97
1.1 Uppdraget.....	97
1.2 Arbetets bedrivande.....	98
1.3 Pågående arbete inom EU	99
2 Fördraget om internationell järnvägstrafik (COTIF) och dess införlivande med svensk rätt	101
2.1 Bakgrund	101
2.2 COTIF 1980	103
2.3 Uppbyggnad av COTIF 1999 och dess huvudsakliga innehåll	104
2.4 De viktigare bestämmelserna i COTIF 1999	108
2.4.1 Ändringsprotokollet.....	108
2.4.2 Grundfördraget.....	109
2.4.3 Protokollet om privilegier och immunitet för Mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik (OTIF)	116

2.4.4	Enhetliga rättsregler för avtal om internationell transport av resande på järnväg (CIV)	117
2.4.5	Enhetliga rättsregler för avtal om internationell transport av gods på järnväg (CIM)	136
2.4.6	Reglementet om internationell järnvägstransport av farligt gods (RID)	151
2.4.7	Enhetliga rättsregler för avtal om nyttjande av vagnar i internationell järnvägstrafik (CUV)	153
2.4.8	Enhetliga rättsregler för avtal om nyttjande av infrastruktur i internationell järnvägstrafik (CUI).....	157
2.5	Tillträde till COTIF 1999, m.m.	165
2.5.1	Tillträde till COTIF 1999.....	165
2.5.2	Frågan om avvikelser från reglerna i COTIF 1999...	167
2.6	Införlivande av COTIF 1999 med svensk rätt	171
2.6.1	Bestämmelser motsvarande dem i lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik.....	171
2.6.2	Metoder för införlivande av internationella överenskommelser	172
2.6.3	Införlivande av vissa bestämmelser i grundfördraget	173
2.6.4	Införlivande av CIV och CIM.....	174
2.6.5	Införlivande av RID	175
2.6.6	Införlivande av CUV	177
2.6.7	Införlivande av CUI.....	178
2.6.8	Införlivande av APTU och ATMF	179
2.6.9	Protokollet om privilegier och immunitet för OTIF.....	180
2.7	Publicering av COTIF	181
2.8	Förenklat förfarande för ändring av COTIF.....	182
2.8.1	Inledning.....	182
2.8.2	Överväganden och förslag	184

3	Förhållandet mellan infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag.....	189
3.1	Inledning.....	189
3.2	Överväganden och förslag.....	190
3.2.1	Gällande rätt.....	190
3.2.2	Behovet av en ny reglering.....	191
4	Gods och passagerare i inrikes järnvägstransport	205
4.1	Huvuddragen i järnvägstrafiklagen.....	205
4.2	Behovet av en lagändring.....	206
4.3	Bestämmelserna i järnvägstrafiklagen (1985:192) förs över till järnvägslagen (2004:519), m.m.....	207
4.4	Befordringsskyldighet	209
4.4.1	Gällande rätt.....	209
4.4.2	Överväganden och förslag.....	209
4.5	Allmänt om skadeståndsansvar vid person- och godstransport	210
4.5.1	Gällande rätt.....	210
4.5.2	Överväganden och förslag.....	214
4.6	Särskilt om skadeståndsansvar vid persontransport	222
4.6.1	Inledning	222
4.6.2	Överväganden och förslag.....	223
4.7	Transport av inskrivet resgods och fordon	230
4.8	Särskilt om skadeståndsansvar vid godstransport.....	233
4.8.1	Inledning	233
4.8.2	Överväganden och förslag.....	233
4.9	Övriga frågor om godstransport.....	242
4.9.1	Inledning	242
4.9.2	Överväganden och förslag.....	242
4.10	Transportörens regressrätt	244

4.11	Transportörens undersökningsrätt	247
4.11.1	Gällande rätt	247
4.11.2	Överväganden och förslag	248
5	Skadeståndsansvar gentemot tredje man	253
5.1	Gällande rätt	253
5.2	Överväganden och förslag	254
6	Säkerhet vid tunnelbana och spårväg m.m.	257
6.1	Inledning	257
6.2	Gällande rätt	257
6.2.1	Säkerheten vid tunnelbana och spårväg	257
6.2.2	Säkerheten vid järnväg	258
6.3	Överväganden och förslag	260
7	Ordning och straffansvar	263
7.1	Ordning vid järnväg, tunnelbana och spårväg	263
7.1.1	Inledning	263
7.1.2	Gällande rätt	264
7.1.3	Överväganden och bedömning	266
7.2	Straffbestämmelser	268
7.2.1	Gällande rätt	268
7.2.2	Överväganden och bedömning	269
8	Några särskilda frågor	271
8.1	Krav på försäkring eller annat likvärdigt arrangemang för infrastrukturförvaltare	271
8.2	Underrättelseskyldighet för järnvägsföretag gentemot infrastrukturförvaltaren vid transport av farligt gods	272
9	Ikraftträdande och övergångsbestämmelser	273
9.1	Ikraftträdande	273
9.2	Övergångsbestämmelser	275

10	Ekonomiska och andra konsekvenser	279
11	Författningskommentar	281
11.1	Järnvägslagen (2004:519) med av utredningen föreslagna ändringar	281
11.2	Övriga lagförslag	338
	Särskilt yttrande	341
Bilagor		
	<i>Bilaga 1</i> Kommittédirektiv (Dir. 2003:161)	347
	<i>Bilaga 2</i> Fördrag om internationell järnvägstrafik (COTIF), se särskild bilagedel	

Förkortningar

APTU	Enhetliga rättsregler för validering av tekniska standarder och antagande av enhetliga tekniska föreskrifter för järnvägsmateriel avsedd att nyttjas i internationell trafik (bihang F till COTIF)
ATMF	Enhetliga rättsregler för tekniskt godkännande av järnvägsmateriel som används i internationell trafik (bihang G till COTIF)
BrB	Brottsbalken
CIM	Enhetliga rättsregler för avtal om internationell transport av gods på järnväg (bihang B till COTIF)
CIT	Comité International du Transport par rail (internationella järnvägstransportkommittén)
CIV	Enhetliga rättsregler för avtal om internationell transport av resande på järnväg (bihang A till COTIF)
CMR	Konvention om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg
COTIF/COTIF 1999	Fördraget om internationell järnvägstrafik av den 9 maj 1980 i dess lydelse enligt ändringsprotokollet av den 3 juni 1999

COTIF 1980	Fördraget om internationell järnvägstrafik av den 9 maj 1980
CUI	Enhetliga rättsregler för avtal om nyttjande av infrastruktur i internationell järnvägstrafik (bihang E till COTIF)
CUV	Enhetliga rättsregler för avtal om nyttjande av vagnar i internationell järnvägstrafik (bihang D till COTIF)
Dir.	Kommittédirektiv
Ds	Departementsserien
EG	Europeiska gemenskapen
EU	Europeiska unionen
FN	Förenta Nationerna
OTIF	Mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik
Prop.	Proposition
RF	Regeringsformen
RIC	Regulation for the Reciprocal use of Carriages and vans
RID	Reglemente om internationell järnvägstransport av farligt gods (bihang C till COTIF)
RIV	Regulation for the Reciprocal use of Wagons
SDR	Särskilda dragningsrätter
SOU	Statens offentliga utredningar

UIC	Internationella järnvägsunionen
Ändringsprotokollet	Protokoll av den 3 juni 1999 om ändring av fördraget om internationell järnvägstrafik (COTIF) av den 9 maj 1980

Sammanfattning

Uppdraget och järnvägslagens nya innehåll

Järnvägsutredningen har haft i uppdrag att göra en bred översyn av organisationen och lagstiftningen inom järnvägssektorn. Järnvägsutredningen har därvid tidigare lämnat ett delbetänkande, *Rätt på spåret* (SOU 2002:48), där bl.a. förslag lämnas till hur fyra EG-direktiv angående utvecklingen av gemenskapens järnvägar, tillstånd för järnvägsföretag, tilldelning av och avgifter för infrastrukturkapacitet samt driftskompatibilitet för konventionella tåg skall införlivas i svensk rätt genom en ny sektorsspecifik järnvägslag. Den nya järnvägslagen (2004:519) trädde i kraft den 1 juli 2004.

I järnvägsutredningens huvudbetänkande *Järnväg för resenärer och gods* (SOU 2003:104) föreslås bl.a. att järnvägsföretag skall tillåtas bedriva kommersiell persontrafik i konkurrens över hela det svenska järnvägsnätet. För den linjebundna persontrafiken föreslås dock att denna rätt till viss del skall kontrolleras genom ett tillståndsförfarande.

Min huvudsakliga uppgift i den avslutande delen har varit att lämna förslag till hur den reviderade versionen av fördraget om internationell järnvägstrafik av den 9 maj 1980 i dess lydelse enligt ändringsprotokollet av den 3 juni 1999 (COTIF) skall införlivas i svensk rätt samt att göra en översyn av de bestämmelser om inrikes transport som har sin motsvarighet i COTIF och föreslå lämpliga ändringar i dessa. Därutöver har jag, i enlighet med direktiven, gjort en generell översyn av järnvägslagstiftningen samt i järnvägslagen infört de förslag rörande marknadstillträde för linjebunden persontrafik som presenteras i huvudbetänkandet. Vid fullgörande av uppdraget har utredningen haft som utgångspunkt att skapa en modern samlad järnvägslagstiftning.

Järnvägslagen föreslås kompletterad med grundläggande bestämmelser om inrikes och internationell järnvägstransport. Denna reglering finns i dag i järnvägstrafiklagen (1985:192) och i lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik. I sistnämnda lag är bestämmelserna i fördraget om internationell järnvägstrafik av den 9 maj 1980 (COTIF 1980) i stora delar införlivade. Bestämmelserna om transport på tunnelbana och spårväg samt om utomobligatoriskt ansvar i järnvägstrafiklagen föreslås också bli förda över till järnvägslagen.

Samtidigt som järnvägslagen trädde i kraft ändrade järnvägs-säkerhetslagen (1990:1157) namn till lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg. Lagen tillämpas numera, som framgår av namnet, endast på säkerheten vid tunnelbana och spårväg. Säkerheten vid järnväg reglerades tidigare i järnvägssäkerhetslagen men regleras sedan den 1 juli 2004 i den nya järnvägslagen. I betänkandet föreslås att även bestämmelserna i lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg förs över till järnvägslagen.

Föreslagna kompletteringar till järnvägslagen medför att lagen blir mycket omfattande och kommer att innehålla 20 kapitel. I lagen finns bl.a. säkerhetsbestämmelser och bestämmelser om tillstånd för att utföra järnvägstrafik samt bestämmelser om tilldelning av infrastrukturkapacitet. I lagen finns även bestämmelser om ansvarsförhållandet mellan parterna på järnvägsmarknaden och om utomobligatoriskt ansvar. Slutligen finns bestämmelser om ordning, tillsyn och överklagande m.m. Lagen kommer dessutom att i stora delar bli tillämplig på tunnelbana och spårväg. Med hänsyn till lagens omfattning och till de skiftande frågor den reglerar föreslås att, till skillnad från vad som gäller i dag, lagen delas in i avdelningar för att på så sätt göra den mer överskådlig.

Fördraget om internationell järnvägstrafik (COTIF) och dess införlivande med svensk rätt

COTIF 1980 har genomgått en omfattande revision vilket resulterade i 1999 års COTIF.

Revisionen var påkallad av flera skäl. I flera av medlemsstaterna i den mellansstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik (OTIF) har det nämligen sedan år 1980 skett grundläggande ekonomiska, juridiska och tekniska förändringar på järnvägsområdet. Den viktigaste förändringen är den mer eller mindre långtgående

uppdelningen av järnvägen i skilda delar med ansvar för infrastruktur respektive transportverksamhet. En annan viktig förändring är att internationella transportörer som agerar i flera länder har tillkommit. Fördraget och dess ansvarsregler byggde däremot i stor utsträckning på att varje stat hade en nationellt sammanhållen, "monolitisk" järnvägsorganisation och att internationella transporter utfördes i samarbete mellan sådana järnvägsorganisationer. Grundstrukturen i fördraget var därför föråldrad. Dessutom hade det tillkommit ett behov av att på ett enhetligt sätt reglera även förhållandet mellan infrastrukturförvaltaren och järnvägsföretaget.

Det sakliga innehållet i 1999 års COTIF måste från svensk synpunkt anses i huvudsak tillfredsställande. Det föreslås därför att Sverige skall tillträda nya COTIF och att bestämmelser motsvarande dem i lagen om internationell järnvägstrafik skall, med vissa kompletteringar och ändringar i sak som är föranledda av revideringen av fördraget, tas in i järnvägslagen.

Förhållandet mellan infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag m.m.

Den svenska järnvägssektorn har sedan den trafikpolitiska reformen i slutet av 1980-talet utvecklats från en marknad där svenska staten starkt dominerat såväl tjänster som infrastruktur till en marknad på vilka flera aktörer är verksamma. Genom 1988 års trafikpolitiska beslut delades dåvarande Statens Järnvägar upp i Affärsverket SJ¹ med ansvar för tågtrafiken och Banverket med ansvar för infrastrukturen. Sedan 1989 betalar de aktörer som bedriver järnvägstrafik en avgift för att nyttja infrastrukturen. Ett transportpolitiskt beslut 1995 ledde till att godstrafiken öppnades för konkurrens i fråga om nationell trafik på järnväg och genom järnvägslagens ikraftträdande har även den internationella godstrafiken öppnats för konkurrens. Som ovan angetts föreslås i huvudbetänkandet *Järnväg för resenärer och gods* (SOU 2003:104) att järnvägsföretag skall tillåtas att bedriva kommersiell persontrafik i princip över hela det svenska järnvägsnätet.

Någon särskild reglering i lag vad gäller ansvarsförhållandet mellan infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag finns inte i dag. Med hänsyn till att än fler aktörer på sikt kan komma att intressera

¹ Affärsverket SJ har därefter ombildats till flera av staten helägda aktiebolag, bl.a. Green Cargo AB som bedriver godstrafik och SJ AB som bedriver persontrafik.

sig för att bedriva järnvägstrafik på det svenska järnvägsnätet och till den dominerande ställning Banverket i dag har som förvaltare av infrastruktur innehåller författningsförslaget bestämmelser som reglerar ansvarsförhållandet mellan infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag.

Den som har rätt att bedriva eller organisera trafik på svenska järnvägsnät kan ansöka om infrastrukturkapacitet, bl.a. i form av tågläge, hos infrastrukturförvaltaren. Enligt nuvarande järnvägslag skall infrastrukturförvaltaren i samband med tilldelning av ett tågläge träffa ett trafikeringsavtal med järnvägsföretaget eller den som har auktorisation. Bl.a. med hänsyn till vikten av att den nationella regleringen överensstämmer med regleringen i COTIF föreslås att trafikeringsavtalet alltid skall träffas mellan infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag.

Genom bestämmelserna i järnvägslagen kan infrastrukturförvaltaren komma att bli skadeståndsskyldig gentemot såväl järnvägsföretag som tredje man. Förslaget innehåller därför en bestämmelse som innebär att samma krav på försäkring eller liknande skall ställas på en infrastrukturförvaltare som på ett järnvägsföretag. Kravet är kopplat till tillståndet att förvalta infrastruktur. Eftersom Banverket inte behöver tillstånd för att förvalta infrastruktur kommer kravet inte att påverka Banverket.

Gods och passagerare i inrikes järnvägstransport

Järnvägslagen föreslås innehålla bestämmelser om inrikes transport av resande, transport av gods och transport av inskrivet resgods och fordon som transporteras i samband med transport av resande. Bestämmelserna återger med få avvikelser innehållet i järnvägstrafiklagen. En viktig saklig skillnad är dock att transportören, liksom i COTIF, anges som ansvarigt rättssubjekt gentemot transportkunderna i stället för som tidigare infrastrukturförvaltaren ("järnvägen"). Övriga ändringar är främst motiverade av att bestämmelserna om inrikes järnvägstransport bör stå i överensstämmelse med motsvarande regler i reviderade COTIF.

Inrikes transport av inskrivet resgods och fordon som transporteras i samband med transport av resande förekommer för närvarande inte i Sverige. Skälet till att bestämmelser om detta ändå föreslås är att det inte är uteslutet att det i framtiden åter kommer att utföras sådan transport. Enligt förslaget skall i vissa delar den

svenska översättningen av bestämmelserna om inskrivet resgods och fordon i COTIF gälla även vid inrikes transport.

Ikraftträdande

Med beaktande av den tidsåtgång som erfordras för den fortsatta beredningen av förslagen i regeringskansliet bör huvuddelen av de nya bestämmelserna kunna träda i kraft den 1 januari 2006. Järnvägstrafiklagen och lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg bör samtidigt upphävas.

De förslag till bestämmelser som jag lämnar rörande internationell järnvägstrafik och som är föranledda av ändringarna i COTIF kan inte träda i kraft innan nya COTIF blivit gällande. För det fall tillräckligt antal stater inte har ratificerat ändringsprotokollet när lagförslaget tas upp i riksdagen bör regeringen bemyndigas att sätta dessa lagändringar i kraft. Jag föreslår även att regeringen skall bemyndigas att besluta om när de nya bestämmelserna om marknadstillträde för persontrafik skall träda i kraft. Detta bl.a. med hänsyn till det s.k. tredje järnvägspaket som EG-kommissionen lämnade i mars 2004 och som innehåller ett förslag till direktiv om marknadsöppning för den internationella passagerartrafiken.

Summary

The assignment and the new contents of the Railways Act

The assignment of the Railway Committee has been to conduct a general review of the organisation of, and legislation relating to, the railway sector. The Railway Committee has previously submitted an interim report, *Right on track* (SOU 2002:48), containing proposals for the incorporation of four EC directives on the development of the Community's railways, licensing of railway undertakings, allocation of infrastructure capacity and charges for the use of infrastructure, and interoperability of the conventional rail systems into Swedish legislation through a new sector-specific railways act. The new Railways Act (2004:519) entered into force on 1 July 2004.

The Railway Committee's main report, *Railways for passengers and goods* (SOU 2003:104) includes proposals that railway undertakings should be allowed to operate commercial passenger traffic in competition across the entire Swedish rail network. The partial control of this entitlement by a licensing procedure is, however, proposed in the case of scheduled passenger traffic.

My main tasks for the concluding part of the assignment have been twofold. The first has been to submit proposals as to how the Protocol of 3 June 1999 for the Modification of the Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) of 9 May 1980 is to be transposed into Swedish legislation. The second has been to review the provisions on domestic carriage by rail that have corresponding provisions in COTIF, and to propose suitable amendments to these. In addition, and in accordance with my terms of reference, I have conducted a general review of legislation relating to railways and have incorporated the proposals presented in the main report concerning market access for scheduled pas-

senger traffic into the Railways Act. The Committee's point of departure has been to create a modern and consistent body of legislation for the railway sector.

It is proposed that the Railways Act be supplemented with basic provisions on domestic and international carriage by rail. These regulations are currently found in the Railway Traffic Act (1985:192) and the International Railway Transport Act (1985:193). The provisions in the Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) of 9 May 1980 have, to a large extent, been incorporated into the latter. It is further proposed that provisions relating to underground and tramway systems and to non-contractual liability in the Railway Traffic Act be transferred to the Railways Act.

In conjunction with the entry into force of the Railways Act, the Rail Safety Act (1990:1157) changed name to the Underground and Tramways Safety Act. As implied, this Act only applies to safety on underground trains and trams. Safety on railways was previously regulated in the Rail Safety Act but has, since 1 July 2004, been regulated in the new Railways Act. The report also contains a proposal that the provisions of the Underground and Tramways Safety Act be transferred to the Railways Act.

The proposed supplements mean that the Railways Act will be very comprehensive and will include 20 chapters. Among other things, the act contains safety provisions, provisions on the licensing of railway undertakings and provisions on the allocation of infrastructure capacity. It also contains provisions on the division of responsibility between parties to the railway market and on non-contractual responsibility. Finally it includes provisions on order, supervision, appeals etc. The act will also, to a large extent, be applicable to underground and tramway systems. In view of the scope of the act and the broad span of issues it regulates it is proposed that, unlike today, it be divided into different parts to give a better overview.

The Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) and its incorporation into Swedish legislation

COTIF 1980 has undergone a thorough revision procedure, which has resulted in the 1999 Protocol for the Modification of COTIF.

The revision was necessary for several reasons. Since 1980, there have been fundamental economic, legal and technical changes to the railway sector in many of the member states of the Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail (OTIF). The most important change has been the more or less far-reaching division of rail systems into separate units with responsibility for infrastructure and transport operations. Another significant change has been the emergence of international carriers operating in several countries. The 1980 Convention and its provisions on responsibility were largely based on each state having a nationally cohesive, "monolithic" rail organisation and on an international transport system based on collaboration between such rail organisations. The basic structure of the Convention was therefore outdated. Furthermore, the need had emerged for a more uniform regulation of the relationship between infrastructure managers and railway undertakings.

From a Swedish point of view, the substance of the 1999 COTIF must, on the whole, be seen as satisfactory. It is therefore proposed that Sweden accede to the new COTIF and that provisions corresponding to those in the International Railway Transport Act, with certain supplements and amendments relating to the revision of the Convention, be incorporated into the Railways Act.

The relationship between infrastructure managers and railway undertakings etc.

Since the traffic policy reform in the late 1980s, the Swedish railway sector has developed from a market in which the state largely dominated both services and infrastructure to a market in which a number of different actors operate. As a result of the 1988 traffic policy decision, what was then the Swedish State Railways was divided into Affärsverket SJ¹ with responsibility for train services, and the Swedish National Rail Administration with responsibility

¹ The activities of Affärsverket SJ have since been taken over by several fully state-owned limited companies including Green Cargo AB, which operates goods traffic and SJ AB, which operates passenger traffic.

for infrastructure. Since 1989, actors operating rail traffic have paid a fee to use the infrastructure. As a result of a transport policy decision in 1995, goods traffic has been opened up to competition in the case of national rail traffic and the entry into force of the Railways Act has also meant that international goods traffic has opened up to competition. As mentioned above, the Railway Committee's main report, *Railways for passengers and goods* (SOU 2003:104) includes proposals that railway undertakings be permitted to operate commercial passenger traffic in principle across the entire Swedish rail network.

Today there is no specific legal regulation of the division of responsibility between infrastructure managers and railway undertakings. In view of the prospect that even more actors may, in the long term, become interested in operating rail traffic on the Swedish rail network and bearing in mind the dominant position of the Swedish National Rail Administration as infrastructure manager, the proposed legislation contains provisions that will regulate the division of responsibility between infrastructure managers and railway undertakings.

A party that is entitled to operate or organise traffic on a Swedish rail network may apply for infrastructure capacity, inter alia, in the form of a train path, from the infrastructure manager. According to the current Railways Act, the infrastructure manager must, in connection with allocation of a train path, conclude a traffic use contract with the railway enterprise or with a party that is authorised. In view of the importance that national regulations are consistent with COTIF, it is proposed that traffic use contracts are always concluded between infrastructure managers and railway undertakings.

Under the provisions of the Railways Act, an infrastructure manager can be liable to damages to both a railway undertaking and to a third party. The proposal therefore contains a provision under which infrastructure managers will be obliged to meet the same insurance requirements, or the like, as railway undertakings. This requirement is linked to the permit to manage railway infrastructure, and since the Swedish National Rail Administration does not require a permit to manage infrastructure, it will not be affected by the insurance requirement.

Goods and passengers in domestic carriage by rail

It is proposed that the Railways Act include provisions on domestic passenger transport, goods transport, transport of registered luggage and motor vehicles that are transported together with travelling passengers. With a few exceptions, these provisions mirror the contents of the Railway Traffic Act. An important difference of substance is, however, that in similarity with the provisions under COTIF, the carrier is now identified as the liable legal entity in relation to transport customers, as opposed to the infrastructure manager ("the railway"), which was previously the case. Other changes have primarily been motivated by the fact that provisions relating to domestic carriage by rail should be consistent with corresponding rules in the revised version of COTIF.

At present, there is no domestic transport of registered luggage or motor vehicles that are transported together with travelling passengers in Sweden. The reason for nevertheless proposing provisions relating to these issues is that it cannot be ruled out that such transport may be operated in the future. According to the proposal, certain parts of the Swedish translation of COTIF's provisions on registered luggage and motor vehicles will also apply to domestic carriage by rail.

Entry into force

With regard to the time required for the continued preparation of the proposals in the Government Offices, it should be possible for most of the new provisions to enter into force on 1 January 2006. In conjunction with this, the Railway Traffic Act and the Underground and Tramways Safety Act should be abolished.

The proposed provisions relating to international rail traffic, which are pursuant to amendments to COTIF, cannot enter into force until the new COTIF begins to apply. If an insufficient number of states have ratified the modification protocol when the proposed legislation is presented in the Riksdag, the Government should be given the authority to put these amendments into force. I also propose that the Government be authorised to decide when

the new provisions on market access for passenger traffic should enter into force. Their implementation is partly pending the outcome of the Third Rail Package submitted in March 2004 by the European Commission, which contains a proposal for a directive on an opening of the market for international passenger traffic.

Författningsförslag

1 Järnvägslagen (2004:519) i dess lydelse efter utredningens föreslagna ändringar

Första avdelningen

Inledande bestämmelser

1 kap. Allmänna bestämmelser

Lagens tillämpningsområde

1 § Denna lag innehåller bestämmelser om järnvägsinfrastruktur och järnvägsfordon samt om bedrivande och organiserande av järnvägstrafik.

2 § Bestämmelserna i 2, 3, 8, 9, 14, 16 och 18–20 kap. gäller även för tunnelbana och spårväg i den omfattning som framgår av respektive kapitel.

Bestämmelserna i 8–13 kap. gäller även järnvägstransport med svensk tågfärja.

Bestämmelserna i lagen tillämpas även på annan transport än järnvägs-, tunnelbane- och spårvägstransport i de fall som anges i 9 kap. 4 § och 11 kap. 1 §.

Tillsynsmyndighet

3 § Den myndighet som regeringen bestämmer (tillsynsmyndigheten) skall pröva ansökningar om tillstånd och utöva tillsyn enligt denna lag och enligt föreskrifter meddelade med stöd av lagen.

Definitioner

4 § I denna lag och i föreskrifter som meddelas med stöd av lagen förstås med

delsystem: del av järnvägssystem,

EES: Europeiska ekonomiska samarbetsområdet,

infrastrukturförvaltare: den som förvaltar järnvägsinfrastruktur och driver anläggningar som hör till infrastrukturen,

faktisk transportör: den som en transportör anlitar för att utföra hela eller delar av en transport,

järnvägsfordon: rullande materiel som kan framföras på järnvägsspår,

järnvägsföretag: den som med stöd av licens eller särskilt tillstånd tillhandahåller dragkraft och bedriver järnvägstrafik,

järnvägsinfrastruktur: för järnvägstrafik avsedda spår-, signal- och säkerhetsanläggningar, trafikledningsanläggningar, anordningar för elförsörjning av trafiken samt övriga fasta anordningar som behövs för anläggningarnas bestånd, drift eller brukande, dock ej sådana anläggningar och anordningar ombord på svensk tågfärja,

järnvägsnät: järnvägsinfrastruktur som förvaltas av en och samma infrastrukturförvaltare,

järnvägssystem: järnvägsinfrastruktur och järnvägsfordon samt drift och förvaltning av infrastrukturen och fordonen,

transportör: den som i ett avtal med en resande eller en avsändare av gods har åtagit sig att utföra en järnvägstransport,

tågläge: den infrastrukturkapacitet som, enligt vad som anges i en tågplan, får tas i anspråk för att framföra järnvägsfordon, utom arbetsfordon, från en plats till en annan under en viss tidsperiod,

tågplan: plan över användning av järnvägsinfrastruktur under en viss angiven period.

Bemyndigande

5 § Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten får meddela föreskrifter om vilka fordon som är arbetsfordon och om att vissa spåranläggningar inte anses som järnvägsinfrastruktur.

Regeringen får också meddela föreskrifter om vad som i denna lag och i föreskrifter som meddelas med stöd av lagen förstås med det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg och det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg.

Andra avdelningen

Järnvägssystem

2 kap. Krav på järnvägssystem

Inledande bestämmelse

1 § Detta kapitel innehåller bestämmelser om krav på järnvägssystem. Kapitlet innehåller även bestämmelser om säkerheten vid tunnelbana och spårväg.

Vad som sägs om delsystem, järnvägssystem, järnvägsinfrastruktur och järnvägsfordon samt om järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare i 2–8 §§ äger motsvarande tillämpning på tunnelbana och spårväg samt på den som bedriver tunnelbane- eller spårvägs trafik eller förvaltar infrastruktur för sådan trafik.

Tillsynsmyndighetens godkännande

2 § Delsystem får tas i bruk endast om de uppfyller kraven i detta kapitel och har godkänts av tillsynsmyndigheten, om inte något annat är särskilt föreskrivet. Om ett delsystem har byggts om eller moderniserats krävs ett godkännande.

Säkerhet

3 § Järnvägsinfrastruktur, järnvägsfordon och annan materiel i järnvägssystem skall vara av sådan beskaffenhet att skador till följd av verksamhet som bedrivs i systemet förebyggs.

4 § Infrastrukturförvaltares och järnvägsföretags verksamhet skall bedrivas så att skador till följd av verksamheten förebyggs.

Verksamheten skall vara organiserad så att den kan bedrivas på ett säkert sätt.

5 § De som är sysselsatta i en infrastrukturförvaltares eller ett järnvägsföretags verksamhet skall ha god kännedom om de förhållanden, föreskrifter och villkor som gäller för verksamheten och som berör deras arbetsuppgifter.

Arbetsuppgifter av betydelse för säkerheten får utföras endast av den som med hänsyn till yrkeskunnande, hälsotillstånd och personliga förhållanden i övrigt anses lämplig.

6 § En infrastrukturförvaltare eller ett järnvägsföretag får inte tilldela någon arbetsuppgifter av betydelse för säkerheten utan att denne har genomgått läkarundersökning som utvisar att det inte finns några hinder av hälsoskäl.

Den som har arbetsuppgifter av betydelse för säkerheten skall regelbundet genomgå läkarundersökning. Verksamhetsutövare får avstänga den som inte följer ett åläggande att genomgå undersökning från sådana arbetsuppgifter.

7 § För en infrastrukturförvaltares eller ett järnvägsföretags verksamhet skall det finnas en säkerhetsordning med sådana säkerhetsbestämmelser som behövs utöver denna lag och de föreskrifter som är utfärdade med stöd av lagen.

8 § Om det inträffar en olycka vid användningen av ett järnvägsfordon, som medför att flera personer avlider eller blir allvarligt skadade eller att fordonet, järnvägsinfrastrukturen eller egendom som inte transporteras med fordonet får omfattande skador, är järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare skyldiga att rapportera det inträffade till tillsynsmyndigheten. Järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare är också skyldiga att rapportera när det funnits allvarlig fara för en sådan olycka eller när något har hänt som tyder på ett väsentligt fel hos ett fordon eller infrastrukturen eller på att det finns andra väsentliga brister i säkerhetskänseende.

Om undersökning från säkerhetssynpunkt av järnvägsolyckor och andra händelser som berör spårtrafiken finns bestämmelser i lagen (1990:712) om undersökning av olyckor.

Krav på delsystem och komponenter

Inledande bestämmelse

9 § Bestämmelserna i 10–14 §§ skall tillämpas endast på delsystem och komponenter som projekterats, byggts, byggts om eller moderniserats efter utgången av juni 2004. Bestämmelserna skall dock även tillämpas på delsystem och komponenter som tagits i bruk dessförinnan men efter den 1 januari 2001, om de ingår i det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg.

Väsentliga krav och tekniska specifikationer

10 § Varje delsystem och varje däri ingående komponent som är nödvändig för driftskompatibilitet skall uppfylla föreskrivna krav om säkerhet, tillförlitlighet, tillgänglighet, hälsa, miljöskydd och teknisk kompatibilitet.

Varje delsystem skall dessutom överensstämma med föreskrivna tekniska specifikationer för driftskompatibilitet.

Delsystem

11 § Kraven enligt 10 § skall anses uppfyllda om den som tar ett delsystem i bruk, eller dennes etablerade ombud i EES eller i Schweiz, avgett en förklaring om att delsystemet överensstämmer med föreskrivna krav (EG-kontrollförklaring). Kontrollen av delsystemet och bedömningen av överensstämmelse skall vara utförd av ett organ som anmälts för detta ändamål enligt lagen (1992:1119) om teknisk kontroll.

Med kontroll och bedömning enligt första stycket likställs kontroll och bedömning av ett organ som anmälts för samma ändamål av en annan stat inom EES eller av Schweiz.

Komponenter

12 § En komponent som är nödvändig för driftskompatibilitet får släppas ut på marknaden och användas i delsystemen endast om den medger att driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet uppnås och den uppfyller kraven i 10 § första stycket.

Kraven skall anses uppfyllda om tillverkaren, dennes etablerade ombud i EES eller i Schweiz eller den som släpper ut en komponent på marknaden, avgett en försäkran om att komponenten överensstämmer med tillämpliga tekniska specifikationer och är lämplig för avsedd användning (EG-försäkran). Bedömningen av överensstämmelse och lämplighet skall i de fall regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten föreskriver vara utförd av ett organ som anmälts för detta ändamål enligt lagen (1992:1119) om teknisk kontroll.

Med en bedömning enligt andra stycket likställs en bedömning av ett organ som anmälts för samma ändamål av en annan stat inom EES eller av Schweiz.

Beslut om undantag

13 § Tillsynsmyndigheten får besluta att ett delsystem inte behöver överensstämma med sådana tekniska specifikationer för driftskompatibilitet som anges i 10 § andra stycket, om det finns särskilda skäl.

Ett beslut om undantag skall förenas med de villkor som är nödvändiga från säkerhets-, miljö- och driftskompatibilitetssynpunkt.

14 § Ingår ett delsystem i ett transeuropeiskt järnvägssystem, får tillsynsmyndigheten besluta enligt 13 § endast i de fall som regeringen föreskriver.

Bemyndiganden

15 § Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten får meddela föreskrifter om

1. godkännande enligt 2 § och om undantag från kravet på godkännande,
2. säkerhet enligt 3–7 §§,
3. skyldighet att rapportera händelser som är av betydelse för spårtrafikens säkerhet också i andra fall än som anges i 8 § första stycket,
4. krav angående säkerhet, tillförlitlighet, tillgänglighet, hälsa, miljöskydd och teknisk kompatibilitet enligt 10 § första stycket,

5. tekniska specifikationer för driftskompatibilitet enligt 10 § andra stycket samt övriga villkor för projektering, byggnation, ombyggnation, modernisering, drift, underhåll och brukande av järnvägsinfrastruktur och järnvägsfordon,

6. EG-kontrollförklaring enligt 11 § och

7. EG-försäkran enligt 12 §.

Regeringen får meddela föreskrifter om i vilka fall tillsynsmyndigheten får besluta om undantag avseende ett delsystem i ett trans-europeiskt järnvägssystem.

3 kap. Tillstånd för järnvägsverksamhet

Tillstånd för järnvägsföretag

Tillståndskrav

1 § För att bedriva järnvägstrafik krävs antingen tillstånd i form av licens och säkerhetsintyg eller, i fall som avses i 4 §, särskilt tillstånd.

Licens

2 § Licens skall beviljas den som

1. avser att tillhandahålla dragkraft och bedriva järnvägstrafik,
2. har hemvist eller säte i Sverige,
3. med hänsyn till yrkeskunnande, ekonomisk förmåga och gott anseende anses vara lämplig att tillhandahålla dragkraft och bedriva järnvägstrafik samt
4. genom försäkring eller annat likvärdigt arrangemang täcker den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av järnvägstrafik.

Licens eller annat motsvarande tillstånd utfärdat i en annan stat inom EES eller i Schweiz gäller i Sverige.

Säkerhetsintyg

3 § Säkerhetsintyg skall beviljas järnvägsföretag som

1. kan antas komma att uppfylla kraven i 2 kap. 3–7 §§ och i föreskrifter som meddelats med stöd av 2 kap. 15 § 2,

2. använder järnvägsfordon som uppfyller kraven i 2 kap. samt
3. visar att försäkring eller annat likvärdigt arrangemang täcker den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av den trafik som säkerhetsintyget gäller.

Kraven i första stycket får anpassas till verksamhetens art och omfattning. I intyget skall tillsynsmyndigheten ange hur kraven anpassats och för vilken verksamhet intyget gäller.

Särskilt tillstånd

4 § Särskilt tillstånd får beviljas den som avser att inom landet endast

1. bedriva persontrafik på lokal eller regional fristående järnvägsinfrastruktur,
2. utföra regionala godstransporter,
3. bedriva trafik i samband med underhåll av järnvägsinfrastruktur, eller
4. bedriva till sin omfattning obetydlig trafik med museijärnvägsfordon eller annan liknande materiel.

Särskilt tillstånd skall endast beviljas den som uppfyller de krav som anges i 2 § första stycket och 3 § första stycket. Kraven får anpassas till verksamhetens art och omfattning. I tillståndet skall tillsynsmyndigheten ange hur kraven anpassats och för vilken verksamhet tillståndet gäller.

Tillstånd för verksamhetsutövare som organiserar järnvägstrafik

5 § För att organisera, men inte själv bedriva, järnvägstrafik krävs tillstånd i form av auktorisation. Auktorisation krävs dock inte för Rikstrafiken.

6 § Auktorisation skall beviljas den som

1. har ett allmännyttigt eller kommersiellt intresse av att organisera järnvägstrafik samt
2. med hänsyn till yrkeskunnande, ekonomisk förmåga och gott anseende kan anses lämplig att organisera järnvägstrafik.

Tillstånd för infrastrukturförvaltare

7 § För att förvalta järnvägsinfrastruktur och driva anläggningar som hör till infrastrukturen krävs tillstånd. Tillstånd krävs dock inte för Banverket.

8 § Tillstånd enligt 7 § skall beviljas den som

1. med hänsyn till yrkeskunnande, ekonomisk förmåga och gott anseende kan anses lämplig att förvalta järnvägsinfrastruktur och driva anläggningar som hör till infrastrukturen,

2. kan antas komma att uppfylla kraven i 2 kap. 3–7 §§ och i föreskrifter som meddelats med stöd av 2 kap. 15 § 2 samt

3. visar att försäkring eller annat likvärdigt arrangemang täcker den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av den verksamhet som tillståndet gäller.

Kraven i första stycket får anpassas till verksamhetens art och omfattning. I tillståndet skall tillsynsmyndigheten ange hur kraven anpassats och för vilken verksamhet tillståndet gäller.

Tillstånd för tunnelbane- och spårvägsverksamhet

9 § För att bedriva tunnelbane- och spårvägstrafik eller för att förvalta infrastruktur för sådan trafik och driva anläggningar som hör till infrastrukturen krävs tillstånd.

10 § Tillstånd enligt 9 § skall beviljas den som

1. med hänsyn till yrkeskunnande, ekonomisk förmåga och gott anseende kan anses lämplig att bedriva sådan verksamhet samt

2. uppfyller kraven i 2 kap. 3–7 §§ och i föreskrifter som meddelats med stöd av 2 kap. 15 § 2.

Kraven i första stycket får anpassas till verksamhetens art och omfattning. I tillståndet skall tillsynsmyndigheten ange hur kraven anpassats och för vilken verksamhet tillståndet gäller.

Villkor och omprövning

11 § Tillsynsmyndigheten får, utom när det gäller licens, i samband med att ett tillstånd meddelas eller under tillståndets giltighetstid förena tillståndet med de villkor som behövs från säkerhetssynpunkt. Tillsynsmyndigheten får även besluta sådana villkor för Banverket

som infrastrukturförvaltare och för Rikstrafiken som organisatör av järnvägstrafik.

Tillståndshavaren är skyldig att till tillsynsmyndigheten anmäla sådana förändringar i verksamheten som kan föranleda omprövning av tillståndet eller villkoren.

4 kap. Redovisning av järnvägsverksamhet

1 § Järnvägsföretag skall i förekommande fall särredovisa verksamhet som avser godstransporter och förvaltning av järnvägsinfrastruktur.

Infrastrukturförvaltare skall i förekommande fall särredovisa tillhandahållande av transporttjänster.

Offentligt stöd som betalas ut till en av dessa verksamheter får endast användas i den verksamheten. Offentligt stöd som utbetalas till verksamhet som avser persontransport skall redovisas separat i den verksamheten.

2 § Bestämmelserna i detta kapitel gäller inte för den som bedriver till sin omfattning obetydlig trafik med museijärnvägsfordon eller annan liknande materiel.

3 § Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten, får meddela föreskrifter om den redovisningskyldighet som avses i 1 §.

Tredje avdelningen

Utnyttjande av infrastrukturen

5 kap. Rätt att bedriva och organisera trafik på järnvägsnät

Persontrafik

1 § Järnvägsföretag och verksamhetsutövare med auktorisation enligt 3 kap. 5 § som har hemvist eller säte i Sverige har, med den begränsning som anges i 2 §, rätt att bedriva eller organisera persontrafik på svenska järnvägsnät. Samma rätt har järnvägsföretag och verksamhetsutövare med auktorisation som har hemvist eller säte i annan EES-stat eller Schweiz under förutsättning att mot-

svarande rätt medges svenskt järnvägsföretag eller verksamhetsutövare i den stat där järnvägsföretaget eller verksamhetsutövaren har sitt hemvist eller säte.

En internationell sammanslutning av järnvägsföretag med säte i olika stater inom EES jämte Schweiz, med ändamål att utföra internationella transporter mellan medlemsstaterna, får bedriva genomgående persontrafik på svenska järnvägsnät, om trafiken sker mellan de stater inom EES jämte Schweiz där företagen har sitt säte. Om ett företag i sammanslutningen har sitt säte i Sverige, har det även rätt att bedriva trafik mellan Sverige och annan stat inom EES jämte Schweiz, där ett företag i sammanslutningen har sitt säte.

2 § För att bedriva eller organisera linjebunden persontrafik krävs ett trafikeringsstillstånd. Sådant tillstånd krävs dock inte för sådan internationell trafik som avses i 1 § andra stycket.

Trafikeringsstillstånd får förenas med villkor om det finns särskilda skäl. Sådana villkor får föreskrivas i samband med att tillstånd ges eller senare under tillståndstiden.

3 § Trafikeringsstillstånd skall ges om inte ett järnvägsföretag eller en verksamhetsutövare med auktorisation gör sannolikt att den avsedda trafiken i betydande mån skulle komma att skada förutsättningarna för att bedriva eller organisera redan etablerad järnvägstrafik. Den som bedriver eller organiserar kommersiell trafik kan dock inte påkalla en sådan prövning gentemot annan kommersiell trafik.

Oavsett vad som sägs i första stycket får trafikeringsstillstånd ges om en avsevärt bättre trafikförsörjning därigenom skulle uppnås.

4 § Trafikeringsstillstånd gäller tills vidare. Ett tillstånd får dock återkallas om tillståndshavaren på ett väsentligt sätt har åsidosatt ett villkor enligt 2 § andra stycket. Trafikeringsstillstånd får även återkallas om det inte används.

5 § Rätten att bedriva eller organisera trafik enligt 1 § gäller inte på fristående lokala och regionala järnvägsnät eller på järnvägsnät som inte förvaltas av staten och som endast används av ägaren för egen godstrafik.

6 § Regeringen får beträffande ett särskilt infrastrukturprojekt föreskriva undantag från bestämmelserna om rätten att bedriva eller organisera trafik enligt 1 § första stycket om projektet helt eller delvis har finansierats av annan än stat eller kommun och ett särskilt trafikupplägg var en förutsättning för denna finansiering.

Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten får meddela föreskrifter om tillståndsprövningen och om villkor enligt 2 § andra stycket.

Godstrafik

7 § Ett järnvägsföretag med säte inom EES eller i Schweiz har rätt att bedriva godstrafik på svenska järnvägsnät. Ett järnvägsföretag med säte i en annan stat än Sverige får dock transportera gods, som både lastas och lossas inom landet, endast om motsvarande rätt ges i den andra staten för ett järnvägsföretag med säte i Sverige.

Den som har auktorisation enligt 3 kap. 5 § och hemvist eller säte inom EES eller i Schweiz har rätt att organisera godstrafik på svenska järnvägsnät. Den som har hemvist eller säte i en annan stat än Sverige har dock denna rätt endast om motsvarande rätt ges i den andra staten för den som har hemvist eller säte i Sverige.

8 § Rätten att bedriva eller organisera trafik enligt 7 § gäller inte på fristående lokala och regionala järnvägsnät avsedda enbart för persontrafik eller på järnvägsnät som inte förvaltas av staten och som endast används av ägaren för egen godstrafik.

6 kap. Tilldelning av infrastrukturkapacitet

Skyldigheter för infrastrukturförvaltare

Grundläggande skyldigheter

1 § En infrastrukturförvaltare är skyldig att behandla en ansökan om infrastrukturkapacitet från den som enligt 5 kap. har rätt att bedriva eller organisera trafik på svenska järnvägsnät och att på ett konkurrensneutralt och icke-diskriminerande sätt mot avgift tilldela denne infrastrukturkapacitet i enlighet med bestämmelserna i denna lag.

En infrastrukturförvaltare får inte obehörigen föra vidare eller utnyttja uppgifter som sökanden i samband med ansökan tillhandahåller om sina affärs- och driftförhållanden. I det allmänna verksamheten tillämpas sekretesslagen (1980:100).

Vid tilldelandet av infrastrukturkapacitet skall förvaltaren iaktta den tidsplan för tilldelningsförfarande som regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten föreskriver.

2 § Den som bedriver eller organiserar järnvägstrafik får inte samtidigt ansvara för tilldelning av infrastrukturkapacitet eller fastställande av avgifter. Tillsynsmyndigheten får dock i enskilda fall besluta om undantag från detta, om det kan förutsättas att tilldelning av infrastrukturkapacitet och fastställande av avgifter ändå kan ske på ett icke-diskriminerande sätt.

3 § En infrastrukturförvaltare skall bedöma behovet av att organisera tåglägen för olika typer av trafik, inklusive behovet av reservkapacitet. Om ansökningarna om infrastrukturkapacitet inte kan samordnas skall förvaltaren tilldela kapacitet med hjälp av avgifter eller i enlighet med prioriteringskriterier som medför ett samhälls-ekonomiskt effektivt utnyttjande av infrastrukturen.

Järnvägsinfrastruktur får reserveras för viss järnvägstrafik endast om det finns alternativ järnvägsinfrastruktur. Att järnvägsinfrastrukturen reserverats för viss järnvägstrafik får inte hindra annan trafik på denna järnvägsinfrastruktur om kapacitet finns tillgänglig och järnvägsfordonen har de tekniska egenskaper som krävs.

4 § En infrastrukturförvaltare skall samarbeta med andra förvaltare för att på ett effektivt sätt kunna tillhandahålla och tilldela infrastrukturkapacitet på mer än ett järnvägsnät. Behovet av tåglägen för internationell trafik skall därvid särskilt beaktas.

Beskrivning av järnvägsnät

5 § En infrastrukturförvaltare skall upprätta en beskrivning av det järnvägsnät förvaltaren råder över. Beskrivningen skall innehålla uppgifter om tillgänglig infrastruktur samt information om villkoren för att få tillträde till den och om förfaranden och kriterier för fördelning av infrastrukturkapacitet.

Beskrivningen skall upprättas efter samråd med berörda parter. Beskrivningen skall offentliggöras, uppdateras regelbundet och ändras vid behov.

Kapacitetsförstärkningsplan

6 § När järnvägsinfrastruktur har förklarats överbelastad enligt 13 § skall infrastrukturförvaltaren göra en kapacitetsanalys och en kapacitetsförstärkningsplan.

Tilldelningsförfarande

Ansökan

7 § Den som har rätt att bedriva eller organisera trafik på svenska järnvägsnät kan ansöka om infrastrukturkapacitet i form av tågläge hos en infrastrukturförvaltare i enlighet med dennes beskrivning av järnvägsnätet.

Om infrastrukturkapacitet begärs på flera järnvägsnät får ansökan göras hos en av de berörda infrastrukturförvaltarna. Denne skall då begära kapacitet hos övriga infrastrukturförvaltare i enlighet med ansökan.

8 § Infrastrukturförvaltaren skall ange vilken infrastrukturkapacitet som förvaltaren önskar använda för planerade banarbeten senast vid den tidpunkt då ansökningar om infrastrukturkapacitet enligt beskrivningen av järnvägsnätet skall ha kommit in.

Kapacitetsplanering

9 § Infrastrukturförvaltaren skall ta fram ett förslag till tågplan med utgångspunkt från de ansökningar som kommit in och med beaktande av behovet av reservkapacitet. I förslaget skall även anges de tågägen för internationell trafik som planerats med andra infrastrukturförvaltare.

Infrastrukturförvaltaren skall i så stor utsträckning som möjligt tillmötesgå alla ansökningar om infrastrukturkapacitet samt beakta den ekonomiska effekten på sökandenas verksamhet och andra förhållanden av betydelse för sökandena.

Berörda parter skall ges möjlighet att yttra sig över förslaget till tågplan. Tidsfristen för att yttra sig får inte understiga en månad.

10 § Infrastrukturförvaltaren skall genom samordning av ansökningarna söka lösa de eventuella intressekonflikter som uppstår vid kapacitetstilldelningen. Infrastrukturförvaltaren får föreslå en sökande annan infrastrukturkapacitet än den begärda.

11 § Om ansökningarna kan samordnas, skall infrastrukturförvaltaren fastställa kapacitetstilldelningen i en tågplan.

12 § Om en intressekonflikt mellan två eller flera sökande inte kan lösas, skall infrastrukturförvaltaren tillhandahålla ett förfarande för skyndsamt tvistlösning.

13 § Om ansökningarna inte kan samordnas trots förfarande för samordning och tvistlösning, skall infrastrukturförvaltaren snarast förklara den del av infrastrukturen där ansökningarna är oförenliga som överbelastad och ange under vilka tider så är fallet.

Om det är uppenbart att det kommer att bli en betydande kapacitetsbrist på en del av infrastrukturen inom kommande tågplanepериод, får infrastrukturförvaltaren förklara denna del av infrastrukturen som överbelastad, innan ett förfarande för samordning inleds enligt 10 §.

14 § Den som betalar en extra avgift enligt 7 kap. 3 § har företräde vid tilldelningen av överbelastad infrastruktur.

15 § Om möjligheten att enligt 7 kap. 3 § ta ut en extra avgift inte används eller inte leder till att det avgörs vilken sökande som skall tilldelas infrastrukturkapacitet, skall infrastrukturförvaltaren tilldela kapacitet i enlighet med de prioriteringskriterier som anges i beskrivningen av järnvägsnätet.

16 § En ansökan om tågläge inom en redan gällande tågplan skall besvaras av infrastrukturförvaltaren snarast och senast inom fem arbetsdagar.

Åtgärder vid störningar och liknande

17 § Vid störningar i järnvägstrafiken skall infrastrukturförvaltaren vidta nödvändiga åtgärder för att återställa trafiken till normala förhållanden. Om förhållandena kräver det, får infrastrukturförvaltaren i en röjnings- eller nödsituation utan förvarning och för den tid som behövs för reparationer vidta åtgärder som inte är förenliga med tidigare beslut om kapacitetstilldelning.

18 § Ett järnvägsföretag är skyldigt att vid röjnings- och nödsituationer på infrastrukturförvaltarens begäran och i enlighet med vad parterna kommer överens om ställa sådana resurser till förfogande som förvaltaren anser mest lämpliga för att återställa förhållandena till de normala.

Tågläge

19 § Ett tågläge skall tilldelas för en tågplaneperiod i taget. Den som har tilldelats ett tågläge får inte överlåta det. Ett tågläge skall inte anses som överlåtet om den som inte är järnvägsföretag anlitar ett järnvägsföretag för att bedriva trafiken.

Den som har överlåtit ett tågläge får vägras tilldelning av tågglägen vid samma eller nästkommande tågplaneperiod.

20 § Den som har tilldelats ett tågläge och under en månad inte har utnyttjat tågläget i den utsträckning som anges i beskrivningen av järnvägsnätet, skall på begäran av infrastrukturförvaltaren avstå från tågläget. Detta gäller inte om det låga utnyttjandet beror på faktorer som inte är av ekonomisk art och som ligger utanför innehavarens kontroll.

Om ett tågläge inte har utnyttjats, kan detta beaktas vid en senare tilldelning av tåglägen.

Avtal om utnyttjande av infrastruktur*Ramavtal*

21 § Ett avtal mellan ett järnvägsföretag eller den som har auktorisation enligt 3 kap. 5 § och en infrastrukturförvaltare om utnyttjande av infrastruktur för längre tid än en tågplaneperiod (ramavtal)

kan inte göras gällande mot en annan sökande i den mån det i avtalet anges bestämda tåglägen eller avtalet på annat sätt utformats så att det utesluter andra sökandes rätt att använda infrastrukturen.

Trafikeringsavtal

22 § Järnvägstrafik får inte bedrivas innan järnvägsföretaget och infrastrukturförvaltaren har ingått de avtal av administrativ, teknisk och ekonomisk natur som behövs för utnyttjande av tåglaget (trafikeringsavtal). Avtalsvillkoren skall vara konkurrensneutrala och icke-diskriminerande.

Trafikeringsavtalet skall innehålla nödvändiga uppgifter om

1. den infrastruktur som skall utnyttjas och i vilken omfattning den skall utnyttjas,
2. de tjänster som infrastrukturförvaltaren och järnvägsföretaget skall tillhandahålla,
3. den personal som skall anställas,
4. de fordon som skall användas samt
5. de finansiella villkoren.

23 § Järnvägsföretaget skall underrätta infrastrukturförvaltaren om varje händelse som kan inverka på de tillstånd som krävs för att bedriva järnvägstrafik.

Järnvägsföretaget skall varje år genom intyg visa infrastrukturförvaltaren att den försäkring eller annat likvärdigt arrangemang som avses i 3 kap. 2 § 4 och 3 § 3 fortfarande gäller samt i förväg underrätta infrastrukturförvaltaren om ändringar i dessa.

24 § Infrastrukturförvaltaren får häva trafikeringsavtalet

1. när järnvägsföretaget förlorar sin rätt att bedriva järnvägstrafik,
2. när järnvägsföretaget inte betalar avtalade avgifter för utnyttjande av infrastrukturen om detta har skett vid två på varandra följande förfallodagar och beloppet motsvarar minst en månads utnyttjande eller om förfallodagarna inte följer på varandra och beloppet motsvarar minst två månaders utnyttjande, eller
3. om järnvägsföretaget uppenbarligen har åsidosatt någon av de särskilda skyldigheter som anges i 23 §.

25 § Järnvägsföretaget får häva trafikeringsavtalet när infrastrukturförvaltaren förlorar sin rätt att förvalta infrastrukturen.

26 § Infrastrukturförvaltaren och järnvägsföretaget får häva trafikeringsavtalet om den andra parten uppenbarligen har åsidosatt någon skyldighet som avser säkerhet för person eller egendom. Parterna får komma överens om villkoren för att utöva denna rätt.

27 § Den som häver ett trafikeringsavtal enligt 24–26 §§ har rätt till ersättning från motparten för den skada han därigenom lider, om motparten inte visar att skadan inte orsakats genom dennes fel eller försummelse.

28 § Infrastrukturförvaltaren och järnvägsföretaget får komma överens om villkor som avviker från bestämmelserna i 24 § 2 och 3 samt 27 §.

Tillhandahållande av tjänster

29 § Den som åt någon som har rätt att bedriva eller organisera trafik på svenska järnvägsnät tillhandahåller tjänster som anges i andra stycket är skyldig att göra det på ett icke-diskriminerande sätt. En begäran om en sådan tjänst får avslås endast om det finns rimliga alternativ som kan användas.

De tjänster som avses i första stycket är

1. tillträde till stationer för passagerare, inklusive byggnader och övriga installationer, godsterminaler, bränsledepåer samt underhållsanläggningar och andra tekniska anläggningar som inte ingår i järnvägsinfrastrukturen och

2. rangering och andra tågbildningsmöjligheter, uppställningsmöjligheter, drivmotorström, uppvärmning av persontåg före avgång, bränsleförsörjning samt växling och andra tjänster som utförs vid de anläggningar som anges i 1 och som är nödvändiga för att bedriva trafik.

I det fall en infrastrukturförvaltare inte tillhandahåller en tjänst som avses i andra stycket skall den som tillhandahåller den huvudsakliga infrastrukturen så långt det är möjligt underlätta tillhandahållandet av tjänsten.

Undantag för vissa infrastrukturförvaltare

30 § Vad som sägs om skyldigheter för infrastrukturförvaltare i 1 § tredje stycket samt 3, 6, 8–13, 15 och 16 §§ gäller inte förvaltare som tillhandahåller infrastrukturkapacitet som endast en ringa del av en sådan tjänst som avses i 29 §.

Bemyndiganden

31 § Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten får meddela föreskrifter om kapacitetstilldelning enligt 1–4 §§, beskrivning av järnvägsnät enligt 5 §, genomförande av kapacitetsanalys och upprättande av kapacitetsförstärkningsplan enligt 6 §, förfarandet vid tilldelning av kapacitet enligt 7–16 §§, däribland fastställande av tågplan, samt om skyldighet för infrastrukturförvaltare att utarbeta beredningsplaner i händelse av en allvarlig olycka eller en allvarlig störning i trafiken.

7 kap. Avgifter

Avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen

1 § En infrastrukturförvaltare skall ta ut konkurrensneutrala och icke-diskriminerande avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen.

Marginalkostnadsbaserade avgifter

2 § Avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen skall, inom ramen för infrastrukturförvaltarens kostnader för infrastrukturen, fastställas till den kostnad som uppstår som en direkt följd av framförandet av järnvägsfordon, om inte annat följer av 3–6 §§. För infrastruktur som ingår i terminaler och rangerbangårdar skall dock avgift fastställas enligt 8 §.

3 § Infrastrukturförvaltaren får för att åstadkomma ett samhälls-ekonomiskt effektivt utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen ta ut en extra avgift för utnyttjandet av överbelastad infrastruktur.

Har infrastrukturförvaltaren inte gjort eller genomfört en kapacitetsförstärkningsplan enligt 6 kap. 6 § får den extra avgiften dock inte tas ut utan tillsynsmyndighetens godkännande. Sådant godkännande skall lämnas om planen inte kan genomföras på grund av omständigheter utanför förvaltarens kontroll eller om de alternativ som står till buds för att komma till rätta med överbelastningen, inte är ekonomiskt eller finansiellt rimliga.

Särskilda avgifter

4 § Infrastrukturförvaltaren får, för att uppnå kostnadstäckning, ta ut högre avgifter än som följer av 2 och 3 §§, om det är förenligt med ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av infrastrukturen. Avgifterna får inte sättas så högt att de marknadssegment som kan betala åtminstone den kostnad som uppstår som en direkt följd av framförandet av järnvägsfordon, plus ett vinstuttag som marknaden kan bära, hindras från att använda infrastrukturen.

5 § Infrastrukturförvaltaren får, på grundval av den långsiktiga kostnaden för ett särskilt infrastrukturprojekt som ökar effektiviteten i järnvägssystemet och har avslutats efter den 15 mars 1986, ta ut högre avgifter än som följer av 2 och 3 §§, om projektet inte skulle ha kommit till stånd om avgifterna hade begränsats på det sätt som följer av 2 och 3 §§.

Rabatt

6 § Infrastrukturförvaltaren får ge rabatt på avgifter för att främja utvecklingen av ny järnvägstrafik eller användningen av avsevärt underutnyttjade linjer. Rabatten skall vara tidsbegränsad och tillgänglig på lika villkor för alla användare i viss trafik.

Bokningsavgifter

7 § Infrastrukturförvaltaren får ta ut hela eller delar av avgiften för tilldelad kapacitet som inte har utnyttjats.

Avgifter för tjänster

8 § Avgifter för tjänster som tillhandahålls i samband med utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen skall vara icke-diskriminerande. Om den som förfogar över sådana tjänster är ensam om att tillhandahålla en viss tjänst, skall avgiften beräknas utifrån kostnaden för att tillhandahålla tjänsten och efter det faktiska utnyttjande som köparen av tjänsten begär.

Fjärde avdelningen

Järnvägstransport

8 kap. Gemensamma bestämmelser om järnvägstransport

Inledande bestämmelse

1 § Detta kapitel innehåller bestämmelser om järnvägstransport som är gemensamma för 9–13 kap. om inte annat anges.

Tillämpningsområde

2 § För internationell järnvägstransport är bestämmelserna i detta kapitel endast tillämpliga om något annat inte följer av 13 kap.

Vad som föreskrivs om järnväg i detta kapitel tillämpas också på tunnelbana och spårväg.

Bestämmelserna i 8–12 kap. tillämpas inte på brevbefordran med järnväg.

Tvingande bestämmelser

3 § Bestämmelserna i 8–13 kap. får inte genom avtal åsidosättas till nackdel för resande eller för avsändare eller mottagare av gods. Avtal som avviker från bestämmelserna i 11 kap. får dock träffas, när godsets ovanliga art eller andra särskilda omständigheter gör det skäligt.

Avtal om att framtida tvister med anledning av förhållanden som regleras i 8–11 kap. skall avgöras av skiljemän får göras gällande endast i fråga om tvister som rör godstransport.

Transportörer och faktiska transportörer

Transportör vid transport av resande

4 § Den som sluter transportavtal med en resande skall anses som transportör, om han inte visar att den resande getts så tydlig information att den resande borde ha förstått att avtalet slöts för annans räkning.

Transport som utförs av flera transportörer efter varandra

5 § Om en transport av resande och egendom som den resande bär på sig eller har med sig som handresgods på grund av ett och samma transportavtal utförs av flera transportörer efter varandra ansvarar varje transportör för den del av transporten som han skall utföra enligt transportavtalet.

Om en transport av gods, inskrivet resgods eller fordon, som transporteras i samband med transport av resande, på grund av ett och samma transportavtal utförs av flera transportörer efter varandra, är varje transportör ansvarig för transporten i dess helhet enligt avtalet. För en sådan transportör inträder ansvaret i och med att han tar emot godset, det inskrivna resgodset eller fordonet.

Transportörens och den faktiske transportörens ansvar

6 § Om en transport helt eller delvis utförs av en faktisk transportör, förblir transportören ansvarig enligt bestämmelserna i 8–13 kap. som om han själv hade utfört transporten medan den faktiske transportören enbart ansvarar för den del av transporten som han utför.

Bestämmelserna om transportörens ansvar i 8–13 kap., med undantag för bestämmelsen i 11 kap. 14 §, gäller även för den faktiske transportören.

Ett anspråk eller en reklamation som den resande eller avsändaren eller mottagaren av gods gör gällande mot endera av transportören eller den faktiske transportören, skall även anses ha gjorts gällande mot den andre.

Gemensamt ansvar

7 § Om fler än en transportör eller både en transportör och en faktisk transportör är ansvariga enligt bestämmelserna i 8–13 kap. svarar de solidariskt.

Det sammanlagda ansvar som kan åläggas transportörerna och de faktiska transportörerna samt de personer de svarar för får inte överstiga ansvarsgränserna i 9–13 kap., om inte annat följer av 10 §.

Bestämmelserna i detta kapitel utgör inte hinder för transportörerna och de faktiska transportörerna att träffa avtal om regress.

Åtaganden och andra handlingar av transportören och den faktiske transportören

8 § Om transportören gör åtaganden gentemot den resande eller avsändaren eller mottagaren av gods som är förmånligare än bestämmelserna i 8–13 kap., kan detta åtagande enbart åberopas gentemot denne.

Om den faktiske transportören gör åtaganden gentemot den resande eller avsändaren eller mottagaren av gods som är förmånligare än bestämmelserna i 8–13 kap., kan detta åtagande åberopas gentemot såväl transportören som den faktiske transportören.

Vad som sägs i första och andra styckena gäller även andra handlingar av transportören eller den faktiske transportören som stärker motpartens rättsliga ställning enligt villkoren för transporten.

Transportörens principalansvar

9 § Transportörens ansvar omfattar också vad den som är anställd hos transportören gör eller underlåter att göra i tjänsten samt vad den som transportören annars anlitar för sin verksamhet gör eller underlåter att göra vid utförandet av sitt uppdrag. En förvaltare av den järnvägsinfrastruktur på vilken transporten utförs skall anses som en person som transportören anlitar för utförande av transporten.

Förlust av rätt att åberopa begränsning av skadeståndsansvar

10 § Sådana bestämmelser som anger särskild beräkningsgrund för skadestånd eller som begränsar skadestånd till beloppet tillämpas inte på anspråk mot transportören, när han eller någon som han ansvarar för enligt 9 § har orsakat skadan uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet.

Ersättningsanspråk på annan grund

11 § Transportören får åberopa bestämmelserna i 8–13 kap. om förutsättningar för eller begränsning av ansvar för skada, även om anspråk på ersättning som hade kunnat grundas på 9–13 kap. görs gällande på annan grund.

Ersättningsanspråk mot transportörens anställda eller andra medhjälpare

12 § Om anspråk på ersättning för skada som transportören är ansvarig för enligt 8–11 kap. riktas mot någon som transportören ansvarar för enligt 9 §, gäller i fråga om denne vad som sägs i 10 och 11 §§ om transportören. Om anspråket grundas på brottsligt förfarande av den mot vilken anspråket riktas, får han dock inte mot anspråket göra gällande att talan mot transportören gått förlorad på grund av preskription enligt 13 §.

Preskription

13 § Den som har en fordran på ersättning enligt 9–12 kap. eller en annan fordran på betalning på grund av transportavtal som avses i 9–12 kap. förlorar rätten att kräva ut sin fordran, om han inte väcker talan inom den preskriptionstid som anges i andra eller tredje stycket.

Preskriptionstiden är

vid *dödsfall*: tre år från dödsfallet, dock inte längre än fem år från den händelse som ledde till dödsfallet,

vid *personskada* som inte har lett till döden: tre år från den händelse som orsakade skadan,

vid sådan *sakskada som avses i 9 kap. 3 § om den resande har avlidit* till följd av den skadevållande händelsen: tre år från dödsfallet, dock inte längre än fem år från den skadevållande händelsen,

vid *sakskada när fordran rör avtal om transport av gods, inskrivet resgods eller fordon, som transporteras i samband med transport av resande*: ett år från dagen då godset, resgodset eller fordonet lämnades ut eller, om det inte har lämnats ut, från den dag då det senast skulle ha lämnats ut,

vid *sakskada i andra fall*: tre år från den händelse som orsakade skadan,

för *annan fordran*: ett år från det att fordran uppkom.

När fordran avser sakskada och rör avtal om transport av gods, inskrivet resgods eller fordon, som transporteras i samband med transport av resande, eller när den avser annat än person- eller sakskada är dock preskriptionstiden tre år, om transportören eller någon som transportören ansvarar för enligt 9 § har orsakat skadan uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet.

Om tiden för talan har försuttits, får fordran inte heller göras gällande på annat sätt, såsom genom genkäromål eller yrkande om kvittning.

De särskilda reglerna om preskription i denna paragraf gäller inte, om en fordran görs gällande mot någon på grund av dennes brottsliga förfarande.

Om laga domstol

14 § Talan mot transportören eller den faktiske transportören om ersättning för skada som avses i 9–11 kap. får väckas vid

1. den domstol som enligt annan lag är behörig att pröva sådan talan,

2. domstolen i avrese-, avsändnings- eller bestämmelseorten, om orten ligger i Sverige,

3. domstolen i ort på tågfärjelinje, om orten ligger i Sverige och talan gäller skada som har inträffat i samband med transport med svensk tågfärja på linjen.

Transportörens rätt att hålla kvar egendom

15 § Om transportören innehar egendom med anledning av ett transportavtal som avses i denna lag och han också har en förfallen fordran för sin befattningsmed denna egendom, är transportören inte skyldig att lämna ut egendomen till den som är betalningsskyldig för fordran förrän fordran har blivit betald eller säkerhet har ställts för betalningen. När endast en del av en sändning begärs utlämnad, får transportören dock inte hålla kvar delen, om värdet av återstoden täcker fordran.

Rätt att hålla kvar egendom till säkerhet för en sådan fordran som avses i första stycket föreligger också, när tredje man har hand om egendomen för förvaring på uppdrag av transportören eller när egendomen finns hos en annan transportör som har deltagit i utförandet av transportavtalet.

Tredje man som har hand om egendom för förvaring på uppdrag av transportören har också rätt att hålla kvar egendomen till säkerhet för en egen fordran på betalning för förvaringen.

Särskilda dragningsrätter

16 § Med särskilda dragningsrätter avses de av Internationella valutafonden använda särskilda dragningsrätterna.

När talan förs om ersättning skall omräkning till svenska mynt ske efter kursen den dag domen meddelas. Kronans värde skall bestämmas i enlighet med den beräkningsmetod som Internationella valutafonden den dagen tillämpar för sin verksamhet och sina transaktioner.

Atomskada

17 § Om atomskada gäller särskilda bestämmelser.

9 kap. Transport av resande

Tillämpningsområde

1 § Detta kapitel tillämpas på transport med järnväg av resande.

Vad som föreskrivs om järnväg i 2–5 §§ tillämpas också på tunnelbana och spårväg.

På internationell transport tillämpas kapitlet endast om något annat inte följer av 13 kap.

Transportörens ansvar

Förutsättningar för ansvar

2 § Om en resande skadas till följd av järnvägsdriften medan han uppehåller sig i eller stiger på eller av ett järnvägsfordon, skall transportören ersätta skadan.

Transportören är fri från ansvar enligt första stycket, om skadan har orsakats av omständigheter som inte kan hänföras till själva järnvägsdriften och som transportören inte hade kunnat undgå eller förebygga följderna av även om han hade vidtagit alla åtgärder som rimligen hade kunnat krävas av honom.

3 § Om egendom som den resande bär på sig eller har med sig som handresgodis helt eller delvis går förlorad eller skadas i samband med att den resande tillfogas sådan skada som transportören är ansvarig för enligt 2 §, skall transportören ersätta också skadan på egendomen.

Om egendomen går förlorad eller skadas under transporten i annat fall än som avses i första stycket, är transportören ansvarig endast om fel eller försummelse ligger transportören till last.

4 § Om transportören tillfälligt avbryter järnvägsdriften och transporterar eller låter transportera de resande med annat transportmedel och om en resande till följd av denna transport tillfogas personskada eller sådan sakskada som avses i 3 §, är transportören ansvarig för skadan enligt bestämmelserna i 8 och 9 kap.

Ersättningsens storlek m.m.

5 § I fråga om skadestånd enligt 2 eller 3 § gäller 5 kap. samt 6 kap. 1 och 3 §§ skadeståndslagen (1972: 207).

Vid sakskada som avses i 3 § är transportörens ersättningsskyldighet begränsad till 1 400 särskilda dragningsrätter för varje resande. Vad som förstås med särskilda dragningsrätter anges i 8 kap. 16 §.

10 kap. Transport av inskrivet resgods och fordon

1 § Vid transport med järnväg av inskrivet resgods och fordon, som transporteras i samband med transport av resande, skall den svenska översättningen av artiklarna 3, 6–14, 16–25, 36, 37, 40–47, 53, 54, 56.2–7 och 59 i bihang A till fördraget om internationell järnvägstrafik (COTIF) av den 9 maj 1980 i dess lydelse enligt ändringsprotokollet av den 3 juni 1999 gälla som svensk lag. Detta gäller dock inte sådan internationell transport som avses i 13 kap.

Vad som sägs om förordnande av sakkunnig i 13 kap. 12 § skall även gälla för transporter som avses i första stycket.

11 kap. Godstransport**Tillämpningsområde**

1 § Detta kapitel tillämpas på godstransport med järnväg som sker mot betalning. Har avtal träffats om sådan transport, tillämpas 8 och 11 kap. på transporten även när transportören ombesörjer denna med vägfordon.

På internationell transport tillämpas kapitlet endast om något annat inte följer av 13 kap.

Ingående och fullgörande av transportavtal

Avtalets tillkomst

2 § För avtal om godstransport gäller allmänna regler om hur avtal ingås.

Transporthandlingar

3 § Avsändaren är skyldig att på transportörens begäran upprätta en transporthandling och transportören är skyldig att på avsändarens begäran ta emot en sådan handling, om de inte kommer överens om att någon transporthandling inte skall användas.

Avsändaren och transportören bestämmer gemensamt hur transporthandlingen skall vara utformad. Om någon av dem begär det, skall transporthandlingen dock ha den utformning som anges i 4–6 §§. En sådan transporthandling benämns fraktsedel.

4 § En fraktsedel består av två blad, avsändarbladet och mottagarbladet. Ytterligare blad skall upprättas, om transportören begär det.

När transportören tar emot godset till transport, skall han på avsändarbladet och mottagarbladet genom stämpling eller på annat lämpligt sätt erkänna mottagandet och ange dagen för detta. Avsändarbladet skall snarast därefter återlämnas till avsändaren. Mottagarbladet behålls av transportören för att överlämnas till mottagaren.

5 § I samtliga fraktsedelsblad skall anges

1. avsändarens namn och adress,
2. bestämmelsestationen,
3. mottagarens namn och adress,
4. godsbeskrivning,
5. i fråga om farligt gods, dess tekniska benämning och de försiktighetsåtgärder som behöver vidtas.

6 § Om avsändaren i fraktsedeln för in andra uppgifter än som avses i 5 § är dessa utan verkan mot transportören, om inte denne uttryckligen har medgett att uppgifterna förs in.

Avsändaren är skyldig att i fraktsedeln lämna de ytterligare uppgifter som transportören begär. Sådan begäran får avse endast uppgifter av det slag som transportören offentligt har tillkännagett att den kan komma att kräva.

7 § Avsändaren är skyldig att ersätta transportören för kostnader och skador som uppkommer för denne till följd av att de uppgifter som avsändaren lämnar i fraktsedeln är oriktiga, otydliga eller ofullständiga.

Åtgärder när transportören tar emot godset

8 § Innehåller fraktsedeln uppgift om antalet kollin eller uppgift som avser identifieringen av kollin, skall transportören när han tar emot godset till transport kontrollera om uppgiften är riktig. Detta gäller dock inte, om avsändaren har lastat godset eller om förhållandena annars är sådana att transportören har godtagbara skäl att underlåta kontrollen. Företas inte kontroll, skall detta anmärkas i fraktsedeln, om det inte framgår av denna att godset har lastats av avsändaren. Anmärkning skall också göras i fraktsedeln, om transportören finner att en uppgift är oriktig.

När transportören tar emot godset, skall transportören göra en yttre besiktning. Om godset eller förpackningen därvid bedöms inte vara i gott skick, skall transportören anmärka detta och ange i vilket hänseende som brister föreligger. Anmärkningen skall göras i fraktsedeln eller, om fraktsedel inte har upprättats, på annat tydligt sätt.

Fraktsedelns bevisverkan m.m.

9 § Avtalsvillkor som anges i fraktsedeln skall antas återge transportavtalets innehåll, om inte annat visas. Har i fråga om uppgifterna om antalet kollin eller identifieringen av dessa någon anmärkning enligt 8 § första stycket inte gjorts i fraktsedeln skall uppgifterna anses vara riktiga, om annat inte visas eller om det inte av fraktsedeln framgår eller annars är uppenbart att avsändaren har lastat godset. Uppgifter som har bekräftats av transportören är alltid gällande mot denne.

Har transportören inte framställt någon anmärkning enligt 8 § andra stycket och visas inte något annat, skall godset och förpackningen anses ha varit i gott skick, såvitt kunnat bedömas vid en yttre besiktning, när transportören tog emot det till transport.

Bristfällig förpackning m.m.

10 § Avsändaren skall svara för skador och kostnader som uppkommer för transportören på grund av att godset inte har varit förpackat eller varit bristfälligt förpackat eller på grund av att avsändaren har förfarit felaktigt i samband med lastning som har ombesörjts av honom. Detta gäller dock inte, när transportören har insett eller borde ha insett faran men har underlåtit att vidta lämpliga åtgärder för att avvärja den.

Farligt gods

11 § När avsändaren överlämnar farligt gods till transportören, skall han noga underrätta denne om vad faran består i och om de försiktighetsåtgärder som behöver vidtas.

Om avsändaren har överlämnat farligt gods till transportören och transportören därvid inte kände till farans art och vilka försiktighetsåtgärder som skulle vidtas, är avsändaren skyldig att ersätta transportören för skador och kostnader på grund av detta. I fråga om transportörens rätt att vidta åtgärder för att avvärja faran gäller 12 kap. 6 §.

Påstår transportören att han inte har känt till något förhållande som angår godsets farlighet, skall påståendet godtas, om det inte har lämnats någon upplysning om förhållandet i fraktsedel och avsändaren eller mottagaren inte visar att transportören ändå kände till förhållandet.

Rätt att förfoga över godset under transporten

12 § Under transporten får avsändaren förfoga över godset genom att hos transportören begära att transporten avbryts eller att godset lämnas ut på en station under vägen eller till en annan mottagare än som tidigare har angetts eller genom annan liknande anvisning.

Transportören är inte skyldig att följa en anvisning, om det skulle medföra att en sändning delas, störningar uppstår i järnvägsdriften eller en annan sändnings avsändare eller mottagare orsakas skada. Kan den station där den begärda åtgärden skulle utföras inte underrättas medan det fortfarande är möjligt att utföra den, får transportören lämna anvisningen utan åtgärd.

Kan en anvisning inte följas av skäl som anges i andra stycket, skall transportören genast underrätta avsändaren om detta.

Avsändarens rätt att förfoga över godset upphör, när mottagaren gör gällande sin rätt enligt 15 §.

13 § När transportören följer en anvisning som avsändaren har lämnat enligt 12 §, har transportören rätt att av avsändaren få skälig ersättning för detta. Om skada har uppkommit, har transportören rätt till ersättning även för skadan. Ersättning utgår dock inte, om fel eller försummelse ligger transportören till last.

14 § Om transportören inte följer en anvisning som han enligt 12 § är skyldig att följa eller om han inte lämnar en sådan underrättelse som avses i 12 § tredje stycket, är transportören skyldig att ersätta den skada som uppkommer genom detta.

Transportören är också ansvarig för skador som tillfogas mottagaren på grund av att transportören följer en anvisning av avsändaren, fastän dennes rätt att förfoga över godset har upphört enligt 12 § fjärde stycket.

Godsets utlämnande m. m.

15 § Om avsändaren inte har förordnat annat med stöd av 12 §, får mottagaren göra gällande de rättigheter som tillkommer honom enligt transportavtalet

1. när godset har kommit till bestämmelsestationen eller till en annan plats där godset enligt transportavtalet får lämnas ut,
2. när det har fastslagits att godset har gått förlorat,
3. när den tid som nämns i 22 § andra stycket har gått ut utan att godset har lämnats ut till mottagaren.

En mottagare som med stöd av första stycket 1 begär att få ut godset eller mottagarbladet av fraktsedeln är skyldig att betala det belopp som transportören är berättigad att uppbära enligt transportavtalet.

16 § Om gods som har belagts med efterkrav lämnas ut till mottagaren, fastän efterkravsbeloppet inte har betalats, är transportören skyldig att intill detta belopp ersätta avsändaren för den skada som han därigenom lider. Mottagaren är skyldig att ersätta transportören vad denne har betalat till avsändaren.

Transporthinder

17 § Om det visar sig omöjligt att transportera godset till den plats där det skall lämnas ut, skall transportören begära anvisning från avsändaren.

Kan godset transporteras till den plats där det skall lämnas ut endast om avvikelse görs från transportavtalet, skall transportören också begära anvisning från avsändaren, om inte avvikelsen saknar nämnvärd betydelse. Om transportören inte får någon anvisning inom skälig tid, är transportören skyldig att vidta de åtgärder som denne, mot bakgrund av sin kännedom om omständigheterna, anser bäst tillgodose avsändarens intresse.

Om avsändarens rätt att förfoga över godset har upphört, skall vad som sägs om avsändaren i första och andra styckena i stället gälla mottagaren.

Utlämningshinder

18 § Om det, sedan godset har kommit till den plats där det skall lämnas ut, visar sig att det föreligger hinder för godsets utlämning, skall transportören begära anvisning från avsändaren eller, om dennes rätt att förfoga över godset har upphört, från mottagaren.

Om mottagaren begär att få ut godset fastän han tidigare har vägrat att ta emot det, eller om annars hinder för att lämna ut godset upphör, skall godset lämnas ut till mottagaren, om inte avsändaren har förordnat annat genom en anvisning som har nått transportören innan utlämningshindret upphörde. Lämnas godset ut, skall transportören genast underrätta avsändaren om detta.

Kostnader vid transport- eller utlämningshinder

19 § Om transportören har begärt eller följt en anvisning enligt 17 eller 18 § eller vidtagit åtgärder med stöd av 17 § andra stycket, har han rätt till skälig ersättning för detta. Ersättning utgår dock inte, om fel eller försummelse ligger transportören till last.

Uppläggning av godset

20 § Om transportören har begärt anvisning enligt 17 § första stycket eller 18 § första stycket men inte inom skälig tid fått någon anvisning som han rimligen är skyldig att följa, skall transporten anses avslutad. Transportören är dock skyldig att med de inskränkningar som följer av 21 § förvara godset åt den som till följd av transportavtalet är berättigad till godset. Transportören kan därvid uppdra förvaringen åt tredje man.

Försäljning av godset

21 § Vid transport- eller utlämningshinder får transportören utan att invänta anvisning sälja godset, om detta är utsatt för snar förstörelse eller dess tillstånd annars ger anledning till det eller om kostnaden för godsets förvaring inte står i rimligt förhållande till dess värde. Transportören får även sälja godset, om han efter en skälig tids förvaring ännu inte har fått någon anvisning om annan åtgärd som han rimligen får anses skyldig att vidta. Om försäljningsvärdet uppenbarligen inte täcker försäljningskostnaderna, får godset bortskaffas i stället för att säljas.

Försäljning skall ske på offentlig auktion eller, om detta inte är lämpligt, på något annat sätt som är betryggande för den som har rätt till godset. Om det är möjligt, skall avsändaren och mottagaren i god tid underrättas om tid och plats för försäljningen.

Om godset säljs, skall köpeskillingen sändas till den som till följd av transportavtalet hade rätt till godset, sedan transportören från köpeskillingen har dragit av vad han har att fordra på grund av transporten, förvaringen och försäljningen av godset. Om transportörens fordran överstiger köpeskillingen, är den som hade rätt till godset skyldig att täcka bristen.

Transportörens ansvar*Förutsättningarna för ansvar*

22 § Transportören är ansvarig om gods går förlorat eller skadas medan han innehar det på grund av transport. Transportören är också ansvarig för skada som uppkommer till följd av dröjsmål med att lämna ut godset.

Dröjsmål med att lämna ut godset föreligger, när transportören inte är beredd att lämna ut godset inom avtalad tid eller, om någon tid inte har avtalats, inom den frist som transportören skäligen bör medges med hänsyn till omständigheterna.

Har transportören gods under förvaring enligt 20 §, svarar han för godset enligt allmänna regler om förvaring. I fråga om preskription av ersättningsanspråk gäller dock 8 kap. 13 §. Om transportören har uppdragit förvaringen åt tredje man, svarar transportören endast för att denne har valts och getts instruktioner med tillbörlig omsorg.

23 § Transportören är fri från ansvar enligt 22 § första stycket, om han visar att förlusten, skadan eller dröjsmålet har orsakats av

1. fel eller försummelse av den som till följd av transportavtalet var berättigad till godset,
2. sådan anvisning av den berättigade som inte har föranletts av fel eller försummelse från transportörens sida,
3. godsets bristfälliga beskaffenhet, eller
4. någon omständighet som inte kan hänföras till transporten och som transportören inte hade kunnat undgå och vars följder han inte kunnat förebygga.

24 § Transportören är vidare fri från ansvar enligt 22 § första stycket, om förlusten eller skadan är en följd av den särskilda risk som är förbunden med

1. att godset har transporterats i öppen vagn, när avsändaren har godkänt detta transportsätt,
2. att godset inte är förpackat eller är bristfälligt förpackat och det är fråga om sådant gods, som på grund av sin beskaffenhet är utsatt för svinn eller skada när förpackningen är bristfällig eller saknas,
3. att godset har lastats eller lossats på ett felaktigt sätt och lastningen eller lossningen inte har utförts genom transportörens försorg,
4. att godset är av sådan beskaffenhet att det är särskilt utsatt för fara att gå förlorat eller skadas, till exempel genom bräckning, rost, inre självförstöring, uttorkning eller svinn,
5. att gods, som transportören enligt sina villkor inte tar emot till transport eller tar emot endast på särskilda villkor, har lämnats in under oriktig, otydlig eller ofullständig benämning,

6. att avsändaren har underlåtit att vidta föreskrivna försiktighetsåtgärder, när han har lämnat in gods som transportören tar emot till transport endast på särskilda villkor,

7. att transporten avser levande djur, eller

8. att sändningen är sådan att den enligt transportavtalet eller föreskrift i författning skall åtföljas av vårdare eller tillsynsman, dock endast om förlusten eller skadan är en följd av den fara som var anledningen till att vårdare eller tillsynsman skulle vara med vid transporten.

Visar transportören att förlusten eller skadan med hänsyn till omständigheterna kan vara en följd av en sådan särskild risk som avses i första stycket, skall den antas vara en följd av denna risk, om det inte visas att så inte är fallet. När det i ett sådant fall som avses i första stycket 1 är fråga om onormalt stor förlust eller om förlust av hela kollin, skall detta dock inte antas vara en följd av att godset har transporterats i öppen vagn.

Skall transporten enligt avtalet ske i en vagn som är utrustad med särskilda anordningar för att skydda godset mot värme, kyla, temperaturväxlingar eller luftens fuktighet, får transportören inte till befrielse från ansvar åberopa den risk som avses i första stycket 4. Transportören får dock åberopa denna risk, om han visar att förlusten eller skadan beror på någon annan omständighet än att transportören inte har följt erhållna anvisningar eller att han inte har gjort vad han med hänsyn till omständigheterna borde ha gjort i fråga om val, underhåll och användning av de särskilda anordningarna.

Transportören får till befrielse från ansvar åberopa första stycket 7 endast om han visar att förlusten eller skadan beror på någon annan omständighet än att transportören inte har följt erhållna anvisningar eller har försummat att vidta de åtgärder som med hänsyn till omständigheterna hade kunnat fordras.

25 § Vill någon som är part i ett transportavtal göra transportören ansvarig enligt 22 § första stycket för att gods har gått förlorat eller skadats, åligger det honom att visa att skadefallet har inträffat medan transportören innehade godset för att fullgöra avtalet. Om transportören i anslutning till en tidigare järnvägstransport har ingått avtal om ny transport utan att godset däremellan har lämnats ut eller sändningen ändrats (nyinlämning), skall förlusten eller skadan hänföras till den senare transporten, om det begärs av den som till följd av det nya transportavtalet är berättigad till godset och denne visar

att förlusten eller skadan har inträffat medan godset innehades för någon av transporterna.

26 § Är transportören inte beredd att lämna ut godset på avtalad plats inom 30 dagar från avtalad tid för utlämning eller, om särskild tid inte har avtalats, inom 60 dagar från det att godset togs emot till transport, får den som har rätt att få ut godset begära ersättning som om godset hade gått förlorat.

Transportören är skyldig att underrätta den som har fått ersättning för förlust enligt första stycket när godset kommer till rätta, om denne har begärt det i samband med att han tog emot ersättning för förlusten. Transportören skall skriftligen bekräfta en sådan begäran.

Den som begärt underrättelse enligt andra stycket får inom 30 dagar från det att han mottagit sådan underrättelse kräva, att godset lämnas ut till honom mot att han dels betalar kostnaderna enligt transportavtalet, dels återbetalar ersättningen för förlusten av godset. Han behåller dock rätten till ersättning för dröjsmål med utlämnandet eller annan ersättning som han kan grunda på transportavtalet.

Framställs inte begäran som avses i andra stycket eller krävs inte att godset lämnas ut enligt tredje stycket inom den tid som anges där, får transportören förfoga över godset med de inskränkningar som kan följa av tredje mans rätt.

Särskilda bestämmelser om ansvar vid transport av järnvägsfordon som gods

27 § Transportören är beträffande järnvägsfordon som rullar på egna hjul och som har lämnats till transport som gods fri från ansvar enligt 22 § första stycket om han visar att förlusten, skadan eller dröjsmålet inte har uppkommit genom fel eller försummelse från hans sida.

Ersättningens storlek vid förlust av gods

28 § Om transportören enligt 22 § första stycket är skyldig att betala ersättning för förlorat gods, beräknas ersättningen efter godsets värde på avsändningsorten vid tiden då godset togs emot till

transport. Värdet bestäms efter marknadspriset eller, om sådant pris saknas, efter det gängse värdet av gods av samma slag och beskaffenhet.

Transportörens ansvar enligt första stycket är begränsad till 17 särskilda dragningsrätter per kilo av det förlorade godsets bruttovikt. Vad som förstås med särskilda dragningsrätter anges i 8 kap.16 §.

Om transportören enligt 27 § är skyldig att betala ersättning för förlust av ett järnvägsfordon, beräknas ersättningen efter fordonets värde på den plats där och vid den tidpunkt då förlusten skedde. Om det inte är möjligt att fastställa plats och tidpunkt för förlusten, beräknas ersättningen efter fordonets värde på avsändningsorten vid den tidpunkt då fordonet togs emot till transport. Värdet bestäms efter det gängse värdet av järnvägsfordon av samma slag och beskaffenhet.

Vad som anges i tredje stycket gäller även om transportören är skyldig att betala ersättning för förlust av en intermodal lastbärare.

Transportören är dessutom skyldig att betala ersättning för frakt och andra utlägg i samband med transporten. Utläggen skall ersättas helt, om godset har gått förlorat, och annars till den del som svarar mot förlusten.

Ersättningens storlek när gods har skadats

29 § Om transportören enligt 22 § första stycket är skyldig att betala ersättning för skada på gods och skadan inte har uppkommit till följd av dröjsmål med att lämna ut godset, skall ersättningen motsvara värdeminskningen beräknad efter godsets värde enligt 28 § första stycket. Transportören är dessutom skyldig att betala ersättning för frakt och andra utlägg i samband med transporten till den del som svarar mot värdeminskningen.

Ersättningen enligt första stycket får inte överstiga vad som skulle ha betalats om sändningen hade gått förlorad eller, när endast en del av sändningen har minskat i värde till följd av skadan, denna del hade gått förlorad.

Om transportören enligt 27 § är skyldig att betala ersättning för skada på ett järnvägsfordon skall ersättningen bestämmas till reparationskostnaden. Ersättningen får inte överstiga vad som skulle ha betalats om fordonet gått förlorat.

Vad som anges i tredje stycket gäller även om transportören är skyldig att betala ersättning för skada på en intermodal lastbärare.

Ersättning vid dröjsmål

30 § Om transportören enligt 22 § första stycket är skyldig att betala ersättning för skada i anledning av dröjsmål med att lämna ut godset, däri inbegripet skada på godset, är ersättningsskyldigheten begränsad till vad som motsvarar fyra gånger transportavgiften. När ersättning för samma gods skall utgå även för förlust av godset enligt 28 § eller för skada på godset enligt 29 §, är transportörens sammanlagda ersättningsskyldighet i stället begränsad till vad som skulle ha utgått enligt 28 §, om godset hade gått förlorat.

Reklamation

31 § Den som vill begära ersättning av transportören för att gods har gått förlorat eller skadats eller för dröjsmål med att lämna ut godset, skall utan oskäligt uppehåll göra anmärkning till transportören om förlusten, skadan eller dröjsmålet. Den som inte gör detta har förlorat rätten till ersättning, om inte transportören eller någon som transportören ansvarar för enligt 8 kap. 9 § har orsakat skadefallet uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet.

12 kap. Transportörens undersökningsrätt

1 § Detta kapitel innehåller bestämmelser om transportörens undersökningsrätt vid transport med järnväg.

På undersökningar vid transport av inskrivet resgods och fordon, som transporteras i samband med transport av resande, samt vid internationell transport tillämpas kapitlet endast om något annat inte följer av 10 eller 13 kap.

2 § Transportören får undersöka innehållet i handresgods, inskrivet resgods och fordon som transporteras i samband med transport av resande, inbegripet deras last, om det finns skäl att misstänka att villkoren för transporten inte är uppfyllda.

3 § Transportören får alltid undersöka om villkoren för transporten av gods är uppfyllda och om sändningen svarar mot de uppgifter som avsändaren har lämnat om godset.

4 § Om det är möjligt skall undersökningar enligt 2 och 3 §§ företas i vittnes närvaro. Vid en undersökning som företas av andra skäl än rena säkerhetsskäl skall om möjligt den resande eller, om undersökningen avser gods, avsändaren eller mottagaren beredas tillfälle att närvara.

5 § Om en resande i ett järnvägsfordon har med sig egendom som inte får medföras som handresgods och om den resande på uppmaning av transportörens personal inte avlägsnar egendomen, får transportören ta hand om den. Om det är nödvändigt med hänsyn till egendomens farlighet, får transportören ta hand om egendomen utan att först anmoda den resande att avlägsna den.

6 § Har transportören tagit hand om egendom enligt 5 § eller tagit emot egendom för transport som inskrivet resgods eller fordon, som transporteras i samband med transport av resande, och är egendomen av farlig beskaffenhet, får transportören avlägsna, oskadliggöra eller förstöra egendomen, om det inte skäligen kan antas att faran kan avvärijas genom mindre långtgående åtgärder.

Första stycket skall också tillämpas på gods som transportören har tagit emot under omständigheter som anges i 11 kap. 11 §.

Transportören är inte skyldig att ersätta den skada som tillfogas den resande eller avsändaren eller mottagaren genom åtgärder som får vidtas enligt första eller andra stycket.

13 kap. Särskilda bestämmelser om internationell järnvägstrafik

1 § Detta kapitel tillämpas på sådan internationell järnvägstrafik som avses i fördraget om internationell järnvägstrafik (COTIF) av den 9 maj 1980 i dess lydelse enligt ändringsprotokollet av den 3 juni 1999.

2 § Fördragets bihang A om internationell transport av resande på järnväg, B om internationell transport av gods på järnväg, D om nyttjande av vagnar i internationell järnvägstrafik och G om tekniskt

godkännande av järnvägsmateriel som används i internationell trafik gäller som svensk lag.

Om de franska, engelska och tyska texterna av fördraget skiljer sig i sak, gäller den franska texten.

De franska och engelska texterna av grundfördraget, de i första stycket nämnda bihangen och bihang F, med undantag av dess bilagor, till fördraget samt en översättning av dessa till svenska finns intagna som en bilaga till denna lag.

3 § Om revisionsutskottet inom OTIF har beslutat om en för Sverige bindande ändring i bihang A, B, D eller G till fördraget, skall ändringen gälla här i riket från och med den dag då ändringen träder i kraft enligt fördraget.

4 § En utländsk dom som grundas på fördraget får verkställas i Sverige, om domen

1. har meddelats av en domstol som är behörig enligt fördraget,
2. har vunnit laga kraft,
3. får verkställas enligt reglerna i det land där den har meddelats

och

4. har förklarats verkställbar efter ansökan enligt 5 §.

En förlikning i en tvist angående ett avtal som omfattas av fördraget likställs med en sådan dom som avses i första stycket, om förlikningen har träffats inför en domstol som är behörig enligt fördraget. Detsamma gäller en skiljedom som har meddelats enligt fördraget.

Första och andra styckena gäller inte ett åläggande för käranden att, förutom rättegångskostnader, betala skadestånd på grund av att hans talan har ogillats.

5 § Ansökan om att en utländsk dom som grundas på fördraget skall förklaras vara verkställbar görs hos Svea hovrätt.

Till ansökan skall fogas

1. exekutionstiteln i original eller i avskrift som har bestyrkts av en behörig myndighet,
2. förklaring av en behörig myndighet i den stat där exekutionstiteln har upprättats att den avser en tvist angående ett avtal som omfattas av fördraget och att den får verkställas i den nämnda staten samt, i fråga om domstols dom, att den har vunnit laga kraft.

Hovrätten får förelägga sökanden att ge in de ytterligare handlingar som behövs för hovrättens prövning av saken. Om det finns

anledning till det, får hovrätten kräva att de handlingar som har fogats till ansökan skall förses med bevis om utfärdarens behörighet. Beviset skall vara utställt av en svensk beskickning eller konsul eller av chefen för justitieförvaltningen i den stat där exekutionstiteln har upprättats.

Om en handling i ärendet inte är avfattad på svenska, danska eller norska, skall handlingen åtföljas av en bestyrkt översättning till svenska. Hovrätten får medge undantag från kravet på översättning.

6 § En ansökan om verkställighet får inte bifallas utan att motparten har beretts tillfälle att yttra sig över ansökan.

Om ansökan bifalls, får domen verkställas enligt utsökningsbalkens bestämmelser på samma sätt som en svensk domstols lagakraftägnade dom, om inte högsta domstolen förordnar annat efter överklagande av hovrättens beslut.

Den sak som har avgjorts genom en sådan dom som avses i 4 § första stycket 1 eller genom en sådan förlikning eller skiljedom som avses i 4 § andra stycket får inte prövas på nytt.

7 § Om ett sådant skiljeförfarande som avses i fördraget inleds, avbryts preskription med den verkan som anges i 7 § preskriptionslagen (1981:130).

8 § Om en transportör har en fordran på en annan transportör på grund av en transport som omfattas av fördraget och transportörerna inte har säte i samma medlemsstat får fordran beläggas med kvarstad eller utmätas endast på grund av ett avgörande av en domstol i den stat i vilken den förstnämnda transportören har sitt säte.

9 § En fordran på grund av ett avtal om nyttjande av vagnar som omfattas av fördraget får beläggas med kvarstad eller utmätas endast på grund av ett avgörande av en domstol i den stat i vilken fordringsägaren har sitt säte. Detsamma gäller en fordran på grund av avtal om utnyttjande av järnvägsinfrastruktur för en transport som omfattas av fördraget.

10 § Järnvägsfordon, vars innehavare inte har sitt säte i Sverige, får beläggas med kvarstad eller utmätas endast på grund av ett avgörande av en domstol i den stat där innehavaren har sitt säte.

11 § Med domstol i 8–10 §§ jämställs annan judiciell myndighet som i staten i fråga fullgör uppgiften att meddela avgöranden som avses i 8–10 §§.

12 § Kan parterna i fall som avses i bilag A artikel 54.3 eller i bilag B artikel 42.3 inte enas om en viss sakkunnig, skall tingsrätten i den ort där godset, resgodset eller fordonet, som transporteras i samband med transport av resande, finns efter ansökan förordna sakkunnig.

13 § Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten, får meddela bestämmelser om sådana tekniska standarder och föreskrifter samt sådant tekniskt godkännande av järnvägsmateriel som avses i bilagen F och G till fördraget.

Femte avdelningen

Ansvar vid utnyttjande av järnvägsinfrastruktur

14 kap. Gemensamma bestämmelser om ansvar vid utnyttjande av järnvägsinfrastruktur

1 § Detta kapitel innehåller bestämmelser som är gemensamma för 15 och 16 kap. om inte annat anges.

Vad som sägs om järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare i detta kapitel äger motsvarande tillämpning på den som bedriver tunnelbane- eller spårvägstrafik eller förvaltar infrastruktur för sådan trafik.

2 § Infrastrukturförvaltarens och järnvägsföretagets ansvar omfattar också vad den som är anställd gör eller underlåter att göra i tjänsten samt vad den som infrastrukturförvaltaren eller järnvägsföretaget annars anlitar för verksamheten gör eller underlåter att göra vid utförandet av sitt uppdrag.

3 § Infrastrukturförvaltaren och järnvägsföretaget får åberopa bestämmelserna i 14–16 kap. om förutsättningar för eller begränsning av ansvaret för skada, även om anspråk på ersättning som hade kunnat grundas på 15 eller 16 kap. görs gällande på annan grund.

4 § Om anspråk på ersättning för skada som infrastrukturförvaltaren eller järnvägsföretaget är ansvarig för enligt 15 eller 16 kap. riktas mot någon som infrastrukturförvaltaren eller järnvägsföretaget ansvarar för enligt 2 §, gäller i fråga om denne vad som sägs i 3 § om infrastrukturförvaltaren och järnvägsföretaget.

5 § Den som har en fordran på ersättning enligt 15 eller 16 kap. förlorar rätten att kräva ut sin fordran, om han inte väcker talan inom den preskriptionstid som anges i andra eller tredje stycket.

Preskriptionstiden är

vid *dödsfall*: tre år från dödsfallet, dock inte längre än fem år från den händelse som ledde till dödsfallet,

vid *personskada* som inte har lett till döden och *sakskada*: tre år från den händelse som orsakade skadan.

En talan om återkrav enligt 15 kap. från en person som hålls ansvarig får föras även efter det att den preskriptionstid som anges i andra stycket har löpt ut, om den förs inom nittio dagar från den dag då den som för talan om återkrav har betalat fordran eller själv delgetts stämning.

I 15 kap. 16 § finns en särskild bestämmelse om uppehåll av preskriptionstiden när fordran grundas på ett internationellt avtal.

Om tiden för talan har försuttits, får fordran enligt 16 kap. inte heller göras gällande på annat sätt, såsom genom genkärsmål eller yrkande om kvittning.

6 § Om ett anspråk på ersättning som hade kunnat riktas mot infrastrukturförvaltaren enligt 16 kap. riktas mot någon som infrastrukturförvaltaren ansvarar för enligt 2 § och anspråket grundas på brottsligt förfarande av den mot vilken anspråket riktas, får han inte mot anspråket göra gällande att talan mot infrastrukturförvaltaren gått förlorad på grund av preskription enligt 5 §.

7 § Om atomskada gäller särskilda bestämmelser.

15 kap. Förhållandet mellan infrastrukturförvaltaren och järnvägsföretaget m.m.

Inledande bestämmelser

1 § I detta kapitel finns bestämmelser om det inbördes ansvaret mellan infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag som har träffat trafikeringsavtal enligt 6 kap. 22 § om utnyttjande av järnvägsinfrastruktur samt vardera avtalspartens ansvar gentemot den som den andra avtalsparten ansvarar för enligt 14 kap. 2 §.

I 11–16 §§ finns särskilda bestämmelser om trafikeringsavtal som träffas för att göra internationell trafik möjlig (internationella avtal).

2 § Om inte annat anges är villkor i ett avtal ogiltigt i den mån det avviker från bestämmelserna i detta kapitel.

Infrastrukturförvaltaren och järnvägsföretaget kan ta på sig större ansvar och ytterligare skyldigheter utöver dem som föreskrivs i detta kapitel. De kan även gentemot varandra begränsa sitt ansvar vid sakskada genom att fastställa ett högsta ersättningsbelopp samt komma överens om villkor för att göra gällande eller avstå från att göra gällande sina skadeståndsanspråk mot den andra avtalsparten.

3 § I fråga om skadestånd enligt 5 eller 8 § gäller 5 kap. 1–5 §§ och 6 kap. 1 § skadeståndslagen (1972:207). Parterna får dock komma överens om att tillämpa bestämmelserna i 12 och 13 §§ i stället för 5 kap. 4 § och 6 kap. 1 § skadeståndslagen.

I fråga om ränta på fordran enligt detta kapitel gäller räntelagen (1975:635). Parterna får dock komma överens om att ränta i stället skall utgå med fem procent per år från och med den dag då ett förlikningsförfarande inleddes eller då talan väcktes vid domstol.

4 § Om parterna utnyttjar de möjligheter som 2 och 3 §§ ger att träffa avtal med avvikande villkor blir dessa villkor bestämmande även för vardera avtalspartens ansvar gentemot den som den andra avtalsparten ansvarar för enligt 14 kap. 2 §. Detta gäller dock inte villkor som avses i 2 § andra stycket andra meningen.

Infrastrukturförvaltarens ansvar

5 § Infrastrukturförvaltaren är ansvarig för personskada som drabbar järnvägsföretagets personal samt för ekonomisk skada till följd av ersättning som järnvägsföretaget fått betala till resande enligt 9, 10 eller 13 kap. om skadan orsakats av infrastrukturen.

Infrastrukturförvaltaren är fri från ansvar enligt första stycket, om skadan har orsakats av omständigheter som inte kan hänföras till själva järnvägsdriften och som förvaltaren inte hade kunnat undgå eller förebygga följderna av även om han hade vidtagit alla åtgärder som rimligen hade kunnat krävas av honom.

6 § Infrastrukturförvaltaren är ansvarig för sakskada som drabbar järnvägsföretaget eller dess personal samt för ekonomisk skada till följd av ersättning som järnvägsföretaget fått betala till avsändare eller mottagare av gods enligt 11 eller 13 kap. om skadan orsakats av infrastrukturen.

Infrastrukturförvaltaren är fri från ansvar enligt första stycket om förvaltaren visar att skadan har orsakats av fel eller försummelse av järnvägsföretaget eller av sådan anvisning av järnvägsföretaget som inte har föranletts av fel eller försummelse från förvaltarens sida eller på grund av någon omständighet som förvaltaren inte hade kunnat undgå och vars följder han inte kunnat förebygga.

7 § En infrastrukturförvaltare, mot vilken krav på ersättning för ekonomisk skada riktas med stöd av bestämmelserna i detta kapitel, får inte göra invändning om att det järnvägsföretag som framställer kravet inte hade varit skyldigt att betala ersättning för skada som drabbat resande eller avsändare eller mottagare av gods om ersättningen har fastställts av domstol och infrastrukturförvaltaren blivit behörigen underrättad om rättegången samt beretts tillfälle att inträda i denna.

Järnvägsföretagets ansvar

8 § Järnvägsföretaget är ansvarigt för personskada som drabbar infrastrukturförvaltarens personal vid utnyttjandet av infrastrukturen om skadan har orsakats av de järnvägsfordon som använts eller de personer eller det gods som transporterats.

Järnvägsföretaget är fri från ansvar enligt första stycket om skadan har orsakats av omständigheter som inte kan hänföras till själva järnvägsdriften och som järnvägsföretaget inte hade kunnat undgå eller förebygga följderna av även om det hade vidtagit alla åtgärder som rimligen hade kunnat krävas av detsamma.

9 § Järnvägsföretaget är ansvarigt för sakskada som drabbar infrastrukturförvaltaren eller dennes personal vid utnyttjandet av infrastrukturen om skadan orsakats av de järnvägsfordon som använts eller de personer eller det gods som transporterats.

Järnvägsföretaget är fri från ansvar enligt första stycket om järnvägsföretaget visar att skadan har orsakats av fel eller försummelse av infrastrukturförvaltaren eller av sådan anvisning av förvaltaren som inte har föranletts av fel eller försummelse från järnvägsföretagets sida eller på grund av någon omständighet som järnvägsföretaget inte hade kunnat undgå och vars följder det inte kunnat förebygga.

Samverkande skadeorsaker

10 § När både förhållanden för vilka infrastrukturförvaltaren ansvarar och förhållanden för vilka ett eller flera järnvägsföretag ansvarar har orsakat en skada skall vardera sidan endast ansvara för den del skadan som kan hänföras till förhållanden som den sidan ansvarar för. Om det inte går att fastställa i vilken utsträckning förhållanden för vilka infrastrukturförvaltaren respektive järnvägsföretaget eller järnvägsföretagen ansvarar har orsakat skadan skall vardera sidan stå för den skada den har lidit.

När flera järnvägsföretag som utnyttjar samma infrastruktur ansvarar gentemot infrastrukturförvaltaren för skada enligt 8 eller 9 § skall varje järnvägsföretag endast ansvara för den del av skadan som kan hänföras till förhållanden som det ansvarar för. Om det inte går att fastställa i vilken utsträckning förhållanden för vilka de olika järnvägsföretagen ansvarar har orsakat skadan, skall järnvägsföretagen vara ansvariga gentemot infrastrukturförvaltaren till lika stora delar.

Särskilda regler för internationella avtal

11 § Bestämmelserna i 12–16 §§ är endast tillämpliga på trafikeringsavtal för sådan internationell transport som avses i 13 kap.

12 § Skadestånd får jämkas om den skadelidande genom vållande har medverkat till skadan.

13 § Ersättning för framtida inkomstförlust eller förlust av underhåll fastställs i form av engångsbelopp, om den skadelidande inte begär annat.

14 § På fordran enligt detta kapitel utgår ränta med fem procent per år från och med den dag då ett förlikningsförfarande inleddes, då ärendet hänsköts till den skiljenämnd som föreskrivs i fördraget eller då talan väcktes vid domstol.

15 § Talan om ansvar får väckas vid domstol i den medlemsstat som har utsetts genom överenskommelse mellan parterna.

Om inte annat har avtalats får talan väckas vid domstol i den medlemsstat där infrastrukturförvaltaren har sitt säte.

16 § Uppehåll skall göras i beräkningen av preskriptionstiden när parterna kommer överens om ett förlikningsförfarande eller när de överlämnar tvisten till den skiljenämnd som föreskrivs i fördraget och så länge ett sådant förliknings- eller skiljeförfarande pågår.

16 kap. Ansvar i annat fall än vid transport

1 § Detta kapitel innehåller bestämmelser om ansvar för skada till följd av järnvägs-, tunnelbane- och spårvägsdrift i annat fall än som förut har nämnts i denna lag.

Vad som sägs om infrastrukturförvaltare i detta kapitel skall äga motsvarande tillämpning på den som förvaltar infrastruktur för tunnelbane- och spårvägstrafik.

2 § Om någon tillfogats personskada eller sakskada enligt 1 § skall infrastrukturförvaltaren ersätta skadan med de undantag som anges i andra stycket och 3 §.

Infrastrukturförvaltaren är fri från ansvar enligt första stycket, om skadan har orsakats av omständigheter som inte kan hänföras till själva järnvägsdriften och som infrastrukturförvaltaren inte hade kunnat undgå eller förebygga följderna av även om han hade vidtagit alla åtgärder som rimligen hade kunnat krävas av honom.

3 § Skadas förare eller passagerare i ett motordrivet fordon som är i trafik eller skadas ett sådant fordon eller egendom som befordras med ett sådant fordon, är infrastrukturförvaltaren ansvarig endast om skadan har orsakats genom fel eller försummelse av infrastrukturen, av den som bedriver järnvägs-, tunnelbane- eller spårvägstrafik på infrastrukturen eller av någon som dessa ansvarar för eller genom bristfällighet i någon anordning för driften.

4 § I fråga om skadestånd enligt detta kapitel gäller 5 kap. och 6 kap. 1–4 §§ skadeståndslagen (1972:207).

Om vållande på den skadelidandes sida har medverkat till skador på nötkreatur eller hästar under betesgång eller på renar, får skadeståndet jämkas endast om medverkan har skett uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet.

Skadas ett motordrivet fordon som är i trafik eller egendom som transporteras med ett sådant fordon, skall medverkan till denna sakskada anses föreligga, om vållande i samband med förandet av det skadade fordonet eller det fordon som den skadade egendomen transporterades med eller bristfällighet på fordonet har medverkat till skadan.

Sjätte avdelningen

Avslutande bestämmelser

17 kap. Ordning

1 § Utan infrastrukturförvaltarens eller ett järnvägsföretags tillstånd får inte någon beträda spårområdet för järnväg utom på platser där det klart framgår att allmänheten har tillträde.

2 § Alkoholdrycker får inte förtäras inom järnvägssystem. Förbudet gäller inte i fråga om förtäring av drycker vid tillåten servering och inte heller om ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare för särskilt fall har medgett förtäringen. Med alkoholdrycker

förstås spritdrycker, vin, starköl och öl i den betydelse dessa beteckningar har i alkohollagen (1994:1738).

3 § En befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst vid järnvägssystem får från järnvägssystemet avlägsna den som överträder förbudet i 1 §, den som uppträder berusad eller stör ordningen och den som genom sitt uppträdande äventyrar säkerheten i järnvägsdriften. Om det är absolut nödvändigt, får befattningshavaren omhänderta sådana personer. Om så sker, skall polisen omedelbart underrättas. Omhändertagna får hållas kvar till dess att de har överlämnats till en polisman eller det inte längre finns skäl till omhändertagande, dock längst sex timmar.

En befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst vid järnvägssystem får från järnvägsinfrastrukturen avlägsna den som överträder förbudet i 2 §.

4 § För att verkställa en åtgärd enligt 3 § får befattningshavaren inte använda strängare medel än förhållandena kräver.

Våld får tillgripas endast när andra medel inte hjälper. Om våld tillgrips, skall den lindrigaste form användas som kan förväntas leda till det avsedda resultatet. Våld får inte brukas längre än som är absolut nödvändigt.

18 kap. Straffbestämmelser

1 § Till böter eller fängelse i högst ett år döms den som

1. utan tillstånd driver verksamhet som är tillståndspliktig enligt 3 kap.,

2. av uppsåt eller grov oaktsamhet i sin verksamhet anlitar någon som inte uppfyller kraven i 2 kap. 5 § att utföra arbetsuppgifter av betydelse för säkerheten, eller använder materiel som inte uppfyller säkerhetskraven enligt 2 kap. 3 §, eller inte uppfyller kravet enligt 2 kap. 7 § på säkerhetsordning,

3. av uppsåt eller oaktsamhet bryter mot villkor som meddelats med stöd av 3 kap. 11 §, eller

4. av uppsåt eller oaktsamhet i verksamheten använder materiel som inte har godkänts enligt 2 kap. 2 §.

Den som inte har följt ett föreläggande vid vite eller som överträtt ett vitesförbud skall inte dömas till ansvar enligt denna lag för gärning som omfattas av föreläggandet eller förbudet.

2 § Den som för ett maskindrivet spårfordon på järnväg eller tunnelbana efter att ha förtärt alkoholhaltiga drycker i så stor mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter färden uppgår till minst 0,2 promille i blodet eller 0,10 milligram per liter i utandningsluften döms till böter eller fängelse i högst sex månader.

Till samma straff döms också den som för ett maskindrivet spårfordon på järnväg eller tunnelbana efter att ha intagit narkotika som avses i 8 § narkotikastrafflagen (1968:64) i så stor mängd att det under eller efter färden finns något narkotiskt ämne kvar i blodet. Detta gäller dock inte om narkotikan intagits i enlighet med läkares eller annan behörig receptutfärdares ordination.

Till samma straff döms också den som för ett maskindrivet spårfordon på järnväg eller tunnelbana och då är så påverkad av alkoholhaltiga drycker att det kan antas att han eller hon inte kan framföra fordonet på ett betryggande sätt. Detsamma gäller om föraren är lika påverkad av något annat medel.

Är ett brott som avses i första, andra eller tredje stycket att anse som grovt, skall föraren dömas till fängelse i högst två år. När det bedöms om brottet är grovt skall det särskilt beaktas om

1. föraren har haft en alkoholkoncentration som uppgått till minst 1,0 promille i blodet eller 0,50 milligram per liter i utandningsluften,
2. föraren annars har varit avsevärt påverkad av alkohol eller något annat medel, eller
3. framförandet av fordonet har inneburit en påtaglig fara för trafiksäkerheten.

Den som utan att föra ett maskindrivet spårfordon vid järnväg eller tunnelbana fullgör en tjänst där det ingår uppgifter av väsentlig betydelse för säkerheten och då är så påverkad av alkohol eller något annat medel att det kan antas att han eller hon inte kan utföra dessa uppgifter på ett betryggande sätt döms till böter eller fängelse i högst två år.

3 § Den som försummar sin rapporteringsskyldighet enligt 2 kap. 8 § första stycket eller föreskrift som har meddelats enligt 2 kap. 15 § första stycket 3 döms till böter.

4 § Den som bryter mot förbudet i 17 kap. 1 § döms till penningböter.

5 § Till ansvar enligt 1 eller 3 § skall inte dömas i ringa fall.

Till ansvar enligt 1, 3 eller 4 § skall inte dömas om gärningen är belagd med straff i brottsbalken. Till ansvar enligt 4 § skall inte heller dömas om gärningen är belagd med straff i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott.

6 § I fråga om beslag och förverkande av alkoholdrycker hos den som förtär sådana drycker i strid med 17 kap. 2 § finns bestämmelser i lagen (1958:205) om förverkande av alkoholhaltiga drycker m.m.

19 kap. Tillsyn m.m.

Allmänna bestämmelser

1 § Tillsynsmyndigheten skall utöva tillsyn över efterlevnaden av lagen och de föreskrifter och villkor som har meddelats med stöd av lagen. Bestämmelserna i 2–6 och 10 §§, med undantag för 3 § fjärde stycket, gäller även för tunnelbana och spårväg.

2 § För tillsynen av elektriska anläggningar finns särskilda bestämmelser i ellagen (1997:857).

3 § Tillsynsmyndigheten har rätt att av den som bedriver verksamhet som omfattas av lagen på begäran

1. få sådana upplysningar och ta del av sådana handlingar som behövs för tillsynen, bedömningen av ansökningar om tillstånd och för klart definierade statistiska ändamål,

2. få tillträde till anläggningar, fordon och annan materiel, områden, lokaler och andra utrymmen, dock inte bostäder, som har anknytning till den verksamhet som berörs, samt

3. få tillgång till nödvändig personal, materiel eller liknande utan kostnad vid provkörningar och andra materielprov.

Polis- och tullmyndigheter skall lämna den hjälp som behövs för tillsynen.

Tillsynsmyndigheten får begära verkställighet hos kronofogdemyndigheten av ett beslut som gäller åtgärder enligt första stycket. Därvid gäller bestämmelserna i utsökningsbalken om sådan verkställighet som avses i 16 kap. 10 § den balken.

Infrastrukturförvaltare och sökande av infrastrukturkapacitet skall utan uppmaning bereda tillsynsmyndigheten full insyn i förhandlingar om avgifter.

Förelägganden och förbud

4 § Tillsynsmyndigheten får meddela de förelägganden och förbud som behövs för att denna lag eller de föreskrifter eller villkor som har meddelats med stöd av lagen skall efterlevas.

Förelägganden och förbud får förenas med vite.

Har någon ålagts att betala konkurrensskadeavgift enligt 26 § konkurrenslagen (1993:20) eller dömts att betala vite enligt 59 § samma lag, får vite enligt denna lag inte dömas ut för samma förfarande.

Återkallelse av tillstånd

5 § Tillsynsmyndigheten får återkalla ett tillstånd, om

1. förutsättningarna för tillståndet inte längre uppfylls,
2. tillståndshavaren inte fullgör sina skyldigheter enligt denna lag eller enligt föreskrifter som meddelats med stöd av lagen, eller
3. tillståndshavaren under minst sex månader inte använder tillståndet.

6 § Om ett konkursförfarande eller ett ackordsförfarande har inletts mot innehavaren av ett tillstånd, skall tillsynsmyndigheten återkalla tillståndet om det finns grundad anledning att anta att en tillfredsställande finansiell omstrukturering inte kan åstadkommas inom rimlig tid.

Marknadskontroll

7 § Om det kan antas att en komponent som är nödvändig för driftskompatibilitet inte uppfyller kraven i 2 kap. 10 § första stycket, får tillsynsmyndigheten vidta åtgärder för att begränsa komponentens användningsområde, förbjuda dess vidare hantering på marknaden eller dra tillbaka den från marknaden, även om komponenten är försedd med EG-försäkran.

Om det kan antas att ett delsystem inte uppfyller kraven i 2 kap. 10 § första stycket, får tillsynsmyndigheten besluta om kompletterande kontroller av delsystemet, även om delsystemet är försett med EG-kontrollförklaring.

Register

8 § Tillsynsmyndigheten skall föra och ge offentlighet åt register över järnvägsinfrastruktur och järnvägsfordon.

Prövning av tvister

9 § Ett järnvägsföretag, en infrastrukturförvaltare eller den som har auktorisation för att organisera järnvägstrafik får till tillsynsmyndigheten hänskjuta tvister om huruvida en infrastrukturförvaltarens beslut enligt denna lag står i överensstämmelse med lagen eller föreskrifter som meddelats med stöd av lagen.

Tillsynsmyndigheten skall så snart som möjligt besluta i de frågor som tvisten gäller. Beslutet bör meddelas senast inom två månader från det att all relevant information i tvisten lämnats in.

Kan parterna inte komma överens om villkoren i ett trafikeringsavtal, får tillsynsmyndigheten på begäran av en part fastställa de administrativa, tekniska och ekonomiska villkor som skall gälla för den aktuella trafiken i den utsträckning det är nödvändigt för att villkoren skall uppfylla bestämmelserna i denna lag.

Bemyndigande

10 § Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten får meddela föreskrifter om register enligt 8 § och de föreskrifter som behövs för prövning av tvister.

20 kap. Överklagande

1 § Tillsynsmyndighetens beslut i frågor om trafikeringstillstånd enligt 5 kap. 2 och 3 §§ får överklagas hos regeringen.

2 § Tillsynsmyndighetens beslut i övriga frågor enligt denna lag eller enligt föreskrifter som meddelats med stöd av lagen får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

3 § Ett beslut enligt denna lag eller enligt föreskrifter som meddelats med av stöd av lagen gäller omedelbart, om inte något annat anges i beslutet. Ett beslut om återkallelse av tillstånd gäller dock inte förrän det vunnit laga kraft, om inte något annat anges i beslutet.

Ändrade punkter i övergångsbestämmelserna till järnvägslagen (2004:519)

2. Bestämmelserna om krav på godkännande enligt 2 kap. 2 § gäller inte delsystem som har tagits i bruk efter utgången av år 2000 men före den 1 juli 2004, om delsystemen ingår i det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg, så länge delsystemet inte därefter byggs om eller moderniseras.

3. Bestämmelserna i den nya lagen om krav på godkännande av delsystem och om tillstånd tillämpas inte så länge ett motsvarande godkännande eller tillstånd gäller enligt övergångsbestämmelserna till lagen (2004:518) om ändring i järnvägssäkerhetslagen (1990:1157). Bestämmelserna i 19 kap. i den nya lagen tillämpas dock från ikraftträdandet även i fall då ett godkännande eller tillstånd före ikraftträdandet har meddelats enligt järnvägssäkerhetslagen.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

1. Denna lag träder i kraft, med undantag för de bestämmelser som anges i 2, den ---, då järnvägstrafiklagen (1985:192) och lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg skall upphöra att gälla.
2. Bestämmelserna i 5 kap. 1–6 §§, 13 kap. och 15 kap. 11–16 §§ träder i kraft den dag regeringen bestämmer. Bestämmelserna får sättas i kraft vid olika tillfällen. Regeringen får meddela de övergångsbestämmelser som behövs och bestämma när lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik skall upphöra att gälla.
3. Beslut enligt lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg om att godkänna spårplanläggning eller fordon som har meddelats före ikraftträdandet enligt 1 skall jämföras med ett tillstånd enligt denna lag.
4. Tillstånd för att driva tunnelbane- eller spårvägstrafik eller spårplanläggningar för sådan trafik enligt lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg som har meddelats före ikraftträdandet enligt 1 skall jämföras med ett tillstånd enligt denna lag. Ett sådant tillstånd skall dock gälla längst till och med utgången av år 2008.
5. Kravet på försäkring eller annat likvärdigt arrangemang enligt 3 kap. 8 § 3 skall fram till utgången av år 2008 inte gälla den som vid ikraftträdandet enligt 1 har tillstånd för att förvalta infrastruktur.
6. Bestämmelserna i 6 kap. 22 § andra stycket och 23–28 §§ samt 15 kap. 1–10 §§ skall inte tillämpas i fråga om avtal mellan infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag som har ingåtts före ikraftträdandet enligt 1.
7. I fråga om en transport enligt 8–12 kap. som har påbörjats före ikraftträdandet enligt 1 tillämpas äldre bestämmelser.
8. I fråga om en skada enligt 16 kap. som har inträffat före ikraftträdandet enligt 1 tillämpas äldre bestämmelser.

9. Vid prövningen av mål eller ärenden enligt lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg som har inletts före ikraftträdandet enligt 1 tillämpas äldre bestämmelser.

2 Förslag till lag om ändring i lagen (1958:205) om förverkande av alkoholhaltiga drycker m.m.

Härigenom föreskrivs att 1 och 2 §§ lagen (1958:205) om förverkande av alkoholhaltiga drycker m.m. skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Alkoholhaltiga drycker eller andra medel som har trafikfarlig påverkan, vilka påträffas hos den som brutit mot 4 § eller 4 a § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, 30 § lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg, 10 kap. 2 § järnvägslagen (2004:519), 13 kap. 1 § luftfartslagen (1957:297) eller 20 kap. 4 § eller 5 § sjölagen (1994:1009) skall förklaras förverkade, om det inte finns särskilda skäl mot det.

Detsamma skall gälla om sådana drycker eller medel påträffas hos den som medföljt vid tillfället, om medlen kan antas ha varit avsedda även för den som begått gärningen.

Spritdrycker, vin eller starköl, som påträffas hos den som förtär eller förvarar sådana drycker i strid med villkor enligt 2 kap. 16 § andra stycket första meningen eller med 2 kap. 18 § ordningslagen (1993:1617) eller med lokal ordningsföreskrift skall, oavsett vem dryckerna tillhör, förklaras förverkade, om inte särskilda skäl talar mot det. Detsamma skall gälla alkoholdrycker som påträffas hos den som förtär sådana drycker i strid

1 §¹

Alkoholhaltiga drycker eller andra medel som har trafikfarlig påverkan, vilka påträffas hos den som brutit mot 4 § eller 4 a § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, 18 kap. 2 § järnvägslagen (2004:519), 13 kap. 1 § luftfartslagen (1957:297) eller 20 kap. 4 § eller 5 § sjölagen (1994:1009) skall förklaras förverkade, om det inte finns särskilda skäl mot det.

Spritdrycker, vin eller starköl, som påträffas hos den som förtär eller förvarar sådana drycker i strid med villkor enligt 2 kap. 16 § andra stycket första meningen eller med 2 kap. 18 § ordningslagen (1993:1617) eller med lokal ordningsföreskrift skall, oavsett vem dryckerna tillhör, förklaras förverkade, om inte särskilda skäl talar mot det. Detsamma skall gälla alkoholdrycker som påträffas hos den som förtär sådana drycker i strid

¹ Senaste lydelse 2004:521.

med 4 kap. 4 § ordningslagen eller med 9 kap. 2 § järnvägslagen. med 4 kap. 4 § ordningslagen eller med 17 kap. 2 § järnvägslagen.

Vad som sagts i tredje stycket gäller också i fråga om sådana drycker som avses där och som påträffas hos någon som vid tillfället var i sällskap med den som bröt mot bestämmelsen, om det är sannolikt att dryckerna var avsedda även för den senare.

2 §²

Angående beslag av egendom som avses i 1 § skall vad i allmänhet är stadgat om beslag i brottmål äga motsvarande tillämpning med följande avvikelser:

1. Beslagtagen egendom må bevisligen förstöras om dess värde är ringa eller egendomens förstörande eljest måste anses försvarligt. I annat fall må egendomen försäljas, spritdrycker, vin, starköl och öl till den som är berättigad att tillverka eller att bedriva partihandel med sådana varor enligt alkohollagen (1994:1738) och annan egendom på sätt som med hänsyn till egendomens beskaffenhet finnes lämpligt. Belopp, som erhållits vid försäljning av beslagtagen egendom, tillfaller kronan.

Beslut om förstörande eller försäljning meddelas av undersökningsledaren eller åklagaren. I fall som avses i 23 kap. 22 § första stycket första punkten rättegångsbalken får sådant beslut meddelas även av polismyndigheten.

Går beslag åter och är egendomen jämlikt denna paragraf förstörd eller såld, skall ersättning av allmänna medel utgå med belopp, som motsvarar egendomens pris vid försäljning till allmänheten eller eljest finnes skäligt. Beslut om ersättning meddelas av åklagaren. Är den som drabbats av beslaget missnöjd med beslut om ersättning, äge han inom en månad från det han erhöll del av beslutet påkalla rättens prövning därav. Ansökan härom göres vid den domstol, som ägt upptaga fråga om beslagets bestånd. Ersättning utbetalas av länsstyrelsen efter framställning av åklagaren.

2. Om polisman verkställer beslag och förelägger förverkande av den beslagtagna egendomen i föreläggande av ordningsbot, skall anmälan om beslaget göras hos polismyndigheten.

3. I fråga om sådana drycker som avses i 1 § tredje stycket och som förtärs eller förvaras i 3. I fråga om sådana drycker som avses i 1 § tredje stycket och som förtärs eller förvaras i

² Senaste lydelse 2004:521.

strid med villkor enligt 2 kap. 16 § andra stycket första meningen eller med 2 kap. 18 § eller med 4 kap. 4 § ordningslagen (1993:1617) eller med 9 kap. 2 § järnvägslagen (2004:519) har den som tjänstgör som ordningsvakt vid en allmän sammankomst eller offentlig tillställning eller inom ett trafikföretags område eller dess färdmedel eller som befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst vid järnväg samma rätt att ta egendomen i beslag som enligt rättegångsbalken tillkommer en polisman.

strid med villkor enligt 2 kap. 16 § andra stycket första meningen eller med 2 kap. 18 § eller med 4 kap. 4 § ordningslagen (1993:1617) eller med 17 kap. 2 § järnvägslagen (2004:519) har den som tjänstgör som ordningsvakt vid en allmän sammankomst eller offentlig tillställning eller inom ett trafikföretags område eller dess färdmedel eller som befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst vid järnväg samma rätt att ta egendomen i beslag som enligt rättegångsbalken tillkommer en polisman.

Ordningsvakt eller befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst vid järnväg som har verkställt beslag skall skyndsamt anmäla detta till polismyndigheten och överlämna den beslagtagna egendomen.

Denna lag träder i kraft den ...

3 Förslag till lag om ändring i lagen (1974:610) om inrikes vägtransport

Härigenom föreskrivs att 2 § lagen (1974:610) om inrikes vägtransport skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §¹

Lagen skall ej tillämpas på brevbefordran, begravningstransporter eller befordran av flyttsaker.

Lagen skall inte heller tillämpas på sådan befordran på väg som är underkastad *fördraget den 9 maj 1990 om internationell järnvägstransport* eller som en järnväg i annat fall utför inom Sverige till fullgörande av avtal om befordran av gods på järnväg.

Lagen skall inte heller tillämpas på sådan befordran på väg som är underkastad *fördraget om internationell järnvägstrafik (COTIF) av den 9 maj 1980 i dess lydelse enligt ändringsprotokollet av den 3 juni 1999* eller som en järnväg i annat fall utför inom Sverige till fullgörande av avtal om befordran av gods på järnväg.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

¹ Senaste lydelse 1998:484.

4 Förslag till lag om ändring i trafikskadelagen (1975:1410)

Härigenom föreskrivs att 11 och 20 §§ trafikskadelagen (1975:1410) skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

11 §¹

Uppkommer annan person- eller sakskada i följd av trafik med motordrivet fordon än som anges i 10 §, utgår trafikskadeersättning från trafikförsäkringen för fordonet.

För sakskada som tillfogas försäkringstagaren genom det egna fordonet utgår trafikskadeersättning enligt första stycket endast om fordonet brukades olovligen av annan. Ersättning enligt första stycket utgår ej för sakskada som genom det egna fordonet tillfogas fordonets brukare eller förare eller, om fordonet brukades olovligen, den som med vetskap därom följde med fordonet eller lät egendom befordras med detta.

Skadas ett spårfordon som omfattas av *järnvägstrafiklagen (1985:192)* och som är i trafik eller skadas person eller egendom i ett sådan fordon, utgår trafikskadeersättning enligt första stycket endast om skadan har orsakats genom vållande i samband med förandet av det motordrivna fordonet eller genom bristfällighet på det fordonet. Uppkommer därvid också skada på egendom som ingår i spåranläggningen, gäller vad nu har sagts även i fråga om denna skada.

Skadas ett spårfordon som omfattas av *järnvägslagen (2004:519)* och som är i trafik eller skadas person eller egendom i ett sådan fordon, utgår trafikskadeersättning enligt första stycket endast om skadan har orsakats genom vållande i samband med förandet av det motordrivna fordonet eller genom bristfällighet på det fordonet. Uppkommer därvid också skada på egendom som ingår i spåranläggningen, gäller vad nu har sagts även i fråga om denna skada.

¹ Senaste lydelse 1985:194.

20 §²

Har skada för vilken trafikskadeersättning utgått vållats uppsåtligt eller genom grov vårdslöshet, inträder försäkringsanstalten intill det utgivna beloppet i den skadelidandes rätt till skadestånd av skadevällaren. Detsamma gäller, om skadan har vållats genom vårdslöshet av förare som har gjort sig skyldig till brott som avses i 4 § eller 4 a § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott.

Om trafikskadeersättning har betalats för en skada som omfattas av produktansvarslagen (1992:18), inträder försäkringsanstalten intill det utgivna beloppet i den skadelidandes rätt till skadestånd enligt den lagen.

Är järnväg eller spårväg enligt *järnvägstrafiklagen* (1985:192) eller annan författning ansvarig för skada till följd av spårdriften och har trafikskadeersättning utgått för skadan, får försäkringsanstalten kräva ersättningen åter från den ansvarige i den omfattning som är skälig med hänsyn till den medverkan som har förekommit på ömse sidor och omständigheterna i övrigt.

Är järnväg eller spårväg enligt *järnvägslagen* (2004:519) eller annan författning ansvarig för skada till följd av spårdriften och har trafikskadeersättning utgått för skadan, får försäkringsanstalten kräva ersättningen åter från den ansvarige i den omfattning som är skälig med hänsyn till den medverkan som har förekommit på ömse sidor och omständigheterna i övrigt.

Denna lag träder i kraft den...

² Senaste lydelse 1992:1121.

5 Förslag till lag om ändring i lagen (1976:661) om immunitet och privilegier i vissa fall

Härigenom föreskrivs att bilagan till lagen (1976:661) om immunitet och privilegier i vissa fall¹ skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Bilaga²

Immunitet och/eller privilegier gäller för följande		Tillämplig internationell överenskommelse
Internationella organ	Fysiska personer	

33 Mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik (OTIF)	Medlemsstaternas representanter i organisationen, personer med tjänst hos organisationen och sakkunniga utsedda av organisationen	<i>Fördraget den 9 maj 1980 om internationell järnvägstrafik (COTIF)</i>
---	---	--

Föreslagen lydelse

Bilaga

Immunitet och/eller privilegier gäller för följande		Tillämplig internationell överenskommelse
Internationella organ	Fysiska personer	

33 Mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik (OTIF)	Medlemsstaternas representanter i organisationen, personer med tjänst hos organisationen och sakkunniga utsedda av organisationen	<i>Fördraget om internationell järnvägstrafik (COTIF) av den 9 maj 1980 i dess lydelse enligt ändringsprotokollet av den 3 juni 1999</i>
---	---	--

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

¹ Lagen omtryckt 1994:717.

² Senaste lydelse 2004:666.

6 Förslag till lag om ändring i lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov

Härigenom föreskrivs att 1 § lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §¹

Alkoholutandningsprov får tas på den som skäligen kan misstänkas för brott som avses i 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, 30 § lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg, 10 kap. 2 § järnvägslagen (2004:519) eller annat brott, på vilket fängelse kan följa, om provet kan ha betydelse för utredning om brottet.

Alkoholutandningsprov får tas på den som skäligen kan misstänkas för brott som avses i 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, 18 kap. 2 § järnvägslagen (2004:519) eller annat brott, på vilket fängelse kan följa, om provet kan ha betydelse för utredning om brottet.

Alkoholutandningsprov tas av polisman. Provtagningen skall ske på ett sätt som inte utsätter den på vilken provet tas för allmän uppmärksamhet. Om särskilda skäl inte föranleder något annat, skall provet tas i täckt fordon eller inomhus i avskilt rum.

Denna lag träder i kraft den ...

¹ Senaste lydelse 2004:522.

7 Förslag till lag om ändring i lagen (1992:1672) om paketresor

Härigenom föreskrivs att 18 § lagen (1992:1672) om paketresor skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Skador som omfattas av bestämmelserna i sjölagen (1994:1009), rådets förordning (EG) nr 2027/97 av den 9 oktober 1997 om lufttrafik-företags skadeståndsansvar avseende lufttransport av passagerare och deras bagage², luftfartslagen (1957:297), *järnvägstrafiklagen (1985:192) eller lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik* ersätts enligt de bestämmelserna i stället för enligt denna lag. Arrangören är dock alltid skyldig att ersätta resenären för vad denne har rätt att fordra enligt de nämnda bestämmelserna.

18 §¹

Skador som omfattas av bestämmelserna i sjölagen (1994:1009), rådets förordning (EG) nr 2027/97 av den 9 oktober 1997 om lufttrafik-företags skadeståndsansvar avseende lufttransport av passagerare och deras bagage², luftfartslagen (1957:297), *eller järnvägslagen (2004:519)* ersätts enligt de bestämmelserna i stället för enligt denna lag. Arrangören är dock alltid skyldig att ersätta resenären för vad denne har rätt att fordra enligt de nämnda bestämmelserna.

Denna lag träder i kraft den ...

¹ Senaste lydelse 2002:1132.

² EGT L 140, 30.5.2002, s. 2 (Celex 32002R0889).

8 Förslag till lag om ändring i körkortslagen (1998:488)

Härigenom föreskrivs att 5 kap. 3 och 9 §§ körkortslagen (1998:488) skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

5 kap.

3§¹

Ett körkort skall återkallas

1. om körkortshavaren har brutit mot 1 § andra stycket, 4 eller 4 a § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott eller 30 § första, andra eller tredje stycket lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg eller 10 kap. 2 § första, andra eller tredje stycket järnvägslagen (2004:519),

2. om körkortshavaren har brutit mot 5 § lagen om straff för vissa trafikbrott och överträdelsen inte kan anses som ringa,

3. om körkortshavaren genom upprepade brott i väsentlig grad har visat bristande vilja eller förmåga att rätta sig efter de bestämmelser som gäller i trafikens eller trafiksäkerhetens intresse för förare av motordrivet fordon eller spårvagn,

4. om körkortshavaren i annat fall vid förande av ett motordrivet fordon eller en spårvagn har överskridit högsta tillåtna hastighet, kört mot rött ljus, underlåtit att iaktta stopplikt, kört om vid övergångsställe eller brutit mot någon annan regel som är äsentlig från trafiksäkerhetssynpunkt, allt om överträdelsen inte kan anses som ringa,

5. om körkortshavaren på grund av opålitlighet i nykterhetskänseende inte bör ha körkort,

6. om det med hänsyn till annat brott som körkortshavaren har gjort sig skyldig till kan antas att han inte kommer att respektera trafikreglerna och visa hänsyn, omdöme och ansvar i trafiken eller om han på grund av sina personliga förhållanden i övrigt inte kan anses lämplig som förare av körkortspliktigt fordon,

Ett körkort skall återkallas

1. om körkortshavaren har brutit mot 1 § andra stycket, 4 eller 4 a § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott eller 18 kap. 2 § första, andra eller tredje stycket järnvägslagen (2004:519),

¹ Senaste lydelse 2004:524.

7. om körkortshavarens förutsättningar för rätt att köra ett körkortspliktigt fordon är så väsentligt begränsade genom sjukdom, skada eller dylikt att han från trafiksäkerhetssynpunkt inte längre bör ha körkort,

8. om körkortshavaren inte följer ett föreläggande att ge in läkarintyg eller bevis om godkänt förarprov.

5 kap.

9§²

I stället för att körkortet återkallas skall körkortshavaren varnas i sådana fall som avses i 3 § 2–6, om varningen av särskilda skäl kan anses vara en tillräcklig åtgärd.

Detsamma gäller om körkortshavaren brutit mot 4 § första stycket lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, 30 § första stycket lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg eller 10 kap. 2 § första stycket järnvägslagen (2004:519) och alkoholkoncentrationen under eller efter färden inte uppgått till 0,5 promille i blodet eller 0,25 milligram per liter i utandningsluften.

Detsamma gäller om körkortshavaren brutit mot 4 § första stycket lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott eller 18 kap. 2 § första stycket järnvägslagen (2004:519) och alkoholkoncentrationen under eller efter färden inte uppgått till 0,5 promille i blodet eller 0,25 milligram per liter i utandningsluften.

1. Denna lag träder i kraft den ...
2. Bestämmelserna i 5 kap. 3 § 1 gäller även den som har brutit mot 30 § första, andra eller tredje stycket lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg.
3. Bestämmelserna i 5 kap. 9 § andra stycket gäller även den som har brutit mot 30 § första stycket lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg.

² Senaste lydelse 2004:524.

9 Förslag till lag om ändring i lagen (1999:216) om ögonundersökning vid misstanke om vissa brott i trafiken

Härigenom föreskrivs att 2 § lagen (1999:216) om ögonundersökning vid misstanke om vissa brott i trafiken skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §¹

En ögonundersökning enligt denna lag får göras på förare av ett motordrivet fordon samt på förare av ett maskindrivet spårfordon på järnväg, tunnelbana eller spårväg om det kan misstänkas att föraren gjort sig skyldig till brott som avses i 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, 30 § lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg, 10 kap. 2 § järnvägslagen (2004:519) eller till något annat brott på vilket fängelse kan följa och som har begåtts i samband med framförandet av fordonet.

En ögonundersökning enligt denna lag får göras på förare av ett motordrivet fordon samt på förare av ett maskindrivet spårfordon på järnväg, tunnelbana eller spårväg om det kan misstänkas att föraren gjort sig skyldig till brott som avses i 4 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, 18 kap. 2 § järnvägslagen (2004:519) eller till något annat brott på vilket fängelse kan följa och som har begåtts i samband med framförandet av fordonet.

Undersökningen enligt första stycket får genomföras endast om den kan ha betydelse för utredningen om brottet.

Denna lag träder i kraft den ...

¹ Senaste lydelse 2004:525.

1 Inledning

1.1 Uppdraget

Järnvägsutredningens uppdrag enligt direktiven¹ är att göra en bred översyn av organisationen och lagstiftningen inom järnvägssektorn. Uppdraget kan enligt direktiven delas upp i två delar.

I den ena delen ingår att med utgångspunkt i konsumentintresset analysera möjliga utvecklingsvägar för såväl person- som gods- trafikerna på järnväg. Utredaren skall enligt direktiven härvid analysera olika modeller för en utvecklad konkurrens samt i sin slutliga bedömning förorda ett alternativ. Järnvägsutredningen har i huvudbetänkandet *Järnväg för resenärer och gods* (SOU 2003:104) lämnat förslag i denna del.

I den andra delen av uppdraget ingår att i svensk rätt genomföra de nya regler inom området som på senare tid antagits inom Europeiska gemenskapen och på internationell nivå. Detta gäller såväl det så kallade första järnvägspaketet och direktivet om driftskompatibilitet för transeuropeiska konventionella järnvägar som det nya fördraget om internationell järnvägstrafik (COTIF). I denna del av uppdraget ingår även att göra en generell översyn av järnvägslagstiftningen för att modernisera denna och – om så bedöms erforderligt – anpassa den till regeringsformens (RF) bestämmelser om normgivning.

Järnvägsutredningen har i delbetänkandet *Rätt på spåret* (SOU 2002:48) lämnat förslag till hur det första järnvägspaketet skall införas i svensk rätt genom skapandet av en ny sektorsspecifik lag. Järnvägslagen (2004:519), som trädde i kraft den 1 juli 2004, motsvarar i huvudsak utredningens förslag i denna del (se prop. 2003/04:123). Därmed kvarstår för utredningen att komma med förslag hur COTIF skall genomföras i svensk rätt samt göra en översyn av de

¹ Dir. 2001:48, 2001:116, 2002:128 och 2003:161. De tre först nämnda direktiven finns inlagda som bilagor till huvudbetänkandet *Järnväg för resenärer och gods* (SOU 2003:104) och det sist nämnda direktivet finns bifogat som bilaga 1 till detta betänkande.

bestämmelser om inrikes transport som har sin motsvarighet i COTIF och föreslå lämpliga ändringar i dessa. Därutöver skall utredningen enligt direktiven göra en generell översyn av järnvägslagstiftningen för att modernisera denna. Utgångspunkten bör enligt direktiven i denna del vara att bestämmelserna om inrikes transport skall överensstämma med de internationella överenskommelserna såvida inte något särskilt intresse talar för motsatsen.

Järnvägsutredningen har utöver de två ovannämnda betänkningarna i november 2002 lämnat en särskild rapport om stations- och övrig fastighetsförvaltning, *Förvaltningen av järnvägens fastigheter*, samt i mars 2003 en skrivelse om registrering av fordon.

1.2 Arbetets bedrivande

En av utgångspunkterna för utredningen har varit att skapa en modern samlad järnvägslagstiftning som står redo att möta de framtida anpassningar av regelverket som kommer att bli nödvändiga, bl.a. genom det arbete som nu pågår inom EU på järnvägsområdet. En naturlig utgångspunkt har därvid varit att i samband med översynen av lagstiftningen överväga om den reglering som i dag är spridd i flertalet lagar bör flyttas över till den nya järnvägslagen.

De bestämmelser som i första hand är aktuella att föras över till järnvägslagen är bestämmelserna i järnvägstrafiklagen (1985:192) och lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg. Genom de ändringar som gjorts av COTIF genom 1999 års ändringsprotokoll är det även nödvändigt att se över lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik och även överväga om bestämmelserna i denna lag skall föras över till järnvägslagen.

Slutligen skall de bestämmelser om marknadstillträde för persontrafik på järnväg som utredningen föreslagit i huvudbetänkandet *Järnväg för resenärer och gods* placeras i järnvägslagen.

Mina förslag har på brukligt sätt diskuterats med experterna i utredningen. Järnvägsutredningen har under arbetet med införlivandet av den reviderade COTIF knutit en referensgrupp till sig. Sekreterarna har vid tre tillfällen sammanträtt med representanter från Banverket, SJ AB och Green Cargo AB, som ingått i referensgruppen, angående införlivandet av den reviderade COTIF i svensk rätt och vilka ändringar som med anledning därav bör göras i bestämmelserna i nuvarande järnvägstrafiklag. Sekreterarna har därutöver haft ett möte med företrädare för kommunikationsministeriet i

Finland och samferdselsdepartementet i Norge rörande införlivandet av COTIF i de nationella lagstiftningarna. Sekreterarna har även deltagit i ett informationsmöte med Mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik (OTIF) i Bern den 26 juni 2003 där frågor som bl.a. rörde de s.k. tekniska bihangen till COTIF (bihangen F och G) diskuterades. I frågor rörande transport av farligt gods har utredningen samrått med utredningen (Fö 2003:04) om översyn av bestämmelserna om transport av farligt gods.

1.3 Pågående arbete inom EU

Den 3 mars 2004 presenterade EG-kommissionen förslag till det s.k. tredje järnvägspaketet. Det är för närvarande oklart om och när förslaget kommer att antas och jag beaktar det därför inte i detta betänkande. Förslaget berör emellertid i vissa delar regleringen i 1999 års COTIF och på grund härav finns det ändå skäl att i det följande lämna en översiktlig redogörelse för det.

Det tredje järnvägspaketet innehåller förslag till ett direktiv om marknadsöppning för den internationella passagerartrafiken, en förordning om passagerarrättigheter inom internationell trafik, en förordning med minimikrav på kvaliteten på nationell och internationell godstrafik samt förslag till ett direktiv om lokförarkörkort.

Förslaget till direktiv om marknadsöppning för den internationella passagerartrafiken

Det föreslagna direktivet anger att järnvägsföretag som har erforderliga säkerhetsintyg från år 2010 skall kunna utföra internationell transport inom EU. Järnvägsföretagen skall kunna ta upp och sätta av passagerare på vilken station som helst vid en sådan transport, alltså även på stationer inom samma medlemsstat.

Förslaget till förordning om passagerarrättigheter inom internationell trafik

Förordningen skall enligt förslaget vara tillämplig på internationell transport. I förslaget bestäms de minimistandarder som skall gälla för information till passagerare före och under resan, vilka minimivillkor som skall gälla vid förseningar, hur klagomål skall behandlas

samt vilket stöd som skall ges till passagerare med funktionshinder. Förslaget innehåller också bl.a. regler om skadestånd vid personskada eller förlust av bagage.

Förslaget omfattar rättigheter för de resande som inte regleras i COTIF. Det är exempelvis fallet när det gäller information som skall lämnas till resenärerna, tillgången till biljetter och rättigheter för funktionshindrade.

När det gäller förutsättningar för ansvar för resande som dödas eller skadas går förslaget något längre än COTIF. Förslaget innebär också att ett obegränsat ekonomiskt ansvar skall gälla, dvs. det finns inga begränsningsbelopp, om den resande dödas eller skadas. Förslaget går också längre än COTIF när det gäller ansvar och ersättning för förseningar och inställd trafik. Medan fördraget i sådana fall ger de resande rätt till ersättning för skäliga kostnader för kost och logi och för att underrätta berörda personer kommer enligt kommissionens förslag de resande även ha rätt till ekonomisk ersättning². Vidare skall ett järnvägsföretags försäkringsskydd per resande uppgå till minst 310 000 euro.

Om den internationella transporten utförs av flera på varandra följande järnvägsföretag skall företagen svara solidariskt om en resande dödas eller skadas, om resgods förstörs eller förloras eller vid förseningar. Förslaget i denna del skiljer sig också i vissa delar från COTIF.

Förslaget till förordning med minimikrav på kvaliteten på nationell och internationell godstrafik

Den föreslagna förordningen skall vara tillämplig på både nationell och internationell transport. Vid förlorat eller skadat gods föreslås ett begränsningsbelopp om 75 euro per kilo förlorat eller skadat bruttovikt (ca tre gånger högre än motsvarande belopp i CIM). Vidare föreslås minimiersättningsbelopp vid förseningar. I CIM föreskrivs vid förseningar inga lägsta ersättningsbelopp utan endast ett högsta belopp. Förslaget innehåller även regler om ansvar och ersättning vid bristande information om förseningar.

² Enligt COTIF bestämmer dock nationell rätt om och i vilken mån transportören dessutom skall betala ersättning för andra skador än de nyss nämnda. Kollektivtrafikkommitténs transportslagsövergripande förslag till lag om ersättning m.m. vid transport av resande innebär att vid försening skälig ersättning skall utgå för ekonomisk förlust (*Kollektivtrafik med människan i centrum*, SOU 2003:67). Järnvägsutredningen har anslutit sig till Kollektivtrafikkommitténs förslag i denna del (*Järnväg för resenärer och gods*, SOU 2003:104 s. 173 ff.).

2 Fördraget om internationell järnvägstrafik (COTIF) och dess införlivande med svensk rätt

2.1 Bakgrund

Kort om OTIF och COTIF

Den första europeiska överenskommelsen om internationell gods-transport med järnväg undertecknades i Bern år 1890. Sverige anslöt sig år 1907 till detta fördrag och har alltsedan dess deltagit i det internationella järnvägssamarbetet. Ett fördrag om befordran med järnväg av resande och resgods undertecknades år 1924 och trädde i kraft år 1928. Sverige anslöt sig från början till detta fördrag. Efter år 1924 har fördrag rörande personbefordran slutits samtidigt med fördragen rörande godsbefordran.

År 1980 slöts ett fördrag om internationell järnvägstrafik (Convention relative aux transports internationaux ferroviaires, COTIF 1980). Genom fördraget bildades en ny organisation, Mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik (l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires, OTIF) som arvtagare till den tidigare Järnvägsbyrån i Bern. OTIF har för närvarande 42 medlemsstater i Europa, Mellanöstern och Nordafrika.

OTIF:s mest centrala uppgift är att förvalta och vidareutveckla fördraget. COTIF 1980 behandlar främst den internationella transporten av gods och passagerare och innehåller regler av både civilrättslig och offentlighetsrättslig karaktär. COTIF innebar en betydande förenkling och modernisering jämfört med tidigare regler.

Revision av COTIF 1980

COTIF 1980 har genomgått en omfattande revision under 1990-talet. Det reviderade fördraget om internationell järnvägstrafik av den 9 maj 1980 i dess lydelse enligt ändringsprotokollet av den 3 juni 1999 (COTIF) antogs av OTIF vid ett möte med generalförsamlingen den 26 maj–3 juni 1999 i Vilnius i Litauen.

Sverige har skrivit under 1999 års ändringsprotokoll till COTIF. De stater som i likhet med Sverige har gjort det förutsätts ratificera eller på annat sätt godta eller godkänna det reviderade fördraget. COTIF har ännu inte trätt i kraft och kommer inte att göra det förrän fler än två tredjedelar av de länder som vid tidpunkten för den femte generalförsamlingens beslut var medlemmar i OTIF har ratificerat ändringsprotokollet.

I flera av medlemsstaterna i OTIF har sedan år 1980 grundläggande ekonomiska, juridiska och tekniska förändringar skett på järnvägsområdet. Till detta kom det faktum att det internationella järnvägsarbetet har varit och är spritt på flera internationella organisationer utan någon direkt inbördes samordning. Revisionen har därför varit påkallad av flera skäl. Viktigast är att järnvägarnas organisation, inte minst till följd av utvecklingen inom EG-rätten, har ändrats så att infrastrukturen i allt större utsträckning skiljts från själva transportverksamheten (för att underlätta kostnadsjämförelser mellan transportslagen) och att internationella aktörer som opererar som transportörer i flera länder har tillkommit (ett första steg mot fri konkurrens på spåren). Det internationella regelverket och dess ansvarsregler bygger däremot i stor utsträckning på att varje stat hade en nationellt sammanhållen, "monolitisk" järnvägsorganisation och att internationella transporter utfördes i samarbete mellan sådana järnvägsorganisationer. Innehavet av infrastrukturen har setts som det centrala och varit styrande för ansvarsreglerna. Provisoriska ändringar i fördraget har visserligen gjorts efter hand men själva grundstrukturen har blivit föråldrad. Dessutom har det tillkommit ett behov av att på ett enhetligt sätt reglera även förhållandet mellan transportören och infrastrukturhållaren.

På grund av den mer eller mindre långtgående uppdelning av järnvägen i skilda delar med ansvar för infrastruktur respektive transportverksamhet har rättigheter och skyldigheter, som tidigare var knutna till det generella begreppet järnvägen, i 1999 års COTIF delats upp och knutits till transportör, innehavare av vagnar, transportkunder, infrastrukturförvaltare osv.

Vidare har det länge funnits ett önskemål om ändrad status för reglementet om internationell järnvägstransport av farligt gods, RID. Den tidigare konstruktionen innebar att regelverket bara blev tillämpligt om transporten skedde inom ramen för ett transportavtal i och med att reglerna var knutna till de civilrättsliga reglerna om gods-transport. För andra transportmedel har däremot länge gällt att reglerna om transport av farligt gods är av offentligrättslig karaktär, vilket ger ett mer heltäckande system.

2.2 COTIF 1980

Uppbyggnad av COTIF 1980

Den nuvarande internationella regleringen på järnvägsrättens område är som redan nämnts COTIF 1980. COTIF 1980 består av en huvudstomme, det s.k. kallade grundfördraget, och ett antal till denna fogade instrument. Till nuvarande COTIF hör ett protokoll om privilegier och immunitet för OTIF samt två bihang. Bihang A innehåller enhetliga rättsregler för avtal om internationell järnvägstransport av resande och resgods (CIV). I bihang B finns enhetliga rättsregler för avtal om internationell järnvägstransport av gods (CIM).

Till CIM hör fyra underbilagor som innehåller särskilda bestämmelser om vissa transporter, nämligen reglementen om internationell järnvägstransport av farligt gods (RID), av privatvagnar (RIP), av containrar (RiCo) och av expressgods (RIEx).

Införlivande av COTIF 1980 med svensk rätt

Genom lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik införlivades de delar av COTIF 1980 som innehåller bestämmelser som riktar sig till myndigheter och enskilda, med undantag av bestämmelserna i RID, med svensk rätt. Bihang A och bihang B till COTIF 1980 (CIV och CIM) har införlivats med svensk rätt genom inkorporering och har därigenom kommit att gälla som svensk rätt i sin franska lydelse. Detta skedde genom föreskrifter i lagen att bihang A och B i sin franska lydelse skall tillämpas som svensk lag. Som hjälp för tillämpningen har de båda bihangen dock publicerats också i svensk översättning. Vissa processrättsliga regler har transformerats till svensk rätt.

RID har införlivats med svensk rätt genom förordningen (1982:923) om transport av farligt gods med inkorporationsmetoden. Protokollet om immunitet och privilegier för OTIF har införlivats med svensk rätt genom att erforderliga uppgifter angående OTIF har förts in i bilagan till lagen (1976:661) om immunitet och privilegier i vissa fall.

2.3 Uppbyggnad av COTIF 1999 och dess huvudsakliga innehåll

Uppbyggnad av COTIF 1999

COTIF består av ett ändringsprotokoll samt en ny version av såväl grundfördraget med bihang som protokollet om privilegier och immunitet. Fördraget finns intaget som bilaga 2 i en särskild volym till detta betänkande.

Förutom bihang som motsvarar de redan existerande bihangen CIV och CIM och bilagan RID till CIM innehåller COTIF ett antal nya bihang. CUV innehåller regler för avtal om nyttjande av vagnar i internationell järnvägstrafik och om ansvaret för dessa vagnar, CUI regler för avtal om nyttjande av infrastruktur i internationell järnvägstrafik, APTU regler om antagande av normer för tekniskt godkännande av och om enhetliga tekniska föreskrifter för järnvägsmateriel i internationell trafik och ATMF regler om tekniskt godkännande av järnvägsmateriel i internationell trafik.

Ändringsprotokollet

Protokollet av den 3 juni 1999 om ändring av fördraget om internationell järnvägstrafik (COTIF) av den 9 maj 1980 (ändringsprotokollet) innehåller bestämmelser som är nödvändiga vid övergången från COTIF 1980 till 1999 års COTIF, t.ex. bestämmelser om ratifikation och ikraftträdande samt övergångsbestämmelser.

Grundfördraget i dess nya version

Grundfördraget innehåller föreskrifter av mer övergripande karaktär. Det innehåller bl.a. bestämmelser om OTIF:s uppbyggnad och verksamhet samt om skiljedom, verkställighet av domar, kvarstad

och utmätning av viss egendom. I grundfördraget finns också bestämmelser som reglerar förfarandet när fördraget skall ändras.

Protokollet om privilegier och immunitet i dess nya version

I protokollet regleras privilegier och immunitet för själva organisationen, för dess tjänstemän, för medlemsstaternas företrädare och för personer som utför uppdrag åt organisationen. Denna immunitet och dessa privilegier motsvarar vad som i allmänhet gäller för internationella organisationer av motsvarande slag.

CIV i dess nya version

CIV är i princip tillämplig på järnvägstransport av resande när avreseplatsen och bestämmelseplatsen är belägna i två skilda medlemsstater. CIV är under vissa förutsättningar även tillämplig på inrikes kompletterande transporter på väg eller inre vattenvägar.

I CIV finns regler om transportavtal, utfärdande av biljetter, inskrivning av resgods m.m. En viktig del av CIV är de bestämmelser som reglerar transportörens ansvar när resande dödas eller skadas. Dessa bestämmelser överensstämmer i huvudsak med innehållet i CIV 1980. I CIV har tillkommit en bestämmelse som reglerar transportörens dröjsmålsansvar vid persontransport. I CIV finns föreskrifter om hur en resande kan göra skadeståndsanspråk gällande mot transportörer. Bl.a. regleras mot vilka transportörer talan får föras och vilken domstol som är behörig att pröva en ersättningstalan. Vidare ges vissa bestämmelser om preskription. Slutligen ges föreskrifter om hur transportörernas inbördes förhållanden i anledning av en transport som omfattas av CIV skall regleras.

CIM i dess nya version

CIM är i princip tillämplig på järnvägstransport av gods mot betalning när den plats där godset tas emot och den plats där godset skall lämnas ut är belägna i två skilda medlemsstater. CIM är även tillämplig på inrikes transport på väg eller inre vattenvägar under förutsättning att de kompletterar en internationell järnvägstransport.

En viktig del av CIM är den som reglerar själva transportavtalet som skall bekräftas genom en fraktsedel. Där ges bestämmelser om transportavtalets tillkomst, fraktsedelns innehåll och, om parterna inte kommit överens om annat, skyldigheten att betala kostnaderna för transporten. I CIM finns också bestämmelser om transportörens rätt att undersöka godset, lastning och lossning av gods, förpackning av gods, leveransfrister och utlämning av godset. Föreskrifter ges om avsändarens och mottagarens rätt att ändra transportavtalet. Bestämmelser finns också om hur transportören skall förfara när det inte går att fullgöra transporten på det sätt som ursprungligen har avsetts och när hinder har uppkommit mot att lämna ut godset.

I CIM regleras transportörens ansvar för skada till följd av att godset går förlorat eller skadas eller inte lämnas ut inom den leveransfrist som gäller för transporten. CIM innehåller bestämmelser om hur den som är berättigad till godset kan göra skadeståndsanspråk gällande mot transportören. CIM reglerar således vem som har rätt att föra skadeståndstalan, mot vilka transportörer skadeståndstalan får föras och vilken domstol som är behörig att pröva en sådan talan. CIM innehåller också preskriptionsbestämmelser. Slutligen regleras det inbördes förhållandet mellan flera transportörer som deltar i en godstransport.

RID i dess nya version

RID är tillämpligt på internationell järnvägstransport av farligt gods på medlemsstaternas områden. Reglementet är även tillämpligt på annan transport än järnvägstransport i de fall CIM är tillämplig om inte annat följer av internationella bestämmelser som gäller för transport med annat transportmedel.

Till RID hör en bilaga som utgör en del av reglementet. Bilagan kommer att ha det innehåll som fackutskottet för transport av farligt gods kommer att ha fastställt när ändringsprotokollet träder i kraft. Farligt gods som enligt bilagan inte får transporteras får inte tas emot för internationell transport.

CUV

Detta nya bihang med regler för avtal om nyttjande av vagnar innehåller ansvarsregler som är tillämpliga då transportföretag använder andras vagnar i internationell trafik. CUV innebär ett första försök till förenkling och uppstramning av regelverket på ett område som för närvarande består av en stor mängd detaljregler. Bihangets bestämmelser är till stora delar dispositiva.

CUI

Det nya bihanget CUI med regler för avtal om nyttjande av infrastruktur i internationell järnvägstrafik ger delvis innehåll åt det trafikeringsavtal som av praktiska skäl alltid är nödvändigt när någon annan än den som förvaltar infrastrukturen skall trafikera denna och som är ett krav enligt EG-rätten (artikel 10.5 i direktiv 2001/12/EG). CUI innehåller främst regler om ansvarsfördelning mellan infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag.

APTU

Syftet med bihanget är att möjliggöra järnvägstrafik över nationsgränserna och att bidra till att tillvarata säkerheten och tillgängligheten i den trafiken. Detta uppnås genom att man ser till att tekniska system och komponenter som är nödvändiga för internationell trafik utformas enligt vissa standarder som gör det möjligt att använda systemen och komponenterna för hela den tilltänkta trafiken (interoperabilitet).

En teknisk expertkommitté skall inrättas för att utarbeta och godkänna tekniska standarder och normer för järnvägsmateriel som skall användas i internationell trafik. Tanken är att redan existerande internationella standarder skall inarbetas i de tekniska bilagorna till bihanget APTU.

ATMF

Syftet med bihanget är att möjliggöra järnvägstrafik över nationsgränserna genom en gemensam teknisk godkännandeordning. Även här är kravet på interoperabilitet centralt. Det tekniska godkännan-

det av järnvägsfordon och annan järnvägsmateriel för användning i internationell trafik skall åligga den nationella eller internationella myndighet som är behörig på området enligt gällande regler i varje medlemsstat. På sikt kommer emellertid internationella standarder att utarbetas vilket innebär att det inte alltid kommer att vara nödvändigt med nationella godkännandeordningar. I samband med ett godkännande i enlighet med ATMF kommer ett intyg om godkännande att utfärdas. En databas över fordon som är godkända för internationell trafik kommer att upprättas av OTIF.

2.4 De viktigare bestämmelserna i COTIF 1999

I detta avsnitt lämnas en redogörelse för de viktigare bestämmelserna i COTIF. Bestämmelserna i APTU och ATMF beskrivs dock inte närmare här utan i stället hänvisas till vad som sägs om dessa i avsnitt 2.3.

2.4.1 Ändringsprotokollet

I protokollet regleras bl.a. frågor om ratifikation, ikraftträdande och övergångsbestämmelser.

Ratifikation, godtagande eller godkännande

Ändringsprotokollet kan ratificeras, godtas eller godkännas. Instrument om ratifikation, godtagande eller godkännande skall deponeras hos OTIF (artikel 3).

Ikraftträdande

Ändringsprotokollet träder i kraft den första dagen i den tredje månaden efter den månad då OTIF har underrättat medlemsstaterna om att mer än två tredjedelar av dessa har ratificerat eller på annat sätt godkänt ändringsprotokollet (artikel 4).

Förklaringar och förbehåll

Enligt artikel 42 i det reviderade grundfördraget kan en medlemsstat när som helst förklara att den inte kommer att tillämpa vissa bihang till fördraget i deras helhet. Förbehåll och förklaringar att vissa bestämmelser i grundfördraget eller i bihangen till denna inte kommer att tillämpas är enligt samma artikel endast tillåtna om sådana förbehåll och förklaringar är uttryckligen medgivna i dessa bestämmelser.

Förklaringar och förbehåll enligt artikel 42.1 i grundfördraget får avges eller göras när som helst. De får verkan när ändringsprotokollet träder i kraft (artikel 5).

Protokollstexter

Ändringsprotokollet är upprättat på engelska, franska och tyska språken (COTIF 1980 är endast avfattat på franska). Vid skiljaktigheter skall endast den franska texten äga giltighet (artikel 7.1; jfr artikel 45.1 i det reviderade grundfördraget).

2.4.2 Grundfördraget

Allmänna bestämmelser (art. 1–7)

OTIF har sitt säte i Bern. Generalförsamlingen kan dock besluta att OTIF skall ha sitt säte på en annan plats i någon av medlemsstaterna (artikel 1.2). Organisationens arbetspråk kommer förutom franska och tyska i fortsättningen också att vara engelska (artikel 1.6).

OTIF kommer att ha till ändamål att i alla avseenden främja, förbättra och underlätta internationell järnvägstrafik (artikel 2).

För att göra det internationella samarbetet mer effektivt har medlemsstaterna åtagit sig att i första hand koncentrera sitt internationella samarbete på järnvägsområdet till OTIF. För de medlemsstater som samtidigt är medlemmar i Europeiska gemenskapen eller parter i EES-avtalet skall denna skyldighet dock inte äga företräde framför deras skyldigheter som sådana medlemmar eller avtalsparter (artikel 3).

Gemensamma bestämmelser (art. 8–12)

De bestämmelser som är gemensamma för bihangen har vid revideringen införts i grundfördraget. Regler om nationell rätt, beräkningsenhet, tilläggsbestämmelser, ställande av säkerhet, verkställande av domar samt om kvarstad och utmätning återfinns därför i denna.

Om bestämmelser saknas i fördraget skall nationell rätt tillämpas (artikel 8). Med uttrycket "nationell rätt" avses rätten i den stat där den berättigade gör sitt anspråk gällande. Den omständigheten att en viss stats rättsordning skall tillämpas innebär inte alltid att den statens materiella rättsregler skall tillämpas. Enligt uttryckliga föreskrifter omfattar begreppet "nationell rätt" också vederbörande stats internationellt privaträttsliga regler.

I COTIF anges begränsningsbeloppen i beräkningsenheter som motsvarar de särskilda dragningsrätter (SDR) som används av Internationella valutafonden (artikel 9). En beräkningsenhet motsvarar en SDR. SDR definieras som en valutakorg som i dag består av euro, japanska yen, brittiska pund och amerikanska dollar. Den används även på flyg- och sjöfartsområdet. Värdet av SDR i svenska kronor beräknas dagligen och publiceras i svenska tidningar. En SDR motsvarar för närvarande ungefär 11 kronor.

Två eller flera medlemsstater eller två eller flera transportörer får utfärda tilläggsbestämmelser för tillämpningen av reglerna i CIV och CIM. En tilläggsbestämmelse får inte avvika från de enhetliga rättsreglerna (artikel 10). Det innebär att tilläggsbestämmelserna t.ex. kan reglera den närmare utformningen av biljetter och fraktsedlar. De får dock inte innehålla regler som ger större eller mindre rättigheter eller skyldigheter än reglerna i CIV och CIM. Även i nu gällande CIV och CIM finns en reglering om tilläggsbestämmelser och med stöd av denna har tilläggsbestämmelser också kommit till stånd. Det är CIT (Comité International du Transport par rail), som är ett frivilligt samarbetsorgan i vilket transportörer och infrastrukturförvaltare och andra deltar för att åstadkomma regler för en enhetlig tillämpning av COTIF, som har utarbetat dessa för transportörerna bindande DCU (enhetliga tilläggsbestämmelser) till 1980 års CIV och CIM¹.

CIT och dess medlemmar har avstått från att utarbeta några tilläggsbestämmelser enligt artikel 10 i grundfördraget. Däremot

¹ Det är alltså inte längre de statliga järnvägsförvaltningarna som deltar i samarbetet inom ramen för CIT utan istället deltar infrastrukturförvaltare och transportörer och andra på frivillig väg.

utarbetas genom CIT dels "allmänna transportvillkor" enligt artikel 3 c i CIV respektive CIM, dels enhetliga tillämpningsregler för person- och godstransport enligt COTIF. Dessa villkor och regler är inte formellt bindande men har godkänts av CIT:s medlemmar för gemensam tillämpning. Andra än medlemmar i CIT kan avtala med CIT om att få använda dem mot ersättning.

En dom, som har meddelats enligt fördraget av en behörig domstol och som är verkställbar enligt reglerna i det land där den har meddelats, är verkställbar även i de andra medlemsstaterna. Detta gäller dock inte domar som får verkställas endast interimistiskt eller sådana föreskrifter i domar som ålägger kändanden att, förutom rättegångskostnader, betala skadestånd med anledning av att hans talan har ogillats. Vad som nu har sagts gäller också en förlikning som har träffats inför domstol (artikel 12.1 och 2).

En transportörs fordran mot en transportör i en annan medlemsstat på grund av en transport som omfattas av CIV eller CIM får beläggas med kvarstad eller utmätas endast på grund av ett avgörande av en judiciell myndighet i den stat i vilken fordringsägaren har sitt säte eller hemvist (artikel 12.3). Fordringar som härrör från avtal om användning av vagnar enligt CUV eller från avtal om nyttjande av infrastruktur enligt CUI får beläggas med kvarstad eller utmätas endast på grund av ett avgörande av en judiciell myndighet i den stat i vilken fordringsägaren har sitt säte (artikel 12.4). Järnvägsfordon får beläggas med kvarstad eller utmätas endast på grund av ett avgörande av en judiciell myndighet i den staten där innehavaren har sitt säte. Med "innehavare" avses den person som varaktigt nyttjar ett järnvägsfordon som transportmedel, antingen han är ägare eller har nyttjanderätt till fordonet (artikel 12.5).

Uppbyggnad och verksamhet (art. 13–24)

Organisationens organ är liksom tidigare generalförsamlingen, administrativa kommittén, revisionsutskottet och fackutskottet för transport av farligt gods (fackutskottet RID). På grund av att OTIF:s uppgifter har utökats har även två nya organ skapats, nämligen förenklingsutskottet och tekniska expertutskottet. Nytt är också bestämmelserna om generalsekreteraren som verkställande organ. Generalsekreterarens uppgifter kommer i huvudsak att motsvara dem som centralbyrån (OCTI) har i dag. OCTI kommer inte att till namnet finnas kvar.

Generalförsamlingen består av medlemsstaternas företrädare. Som en följd av de nya frågor som den reviderade COTIF reglerar kommer generalförsamlingens behörighet att fatta beslut att utvidgas (artikel 14.2 f–k och n–p). Generalförsamlingen kommer liksom tidigare bl.a. att besluta om sammansättningen av den administrativa kommittén, ge direktiv för denna kommittés och generalsekreterarens (i dag centralbyråns) verksamhet, fastställa organisationens utgifter för varje sexårsperiod (i dag femårsperiod) och fatta beslut med anledning av vissa förslag till ändring av fördraget. Generalsekreteraren kommer att sammankalla generalförsamlingen åtminstone vart tredje år. Generalförsamlingen är beslutsmässig när en majoritet av medlemsstaterna är företrädade (artikel 14.4) och kommer även i fortsättningen som regel fatta beslut med enkel majoritet (artikel 14.6). De fall då det krävs två tredjedels majoritet, vilket det gör i dag bl.a. vid beslut om ändringar i fördraget, kommer dock att bli fler (artikel 14.6 och 14.2 f, g, h och p).

Administrativa kommittén kommer att bestå av representanter från en tredjedel av medlemsstaterna i stället för av representanter för 12 medlemsstater. Dessa kommer att utnämnas för tre år i stället för fem år som hittills. Kommitténs uppgifter har också anpassats och utökats (artikel 15.5 e, g, k, q och r) men de främsta torde fortfarande vara att övervaka generalsekreterarens (i dag centralbyråns) förvaltning och hans tillämpning av fördraget samt att godkänna budgeten och årsredovisningen.

Revisionsutskottet, fackutskottet RID, förenklingsutskottet och tekniska expertutskottet och andra tillfälligt inrättade utskott består i princip av företrädare för alla medlemsländer (artikel 16.1). Varje medlemsstat har en röst. Ett förslag är antaget om antalet ja-röster dels utgör minst en tredjedel av antalet medlemsstater som är företrädade vid omröstningen, dels överstiger antalet nej-röster (artikel 16.4).

Revisionsutskottet kommer att få delvis nya befogenheter med anledning av de nya reglerna i CUV, CUI, APTU och ATMF och kommer att vara behörigt att besluta om ändringar i ett stort antal bestämmelser i dessa bihang samt i CIV och CIM. Revisionsutskottet kommer vidare att vara behörigt att besluta om vissa ändringar i grundfördraget. Revisionsutskottet är, liksom enligt nu gällande regler, beslutsmässigt när majoriteten av medlemsstaterna är företrädade (artiklarna 17 och 33.4).

Även fackutskottet RID, som är behörigt att besluta om ändringar i RID, får delvis nya befogenheter. Fackutskottet RID är,

liksom enligt nu gällande regler, beslutsmässigt när en tredjedel av medlemsstaterna är företrädna (artikel 18).

Det nyinrättade förenklingsutskottet skall avge yttranden i alla frågor som syftar till att underlätta internationell järnvägstrafik över gränserna samt rekommendera standarder, metoder, förfaranden och praxis som avser förenkling. Förenklingsutskottet kan därvid bl.a. behandla frågor om vilken betydelse fraktsedeln skall ha för tullförfarandet. Förenklingsutskottet är beslutsmässigt när en tredjedel av medlemsstaterna är företrädna (artikel 19).

Tekniska expertutskottet skall enligt vissa förfaranden besluta om validering av en teknisk standard avseende järnvägsmateriel avsedd att användas i internationell trafik och om antagande av en enhetlig teknisk föreskrift som rör järnvägsmateriel avsedd att användas i internationell trafik. Utskottet skall dessutom ha en övervakande och granskande funktion på området i fråga. Härutöver är det tekniska expertutskottet bl.a. behörigt att besluta i fråga om förslag som syftar till ändring av bilagorna till APTU (artikel 20.1). Utskottet är beslutsmässigt när hälften av medlemsstaterna är företrädna (artikel 20.2). Det tekniska expertutskottet får dels, validera tekniska standarder eller anta enhetliga tekniska föreskrifter, dels vägra att validera eller anta dessa. Det får inte ändra dem. Utskottets roll i detta avseende är alltså begränsad till att analysera innehållet i en föreslagen teknisk standard eller föreskrift (artikel 20.3).

Generalsekreteraren är organisationens sekretariat och verkställande organ. Han kommer att väljas för en tid av tre år, som kan förlängas högst två gånger. Hans uppgifter motsvarar i stor utsträckning de uppgifter som centralbyrån har enligt gällande reglering. I hans uppgifter ingår sålunda bl.a. att verkställa beslut som har fattats av övriga organ, förbereda behandlingen av förslag till ändringar i fördraget, upprätta förslag till budget och förvalta organisationens medel. Nya uppgifter för generalsekreteraren är att han skall vara depositarie (artikel 21.3 a) och att han får rätt att föreslå ändringar av fördraget (artikel 21.4).

Linjer till sjöss eller på inre vattenvägar som avses i artiklarna 1 i CIV och CIM, på vilka transport sker och som i förening med transport på järnväg är föremål för ett enda transportavtal skall införas på två listor. Det åligger medlemsstaterna att meddela generalsekreteraren om införelse eller strykning i listorna (artikel 24).

Finanser (art. 25–27)

I artikel 26 föreskrivs grunderna för finansieringen av organisationens utgifter. Beräkningsgrunderna för finansieringen av organisationens utgifter är ändrade vilket i princip innebär att medlemsländerna skall betala en avgift som räknas ut på grundval av en kombination av Förenta nationernas system för fördelning av bidragen och antal kilometer järnvägsinfrastruktur i den enskilda staten (förhållandet 40 och 60 procent). Det ställs vidare krav på att varje medlemsstat skall stå för minst 0,25 procent av organisationens samlade utgifter. Ett maximumbidrag är bestämt till 15 procent av utgifterna. För Sveriges del innebär de nya beräkningsgrunderna att Sveriges andel av årsavgiften sänks, se avsnitt 10.

Skiljedom (art. 28–32)

Tvister mellan medlemsstater rörande tolkningen eller tillämpningen av fördraget och tvister mellan medlemsstater och organisationen om tolkningen eller tillämpningen av protokollet om privilegier och immunitet kan underställas en skiljenämnd på begäran av endera parten. Parterna bestämmer nämndens sammansättning och förfarandet inför nämnden. Andra tvister om fördragets tolkning eller tillämpning kan genom överenskommelse mellan parterna i tvisten underställas en skiljenämnd (artikel 28). Bestämmelser om en sådan skiljenämnds sammansättning och förfarandet inför nämnden finns i artiklarna 29–32. Bestämmelserna om skiljedom är i huvudsak oförändrade.

Ändring av fördraget (art. 33–35)

Förslag från medlemsstaterna rörande ändring av fördraget skall ges in till generalsekretären. Han skall omedelbart underrätta medlemsstaterna om dessa förslag och om förslag om ändring av fördraget som han själv har utarbetat (artikel 33.1). Generalförsamlingen kommer att vara behörig att besluta i frågor om sådana ändringar i grundfördraget och dess bihang som inte skall behandlas av revisionsutskottet, fackutskottet RID eller tekniska expertutskottet (artikel 33.2 och 33.4–6).

När förslag till ändringar läggs fram för revisionsutskottet, fackutskottet RID eller tekniska expertutskottet skall förslagen under-

ställas generalförsamlingen för beslut om minst en tredjedel av de stater som är företrädare i utskottet i fråga kräver det.

För att det inte längre skall ta så lång tid innan ändringar av fördraget beslutade av generalförsamlingen träder i kraft har reglerna härom ändrats. Enligt artikel 34.2 kommer ändringar i grundfördraget att träda i kraft tolv månader efter det att de har godkänts av två tredjedelar av medlemsstaterna. Detta kommer att gälla för alla medlemsstater med undantag för dem som har avgett en förklaring att de inte godkänner ändringarna. När det gäller ändringar av bihangen till fördraget beslutade av generalförsamlingen kommer i princip godkännande av hälften av medlemsstaterna att vara tillräckligt för att de skall träda i kraft tolv månader därefter (artikel 34.3). Nytt är också att generalförsamlingen vid tidpunkten för antagandet av en ändring under vissa förutsättningar kommer att kunna förklara att ändringen är av sådan karaktär att de medlemsstater som inte inom 18 månader från ändringens ikraftträdande godkänner ändringen måste upphöra att vara medlemmar av organisationen (artikel 34.6).

När ett utskott har beslutat om ändring av fördraget skall generalsekreteraren underrätta medlemsstaterna om beslutet. Om minst en fjärdedel av medlemsstaterna inom fyra månader från dagen för underrättelsen invänder mot ett beslut om ändring av grundfördraget eller om ändringar av bihang till fördraget fattat av revisionsutskottet, förfaller ändringsbeslutet. I annat fall träder ändringen i kraft för samtliga medlemsstater första dagen i tolfte månaden efter den månad under vilken generalsekreteraren lämnade underrättelse om beslutet. En stat som vill undgå att bli bunden av en ändring i grundfördraget måste säga upp fördraget. Ändringar som har beslutats av fackutskottet RID eller av tekniska expertutskottet träder i kraft för samtliga medlemsstater den första dagen i den sjätte månaden efter den månad under vilken generalsekreteraren underrättade medlemsstaterna om ändringarna. Perioden för ikraftträdande av beslut av fackutskottet RID har därmed anpassats till motsvarande period enligt ADR (European Agreement Concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road). Om minst en fjärdedel av medlemsstaterna anmäler invändning mot beslut fattade av fackutskottet RID eller tekniska expertutskottet inom fyra månader från det att underrättelsen lämnades förfaller beslutet i fråga (artikel 35).

En ny bestämmelse (artikel 35.6) har införts som hindrar vissa medlemsstater (t.ex. den som har förklarat att den inte kommer att tillämpa visst bihang eller som är utan rösträtt på grund av att den

inte har betalat sin medlemsavgift till OTIF) från att påverka ikraftträdandet av utskottens beslut.

Slutbestämmelser (art. 36–45)

En nyhet i det reviderade grundfördraget är att COTIF får tillträdas av regionala organisationer för ekonomisk integration (artikel 38). Ett exempel på en sådan organisation är Europeiska gemenskapen. Detta innebär att gemenskapen i sig kan ratificera fördraget.

Genom det s.k. andra järnvägspaketet har rådet på gemenskapens vägnar godkänt avtalet om Europeiska gemenskapens anslutning till COTIF. Anslutningsavtalet kan dock tillämpas först när det reviderade fördraget har trätt i kraft.

En möjlighet till avbrott i medlemsskapet i OTIF har införts. Det kan ske när det inte längre bedrivs någon internationell järnvägstrafik på medlemsstatens område av orsaker som inte kan tillskrivas den medlemsstaten (artikel 40). Avbrottet skall upphöra när medlemsstaten meddelar att den internationella järnvägstrafiken har återupptagits på dess område. En stat som vill säga upp fördraget skall meddela detta till depositarien. En uppsägning träder i kraft den 31 december året efter det under vilket uppsägningen skedde (artikel 41).

En medlemsstat kan när som helst förklara att den inte kommer att tillämpa vissa bihang till fördraget i deras helhet. Förbehåll och förklaringar om att vissa bestämmelser i grundfördraget eller i bihangen till denna inte kommer att tillämpas är endast tillåtna i de fall som anges i fördraget (artikel 42.1).

COTIF 1980 är endast avfattad på franska medan 1999 års fördrag är upprättat även på engelska och tyska. Vid skiljaktigheter mellan språkversionerna skall den franska texten äga företräde (artikel 45; jfr även artikel 7 i ändringsprotokollet).

2.4.3 Protokoll om privilegier och immunitet för Mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik (OTIF)

I protokollet regleras privilegier och immunitet för själva organisationen, dess tjänstemän, medlemsstaternas företrädare och personer som utför uppdrag åt organisationen vilket har behandlats i avsnitt

2.3. Det ändrade protokollet om privilegier och immunitet innebär i princip endast en redaktionell omarbetning av det tidigare protokollet.

Själva organisationen ges i princip skydd mot rättsliga förfaranden och verkställighetsåtgärder. Organisationens egendom och tillgångar är också skyddade mot beslag, konfiskation och vissa andra tvångsåtgärder (artikel 1). Medlemsstaterna är skyldiga att ge organisationen skattefrihet inom ramen för dess officiella verksamhet (artikel 3).

Företrädare för medlemsstaterna, OTIF:s anställda och sakkunniga som OTIF anlitar har i princip immunitet mot rättsliga förfaranden. OTIF:s anställda är befriade från nationell inkomstskatt för löner och arvoden som betalas av organisationen (artiklarna 8–10).

2.4.4 Enhetliga rättsregler för avtal om internationell transport av resande på järnväg (CIV)

CIV innehåller regler om internationell järnvägstransport av resande, se avsnitt 2.3. I det följande redogörs för de viktigaste ändringarna i förhållande till CIV 1980. En sammanfattande beskrivning ges också av de centrala reglerna i CIV rörande transportörens ansvar när resande dödas eller skadas och i fråga om handresgods, djur, inskrivet resgods och fordon samt av reglerna rörande framställande av anspråk.

För en mer heltäckande redogörelse för CIV och dess regelsystem hänvisas till förarbetena till lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik² och till de kommentarer som lämnas till artiklarna på OTIF:s hemsida (www.otif.org).

Allmänt om ändringarna

CIV har förenklats och kortats ned betydligt. De viktigaste nyheterna i CIV är:

1. Tillämpningsområdet har ändrats och det tidigare systemet med särskilt uppräknade eller inskrivna CIV-linjer har till största delen övergivits.

² Se bl.a. prop. 1984/85:33 s. 156–196, 1989/90:120 s. 3–6 (1990/91:43 s.23), 1990/91:12 s. 3 och 4 (1990/91:70 s. 9), 1993/94:16 s. 6–9 och 1994/95:111 s. 26–29.

2. Befordringsskyldigheten har avskaffats och bestämmelserna ger större möjlighet för parterna att avtala om villkor.
3. Transportören är angiven, i stället för som tidigare "järnvägen", som den som ansvarar gentemot kunden och då också ansvarar för vad infrastrukturförvaltaren företar sig. När det gäller personskada omfattar ansvaret även skada som ett annat företag på nätet orsakar.
4. En reglering av transportörens dröjsmålsansvar vid persontransport har införts.
5. En reglering av den faktiske transportörens ansvar har införts.
6. Flertalet av begränsningsbeloppen är uppräknade.

De bestämmelser i CIV 1980 som är gemensamma för alla bihangen till COTIF (t.ex. artiklarna om beräkningsenhet, tilläggsbestämmelser och nationell rätt) har flyttats till grundfördraget. Andra detaljerade bestämmelser i CIV 1980 har tagits bort eftersom de blivit överflödiga på en liberaliserad järnvägsmarknad. Vissa bestämmelser har tagits bort för att ge parterna en större avtalsrättslig frihet (t.ex. vissa bestämmelser rörande registrering och transport av handresgods). Bestämmelserna i CIV följer huvudsakligen samma principer som de som finns i CIM.

I CIV finns det fortfarande flera hänvisningar till nationell rätt, särskilt vad gäller den beloppsmässiga begränsningen av transportörens ansvar i fall då resande dör eller skadas. Eftersom de ekonomiska förutsättningarna fortfarande varierar mycket från en medlemsstat till en annan har det för närvarande inte gått att utforma tvingande bestämmelser i full utsträckning.

Ett av syftena med revisionen har varit att harmonisera bestämmelserna i CIV och CIM med de regler som är tillämpliga på andra transportslag. Ett sådant resultat har delvis uppnåtts vad gäller godstransporterna. Den nya versionen av CIM är såvitt avser vissa frågor baserad på konventionen om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg (CMR) och på FN-konventionen om sjötransport av gods (Hamburgreglerna). Bestämmelserna i CIV är också influerade av sådana regler. Reglerna om resgods i CIV grundas nämligen på den nya versionen av CIM. Reglerna om transport av resande har dock i princip inte harmoniserats med motsvarande regler för andra transportslag.

Reglerna har i viss mån utvecklats till att bli mer konsumentvänliga. Som exempel kan nämnas höjningen av ansvarsbegränsningsbeloppen (se artiklarna 30, 34, 41, 42, 43 och 46) med undantag för

det maximala ersättningsbeloppet vid skadeståndsskyldighet vid förlust av eller skada på fordon som transporteras i samband med transport av resande (artikel 45), strykningen av "icke-normalt uppförande av passagerare" och begränsningen av "uppförande av tredje man" som grunder för ansvarsfrihet (artikel 26), införande av ansvar i fall när tidtabellen inte hålls (artikel 32) samt en ny bestämmelse om möjlighet till utvidgning av transportörens ansvar och skyldigheter (sista meningen i artikel 5).

Tillämpningsområdet

En frikoppling har skett från de listor över järnvägslinjer som enligt gällande regler utgör grunden för fördragets tillämpning. Som en följd av att kravet på inskrivning på listor i huvudsak tagits bort utvidgas reglernas tillämpningsområde.

Bestämmelserna i CIV kommer som huvudregel att gälla för varje transport på järnväg av resande och resgods när avrese- och bestämmelseplatserna finns i olika medlemsstater (artikel 1.1). Reglerna i CIV kommer därför liksom i dag t.ex. att vara tillämpliga vid transport av resande över Öresundsbron.

Den faktiska tillämpningen av CIV kommer emellertid att bero på om de transportörer som efter varandra skall utföra en transport (efterföljande transportörer) är intresserade av att ansluta sig till transportavtalet med den resande. Om en person exempelvis skall resa från Stockholm till Bern och SJ AB säljer hela transportsträckan är det fråga om ett avtal om transport där avrese- och bestämmelseplatserna finns i olika medlemsstater. Reglerna i CIV är alltså i ett sådant fall tillämpliga på hela sträckan. För det fall SJ AB istället endast säljer transportsträckan mellan Stockholm och Köpenhamn och övriga delar av transporten till Bern säljs av transportörer i respektive land blir reglerna i CIV endast tillämpliga på förstnämnda delsträcka och i resterande delar blir nationella regler tillämpliga. Det är således fråga om flera avtal med olika transportörer.

Reglerna i CIV kommer inte att vara tillämpliga vid transport av resande mellan Köpenhamn och Bornholm, även om resan går genom Sverige, eftersom både avrese- och bestämmelseplatsen finns i Danmark. Inte heller kommer reglerna i CIV att gälla för en transport av resande mellan två norska stationer genom Sverige.

Inrikes transporter på väg eller inre vattenvägar underkastas bestämmelserna i CIV om de kompletterar internationell järnvägstransport (artikel 1.2). Det betyder att, i fall då en sådan kompletterande transport sker, måste transporten på järnvägen i princip vara gränsöverskridande för att bestämmelserna i CIV skall vara tillämpliga. Det innebär bl.a. att om den resande exempelvis köper en s.k. resplusbiljett mellan Trelleborg och Köpenhamn så kommer CIV att bli tillämplig på busstransporten mellan Trelleborg och Malmö vilken sker som ett komplement till den gränsöverskridande järnvägstransporten mellan Malmö och Köpenhamn.

För det fall en sjötransport eller en transport på inre vattenväg vars linjer finns inskrivna på CIV-listan, sker som komplement till transport på järnväg är det, för att bestämmelserna i CIV skall bli tillämpliga, tillräckligt att någon del av transporten är gränsöverskridande (artikel 1.3).

CIV 1980 anger att de bestämmelser som gäller järnvägens ansvar i fall då resande dödas eller skadas skall tillämpas också på varje person med uppgift att åtfölja godssändning under transport som försiggår i enlighet med CIM 1980 (i detta sammanhang kan angivna delar av CIV tillämpas även utanför CIV-nätet). Denna bestämmelse finns kvar i CIV (artikel 1.4).

Från huvudregeln om tillämpligheten av CIV görs i artikel 1.5 undantag för transporter som sker mellan stationer i grannländer om de linjer transporten utförs på bedrivs av en eller flera infrastrukturförvaltare från endast en av staterna (jfr artikel 2.2 i CIV 1980). Ett sådant fall kommer därför att vara underkastat nationell rätt. För Sveriges del finns dock inga sådana transporter.

En särskild möjlighet för en fördragsstat att göra undantag från tillämpligheten av CIV finns i fråga om reglerna om transportörens ansvar i fall då passagerare dödas eller skadas (se avsnitt 2.5.2).

Befordringsskyldigheten och skyldigheten att upprätta tariffer

Enligt gällande ordning kan en medlemsstat låta föra in järnvägs-linjer på en lista som förs av OTIF (CIV-listan). Om en järnvägs-linje på detta sätt har öppnats för internationell persontrafik, är järnvägen i princip skyldig att befordra alla resande som önskar transport jämte allt resgods som de resande önskar skriva in för transport och att utföra transporten i enlighet med CIV 1980 (artikel 4 i CIV 1980).

Enligt gällande regler finns även en skyldighet att upprätta internationella tariffer, dvs. standardvillkor för internationell transport.

Befordringsskyldigheten och skyldigheten att upprätta tariffer finns inte kvar i CIV (angående skälen till detta se avsnitt 2.4.5 om befordringsskyldigheten och skyldigheten att upprätta tariffer).

När befordringsskyldigheten tas bort måste den transportör som sluter avtalet se till att de efterföljande transportörerna ansluter sig till transportavtalet. Detta kan ske genom att transportören sluter föravtal med de efterföljande transportörerna. En annan följd av att befordringsskyldigheten tas bort är att parterna ges en större möjlighet att avtala om villkor.

Transportörens ansvar gentemot resenären enligt CIV

Det nu gällande ansvarssystemet har som tidigare nämnts i huvudsak behållits oförändrat. Systemet har dock anpassats till uppdelningen av järnvägsförvaltningar i infrastruktur och transportverksamhet.

I CIV 1980 är "järnvägen" angiven som den som är ansvarig i förhållande till den resande för t.ex. inträffade personskador. Enligt tillägsbestämmelser till CIV avses med "järnväg" normalt det företag som driver transportverksamheten och inte det organ som förvaltar infrastrukturen (prop. 1994/95:111 s. 27). I CIV är transportören angiven som den som ansvarar gentemot den resande.³

Förbudet att begränsa ansvaret är reglerad i den allmänt formulerade bestämmelsen i artikel 5 i CIV.

Transportörens ansvar i fall då resande dödas eller skadas

Transportören ansvarar på objektiv grund för skador som uppkommer till följd av att en resande dödas eller skadas genom en olyckshändelse som har samband med järnvägsdriften. Ansvaret är alltså oberoende av om fel eller försummelse föreligger på transportörens sida. Transportörens ansvar omfattar den tid då den resande uppehåller sig i ett järnvägsfordon eller stiger av eller på ett sådant fordon (artikel 26.1).

Mot bakgrund av den nya situationen i många av medlemsstaterna, t.ex. det förhållandet att transportören inte längre alltid använder

³ Ansvaret vid inrikes transport har däremot placerats hos järnvägens innehavare. Förslag och överväganden beträffande ansvarsfördelningen vid inrikes transport lämnas i avsnitt 4.5.2.

sin egen rullande materiel eller sin egen järnvägsinfrastruktur, diskuterades under revisionsarbetet vad som menas med begreppet "järnvägsdriften". Av transportören använd rullande materiel ansågs höra till "järnvägsdriften" vilket innebär att denne inte kan undgå ansvar genom att hävda att olyckshändelsen berodde på brister på den rullande materielen. (Det finns dock möjlighet för transportören att föra regresstalan mot den som ställde vagnen till transportörens förfogande att användas som transportmedel, se avsnitt 2.4.7.) När det gäller järnvägsinfrastrukturen finns en anknytning till bestämmelsen i artikel 51. Enligt sistnämnda bestämmelse anses en infrastrukturförvaltare, på vars järnvägsinfrastruktur transporten utförs, vara en medhjälpare till transportören och som sådan en person som transportören ansvarar för. Begreppet "järnvägsdriften" inbegriper därför inte endast transportörens aktiviteter utan också infrastrukturförvaltarens. För det fall transportören blir ansvarig för skador orsakade av infrastrukturförvaltaren kan han dock återkräva det han förlorat genom att föra regresstalan mot infrastrukturförvaltaren (se avsnitt 3).

Endast om en resande har tillfogats personskada ansvarar transportören på objektiv grund för skada på egendom som den resande bar på sig eller hade med sig som handresgods (artikel 33.1). I annat fall är transportören ansvarig endast om fel eller försummelse har förelegat på hans sida (artikel 33.2). Motivet till detta är att den resande normalt får ta hand om sitt handresgods men att detta kan bli svårt eller omöjligt om den resande själv skadas.

Transportören kan under vissa förutsättningar undgå ansvar för en skada som har haft ett sådant samband med järnvägsdriften att den omfattas av det objektiva ansvaret (artikel 26.2). Detta är fallet, om olyckshändelsen har orsakats av omständigheter som inte kan hänföras till själva järnvägsdriften och som transportören inte hade kunnat undgå eller förebygga följderna av även om denne hade iakttagit den omsorg som omständigheterna påkallade. Transportören är vidare helt eller delvis befriad från ansvar i den utsträckning som olyckshändelsen beror på fel eller försummelse av den resande. Slutligen är transportören fri från ansvar om olyckshändelsen beror på ett sådant beteende av tredje man som transportören inte hade kunnat undgå eller förebygga följderna av, även om han hade iakttagit den omsorg som omständigheterna påkallade. För att undgå ansvar måste transportören visa att en ansvarsfrihetsgrund föreligger.

Grunderna för ansvarsfrihet har i vissa avseenden ändrats till fördel för den resande. För det första grundar inte längre "beteende som avviker från resandes normala beteende" absolut ansvarsfrihet (jfr artikel 26.2 b i CIV 1980). För det andra kan transportören inte åberopa påverkan från ett annat företag, som utnyttjar samma järnvägsinfrastruktur, för att själv undgå ansvar.

Under revisionsarbetet diskuterades bl.a. just frågan om transportören också skulle hållas ansvarig för skada orsakad av andra företag som utnyttjar samma infrastruktur. Offrens intressen kom vid dessa överväganden att väga tyngst vilket alltså ledde till att transportörens ansvar när det gäller personskada även omfattar skada som ett annat företag på nätet orsakar (notera dock att det inte gäller resgodset, jfr artikel 36). Detta har skett genom att man stadgar att ett annat företag som utnyttjar samma järnvägsinfrastruktur inte skall anses som tredje man (artikel 26.2 c). Ett sådant annat företag behöver inte vara ett företag som utför *transporter* på järnväg. Liksom när transportören blir ansvarig för skador orsakade av infrastrukturförvaltaren, kan han återkräva vad han förlorat genom att föra regresstalan mot det andra företaget. Denna bestämmelse, enligt vilken ett företag som utnyttjar samma järnvägsinfrastruktur inte är att betrakta som tredje man, har endast införts i bestämmelserna i CIV men inte i CIM. Anledningen därtill var att revisionsutskottet klart motsatte sig en sådan bestämmelse vad gäller internationell transport av gods under åberopande av att den strider mot principerna om *force majeure* inom avtalsrätten.

Om en transport fullgörs av flera transportörer efter varandra är den transportör som det enligt transportavtalet åligger att utföra transporten på nätet där olyckan sker ensam ansvarig om en resande dödas eller skadas (artikel 26.5 första meningen). Något gemensamt ansvar för transportörerna finns alltså inte i dessa fall (jfr artikel 26 i CIM). Vid revisionsarbetet övervägdes emellertid om ett gemensamt ansvar för samtliga transportörer involverade i transporten skulle införas även när det gäller ansvar i fall då resande dödas eller skadas. Två aspekter diskuterades. Den ena var fördelen med såväl ett bättre skydd för resanden som enklare och snabbare ersättning vid resandes döds- och skadefall. Den andra aspekten var behovet av att skydda transportören från oförutsebara risker. Ett sådant gemensamt ansvar har inte införts i CIV på grund av att medlemsstaterna inte kunde enas om villkoren för det. CIT har tagit fram tillämpningsregler till CIV, nämligen *Accord concernant le transport International ferroviaire des Voyageurs (AIV)*. Inte heller i AIV

föreskrivs i dag ett sådant solidariskt ansvar. Den nya AIV, med tillämpningsregler till 1999 års CIV, kommer inte att ändras i detta avseende.

I fall då en resande dödas eller skadas och transporten har verkställts av en person som transportören anlitat för att utföra transporten (faktisk transportör) föreskrivs ett solidariskt ansvar för denne och den som enligt avtalet åtagit sig att utföra transport på den aktuella sträckan (artikel 26.5 andra meningen). Den faktiske transportörens ansvar vad gäller inskrivet resgods regleras däremot i artikel 39.

Om en resande dödas skall ersättningen omfatta de nödvändiga kostnader som föranletts av dödsfallet, såsom kostnader för transport av liket och begravningskostnader (artikel 27.1a). Om den drabbade avlider först någon tid efter det att han kommit till skada skall ersättning dessutom utgå för vårdkostnader, inkomstbortfall m.m. i enlighet med reglerna rörande personskada (artikel 27.1b).

Den ekonomiskt mest betydande posten i skadeståndsanspråk på grund av dödsfall utgörs ofta av de efterlevandes krav på kompensation för förlust av försörjare. Om personer som den avlidne hade eller skulle ha haft en laglig skyldighet att försörja går miste om underhåll skall de ersättas för denna förlust. Ersättningskrav från personer som den döde har påtagit sig att försörja utan att vara lagligt förpliktad därtill skall avgöras enligt nationell lagstiftning (artikel 27.2).

Vid personskada skall ersättning utgå för kostnader för att återställa den skadades hälsa, dvs. kostnader för läkarbehandling, vård, transporter m.m. och ekonomiska förluster på grund av inkomstbortfall till följd av minskad eller förlorad arbetsförmåga eller på grund av att den drabbades skador medfört fördyring av hans levnadskostnader (artikel 28).

Nationella bestämmelser skall gälla vid avgörande av om och i vilken mån transportören är skyldig att betala ersättning för andra skador (t.ex. ideell skada) än de som redogjorts för ovan (artikel 29).

Vid dödsfall eller personskada bestäms ersättningens storlek enligt nationell rätt. Dock gäller en begränsning av engångsbelopp eller livränta till 175 000 SDR (ca 1 925 000 kr) per resande om det i den nationella rätten föreskrivs ett lägre belopp (artikel 30, se även texten i detta avsnitt under rubriken "Begränsningsbeloppen").

För det fall parterna redan i samband med att transportavtalet slöts kom överens om att en del av transporten skulle ske med annat transportmedel än järnväg, är ansvarsreglerna gällande för det andra transportmedlet tillämpliga på den delen av transporten (artikel 31.1). Det innebär att i fall då järnvägstransporter kompletteras med annat transportmedel och bestämmelserna i CIV skall tillämpas undantag skall göras för bestämmelserna om ansvar.

I fall då transportören till följd av särskilda omständigheter anser sig vara tvungen att tillfälligt avbryta järnvägsdriften och låter transportera de resande med annat transportmedel kommer dock bestämmelserna om ansvar i CIV att vara tillämpliga på den del av transporten som utförs med andra transportmedel (artikel 31.3)⁴. Enligt CIV 1980 gäller däremot i en sådan situation att ansvarsreglerna för det använda transportsättet är tillämpliga (artikel 33.3 i CIV 1980).

Transportörens ersättningsskyldighet enligt CIV är i åtskilliga fall begränsad till ett visst högsta belopp. Denna begränsning gäller i princip oberoende av grunden för ersättningsskyldigheten. Transportören har dock inte rätt till ansvarsbegränsning om skadan har orsakats antingen i avsikt att vålla en sådan skada eller hänsynslöst och med insikt att en sådan skada sannolikt skulle uppkomma (artikel 48). I sådana fall omfattar transportörens ersättningsskyldighet hela den uppkomna skadan enligt allmänna regler om hur skadestånd skall bestämmas.

Transportörens dröjsmålsansvar vid persontransport

CIV 1980 innehåller inte någon reglering av transportörens ansvar för dröjsmål vid persontransport. Frågan om transportörens ansvar i sådana fall avgörs enligt lagen i den stat där den händelse som orsakade dröjsmålet inträffade (artikel 47.1 i CIV 1980).

Bestämmelsen i artikel 32 i CIV är ny och ett försök att reglera transportörens dröjsmålsansvar vid persontransport. Transportören ansvarar på objektiv grund för skador som uppkommer till följd av att resan inte kan fullföljas samma dag. Vad som ersätts är begränsat till skäligena kostnader för kost och övernattning samt för meddelande till personer som väntar på den resande (artikel 32.1). Även om det inte uttryckligen anges utgår även ersättning för kostnader för

⁴ Överväganden i denna fråga för inrikes transport finns i avsnitt 4.6.2.

reservering när den reserverade platsen inte har kunnat användas på grund av förseningen.

Transportören kan under vissa förutsättningar undgå dröjsmålsansvar. Detta är fallet om dröjsmålet har orsakats av omständigheter som inte kan hänföras till själva järnvägsdriften och som transportören inte hade kunnat undgå eller förebygga följderna av även om han hade iakttagit den omsorg som omständigheterna påkallade. Transportören är vidare helt eller delvis befriad från ansvar i den utsträckning som dröjsmålet beror på fel eller försummelse av den resande. Slutligen är transportören fri från ansvar om dröjsmålet beror på ett sådant beteende av tredje man som transportören inte hade kunnat undgå eller förebygga följderna av även om han hade iakttagit den omsorg som omständigheterna påkallade (artikel 32.2). Listan med grunder för ansvarsfrihet är således relativt återhållsam.

Ansvarsfrihetsgrunderna har blivit formulerade efter artikel 26. Liksom fallet är i sistnämnda bestämmelse kan transportören inte undgå ansvar för skador orsakade av förseningar genom att göra gällande att skadorna orsakats av ett annat företag som trafikerar samma järnvägsinfrastruktur. Transportören har emellertid rätt till återkrav mot ett sådant företag.

Från resenärens synpunkt kan lösningen av frågan om vilka skador som skall vara ersättningsgilla fortfarande inte anses vara tillfredsställande löst. CIV lämnar dock möjligheten till mer långtgående rätt till ersättning öppen. Enligt artikel 32.3 bestämmer nationell rätt om och i vilken utsträckning transportören skall betala ersättning för andra skador än de som nämnts tidigare. En hänvisning har dock gjorts till bestämmelsen i artikel 44 om ersättning för skada orsakad av försening vid transport av fordon. Hänvisningen vill tydliggöra att den sistnämnda specialbestämmelsen också är tvingande.

Transportörens ansvar för inskrivet resgods och fordon

Transportören ansvarar på objektiv grund för skada som uppkommer för en resande genom att dennes inskrivna resgods helt eller delvis går förlorat eller skadas under tiden för transporten, dvs. från det att godset har tagits emot för transport till dess att det har lämnats ut, samt för skada till följd av dröjsmål med utlämningen (artikel 36.1).

Transportören är emellertid fri från ansvar om förlusten, skadan eller dröjsmålet med utlämningen beror på fel eller försummelse av den resande, på en anvisning som den resande har lämnat och som inte har föranletts av fel eller försummelse på transportörens sida eller på fel i själva resgodset. Ansvarsfrihet föreligger vidare, om förlusten, skadan eller dröjsmålet beror på någon omständighet som transportören inte hade kunnat undgå eller förebygga följderna av (artikel 36.2). Om transportören vill undgå ansvar genom att åberopa någon av dessa grunder måste transportören visa att förlusten, skadan eller dröjsmålet var en följd av någon av de omständigheter som nu har nämnts.

I fråga om förlust av eller skada på resgoods – men inte i fråga om dröjsmål – finns ytterligare ansvarsfrihetsgrunder. Transportören undgår sålunda ansvar om förlusten eller skadan kan vara en följd av en sådan särskild risk som är förbunden med avsaknad av förpackning eller bristfällig förpackning, resgodsets särskilda beskaffenhet eller att det inlämnade resgodset är av ett slag som inte transporteras som inskrivet resgoods (artikel 36.3). Från bevissynpunkt är det gynnsammare för transportören att åberopa dessa ansvarsfrihetsgrunder än de tidigare nämnda. Transportören måste visserligen visa att den särskilda risk som åberopas verkligen har förelegat. Orsakssambandet mellan risken och förlusten eller skadan behöver däremot inte visas. Det är sålunda tillräckligt att transportören visar att omständigheterna är sådana att förlusten eller skadan *kan* vara en följd av denna risk. I så fall skall förlusten eller skadan antas vara en följd av risken, om inte den skadelidande visar att ett sådant samband mellan risken och förlusten eller skadan helt eller delvis saknas (artikel 37).

Vid transport av inskrivet resgoods uppkommer ett solidariskt ansvar för samtliga transportörer som efter varandra deltar i transporten (jfr motsvarande situation då resande dödas eller skadas). Den transportör som tar emot resgodset med resgoodsbeviset blir nämligen part i avtalet i enlighet med de villkor som anges i nämnda dokument och blir ansvarig för hela transporten intill utlämningen (artikel 38).

En ny bestämmelse har införts som reglerar den faktiske transportörens ansvar när det gäller transport av inskrivet resgoods (artikel 39). När en transportör helt eller delvis har anförtrott transporten åt en faktisk transportör skall transportören ändå vara ansvarig för hela transporten av det inskrivna godset. Alla bestämmelser i CIV som rör transportörens ansvar skall även tillämpas på den faktiske

transportörens ansvar för den transport han utför. Varje särskild överenskommelse genom vilken transportören åtar sig förpliktelser som inte krävs enligt CIV eller avstår från rättigheter han har enligt CIV gäller inte gentemot den faktiske transportör som inte uttryckligen och skriftligen har godtagit den. När och i den omfattning som både transportören och den faktiske transportören är ansvariga är ansvaret solidariskt.

Resgods skall antas ha gått förlorat om det inte lämnas ut när 14 dagar har gått från det att utlämningsskyldigheten inträdde och den resande därefter har begärt utlämning (artikel 40.1). Om transportören inte visar att någon ansvarsfrihetsgrund föreligger blir således den resande berättigad till ersättning som för förlust av resgodset. Den omständigheten att resgodset i ersättningshänseende skall anses ha gått förlorat innebär emellertid inte att transportören befrias från skyldigheten att fullgöra transportavtalet om resgodset kommer till rätta och transport är möjlig. Om den berättigade i sådant fall begär att kollit skall lämnas ut till honom är han skyldig att betala tillbaka den ersättning som han har fått. Han är vidare skyldig att betala kostnaderna för kollits transport från inlämningsplatsen till den plats där utlämningen sker (artikel 40.3).

I samband med transport av inskrivet resgods kan fysiska skador uppkomma på resgodset till följd av dröjsmål. Enligt CIV skall sådana skador ersättas i enlighet med reglerna för dröjsmålsskador (artikel 43.1a).

Enligt CIV 1980 kan som inskrivet resgods också transporteras motorfordon, t.ex. bilar, som åtföljs av förare. Reglerna om järnvägens ansvar för inskrivet resgods tillämpas i princip i så fall på sådana fordon. Vissa specialregler gäller dock (artikel 41 i CIV 1980 och prop. 1984/85:33 s. 171).

Enligt CIV transporteras fordon, dvs. motorfordon eller släpfordon som transporteras i samband med transport av resande (artikel 3 i CIV), inte som inskrivet resgods men under liknande förutsättningar. Ändringen är främst föranledd av redaktionella skäl. Liksom tidigare gäller reglerna om transportörens ansvar för inskrivet resgods som huvudregel på fordonen med undantag för vissa specialregler (artikel 47).

Transportören förlorar, som tidigare nämnts, rätten att åberopa begränsning av skadeståndsansvar om det visas att skadan har orsakats antingen i avsikt att vålla en sådan skada eller hänsynslöst och med insikt att en sådan skada sannolikt skulle uppkomma (artikel 48).

Begränsningsbeloppen

Begränsningsbeloppen i COTIF anges i SDR, se avsnitt 2.4.2 under rubriken "Gemensamma bestämmelser (art. 8–12)". De flesta av begränsningsbeloppen i CIV är uppräknade. Det gäller särskilt det begränsningsbelopp i fall då resande dödas eller skadas som skall tillämpas när nationell rätt anger ett lägre belopp.

Tabellen på de två följande sidorna visar begränsningsbelopp föreskrivna i CIV 1980, 1999 års CIV och i järnvägstrafiklagen (JTL) samt förslag till begränsningsbelopp i järnvägslagen. Förslagen behandlas närmare i avsnitten 4.6 och 4.7.

	CIV 1980	CIV 1999	Järnvägstrafik-lagen (JTL)	Järnvägslagen efter föreslagna ändringar
Ersättningens storlek vid dödsfall eller personskada	Art. 30 Storleken på ersättningen bestäms enligt nationell rätt. Dock gäller en begränsning om 70 000 SDR (ca 770 000 kr) per resande om det i den nationella rätten föreskrivs ett lägre belopp	Art. 30 Storleken på ersättningen bestäms enligt nationell rätt. Dock gäller en begränsning om 175 000 SDR (ca 1 925 000 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 ersättnings-skyldigheten hela den beräknade skadan	9 kap. 5 § 1 st Motsvarande regleringen i JTL
Ersättning vid förlust av eller skada på handresgods	Art. 31 700 SDR (ca 7 700 kr) per resande	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)	9 kap. 5 § 2 st 1 400 SDR (ca 15 400 kr) per resande
Ersättning vid förlust av eller skada på inkrivet resgods	Art. 38 och 39 Om skadans storlek är bevisad: 40 SDR för varje förlorat kg av förlusten i bruttovikt eller 600 SDR per kolli (ca 440 kr resp. 6 600 kr) Om skadans storlek inte är bevisad (schablonbelopp): 10 SDR per kg av förlusten i bruttovikt eller 150 SDR per kolli (ca 110 resp. 1 650 kr)	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 (schablonbelopp): 20 SDR per kg av förlusten i bruttovikt eller 300 SDR per kolli (ca 220 kr resp. 3 300 kr)	4 kap. 11 § Som huvudregel högst hälften av basbeloppet per kolli (19 650 kr) Om skadans storlek inte är bevisad utgår ingen ersättning.	10 kap. 1 § Art. 41 och 42 i CIV 1999 skall gälla som svensk lag även vid inrikes transport
Ersättning vid dröjsmål med utlämning av inkrivet resgods	Art. 40 Om det visas att skada har uppkommit genom dröjsmålet: 0,40 SDR per kg av bruttovikten eller 7 SDR för varje kolli (ca 4,4 kr resp. 77 kr)	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)	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	10 kap. 1 § Art. 43 i CIV 1999 skall gälla som svensk lag även vid inrikes transport

	CIV 1980	CIV 1999	Järnvägstrafik-lagen (JTL)	Järnvägslagen efter föreslagna ändringar
Ersättning vid dröjsmål med utlämning av inskrivet resgods (fortsättning)	Om det inte visas att skada har uppkommit genom dröjsmålet: 0,07 SDR per kg av bruttovikten eller 1,40 SDR per kולי (ca 0,77 kr resp. 15,4 kr)	Om det inte visas att skada har uppkommit genom dröjsmålet: 0,14 SDR per kg av bruttovikten eller 2,80 SDR per kולי (ca 1,54 kr resp. 30,8 kr)	Om det inte visas att skada har uppkommit genom dröjsmålet utgår ingen ersättning	
Ersättning i fråga om förlust av fordon	Art. 41.3 (gäller motorfordon med förare) 8 000 SDR (ca 88 000 kr)	Art. 45 (gäller fordon) Motsvarande begränsningsbelopp som i art. 41.3 i CIV 1980	I JTL finns inte några särskilda bestämmelser om transport av motorfordon som inskrivet resgods	10 kap. 1 § Art. 45 i CIV 1999 skall gälla som svensk lag även vid inrikes transport
Ersättning i fråga om skada på föremål som har placerats i fordon	Art. 41.4 (gäller motorfordon med förare) 1 000 SDR (ca 11 000 kr)	Art. 46 (gäller fordon) 1 400 SDR (ca 15 400 kr) (ersättningen gäller även i fråga om föremål som har placerats i fordons bagageutrymmen vilket är nytt)	Se ovan	10 kap. 1 § Art. 46 i CIV 1999 skall gälla som svensk lag även vid inrikes transport
Ersättning vid dröjsmål med lastning och utlämning av fordon	Art 41.1 och 2 (gäller motorfordon med förare) Vid försening med lastning och utlämning och om skada visas: högst 1 gång transportavgiften Om avtalet hävs pga försening med lastning och skada visas: högst 1 gång transportavgiften	Art 44 (gäller fordon) Motsvarande begränsningsbelopp som i art. 41.1 och 2 i CIV 1980	Se ovan	10 kap. 1 § Art. 44 i CIV 1999 skall gälla som svensk lag även vid inrikes transport

Som en jämförelse kan nämnas att transportören enligt 1999 års konvention om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter (Montrealkonventionen) inte kan undgå eller begränsa sitt skadeståndsansvar i fall då passageraren dör eller skadas om skadorna inte överstiger 100 000 SDR (ca 1,1 miljoner kr) för varje enskild passagerare. Transportörens ansvar är emellertid begränsat till detta belopp för varje enskild passagerare om transportören visar att skadan inte vållats av transportören eller skadan uteslutande vållats av tredje man. Det innebär att transportören har strikt ansvar för dödsfall och skada som drabbat passagerare upp till 100 000 SDR, medan ansvaret för skada som överstiger detta belopp är presumerat (se även rådets förordning (EG) nr 889/2002 om ändring av förordning (EG) nr 2027/97 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar vid olyckor). Enligt konventionen om sjöbefordran av passagerare och deras bagage (Atenkonventionen) i dess lydelse enligt ändringsprotokollet av den 1 november 2002 gäller ett begränsningsbelopp om 250 000 SDR vid dödsfall eller skada som drabbat passagerare⁵.

När det gäller ersättning vid förlust av och skada på inskrivet resgods (artiklarna 41 och 42) kompenserar de höjda begränsningsbeloppen inte endast för den värdenedgång som varit utan innebär även en verklig höjning. Även när det gäller ersättning vid dröjsmål med utlämningen av inskrivet resgods (artikel 43) innebär den dubblrade maximiersättningen en verklig höjning jämförbar med de höjda ersättningsbeloppen vid förlust av resgods då skadans storlek inte är visad.

Ersättningsbeloppet vid förlust av fordon, och därför också vid skadefall, höjdes vid revisionen år 1989/90 till 8 000 SDR. Därefter har dock ingen ytterligare höjning skett (artikel 45). På grund av höjningen år 1990 har värdenedgången sedan år 1980 mer eller mindre kompenserats men den faktiska situationen har försämrats. När de nya bestämmelserna i CIV träder i kraft kommer nämligen det verkliga värdet vara lägre än värdet var när protokollet från 1990 trädde i kraft. Transportören kan emellertid på frivillig grund höja ersättningsbeloppen i enlighet med artikel 5.

Ersättningsbeloppet i fråga om skada på eller förlust av föremål som har lämnats i fordonet, eller i förvaringsutrymmen, har höjts till 1 400 SDR (artikel 46).

⁵ Ändringsprotokollet har i augusti 2004 ännu inte trätt i kraft.

Som tidigare nämnts skall alltså vid dödsfall och personskada ersättnings storlek bestämmas enligt nationell rätt. När en resande eller egendom i dennes besittning skadas till följd av järnvägsdriften gäller därför vid såväl internationell som nationell transport 2 kap. 5 § första stycket järnvägstrafiklagen. Enligt den bestämmelsen skall skadeståndet bestämmas på det sätt som anges i 5 kap. samt 6 kap. 1 och 3 §§ skadeståndslagen (1972:207). Om inte annat sägs, omfattar ersättningsskyldigheten hela den sålunda beräknade skadan (och det i CIV angivna begränsningsbeloppet kommer därför inte att bli tillämpligt). Av 2 kap. 5 § andra stycket järnvägstrafiklagen framgår emellertid att ersättningsskyldigheten för sakskador är begränsad till ett visst belopp.

Regleringen i CIV om framställande av anspråk

Enligt CIV föreligger inte något hinder mot att skadeståndstalan mot den ansvariga transportören väcks vid domstol. Det finns emellertid en ganska utförlig reglering av hur krav kan framställas mot transportören utom rätta. Denna reglering är enligt gällande ordning särskilt betydelsefull såvitt gäller anspråk med anledning av järnvägens ansvar vid persontransport. I fråga om sådana anspråk är nämligen enligt CIV 1980 endast domstolarna i den stat i vilken den skadevällande händelsen inträffade behöriga (artikel 52 i CIV 1980). Detta kan medföra olägenheter för en skadelidande som har hemvist i en annan stat. Bestämmelsen om domstols behörighet har emellertid ändrats. Enligt den nya bestämmelsen får en talan som grundas på reglerna i CIV föras vid domstolar i de medlemsstater som har utsetts av parterna genom överenskommelse eller vid domstol i den stat på vars område svaranden (transportören) har sitt hemvist eller vanliga uppehållsort, sitt huvudkontor eller den filial eller agentur (återförsäljare) som har ingått transportavtalet (artikel 57). Talan får inte föras vid andra domstolar.

Bestämmelsen om domstols behörighet i CIV är avfattad efter artikel 46 i CIM med den skillnaden att en talan grundad på reglerna i CIV kan väckas endast vid en domstol i en medlemsstat. Denna begränsning ansågs nödvändig i bestämmelserna i CIV, i motsats till dem i CIM, på grund av att domstolslandets lag i stor utsträckning är tillämplig vid personskada (lex fori). Trots att ersättningsanspråk kan framställas hos t.ex. en amerikansk agentur till franska

statens järnvägar (SNCF) (se artikel 55), kan talan inte väckas vid en amerikansk domstol.

Enligt gällande ordning finns det möjligheter att i utomprocessuell ordning begära ersättning med anledning av järnvägens ansvar i fall då resande dödas eller skadas av den ansvariga järnvägen genom förmedling av järnvägen i den skadelidandes hemort (artikel 49.1 i CIV 1980). Hos SJ AB går förmedlingen i praktiken till på så sätt att SJ AB skickar anspråket vidare till den transportör som det enligt transportavtalet åligger att fullgöra transporten på den sträcka där olyckan har skett. Om den ansvarige transportören inte hör av sig betalar SJ AB ut ett ersättningsbelopp och riktar därefter ett regresskrav mot den ansvarige transportören.

Enligt CIV skall anspråk utom rätta med anledning av transportörens ansvar i fall då resande dödas eller skadas framställas skriftligen till den transportör mot vilken talan får väckas, dvs. till den transportör som det enligt transportavtalet åligger att fullgöra transport på den del där olyckshändelsen inträffade eller till den transportör som faktiskt fullgjort transporten i fråga (artiklarna 55.1, 56.1 och 26.5). Om en transport genomförs av flera efterföljande transportörer får ersättningsanspråk i fall då resande dödas eller skadas även framställas till såväl den första eller sista transportören som till den transportör som har sitt huvudkontor eller den filial eller agentur som ingått transportavtalet i den stat där den resande har sitt hemvist eller är stadigvarande bosatt. Av bestämmelsens formulering framgår att agenturen får anses vara ombud för transportören och att det är transportören som bär ansvaret. Om t.ex. biljetter för Eurostar säljs i USA görs detta på transportörens vägnar.

Ett utomprocessuellt ersättningskrav som gäller inskrivet resgods eller fordon skall riktas mot den första eller den sista transportören eller den transportör som genomförde den del av transporten under vilken den omständighet inträffade som talan grundas på. Om talan emellertid gäller återbetalning av ett belopp som har betalats på grund av transportavtalet får talan föras mot den transportör som har tagit emot detta belopp eller mot den transportör för vars räkning det har tagits emot. När det är fråga om en transport som genomförs av flera efterföljande transportörer får anspråk gällande inskrivet resgods och fordon riktas mot den transportör som skall lämna ut resgodset eller fordonet – när denne med sitt medgivande är nämnd som transportör i resgodsbeviset eller transportdoku-

mentet – även om han varken har mottagit resgodset eller fordonet (artiklarna 55.2 och 56.2–4; jfr artikel 49.2 i CIV 1980).

I andra avseenden har den rådande regleringen av hur krav får framställas mot transportören utom rätta och konsekvenserna av sådana framställningar behållits (se artikel 49 om ränta och artikel 60.4 om preskription).

Talan om ersättning i fall då en resande dödas eller skadas får endast föras mot den transportör som det enligt transportavtalet åligger att fullgöra transporten på den del där olyckshändelsen inträffade eller mot den transportör som faktiskt fullgjort transporten i fråga (artikel 56.1; jfr artikel 51 i CIV 1980).

Talan om skadeersättning med anledning av transport av inskrivet resgods och fordon får väckas mot någon av de transportörer mot vilka ett utomprocessuellt krav kan framställas enligt vad som förut har sagts (artikel 56.2–4). Ett ersättningskrav kan dock alltid göras gällande genom genkärsmål eller kvittningsinvändning mot en transportör som själv för talan mot en resande, om kravet grundar sig på samma transportavtal som transportörens huvudkärsmål (artikel 56.5).

I den mån reglerna i CIV skall tillämpas på den faktiske transportören får talan föras även mot denne (artikel 56.6). När käranden väcker talan mot en transportör bortfaller rätten till talan mot de övriga (artikel 56.7).

En talan som grundas på reglerna i CIV får, som redan har nämnts, föras vid domstolar i de medlemsstater som har utsetts av parterna genom överenskommelse eller vid domstol i den medlemsstat på vars område svaranden har sitt hemvist eller vanliga uppehållsort, sitt huvudkontor eller den filial eller agentur som har ingått transportavtalet (artikel 57.1). Det finns inte någon möjlighet att avvika från regleringen i CIV genom en mellanstatlig överenskommelse (jfr artikel 52 i CIV 1980).

När det gäller behörig domstol i mål där en transportör för regresstalan mot en annan transportör är det inte längre endast domstolen i den ort där transportören mot vilken talan förs har sitt säte som är behörig utan även domstolen i det land i vilket en av transportörerna som deltar i transporten har sitt huvudkontor eller den filial eller agentur som ingått transportavtalet (artikel 63 jämförd med artikel 60 i CIV 1980).

För att tillgodose det nya kravet i CIV om att den resande alltid skall veta vilken transportör han reser med på en viss sträcka och vem han skall rikta eventuellt skadeståndsanspråk mot skall i fram-

tiden transportören eller transportörerna anges med en numerisk kod på biljetten. Enligt de nya allmänna transportvillkor som CIT håller på att ta fram kommer en lista med transportörer, deras adresser och nämnda koder att finnas.

2.4.5 Enhetliga rättsregler för avtal om internationell transport av gods på järnväg (CIM)

CIM innehåller regler om internationell järnvägstransport av gods, se avsnitt 2.3. I det följande redogörs för de viktigaste ändringarna i förhållande till CIM 1980. En sammanfattande beskrivning ges också av de centrala reglerna i CIM rörande transportörens ansvar gentemot godstransportkunden. Reglerna avser ansvar för att transporterat gods går förlorat eller skadas och för skada genom att godset inte lämnas ut i rätt tid. Vidare lämnas en sammanfattande redogörelse för reglerna rörande framställande av anspråk.

För en mer heltäckande redogörelse för CIM och dess regelsystem hänvisas till förarbetena till lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik⁶ och till de kommentarer som lämnas till artiklarna på OTIF:s hemsida (www.otif.org).

Allmänt om ändringarna

CIM har förenklats och kortats ned betydligt men förenklingsarbetet har inte drivits lika långt som beträffande CIV. De viktigaste nyheterna i CIM är:

1. Tillämpningsområdet har ändrats och utvidgats. Linjesystemet har bara bibehållits till en del.
2. Befordringsskyldigheten har avskaffats och bestämmelserna ger större möjlighet för avtalsparterna att avtala om villkor.
3. Transportavtalet har frikopplats från fraktsedeln.
4. Det har fastslagits att transportören är den som ansvarar gentemot godstransportkunden (hitills har "järnvägen" ansetts som ansvarig). Transportören ansvarar även för vad infrastrukturförvaltaren företar sig.
5. Ansvarsfrihetgrunderna har förtydligats.
6. En reglering av den faktiske transportörens ansvar har införts.

⁶ Se bl.a. prop. 1984/85:33 s. 156–196, 1989/90:120 s. 3–6 (1990/91:43 s.23), 1990/91:12 s. 3 och 4 (1990/91:70 s. 9), 1993/94:16 s. 6–9 och 1994/95:111 s. 26–29.

De bestämmelser som är gemensamma för alla bihangen till COTIF (t.ex. artiklarna 8–12 i CIM 1980 om beräkningsenhet, tilläggsbestämmelser, nationell rätt, beslag, verkställighet av domar) har flyttats till grundfördraget.

CIM innehåller färre detaljerade bestämmelser än CIM 1980. Skälet till det är att avtalsparterna i större utsträckning skall kunna avtala om vissa villkor som t.ex. transportvägar och leveransfrister.

Ett av syftena med reformen var att harmonisera reglerna om internationell järnvägstransport med sådana regler för andra transportslag, särskilt med konventionen om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg (CMR). Detta syfte har också uppnåtts i vissa avseenden men skillnader kvarstår fortfarande. Ett skäl att låta vissa bestämmelser i CIM skilja sig från dem i CMR är förstås att internationell transport på väg i praktiken inte är helt jämförbar med sådan transport på järnväg. Ett annat skäl är att reglerna i CIM i vissa fall är tydligare eller fördelaktigare för kunden.

En del bestämmelser finns med oförändrade. Sålunda finns regler om värde- och leveransintresse kvar (artiklarna 7.2 d, 34 och 35) liksom de föga marknadsanpassade leveransfristerna (artikel 16). Fysisk skada på grund av dröjsmål ersätts, liksom tidigare, enligt reglerna om dröjsmålsersättning (artikel 33). Ansvarsbegränsningsbeloppet (kilobegränsningen) har behållits på nivån 17 SDR. Transportören får emellertid åta sig ett längre gående ansvar (artikel 5).

En järnväg som har tagit emot gods för internationell järnvägstransport har enligt regleringen i CIM 1980 förutsatts endast kunna transportera godset på sitt eget nät. Regler om ett system med efterföljande transportörer har därför varit nödvändigt för internationell transport. I praktiken är det redan i dag möjligt för en transportör att själv utföra och ansvara för hela den internationella transporten (på sätt som beskrivs under punkterna 1 och 3 nedan). En reglering som tar fasta på detta har nu införts i CIM.

I framtiden kommer alltså tre tänkbara typer av godstransport på järnväg att finnas reglerade.

1. Transportören, som sluter transportavtalet med avsändaren, utför själv transporten från avsändningsorten till utlämningsorten.
2. Transportören, som sluter transportavtalet med avsändaren, använder sig av efterföljande transportörer för att utföra transporten på en del av sträckan (liksom i nu rådande system). Artikel 26 i CIM anger klart att transportören, som sluter transportavtalet,

och de efterföljande transportörerna liksom idag är solidariskt ansvariga för att villkoren i transportavtalet respekteras över hela transportsträckan. När beföringskyldigheten tas bort medför det att transportören som sluter avtalet skall se till att de efterföljande transportörerna ansluter sig till transportavtalet. Detta kan uppnås genom att han sluter föravtal med de efterföljande transportörerna. Om det inte framgår tillräckligt tydligt att den efterföljande transportören har anslutit sig till transportavtalet får det i stället anses var fråga om en transport med en faktisk transportör (se punkten 3 nedan). En viss gråzon finns därför mellan systemet med efterföljande transportörer och det med faktiska transportörer. Den gällande skyldigheten i CIM 1980 för en efterföljande transportör att ta emot godset kommer alltså att ersättas av avtal mellan parterna.

3. Transportören, som sluter transportavtalet med avsändaren, använder en eller flera faktiska transportörer. De faktiska transportörerna har varken något avtalsförhållande med avsändaren eller med mottagaren (artikel 3 b). Den avtalsslutande transportören är ansvarig emot avsändaren och mottagaren för hela transportsträckan i enlighet med artikel 23 och även i enlighet med artikel 40. En sådan transportör har dock regressrätt mot de faktiska transportörerna. Den faktiske transportören är ansvarig endast såvitt avser den del av transporten som har utförts av honom. När och i den omfattning som både transportören och den faktiske transportören är ansvariga skall ansvaret vara solidariskt. Den som är behörig att föra skadeståndstalan mot transportören får i den mån bestämmelserna i CIM är tillämpliga på den faktiske transportören även väcka skadeståndstalan mot denne (artikel 45.6 CIM).

I CIM införs en bestämmelse som föreskriver att transportören i förhållande till kunden inte kan undgå ansvar genom att hävda att skadan orsakats av fel på järnvägsinfrastrukturen eller dess säkerhetssystem. Transportören är alltså ansvarig när det finns orsakssamband mellan transporten och skadan. I artikel 40 anges att förvaltarna av järnvägsinfrastrukturen skall anses som personer som transportören anlitar för genomförandet av transporten (jfr artikel 50 i CIM 1980) och att transportören ansvarar för dem. Anspråk på ersättning får göras gällande mot infrastrukturförvaltarna endast under

de förutsättningar och med de begränsningar som föreskrivs i CIM (artikel 41 CIM och artikel 51 i CIM 1980).

Tillämpningsområdet

Tillämpningsområdet har ändrats och utvidgats. Liksom bestämmelser i CMR kommer bestämmelserna i CIM i princip vara tillämpliga oberoende av systemet med inskrivna linjer (listor). Systemet med listor är behållet endast i de fall transporten inbegriper sjötransport eller gränsöverskridande transport på inre vattenväg (artikel 1.4).

Reglerna i CIM kommer i framtiden endast vara obligatoriskt tillämpliga när den internationella godstransporten sker mot betalning. Bestämmelserna i CIM kan, på frivillig grund, tillämpas på gratis transport av t.ex. hjälpsändningar.

Bestämmelserna i CIM är obligatoriskt tillämpliga på alla avtal om transport av gods på järnväg mot betalning när platsen för avlämning av godset och den avsedda platsen för mottagande av godset finns i två olika medlemsstater (artikel 1.1). Om endast en av dessa platser finns i en medlemsstat får parterna komma överens om att avtalet skall vara underkastat bestämmelserna i CIM (artikel 1.2).

Inrikes transport på väg eller inre vattenvägar kommer endast att underkastas bestämmelserna i CIM om de kompletterar internationell järnvägstransport (artikel 1.3). Det betyder att, ifall då kompletterande transport sker i enlighet med artikel 1.3, transporten på järnvägen i princip måste vara gränsöverskridande för att bestämmelserna i CIM skall vara tillämpliga.

För det fall en sjötransport eller en transport på inre vattenväg vars linjer finns inskrivna på CIM-listan, sker som komplement till transport på järnväg är det, för att bestämmelserna i CIM skall bli tillämpliga, tillräckligt att någon del av transporten är gränsöverskridande (artikel 1.4). Regeln i artikel 1.4 är i förhållande till regeln i artikel 1.3 en specialregel.

För att bestämmelserna i CIM 1980 skall bli tillämpliga måste en fraktsedel upprättas och användas (artikel 1.1 i CIM 1980). I framtiden kommer det dock inte att vara så eftersom avtalet om internationell godstransport på järnväg enligt CIM kommer att vara ett fristående avtal som blir giltigt när parterna blir överens (konsensualavtal).

Från huvudregeln om tillämpligheten av CIM görs i artikel 1.5 undantag för det fallet att transporten sker mellan stationer i två grannstater (jfr artikeln 2.2 i CIM 1980). Om den använda infrastrukturen förvaltas av en eller flera infrastrukturförvaltare som lyder under endast en av dessa stater kommer ett sådant fall även fortsättningsvis att vara underkastat nationell rätt, och inte bestämmelserna i CIM. För Sveriges del finns inga sådana transporter.

Befordringsskyldigheten och skyldigheten att upprätta tariffer

Befordringsskyldigheten enligt CIM 1980 innebär att en järnväg som har låtit föra in en linje på de listor som hålls av OTIF i princip är skyldig att ta emot vagnslastgoods för internationell transport på linjen.

Järnvägarna skall i sina tariffer ange alla de särskilda villkor som skall tillämpas på en transport. Tarifferna skall bl.a. innehålla de avgifter som behövs för att frakten och andra befordringsavgifter skall kunna beräknas.

Befordringsskyldigheten och skyldigheten att upprätta tariffer är borttagna i 1999 års CIM. Ett skäl till att dessa skyldigheter togs bort var att det ansågs bättre att i stället låta marknadskrafterna styra på en järnvägsmarknad där konkurrens borde gälla. På en marknad som är konkurrensutsatt kan nämligen ett företag som erbjuder transportservice inte när som helst eller utan skäl begränsa sitt erbjudande utan risk för att drabbas negativt av det.

Om befordringsskyldigheten skulle finnas kvar skulle även en grundläggande fråga uppstå om vilken transportör som skulle lyda under denna skyldighet. Den avreglering som har skett i flera länder innebär ju bl.a. att det finns flera transportörer och inte längre endast en nationellt sammanhållen järnvägsorganisation som verkar i en monopolsituation.

Transportavtalets koppling till fraktsedeln

Enligt CIM 1980 (artikel 11.1) har det internationella godstransportavtalet karaktär av realavtal på så sätt att det inte anses vara slutet förrän avsändningsjärnvägen har tagit emot godset för transport och

dessutom tagit emot den fraktsedel som måste avlämnas tillsammans med godset⁷.

Enligt artikel 6 i CIM har transportavtalet frikopplats från fraktsedelns. Avtal om internationell järnvägstransport av gods blir, som tidigare nämnts, således ett konsensualavtal. Den nya bestämmelsen är en anpassning både till CMR och till hur internationell godstransport går till i praktiken. Transportören tar nämligen endast i undantagsfall samtidigt emot både fraktsedelns och godset. Regeln tar även hänsyn till en framtida utveckling med mer allmän användning av elektroniska transportdokument.

Ett förslag till en uttrycklig regel i CIM som föreskriver att transportavtalet sluts genom ömsesidig överenskommelse mellan avsändaren och transportören förkastades (jfr dock artikel 6.1 där detta anvisas). Skälet till det var att man ansåg att CIM inte bör innehålla regler rörande en juridisk fråga som rör allmänna civilrättsliga bestämmelser. Nationell rätt om vad som krävs för att ett avtal skall anses ingånget är därför tillämplig.

Transportavtalet måste bekräftas genom att en fraktsedel upprättas. Eftersom transportavtalet är ett konsensualavtal påverkar avsaknad, oregelmässighet eller förlust av fraktsedelns dock inte avtalets existens eller giltighet (artikel 6.2). Fraktsedelns kommer endast att utgöra ett skriftligt bevis. Enligt gällande bestämmelser skall avsändaren lämna en fraktsedel som är rätt ifylld (artikel 12 i CIM 1980). Artikel 6.2 reglerar inte denna fråga utan följer i stället exemplet i CMR och lämnar frihet åt parterna att reglera frågan genom överenskommelser.

Artikel 5 i CMR anger att fraktsedelns skall finnas i tre original undertecknade av avsändaren och transportören. I punkt 1 i samma artikel sägs vidare att det första originalet skall lämnas till avsändaren, att det andra originalet skall följa med godset och att transportören skall få det tredje originalet. En sådan reglering återfinns inte i CIM. I CIM behålls begreppen fraktsedel (dvs. originalet) och fraktsedelsdubblen. Fraktsedelsdubblen skall lämnas till avsändaren (artikel 6.4). Endast i artikel 11.2 nämns det tredje exemplar av fraktsedelns som följer med godset.

⁷ Transportavtalet enligt järnvägstrafiklagen är inte ett realavtal. För avtal om godstransport gäller för inrikes trafik allmänna regler om hur avtal ingås (3 kap. 2 § järnvägstrafiklagen).

Transportörens ansvar gentemot godstransportkunden

Ansvarssystemet i CIM 1980 bibehålls i princip vad gäller förutsättningarna för ansvar och under vilken tid transportören är ansvarig. Systemet har dock anpassats till uppdelningen av järnvägsförvaltningar i infrastruktur och transportverksamhet.

I CIM 1980 är "järnvägen" angiven som den som är ansvarig i förhållande till godstransportkunden. Enligt tilläggsbestämmelser till CIM avses med "järnväg" normalt det företag som driver transportverksamheten och inte det organ som förvaltar infrastrukturen (prop. 1994/95:111 s. 28). I 1999 års CIM har det fastslagits att det är transportören som ansvarar gentemot godstransportkunden⁸.

Regleringen i CIM av transportörens ansvar för det transporterade godset följer samma principer som regleringen i CIV av ansvar vid transport av inskrivet resgod. Transportören ansvarar sålunda på objektiv grund för skada som uppkommer till följd av att godset helt eller delvis går förlorat eller skadas under transporten, dvs. från det att godset har tagits emot för transport till dess att det har lämnats ut, och för skada till följd av dröjsmål med utlämningen av godset (artikel 23.1).

Transportören ansvarar gentemot godstransportkunden för skador orsakade av den rullande materielen. Det finns dock möjlighet för transportören att föra regresstalan mot den som ställde vagnen till transportörens förfogande att användas som transportmedel (se avsnitt 2.4.7).

Transportören är fri från ansvar om någon av de ansvarsfrihetsgrunder som anges i CIM föreligger (artikel 23.2 och 23.3). Ansvarsfrihetsgrunderna har förtydligats (jfr artikel 36 i CIM 1980). I fråga om transportörens skyldighet att klarlägga skadeförloppet gäller för vissa grunder lindrigare krav än för de övriga. Ansvarsfrihetsgrunderna brukar därför delas in i två grupper, de icke privilegierade och de privilegierade.

De icke privilegierade ansvarsfrihetsgrunderna enligt CIM är i princip desamma som enligt CIV. Transportören är sålunda fri från ansvar i den mån skadan, förlusten eller dröjsmålet med utlämningen beror på fel eller försummelse av den skadelidande, på en anvisning som den skadelidande har lämnat och som inte har föranletts av fel eller försummelse på transportörens sida eller på fel i själva godset. Ansvarsfrihet föreligger vidare, om skadan, förlusten eller

⁸ Förslag och överväganden beträffande ansvarsfördelningen vid inrikes trafik lämnas i avsnitt 4.5.2.

dröjsmålet beror på någon omständighet som transportören inte hade kunnat undgå och vars följder han inte kunnat förebygga (artikel 23.2). Om transportören vill undgå ansvar genom att åberopa någon av dessa grunder måste han visa att förlusten, skadan eller dröjsmålet var en följd av någon av de omständigheter som nu har nämnts (artikel 25.1).

De privilegierade ansvarsfrihetsgrunderna enligt CIM är sådana omständigheter som på något sätt ökar risken för transportskada eller gör det rimligt att risken för skador bärs av den som har rätt att förfoga över godset (artikel 23.3). Av dessa ansvarsfrihetsgrunder kan nämnas vissa fall då en ökad risk för skador föreligger, nämligen att godset har transporterats i öppen vagn, att nödvändig förpackning saknas eller att godset är av ömtålig beskaffenhet. I vissa fall då det inte föreligger ökad risk för transportskada har det ändå ansetts rimligt att göra undantag från det strikta ansvaret, t.ex. när godset har lastats av avsändaren eller lossats av mottagaren.

Också för att undgå ansvar genom att åberopa en privilegierad ansvarsfrihetsgrund måste transportören visa att den ansvarsbefriande omständigheten verkligen har förelegat. Däremot behöver transportören inte visa ett orsakssammanhang mellan den ansvarsbefriande omständigheten och skadan. Skadan skall sålunda i princip anses vara en följd av denna omständighet, om transportören visar att skadan *kan* vara en följd av den. Ansvarsfrihet föreligger dock inte, om den som kräver ersättning visar att skadan inte är en följd av någon sådan omständighet som utgör ansvarsfrihetsgrund (artikel 25.2).

De privilegierade ansvarsfrihetsgrunderna kan endast åberopas till befrielse från ansvar för transportskada. De icke privilegierade ansvarsfrihetsgrunderna får däremot tillämpas både vid transportskada och vid skada till följd av dröjsmål.

I CMR (artikel 17.5) föreskrivs att fraktföraren är ansvarig i förhållande till sin del av vållandet, när skador har orsakats delvis av sådana omständigheter som han är ansvarig för och delvis av omständigheter som han inte ansvarar för. Denna princip skall gälla i motsvarande fall vid internationell godstransport på järnväg vilket antyds i artikel 23.2 och 3 genom att ordet om har ersatts av orden i den mån.

Ett tillägg har gjorts i artikel 23.3 a i CIM jämfört med artikel 36.3a i CIM 1980 enligt vilket transport i öppen vagn *med presenning* skall, när det gäller ansvar, anses som transport i öppen vagn. Grunden för ansvarsfrihet nämnd i artikel 36.3 d i CIM 1980 (fel-

aktig lastning av avsändaren) har tagits bort efter anpassning till artikel 17 i CMR.

Under revisionsarbetet övervägdes om transportören gentemot kunden skulle ansvara för skada orsakad av andra företag som utnyttjar samma nät. En sådan ansvarighet har införts i CIV. Revisionsutskottet motsatte sig dock en motsvarande regel i CIM.

Särskilda bestämmelser om ansvarighet vid transport av järnvägsfordon som gods har införts i CIM (artikel 24).

Den grundläggande principen inom internationell transporträtt på järnväg är enligt nu gällande ordning att den järnväg som har tagit emot godset till transport tillsammans med fraktsedeln är ansvarig för transporten under hela transportsträckan till dess godset har lämnats ut. Genom att ta emot godset jämte fraktsedeln inträder varje efterföljande järnväg i transportavtalet i enlighet med föreskrifterna i fraktsedeln och åtar sig därmed de skyldigheter som följer av detta. På så vis svarar alla järnvägar som deltar i en internationell godstransport solidariskt för transporten i dess helhet (artikel 35 CIM 1980). Ett sådant gemensamt ansvar för efterföljande transportörer återfinns i artikel 26 i CIM (men inte i de fall då en resande dödas eller skadas, se kommentar till artikel 26 CIV; jfr 3 kap. 32 § järnvägstrafiklagen).

Genom att ta emot godset med fraktsedeln blir en transportör part i transportavtalet (artikel 26; uppmärksammas skall att det krävs ett avtal härom mellan transportörerna.). Denna avvikelse från modellen med konsensualavtal i artikel 6 överensstämmer med situationen i artiklarna 4 och 34 i CMR. Avvikelsen har förklarats med överväganden om ansvar. Om den efterföljande transportören inte tar emot godset på grund av att det har försvunnit under den föregående delen av transportsträckan finns det inga skäl till att han skall bli solidariskt ansvarig för förlusten. Situationen i CIM 1980 är annorlunda. Enligt CIM 1980 är det, på grund av systemet med registrerade linjer och befordringsskyldigheten, redan från början klart vilken transportör som är den som är skyldig att lämna ut godset. I enlighet med principerna för konsensualavtal skapar artikel 45.2 i CIM en balans genom att ange att, i fall då en transport utförs av efterföljande transportörer, talan får föras mot den transportör som skall lämna ut godset även om han varken har tagit emot godset eller fraktsedeln. Detta gäller dock endast under förutsättning att denne med sitt samtycke nämns i fraktsedeln.

En ny bestämmelse har införts som reglerar den faktiska transportörens ansvar (artikel 27). När en transportör helt eller delvis har anförtrott transporten till en faktisk transportör skall transportören ändå vara ansvarig för den del av transporten av godset som utförs av den faktiske transportören. Alla bestämmelser i CIM som rör transportörens ansvarighet skall även tillämpas på den faktiske transportören för den transport han utför. Varje särskild överenskommelse genom vilken transportören åtar sig förpliktelser som inte krävs enligt CIM eller avstår från rättigheter han har enligt CIM gäller inte gentemot en faktisk transportör som inte uttryckligen och skriftligen har godtagit den. När och i den omfattning som både transportören och den faktiske transportören är ansvariga är ansvaret solidariskt.

För att kunna få ersättning för förlust av godset måste den som har rätt att förfoga över godset i princip visa att godset verkligen har gått förlorat under transporten. Utan att behöva förete någon bevisning om att godset verkligen har gått förlorat får han dock anse godset som förlorat om det inte har lämnats ut till mottagaren eller ställts till dennes förfogande inom 30 dagar efter leveransfristens utgång (artikel 29).

Den omständigheten att den som har rätt att förfoga över godset tar emot ersättning för gods som anses som förlorat enligt vad som nu har sagts behöver inte innebära att han avstår från sin rätt att få ut godset. Vill han ha kvar denna rätt, måste han emellertid i samband med att han tar emot ersättningen skriftligen begära att bli underrättad, om godset skulle komma till rätta inom ett år från det att ersättningen utbetalades. Om han har fått en sådan underrättelse och vill få godset utlämnat måste han kräva detta inom 30 dagar från det att han tog emot underrättelsen. Transportören blir då skyldig att lämna ut godset på någon station vid transportvägen. Som villkor för utlämningen gäller att mottagaren betalar tillbaka den del av ersättningen som hänför sig till godsets värde. Han är vidare skyldig att betala kostnaderna för transporten av godset från avsändningsstationen till den station utmed den avtalade befordringsvägen där godset lämnas ut (vad gäller motsvarande fall vid inrikes järnvägs-transport se avsnitt 4.8.2).

För beräkningen av den ersättning som skall utgå när transportören är ansvarig för förlust av godset finns särskilda regler i CIM (artikel 30.1). Dessa avviker väsentligt från allmänna regler för beräkning av skadestånd. Sålunda sker skadeståndsberäkningen inte med utgångspunkt i den skada som den som har rätt att förfoga över

godset har tillfogats utan i godsets objektiva värde på avsändningsstationen vid den tidpunkt då godset togs emot till transport. Vad som är godsets värde fastställs i första hand med ledning av börspriset. Om godsslaget inte är noterat på någon varubörs eller en eventuell notering inte är tillämplig på den plats där godset togs emot för transport, skall i stället godsets marknadspris läggas till grund för skadeståndsberäkningen. Med marknadspriset avses det pris som tillämpas vid regelmässig omsättning av varor av det slag som transporten gäller. Om det inte finns något marknadspris för godset är godsets värde det allmänna värdet av gods av samma slag och beskaffenhet på avsändningsorten vid den tidpunkt då godset togs emot. Det allmänna värdet är det värde som godset har för envar utan att därvid t.ex. det affektionsvärde som godset kan ha för den skadelidande beaktas.

Metoden att grunda skadeståndsberäkningen på godsets objektiva värde på avsändningsorten leder regelmässigt till att skadeståndet blir lägre än det skulle ha blivit om vanliga beräkningsregler hade tillämpats. Bl.a. innebär metoden att ersättning inte lämnas för utebliven handelsvinst (jfr 3 kap. 28 § järnvägstrafiklagen som på motsvarande sätt avviker från allmänna regler om beräkning av skadestånd). En ytterligare begränsning av skadeståndets storlek följer i åtskilliga fall av att ersättningen för godsets värde inte får överstiga 17 SDR (ca 187 kr) för varje kilo av förlusten i bruttovikt (artikel 30.2). Transportören skall dessutom betala tillbaka transportavgiften, tullavgifter och andra utlägg med anledning av transporten som belöper på det gods som har gått förlorat med undantag av punktskatter på varor som transporteras inom ramen för suspensiva tullförfaranden (artikel 30.4).

Vissa godsslag är till sin naturliga beskaffenhet sådana att det regelmässigt uppkommer ett visst svinn vid transport (artikel 31). Till den del svinnets vid transport av sådant gods inte överstiger en angiven procentsats, är transportören fri från ansvar för svinnets utan att den behöver föra någon bevisning om orsaken till detta. Ansvarsfrihet gäller dock inte, om den som har rätt att förfoga över godset visar att svinnets i ett visst fall inte beror på godsets beskaffenhet. Om godset helt och hållet har gått förlorat eller enskilda kollin har gått förlorade görs inte något avdrag för svinn när ersättningen skall beräknas.

När transportören är ansvarig för att godset har skadats under transporten, skall ersättningen motsvara den värdeminskning som godset har undergått (artikel 32). När värdeminskningen skall beräk-

nas, skall först det värde bestämmas som godset har i skadat skick på bestämmelseorten vid tiden för utlämningen. Detta värde kan fastställas t.ex. genom försäljning av det skadade godset. Godsets värde i skadat skick skall sedan jämföras med det värde som godset skulle ha haft, om det hade lämnats ut på bestämmelseorten i oskadat skick. Därvid framgår med hur många procent godset har minskat i värde på grund av skadan. Den ersättningsgilla värdeminskningen bestäms till det belopp som motsvarar lika många procent av godsets objektiva värde på avsändningsorten. Samma procentuella del av frakt, tull och övriga utlägg i samband med transporten skall också ersättas.

I fråga om värdefullt gods kan en beloppsmässig begränsning av ersättningens storlek komma i fråga. Transportören är nämligen inte skyldig att betala mera i ersättning för skada på godset än som skulle ha utgått, om godset i stället hade gått förlorat. Transportörens ansvar är därför begränsad till 17 SDR per kilo av godsets bruttovikt. Om bara en del av sändningen har minskat i värde till följd av skadan, är maximiersättningen för skadan det belopp som skulle ha betalats om den skadade delen hade gått förlorad (artikel 32.2).

Ersättning för dröjsmål utgår bara när det visas att dröjsmålet har medfört skada. Dröjsmålsersättningen får inte överstiga fyra gånger frakten (artikel 33). Några andra regler för hur ersättningen för dröjsmål skall bestämmas ges inte. Inom den angivna ramen kan således ersättning dömas ut med tillämpning av allmänna regler om hur skadestånd skall bestämmas. Ersättning kan utgå för t.ex. att varan under dröjsmålet har sjunkit i pris eller att en mottagare, som på grund av dröjsmålet inte har kunnat fullgöra en utfäst leverans, har förlorat handelsvinst eller blivit skadeståndsskyldig.

I samband med godstransport kan fysiska skador uppkomma på transporterat gods på grund av att dröjsmål föreligger. Enligt CIM skall, liksom enligt gällande ordning, sådana skador ersättas enligt dröjsmålsreglerna (även vid inrikes järnvägstransport hänförs sådana skador på godset till dröjsmålsskador, se avsnitt 4.8.2).

Vid skador i samband med godstransport är transportörens ansvar begränsad till ett visst högsta belopp. Detta gäller i princip oberoende av grunden för ersättningsskyldigheten. Transportören har dock inte rätt till ansvarsbegränsning om skadan har orsakats antingen i avsikt att vålla en sådan skada eller hänsynslöst och med insikt att en sådan skada sannolikt skulle uppkomma. I sådana fall omfattar transportörens ersättningsskyldighet hela den uppkomna skadan

enligt allmänna regler om hur skadestånd skall bestämmas (artikel 36).

Under revisionsarbetet framkom ett behov av att om möjligt reglera förhållandena mellan å ena sidan resenären och godstransportkunden och å andra sidan transportören och infrastrukturförvaltaren på ett enhetligt sätt.

I artikel 40 i CIM, och i artikel 51 i CIV, anges därför att infrastrukturförvaltaren skall anses som en person som transportören anlitar för genomförandet av transporten och således också en person som transportören ansvarar för. Syftet med detta är att förhindra godstransportkunden respektive resenären från att framgångsrikt väcka skadeståndstalan mot infrastrukturförvaltaren på annan grund än CIV och CIM enligt nationell rätt. Detta följer av artikel 41. I annat fall skulle omfattningen av transportörens ansvarighet kunna skilja sig från omfattningen av infrastrukturförvaltarens. I likhet med CMR och FN-konventionen om sjötransport av gods (Hamburgreglerna) föreskriver artikel 40 att transportörens personal eller de han anlitar för genomförande av transporten måste "handla under fullgörande av sina uppgifter".

Begränsningsbelopp

I CIM uppgår begränsningsbeloppet vid förlust av eller skada på gods till 17 SDR (ca 187 kr). Beloppet har, trots penningvärdeförsämringen sedan år 1980, inte ändrats. Motsvarande begränsningsbelopp gällande för andra transportslag är dock väsentligt lägre. Dröjsmålsersättningen är, liksom i CIV 1980 (enligt 1990 års protokoll), begränsad till fyra gånger transportavgiften.

I tabellen på nästa sida jämförs begränsningsbeloppen för de olika transportslagen. I tabellen anges även motsvarande begränsningsbelopp enligt NSAB 2000⁹, såvitt avser bestämmelserna om speditörens ansvar som transportör, och enligt järnvägstrafiklagen. Tabellen anger slutligen förslag till begränsningsbelopp i järnvägslagen. Förslagen behandlas närmare i avsnitt 4.8.

⁹ NSAB 2000 är transport- och speditörsvillkor som har tagits fram efter förhandlingar mellan nordiskt Speditörförbund och de organisationer som representerar transportköparna i de nordiska länderna. Villkoren innehåller bl.a. klausuler om ansvar för förlust av eller skada på gods.

	CIM 1999	Montreal konventionen	CMR	Hamburg-reglerna	NSAB 2000	Järnvägs- trafiklagen	Järnvägs- lagen efter föreslagna ändringar
Begränsnings belopp vid förlust, minskning av eller skada på godset (per kilo bruttovikt)	Art 30 och 32 17 SDR	Art 22.3 17 SDR	Art 23:3 och 25 8,33 SDR	Art 6.1 a 835 SDR per kolli el. annan skeppnings- enhet eller 2,5 SDR för varje kilo av brutto- vikt, vilket- dera som är högst	22 och 23 §§ ¹⁰ 8,33 SDR	3 kap. 28 och 29 §§ 150 kr	11 kap. 28 och 29 §§ 17 SDR
Begränsnings belopp vid dröjsmål med utlämnande av gods	Art 33 4 gånger frakten	Art 22.3 17 SDR	Art 23.5 1 gång frakten	Art 6.1 b 2,5 gånger frakten för det fördröj- da godset	20 och 23 §§ ¹⁰ 1 gång frakten	3 kap. 30 § 3 gånger frakten	11 kap. 30 § 4 gånger frakten

Regleringen i CIM om framställande av anspråk

Som förut har nämnts är samtliga transportörer som har deltagit i en internationell godstransport solidariskt ansvariga för transporten i dess helhet. Detta innebär emellertid inte att transportkunden kan framställa ett ersättningskrav mot vilken som helst av de ansvariga transportörerna. Ett anspråk som gäller något annat än återbetalning av erlagt belopp eller utbetalning av efterkravsbelopp måste riktas mot den första eller den sista transportören eller mot den som genomförde den del av transporten under vilken den omständighet inträffade som talan grundas på. Ett anspråk får riktas mot den transportör som skall lämna ut godset, ifall denne med sitt medgivande är inskriven i fraktsedeln, även om han inte har över-

¹⁰ Enligt 23 § skall om särskilt avtal träffats om visst bestämt transportsätt, eller om det visas att förlust, minskning, skada eller dröjsmål uppkommit medan godset transporterades med ett bestämt transportmedel speditören i stället ansvara enligt för sådant transportsätt gällande lagbestämmelser och allmänt förekommande och godtagna transportvillkor i den mån dessa innehåller avvikelser från vad som stadgas i bl.a. 20 och 22 §.

tagit vare sig godset eller fraktsedeln. I den mån reglerna i CIM skall tillämpas på den faktiske transportören får ersättningskrav riktas även mot denne. Ett ersättningskrav kan framställas antingen som ett krav utom rätta eller vid domstol (artiklarna 43 och 45).

Ett ersättningskrav kan alltid göras gällande genom genkärsmål eller kvittningsinvändning mot en transportör som själv för talan mot en transportkund, om kravet grundar sig på samma transportavtal som transportörens huvudkärsmål (artikel 45.5). När transportkunden väcker talan mot en transportör eller en faktisk transportör bortfaller rätten till talan mot de övriga (artikel 45.7).

Den av avsändaren och mottagaren som har rätt att förfoga över godset har också rätt att föra talan mot transportörer (artikel 44 jämförd med artikel 18).

När den som har rätt att förfoga över godset avser att väcka talan mot transportören på grund av en internationell godstransport kan han som nämnts i regel välja mellan olika transportörer. Avgörande för valet torde enligt nu gällande ordning i allmänhet vara frågan till vilket land rättegången från hans synpunkt lämpligen bör förläggas. En järnväg är nämligen i princip inte skyldig att svara vid domstol i någon annan stat än den som järnvägen tillhör (artikel 56 i CIM 1980). Denna bestämmelse har dock ändrats.

I CIM föreskrivs att talan som grundas på reglerna i CIM får föras vid domstolar i de medlemsstater som har utsetts av parterna genom överenskommelse eller vid domstol i den stat på vars område svaranden har sitt hemvist eller vanliga uppehållsort, sitt huvudkontor eller den filial eller agentur som har ingått transportavtalet eller den plats där godset togs emot eller där godset skulle ha lämnats ut är belägen (artikel 46). Talan får inte föras vid andra domstolar. Ändringen innebär alltså bl.a. att parterna tillåts komma överens om vilken domstol som skall vara behörig. Den nya bestämmelsen om behörig domstol innehåller, till skillnad från artikel 56 i CIM 1980, ingen reservation till förmån för vad andra mellanstatliga överenskommelser eller ett koncessionsbeslut föreskriver om behörig domstol. Den särskilda bestämmelsen om behörig domstol i mål om återkrav har också ändrats i viss mån (artikel 51 jämförd med artikel 60 i CIM 1980).

2.4.6 Reglementet om internationell järnvägstransport av farligt gods (RID)

Reglementet om internationell järnvägstransport av farligt gods (RID) är i dag knutet till CIM, vilket innebär att det endast är tillämpligt vid transporter med en genomgående fraktsedel för en sträcka som berör minst två staters områden. Vidare krävs att transporten uteslutande omfattar sådana linjer som är upptagna på en särskild lista som förs av OTIF. Vissa transporter faller därför i dag utanför regelsystemet.

Det har vid arbetet med att revidera COTIF ansetts att säkerhetsföreskrifter som är avsedda att skydda personer, miljö och gods skall vara tillämpliga utan dagens formella restriktioner. Nuvarande bestämmelser har ansetts otillräckliga och RID har därför gjorts om till ett separat bihang till COTIF. Bihaget innehåller en allmän del (sex artiklar) och en teknisk del (bilaga). Bilagan motsvarar nuvarande RID och kommer att ha det innehåll som fackutskottet för transport av farligt gods kommer att ha fastställt när ändringsprotokollet träder i kraft. Fackutskottet beslutar i fråga om förslag som syftar till ändring av reglementet, dvs. såväl själva bihanget som bilagan.

Genom att RID har blivit ett separat bihang har tillämpningsområdet för dess regler blivit vidare. RID är således inte längre avhängigt ett transportavtal som är underkastat reglerna i CIM utan är tillämpligt på all internationell järnvägstransport av farligt gods på medlemsstaternas områden, t.ex. även på returtransporter av tomma vagnar (artikel 1). RID är även tillämpligt på annan transport än järnvägstransport i de fall CIM är tillämpligt om inte annat följer av de internationella bestämmelser som gäller för transport med annat transportmedel. Farligt gods som enligt bilagan inte får transporteras får inte heller tas emot för internationell transport.

RID skall inte tillämpas eller endast delvis tillämpas på transport av farligt gods som är undantagen enligt bilagan. Undantag får dock endast göras när det undantagnas mängd, beskaffenhet eller förpackning garanterar säker transport (artikel 2).

Huvudregeln enligt artikel 5 är att farligt gods endast får transporteras på godståg. Farligt gods får dock transporteras på andra tåg om godset uppfyller bilagans villkor, t.ex. om högsta tillåtna mängd (jfr nuvarande bilaga IV – reglementet om internationell järnvägsbefordran av expressgods, RIEx – till CIM som är borttagen i det reviderade fördraget). Vidare får farligt gods som transporteras

som handresgods, inskrivet resgods eller i fordon transporteras om det uppfyller bilagans villkor.

Den i dag gällande lydelsen av RID trädde i kraft den 1 januari 2003. Eftersom detta reglemente är mycket omfattande (mer än 900 sidor), ges i det följande endast en kortfattad översikt över dess uppbyggnad.

Del 1 innehåller allmänna och grundläggande bestämmelser om transport av farligt gods på järnväg. Bland annat återfinns i denna del definitioner vilka är allmänna för regelverket, bestämmelser om ansvar samt övergångsbestämmelser. Del 2 innehåller bestämmelser om klassificeringen av ämnen och föremål. De har indelats i följande nio klasser.

1. explosiva ämnen och föremål
2. gaser
3. brandfarliga vätskor
- 4.1. brandfarliga fasta ämnen, självreaktiva ämnen och fasta okänsliggjorda explosivämnen
- 4.2. självantändande ämnen
- 4.3. ämnen som utvecklar brandfarlig gas vid kontakt med vatten
- 5.1. oxiderande ämnen
- 5.2. organiska peroxider
- 6.1. giftiga ämnen
- 6.2. smittoförande ämnen
7. radioaktiva ämnen
8. frätande ämnen
9. övriga farliga ämnen och föremål

Del 3 innehåller en förteckning över samtliga ämnen och föremål som finns upptagna i bilagan. För varje ämne som är angivet i tabellen anges vilka bestämmelser som gäller för ämnet. Bestämmelserna är i kodad form. Del 4 innehåller bestämmelser om användning av förpackningar och tankar. Bestämmelser om avsändning är samlade i del 5 och innehåller bl.a. krav på märkning, etiketter, storetiketter och orangefärgade skyltar samt krav på dokumentation. Del 6 innehåller bestämmelser för tillverkning och provning av förpackningar, IBC-behållare (Intermediate bulk containers), storförpackningar och tankar. Bestämmelserna som är samlade i del 7 har en mer generell karaktär och berör transport, lastning, lossning och hantering.

2.4.7 Enhetliga rättsregler för avtal om nyttjande av vagnar i internationell järnvägstrafik (CUV)

Allmänt

CUV är ett nytt bihang och innehåller bestämmelser för avtal om nyttjande av vagnar i internationell järnvägstrafik. Nu gällande COTIF innehåller ett reglemente om internationell järnvägsbefordran av privatvagnar (RIP). Detta reglemente är en bilaga till CIM och förutsätter att privatvagnarna är registrerade hos en järnväg, dvs. de tidigare nationellt sammanhållna järnvägsorganisationerna, vars linjer omfattas av de enhetliga rättsreglerna (OTIF:s lista över järnvägslinjer). Med privatvagnar avses vagnar som tillhör andra rättssubjekt än järnvägarna, vilket innebär att dessa vagnar är tvungna att vara registrerade i de tidigare monopolen. Genom att järnvägen har delats upp i skilda delar med ansvar för infrastruktur och transportverksamhet och på grund av att det därutöver har skett en successiv avreglering av järnvägsmarknaden har bestämmelserna i nu gällande RIP inte längre ansetts tillfredsställande. Förutom RIP regleras i dag användningen av andras vagnar i internationell järnvägstrafik genom RIC- och RIV-avtalen¹¹ samt därtill knutna UIC-bestämmelser¹².

CUV innehåller i huvudsak kontraktsrättsliga ansvarsbestämmelser i förhållandet mellan vagninnehavare och järnvägsföretag som nyttjare av vagnen vid förlust av eller skada på vagn eller skador som orsakats av vagn. Flertalet av bestämmelserna är dispositiva vilket innebär att parterna om de så önskar i stor utsträckning kan fortsätta att tillämpa de regelverk och avtal som finns i dag.

Tillämpningsområdet m.m. (art. 1–2)

Bestämmelserna skall tillämpas på bilaterala eller multilaterala avtal om nyttjande av järnvägsvagnar för att utföra en transport i enlighet med reglerna i CIV och CIM. Skillnad görs därmed för det fall vagnen används för transport av gods eller passagerare och det fall där vagnen används i annat syfte, t.ex. för att tas till en underhållsverkstad. Vid s.k. tjänstetrafik som t.ex. förflyttning av tomvagnar

¹¹ Regulation for the Reciprocal use of Carriages and vans (RIC) och Regulation for the Reciprocal use of Wagons.

¹² Angående den internationella järnvägsunionen (UIC) se avsnitt 11.4 i delbetänkandet *Rätt på spåret* (SOU 2002:48).

är nyttjandeavtalet inte tillämpligt eftersom vagnarna i detta fall inte används för att transportera något, dvs. som transportmedel.

Bestämmelserna skall gälla när järnvägsföretag använder varandras vagnar vid internationell transport, bl.a. i olika poolarrangemang, men är så generellt avfattade att de även täcker andra former av vagnuthyrning. Med järnvägsföretag avses i CUV ett privat- eller offentligtägt företag som har tillstånd att transportera personer eller gods och som ansvarar för dragkraften (jfr definitionen av järnvägsföretag i järnvägslagen).

Vagnmärkning (art. 3)

Den som tillhandahåller en vagn skall se till att det på vagnen bl.a. finns uppgift om innehavaren samt i förekommande fall uppgift om det järnvägsföretag i vars vagnpark vagnen ingår och uppgift om hemstation. Med innehavare avses den person som i egenskap av ägare eller med nyttjanderätt varaktigt använder en vagn som transportmedel. Denne skall alltid anges på vagnen eftersom han permanent är innehavare av vagnen medan hans avtalsparter kan variera. I övrigt har avtalsparterna getts rätt att komma överens om annan märkning. Den ovan angivna märkningen har inget att göra med den märkning som blir aktuell i samband med att vagnen godkänns från teknisk synpunkt för att användas i internationell järnvägstrafik eller den märkning som är obligatorisk enligt RID.

Ansvarsregleringen (art. 4–9)

Ansvar vid förlust av eller skada på en vagn och dess tillbehör

Det järnvägsföretag som nyttjar en vagn ansvarar för skada på eller förlust av vagnen eller dess tillbehör om inte järnvägsföretaget kan visa att skadan eller förlusten inte orsakats genom fel eller försumelse från dess sida. Järnvägsföretaget skall dock inte ansvara för förlust av tillbehör till vagnen som inte finns angivna på vagnens långsidor eller i den inventarieförteckning som följer vagnen.

Vid förlust av vagn eller tillbehör till vagn skall ersättningen begränsas till vagnens eller tillbehörens värde vid tiden och platsen för förlusten. Om detta inte går att fastställa skall ersättningen begränsas till värdet vid den tidpunkt och den plats där vagnen ställdes till förfogande. Vid skada på en vagn eller dess tillbehör begränsas

ersättningen till reparationskostnaderna. Det är således inte möjligt att kräva ersättning för ren förmögenhetsskada. Avtalsparterna kan komma överens om avvikelser från denna ansvarsreglering.

Den ovan beskrivna ansvarsbegränsningen gäller inte om det kan visas att järnvägsföretaget orsakat skadan eller förlusten genom en handling eller underlåtenhet antingen i avsikt att vålla en sådan skada eller hänsynslöst och med insikt att en sådan skada sannolikt skulle uppkomma. Denna bestämmelse är inte möjlig att avtala bort.

Antagande om förlust av vagn

Den som har ställt en vagn till förfogande får anse vagnen som förlorad om han begärt efterforskning av den och järnvägsföretaget inte har återlämnat vagnen inom tre månader från mottagande av begäran eller om innehavaren inte inom samma tid fått besked om var vagnen befinner sig. Tremånadersfristen skall förlängas med den tid som vagnen stått stilla på grund av någon omständighet som järnvägsföretaget inte kunnat påverka eller på grund av skada. Om en vagn som ansetts vara förlorad kommer till rätta efter det att ersättning utbetalats kan innehavaren inom sex månader efter mottagande av besked om vagnens återfinnande begära att järnvägsföretaget mot återbetalning av ersättningen och utan kostnad återlämnar vagnen på hemstationen eller på annan överenskommen plats. Om begäran om efterforskning inte lämnas in eller om vagnen kommer till rätta mer än ett år efter det att ersättning utbetalats så förfogar järnvägsföretaget över vagnen enligt de lagar som gäller på den ort där vagnen befinner sig. Avtalsparterna kan komma överens om avvikelser från denna reglering.

Ansvar för skador orsakade av en vagn

Den som har ställt en vagn till förfogande för att användas som transportmedel är ansvarig för skador som orsakats av vagnen genom hans fel eller försummelse. Någon begränsning av skadeståndsbeloppet finns inte angivet. Ansvaret är grundat på avtal och förblir kontraktuellt även efter subrogation (se nedan). Ansvaret i förhållande till regleras genom nationell lagstiftning. Även denna bestämmelse är dispositiv.

Övertagande av ansvar (subrogation)

Parterna kan avtala om att järnvägsföretaget får låta andra järnvägsföretag använda vagnen som transportmedel. I detta fall får järnvägsföretaget, med innehavarens godkännande, avtala med de andra järnvägsföretagen att järnvägsföretaget, med förbehåll för sin regressrätt, skall överta ansvaret gentemot innehavaren vid förlust av eller skada på vagnen eller dess tillbehör. Järnvägsföretaget får vidare avtala med de andra järnvägsföretagen att endast innehavaren skall vara ansvarig gentemot de andra järnvägsföretagen för skada som orsakats av vagnen men att då endast det järnvägsföretag som är innehavarens avtalspart skall ha rätt att göra de andra företagens rättigheter gällande.

Ansvar för anställda och andra personer

Parterna ansvarar för den personal de anställer eller anlitar för att fullgöra sina avtalsförpliktelser. Om inte annat har avtalats skall förvaltarna av den infrastruktur som järnvägsföretaget använder anses som personer vars tjänster järnvägsföretaget anlitar.

Andra grunder för anspråk (art. 10)

I de fall där CUV är tillämpligt får anspråk på ersättning för förlust av eller skada på vagn eller dess tillbehör endast riktas mot det järnvägsföretag till vars förfogande vagnen har ställts under de förutsättningar och med de begränsningar som framgår av CUV och nyttjandeaftalet. Dessa förutsättningar och begränsningar gäller även vid subrogation eller vid talan mot anställda eller andra som ett sådant järnvägsföretag ansvarar för.

Behörig domstol och bestämmelser om preskription (art. 11–12)

En talan som grundas på CUV får föras vid den domstol som parterna kommit överens om. Det behöver inte vara en domstol i ett av medlemsländerna. Om parterna inte har avtalat om behörig domstol skall domstolen i den medlemsstat där svaranden har sitt säte vara behörig. Om svaranden inte har sitt säte i någon medlemsstat skall domstolen i den medlemsstat där skadan uppkom vara behörig.

Preskriptionstiden för fordringar som grundas på CUV är tre år. För anspråk som grundas på ansvar för förlust av eller skada på vagn eller dess tillbehör börjar preskriptionstiden löpa från den dag då förlusten eller skadan upptäcktes eller från den dag då den berättigade kunde anse vagnen förlorad. Vad gäller anspråk som grundas på ansvar för skada som orsakats av en vagn börjar preskriptionstiden löpa från den dag då skadan uppkom.

2.4.8 Enhetliga rättsregler för avtal om nyttjande av infrastruktur i internationell järnvägstrafik (CUI)

Allmänt

CUI är ett nytt bihang som skall tillämpas på det avtal som träffas mellan infrastrukturförvaltare och transportör om nyttjande av infrastruktur för internationell järnvägstrafik. Arbetet med det nya bihanget inleddes efter det att rådets direktiv 91/440/EG om utvecklingen av gemenskapens järnvägar trätt i kraft. Genom detta direktiv infördes krav på att förvaltningen av infrastrukturen skulle skiljas från transportverksamheten, vilket skulle komma att medföra helt nya förhållanden och avtal.

CUI innehåller regler som till viss del anger vad avtalet mellan infrastrukturförvaltaren och transportören skall innehålla. Tanken är emellertid fortfarande att parterna till stor del skall styra avtalsinnehållet själva. Den huvudsakliga regleringen i CUI avser ansvarsförhållandet mellan infrastrukturförvaltaren och transportören som nyttjare av infrastrukturen. Uppbyggnaden av flera bestämmelser i CUI är hämtade från CIV och CIM.

Tillämpningsområdet m.m. (art. 1–4 och 20)

Reglerna i CUI är tillämpliga på alla avtal om nyttjande av järnvägsinfrastruktur för internationell transport som följer reglerna i CIV eller CIM. Det saknar härvid betydelse om ersättning utgår för nyttjandet eller inte. Bestämmelserna reglerar infrastrukturförvaltarens ansvar i förhållande till transportören och dennes personal samt transportörens ansvar i förhållande till infrastrukturförvaltaren och dennes personal. CUI är däremot inte tillämpligt i fråga om transportörens eller infrastrukturförvaltarens ansvar i förhållande

till egen personal eller tredje man. Ansvarsregleringen i dessa avseenden är lämnad till nationell rätt.

Reglerna är tvingande och går inte att avtala bort om inte detta särskilt anges. Det är dock möjligt att avtala om att ta på sig större ansvar och ytterligare förpliktelser än de som föreskrivs i bihanget. När det gäller sakskada ges dessutom möjlighet att avtala om begränsning av ersättningsbeloppet. Denna reglering får ses mot bakgrund av att CUI, i motsats till CIM, inte föreskriver något begränsningsbelopp för saksador. Genom att bestämma ett högsta ersättningsbelopp för sådana skador kan parterna begränsa sin ansvarighet.

För att undvika långa och kostsamma utredningar beträffande olycksorsak och för att undvika rättsprocess har avtalsparterna getts möjlighet att avtala om villkor enligt vilka de kan göra gällande eller avstå från sin rätt till kompensation från den andra avtalsparten. Dessa överenskommelser har verkan enbart mellan avtalsparterna och kan inte slutas till nackdel för t.ex. parternas personal.

En särskild möjlighet att göra undantag från tillämpningen av CUI finns i fråga om reglerna om ansvar vid personskada. En medlemsstat kan förbehålla sig rätten att inte tillämpa dessa regler på sina egna medborgare och utlänningar med hemvist i den staten när skadan inträffat vid internationell transport inom den staten.

Avtalets innehåll och form (art. 5)

Förhållandena mellan infrastrukturförvaltaren och transportören skall regleras i ett trafikeringsavtal. Detta avtal skall reglera de administrativa, tekniska och finansiella villkoren för nyttjandet av infrastrukturen. I avtalet skall anges

- den infrastruktur som skall nyttjas,
- i vilken omfattning den skall nyttjas,
- de tjänster som förvaltaren skall tillhandahålla,
- de tjänster som transportören skall tillhandahålla,
- den personal som skall anställas,
- de fordon som skall användas och
- de finansiella villkoren.

Avtalet skall upprättas skriftligt eller i annan likvärdig form. För det fall detta inte sker eller om avtalet saknar någon av de uppgifter som angetts ovan skall avtalet emellertid ändå anses vara giltigt.

Infrastrukturförvaltarens och transportörens särskilda skyldigheter (art. 6)

CUI ger infrastrukturförvaltaren möjlighet att begära att transportören visar att den personal han anlitar och de fordon han använder uppfyller gällande säkerhetskrav samt att transportören har de tillstånd som krävs för att bedriva järnvägstrafik. Infrastrukturförvaltaren ges vidare möjlighet att begära att transportören visar att han har en tillräckligt omfattande ansvarsförsäkring eller att han har vidtagit motsvarande åtgärder för att täcka eventuella ersättningsanspråk. Transportören skall varje år genom intyg visa att ansvarsförsäkringen eller de motsvarande åtgärder han vidtagit fortsatt är giltiga. Han är vidare skyldig att underrätta infrastrukturförvaltaren om varje förhållande som kan inverka på giltigheten av licensen, säkerhetsintyget eller andra liknande dokument. Om transportören brister i något av dessa hänseenden kan detta utgöra grund för infrastrukturförvaltaren att häva avtalet.

Såväl transportören som infrastrukturförvaltaren är skyldiga att informera varandra om varje händelse som kan utgöra hinder för avtalets fullgörande.

Avtalets varaktighet (art. 7)

Infrastrukturförvaltaren kan säga upp avtalet med omedelbar verkan när

- transportören inte längre har tillstånd att bedriva järnvägstrafik,
- personal eller rullande materiel inte uppfyller ställda säkerhetskrav,
- transportören inte betalar inom vissa angivna tidsgränser eller
- transportören underlåter att hålla giltig ansvarsförsäkring eller underlåter att anmäla förhållande som kan tänkas påverka hans tillstånds giltighet m.m.

Transportören kan å sin sida säga upp avtalet med omedelbar verkan när infrastrukturförvaltaren mister rätten att förvalta infrastrukturen. Därutöver kan endera parten säga upp avtalet med omedelbar verkan om motparten har brutit mot någon av de grundläggande förpliktelserna i avtalet när förpliktelsen rör säkerheten för personer eller gods.

Den part som hävt ett avtal enligt bestämmelserna i CUI har rätt till ersättning från motparten för den skada som blir följden om inte motparten visar att skadan inte är en följd av fel eller försummelse från dennes sida. I fråga om vissa av ovan angivna bestämmelser kan parterna avtala om avvikelser.

Ansvarsbestämmelser (art. 8–10 och 17)

Infrastrukturförvaltarens och transportörens ansvar

Enligt CUI ansvarar infrastrukturförvaltaren på objektiv grund för vissa skador som drabbar transportören eller dennes personal i samband med nyttjandet av infrastrukturen och som beror på infrastrukturen. På samma sätt ansvarar transportören på objektiv grund för vissa skador som drabbar infrastrukturförvaltaren eller dennes personal och som orsakats av de transportmedel som använts, de personer som beforderats eller det gods som transporterats. Ansvaret är således oberoende av om fel eller försummelse föreligger på den ansvarige partens sida. För att undgå ansvar måste den ansvarige visa att en särskild ansvarsfrihetsgrund föreligger. Med begreppet personal avses de personer vars tjänster infrastrukturförvaltaren eller transportören anlitat för att utföra sina uppgifter enligt trafikeringsavtalet när personerna handlar inom ramen för sitt uppdrag.

Såväl infrastrukturförvaltaren som transportören är ansvarig för personskada, varmed avses dödsfall och fysisk eller psykisk personskada, samt för sakskada som drabbar den andre parten eller dennes personal. Med sakskador avses skador på t.ex. spåranläggningar eller fordon. Därutöver är infrastrukturförvaltaren ansvarig för ekonomisk skada som drabbat transportören till följd av skadestånd som transportören skall betala enligt bestämmelserna i CIV och CIM. CUI innehåller således en bestämmelse om regressrätt för transportören gentemot infrastrukturförvaltaren.

CUI innehåller även en bestämmelse enligt vilken avtalsparterna närmare kan reglera om och i så fall i vilken utsträckning part skall svara för förlust eller skada som motparten orsakats genom försening (endast i förhållande till infrastrukturförvaltaren) eller driftsstörning. Genom denna reglering kan CUI sägas medge att verksamhetsstyrning genom kvalitetskrav tillämpas (s.k. performance regimes). Denna reglering kan jämföras med artikel 11 i direktiv 2001/14/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för ut-

nyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg vari anges att avgiftssystemet skall motivera järnvägsföretagen och infrastrukturförvaltaren att reducera driftsavbrotten och förbättra järnvägens prestanda. Detta system får inbegripa sanktioner för verksamhet som stör driften och ersättning till de företag som lider skada av trafikstörningarna samt bonus till verksamhet som går bättre än planerat (jfr avsnitt 8.3.8. i delbetänkandet *Rätt på spåret*, SOU 2002:48).

Ansvarsfrihetsgrunder för infrastrukturförvaltaren

Infrastrukturförvaltaren kan under vissa förutsättningar undgå ansvar för en skada som orsakats av infrastrukturen. Grunderna för ansvarsfrihet skiljer sig beroende på om det är fråga om personskada, sakskada eller ekonomisk skada. Bestämmelserna har fått sin utformning efter ansvarsfrihetsgrunderna i CIV respektive CIM.

Vid personskada eller ekonomisk skada till följd av skadestånd som transportören skall betala enligt bestämmelserna i CIV skall infrastrukturförvaltaren vara fri från ansvar om den händelse som gett upphov till skadan orsakats av omständigheter som inte kan hänföras till själva järnvägsdriften och som infrastrukturförvaltaren inte hade kunnat undgå eller förebygga följderna av även om han iakttagit den omsorg som omständigheterna påkallade. Infrastrukturförvaltaren skall vidare vara fri från ansvar i den utsträckning som den händelse som gett upphov till skadan beror på fel eller försummelse av den person som lidit skadan. Slutligen skall infrastrukturförvaltaren vara fri från ansvar om den händelse som gett upphov till skadan beror på ett sådant beteende av tredje man som infrastrukturförvaltaren inte hade kunnat undgå eller förebygga följderna av även om han iakttagit den omsorg som omständigheterna påkallade.

Vid sakskada och ekonomisk skada till följd av skadestånd som skall ersättas av transportören enligt bestämmelserna i CIM skall infrastrukturförvaltaren vara fri från ansvar när skadan har orsakats genom fel eller försummelse från transportörens sida eller genom en order från transportören som inte beror på infrastrukturförvaltaren eller på grund av omständigheter som infrastrukturförvaltaren inte hade kunnat undgå eller förebygga följderna av.

Ansvarsfrihetsgrunder för transportören

Transportören skall undgå ansvar för personskada om händelsen som gett upphov till skadan orsakats av omständigheter som inte kan hänföras till själva järnvägsdriften och som transportören inte hade kunnat undgå eller förebygga följderna av även om han iakttagit den omsorg som omständigheterna påkallade. Transportören är vidare helt eller delvis befriad från ansvar i den utsträckning som händelsen som gett upphov till skadan beror på fel eller försummelse från den som lidit skadan. Slutligen är transportören fri från ansvar om händelsen som gett upphov till skadan beror på ett sådant beteende av tredje man som transportören inte hade kunnat undgå eller förebygga följderna av även om han hade iakttagit den omsorg som omständigheterna påkallade.

Vid sakskada skall transportören vara fri från ansvar när skadan eller förlusten orsakats genom fel eller försummelse från infrastrukturförvaltarens sida eller genom en order från förvaltaren som inte beror på transportören eller av omständigheter som transportören inte hade kunnat undgå eller förebygga följderna av.

Samverkande skadeorsaker

När både förhållanden för vilka infrastrukturförvaltaren och en eller flera transportörer ansvarar har orsakat en skada skall vardera sidan endast ansvara för den del av skadan som kan hänföras till förhållanden som den sidan ansvarar för. Om det inte går att avgöra i vilken grad förhållandena medverkat till skadan skall vardera parten stå för den skada han själv lidit.

För det fall flera transportörer ansvarar för skada gentemot en infrastrukturförvaltare är varje transportör endast ansvarig för den del av skadan som kan hänföras till förhållanden som den ansvarar för. Om det är omöjligt att avgöra i vilken grad de medverkat till skadan skall transportörerna vara ansvariga i förhållande till infrastrukturförvaltaren till lika stora delar. Av bihanget framgår att med transportör avses den som transporterar personer eller gods med järnväg i internationell trafik enligt reglerna i CIV och CIM, varför bestämmelsen om samverkande skadeorsaker endast är tillämpliga på sådana transportörer. I övriga fall gäller nationella regler.

Atomolycka

Infrastrukturförvaltaren och transportören är fri från ansvar för skador som orsakats av en atomolycka om innehavaren av atomanläggningen är ansvarig för skadan enligt särskild lagstiftning om ansvar på atomenergins område.

Ersättningsgilla skador samt ersättningens form och begränsningsbelopp (art. 11–15)

Bestämmelserna i CUI om vad ersättningen vid dödsfall och personskada skall omfatta motsvarar dem som finns i CIV (se avsnitt 2.4.4).

Ersättning till efterlevande eller ersättning för inkomstförlust skall utges i form av ett engångsbelopp. Om nationell rätt tillåter beviljande av livränta skall ersättning utges i denna form när de efterlevande eller den skadade begär detta.

Det ersättningsbelopp som skall betalas fastställs enligt nationell rätt. Dock gäller en begränsning av engångsbelopp eller livränta till 175 000 SDR (ca 1 925 000 kr) per person, om det i den nationella rätten föreskrivs ett lägre belopp.

Omräkning och ränta (art. 16)

När beräkningen av ersättning medför att beloppet omvandlas till utländsk valuta skall beräkningen göras enligt kursen den dag och på den plats ersättningen betalas.

Den ersättningsberättigade får begära ränta på ersättningsbeloppet, beräknad till fem procent per år från och med den dag då ett förlikningsförfarande inleddes, skiljeförfarande enligt avdelning V i grundfördraget påkallades eller talan väcktes vid domstol.

Andra grunder för anspråk (art. 18,19 och 21)

För det fall CUI är tillämpligt får sådana anspråk på ersättning mot infrastrukturförvaltaren eller transportören som avses i bihanget endast göras gällande under de förutsättningar och med de begränsningar som föreskrivs i bihanget, även om anspråket i det aktuella fallet grundas på andra ansvarsregler. Om anspråk på skadestånds-

ansvar grundas på allmänna regler om skadeståndsansvar skall således bestämmelserna i CUI om t.ex. ansvarsfrihetsgrunder och preskription tillämpas.

Ett anspråk som infrastrukturförvaltaren eller transportören riktar mot motpartens personal grundas inte på ett kontraktsförhållande utan på allmänna skadeståndsregler. Då det finns en risk att det i praktiken är arbetsgivaren som i slutändan får betala den ersättning som ålagts personalen har det i CUI föreskrivits att de nyssnämnda förutsättningarna och begränsningarna i rätten till ersättning även skall gälla i fråga om anspråk som riktats mot infrastrukturförvaltaren och transportörens personal.

Som ovan angetts föreligger inte ett kontraktsförhållande mellan infrastrukturförvaltarens personal och transportören, vilket medför att bestämmelserna i CUI enligt huvudregeln inte är tillämpliga. För att inte parterna skall väcka talan genom sin personal har det i CUI därför också tagits in en bestämmelse som anger att anspråk på ersättning som väckts av transportörens personal mot infrastrukturförvaltaren i fråga om skador orsakade av förvaltaren, oavsett på vilken grund, endast kan göras gällande på de villkor och med de begränsningar som framgår av CUI. Detsamma gäller anspråk på ersättning som väckts av infrastrukturförvaltarens personal mot transportören.

Framställande av anspråk (art. 22–25)

Avtalsparterna kan om de är ense tillämpa förlikningsförfarande eller vända sig till den skiljenämnd som anges i avdelning V i grundfördraget.

Bestämmelsen om rätt till återkrav (regress) i CUI motsvarar artikel 51 i CIM och artikel 63 i CIV och syftar till att förhindra skilda regressförfaranden. Den innebär att en infrastrukturförvaltare mot vilken återkrav riktas inte får bestrida det befogade i en betalning som transportören gjort på grundval av reglerna i CIV eller CIM om ersättningsbeloppet har fastställts av domstol och förvaltaren har blivit behörigen underrättad om rättegången samt beretts tillfälle att inträda som intervenient i målet.

En talan som grundas på CUI får föras vid domstolar i de medlemsstater som parterna har kommit överens om. Om parterna inte kan komma överens skall talan föras i den medlemsstat där infrastrukturförvaltaren har sitt säte. Detta gäller oavsett om infrastrukt-

turförvaltaren är kående eller svarande. Skälen till att denna lösning valts är att det bedömts ändamålsenligt att koncentrera sig till den plats där olyckan inträffat med hänsyn till infrastrukturens skiftande tekniska egenskaper i de olika medlemsstaterna.

Preskriptionstiden för fordringar som grundas på CUI är tre år och börjar löpa från den dag då skadan inträffade. Om en person avlidit är preskriptionstiden tre år från dagen efter dödsfallet men den får inte överskrida fem år från dagen efter olyckstillfället. Ett regresskrav kan, även efter utgången av den treåriga preskriptionstiden, inledas av en person som har hållits ansvarig under förutsättning att det framställs inom den tid som är fastställd i lag i den stat där förhandlingarna är inledda. Tillåten frist får dock inte understiga nittio dagar från dagen då personen som söker regress har slutbehandlat kravet eller själv mottagit stämning. Uppehåll i beräkningen av preskriptionstiden skall göras när parterna enats om förlikningsförfarande eller när de översänt tvisten för avgörande till den skiljenämnd som anges i avdelning V i grundfördraget. Uppskov eller preskriptionsavbrott i övrigt regleras i nationell rätt (jfr preskriptionslagen, 1981:130).

2.5 Tillträde till COTIF 1999, m.m.

2.5.1 Tillträde till COTIF 1999

Förslag: Sverige skall tillträda fördraget om internationell järnvägstrafik av den 9 maj 1980 i dess lydelse enligt ändringsprotokollet av den 3 juni 1999.

Sverige har sedan länge deltagit i det internationella samarbetet om järnväg. Sverige har också tillträtt den nu gällande regleringen i COTIF 1980. I avsnitt 2.1 har redogjorts för bakgrunden till revisionen av fördraget. Sverige har deltagit i revisionsarbetet som resulterade i att det reviderade fördraget kunde antas den 3 juni 1999.

Sverige har skrivit under 1999 års ändringsprotokoll till COTIF. Det sakliga innehållet i COTIF måste från svensk synpunkt anses i huvudsak tillfredsställande. Det reviderade fördraget balanserar i allmänhet väl infrastrukturförvaltarens, transportörens och transportkundens intressen. Även det förhållandet att det införs enhetliga regler för ansvar i förhållandet mellan infrastrukturförvaltaren och transportören är välkommet.

Den omständigheten att samarbetet inom EU fördjupas och att alltfler järnvägsfrågor omfattas av EG-reglering innebär att det internationella järnvägssamarbetet inom ramen för COTIF minskar i betydelse för Sveriges del. COTIF innehåller emellertid, till skillnad från nu gällande EG-rätt, regler om ansvarsförhållandet mellan aktörerna på järnvägsmarknaden och om trafikeringsavtalets närmare innebörd¹³. OTIF har dessutom medlemsstater i hela Europa och även i Mellanöstern och Nordafrika vilket gör att COTIF:s geografiska tillämpningsområde är, även efter EU:s utvidgning den 1 maj 2004, vidare än EG-rättens.

Vid ratifikation av COTIF måste hänsyn tas till att denna delvis omfattas av gemenskapskompetens. EU har genom Rådets förordning (EG) nr 44/2001 av den 22 december 2000 om domstols behörighet och om erkännande och verkställighet av domar på privaträttens område (Bryssel I-förordningen) antagit gemensamma bestämmelser som reglerar erkännande och verkställighet av utländska domar, domstols internationella behörighet och vissa andra processuella frågor. Gemenskapen har behörighet att göra åtaganden gentemot tredje länder (extern behörighet) beträffande frågor som regleras av Bryssel I-förordningen. Det är för närvarande oklart hur långt den externa behörigheten sträcker sig och om den är exklusiv eller om det finns delar där det råder delad behörighet. Det står dock klart att medlemsstaterna inte på egen hand får ingå internationella avtal som påverkar tillämpningen av Bryssel I-förordningen. COTIF innehåller bestämmelser som påverkar tillämpningen av Bryssel I-förordningen. Medlemsstaterna får därför inte tillträda fördraget om inte gemenskapen också gör det eller rådet bemyndigar medlemsstaterna att tillträda den.

Europeiska gemenskapen (EG) kommer enligt det s.k. andra järnvägspaketet att gå med som part i OTIF. EG kan emellertid bli medlem i OTIF först när 1999 års COTIF har trätt i kraft. Mot bakgrund av att avsikten är att EG skall tillträda det reviderade fördraget bör det inte heller föreligga något hinder för Sverige att tillträda detsamma i de delar som reglerar domstols behörighet och verkställighet av domar. För det fall bestämmelserna i COTIF inte överensstämmer med gällande EG-rätt så har EG-rätten företräde. Utgångspunkten blir därför att Bryssel I-förordningen är tillämplig i fråga om domstolars behörighet om svaren har hemvist i EU, i fråga om domstolars handläggning av behörighetsfrågor (bl.a. i

¹³ Se dock avsnitt 1.3 om pågående arbete inom EU.

litispendsituationer) om svaranden har hemvist i EU och i fråga om erkännande och verkställighet av domar som har meddelats av domstolar i EU.

Mot denna bakgrund och framförallt då, som nämnts i det föregående, de sakfrågor som behandlas i COTIF från svensk synpunkt måste anses ha fått en i huvudsak tillfredsställande lösning, kan och bör enligt min mening Sverige också i fortsättningen delta i det internationella järnvägssamarbetet inom ramen för den konventionsreglering som COTIF innebär och som kommer att gälla i de flesta länderna i Europa, Mellanöstern och Nordafrika. De åtgärder som krävs för ratifikation av 1999 års COTIF från svensk sida bör därför vidtas.

Enligt 10 kap. 1 § regeringsformen (RF) ingås överenskommelse med annan stat eller med mellanfolklig organisation av regeringen. I 10 kap. 2 § RF föreskrivs emellertid att regeringen inte får ingå för riket bindande internationell överenskommelse utan att riksdagen har godkänt denna, om överenskommelsen förutsätter att lag ändras eller upphäves eller att ny lag stiftas eller om den i övrigt gäller ämne i vilket riksdagen skall besluta.

Flera av bihangen till fördraget innehåller regler som enligt 8 kap. 2 § (och 8 kap. 3 §) RF endast får meddelas genom lag. Det gäller framförallt CIV och CIM men även CUI och CUV. Frågan om ratifikation måste därför underställas riksdagen som även har att besluta om den lagstiftning som krävs vid ett tillträde till fördraget (se avsnitt 2.6).

2.5.2 Frågan om avvikelser från reglerna i COTIF 1999

Inledning

Enligt artikel 42.1 första meningen i grundfördraget kan en medlemsstat när som helst förklara att den inte kommer att tillämpa vissa bihang till fördraget i deras helhet.

Artikel 42.1 andra meningen i grundfördraget innehåller en bestämmelse som ger fördragsstaterna möjlighet att i vissa avseenden göra undantag från tillämpligheten av COTIF, dvs. staterna tillåts att införa bestämmelser i sin nationella rätt som avviker från regleringen i COTIF. Sådana fall anges i artikel 28.3 i grundfördraget, artiklarna 1.6 och 2 i CIV, artikel 1.6 i CIM, artikel 2 i CUI och artikel 9 i APTU.

I det följande behandlas frågan om Sverige bör förklara att visst bihang till COTIF inte kommer att tillämpas och om Sverige i något avseende bör göra undantag från tillämpligheten av vissa regler i COTIF.

Överväganden och förslag

Förslag: Sverige skall ansluta sig till samtliga bihang till COTIF. Sverige skall inte göra några undantag från tillämpligheten av vissa regler i COTIF.

För Sveriges del saknas enligt min mening skäl att avge en förklaring om att ett bihang i dess helhet inte kommer att tillämpas. Denna bedömning gör jag även avseende de tekniska bihangen APTU och ATMF. Från kommissionens sida har det också uttalats en uppfattning om att medlemsländerna bör ansluta sig även till dessa bihang. De reglerar visserligen i huvudsak samma frågor som EU:s direktiv om driftskompatibilitet (direktiven 96/48/EG och 2001/16/EG). Direktiven är införlivade i svensk rätt genom järnvägslagen. Tanken är dock att redan existerande tekniska standarder och föreskrifter, däribland de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet (TSD:erna), skall inarbetas i APTU vilket kommer att ske i samarbete med EU. För det fall motstridigheter trots det konstateras mellan regelverken skall EU:s medlemsländer tillämpa EGrätten.

Frågan är då om Sverige bör införa regler som avviker från vissa av reglerna i COTIF där detta i det särskilda fallet är möjligt.

Enligt artikel 28 i grundfördraget kan tvister mellan medlemsstater om fördragets tolkning eller tillämpning samt tvister mellan medlemsstater och OTIF om tolkningen eller tillämpningen av protokollet om privilegier och immunitet på begäran av endera parten underställas en skiljenämnd. Även andra tvister om fördragets tolkning eller tillämpning och övriga konventioner som utarbetats av OTIF enligt artikel 2.2 kan, genom överenskommelse mellan de berörda parterna, underställas en skiljenämnd. I bestämmelsen regleras även frågor om skiljenämndens sammansättning och förfarandet inför nämnden. När en stat gör en framställan om anslutning till fördraget får den förbehålla sig rätten att helt eller delvis inte tillämpa nyssnämnda bestämmelser. En sådan möjlighet till förbehåll gavs även i COTIF 1980 (artikel 12.3). Sverige gjorde vid tillträdet till

COTIF 1980 inget sådant förbehåll. Enligt min mening finns det inte heller nu skäl att förbehålla sig rätten att helt eller delvis inte tillämpa bestämmelserna i fråga.

Det kan självfallet inträffa att en resa, under vilken en tågolycka inträffat, för vissa av de skadelidande varit en inrikes resa medan den för andra inneburit en internationell resa. På ersättningsanspråk från de senares sida är fördraget tillämpligt medan övriga anspråk är att bedöma enligt gällande nationella regler. I länder vilkas regler om inrikes transport skiljer sig från fördragets regelsystem kan det te sig otillfredsställande att resande i samma tåg skall behandlas olika, i vart fall om det leder till inbördes skillnader i behandling av statens egna medborgare eller utlänningar med hemvist i staten. Liksom i CIV 1980 har därför varje fördragsstat beretts möjlighet att göra undantag från tillämpligheten av CIV i fråga om reglerna om transportörens ansvar i fall då resande dödas eller skadas (artikel 2 i CIV). En konventionsstat kan således förbehålla sig rätten att inte tillämpa samtliga dessa regler på sina egna medborgare eller utlänningar med hemvist i staten fastän dessa dödas eller kommit till skada vid internationell transport inom staten. Till skillnad från bestämmelsen härom i CIV 1980 (artikel 3) finns det inte längre någon restriktion vad gäller tiden då ett sådant förbehåll skall göras.

Sverige gjorde sådant förbehåll vid tillträdet till COTIF 1980 bl.a. eftersom det i vissa avseenden finns betydande olikheter mellan reglerna i CIV 1980 och motsvarande bestämmelser i den svenska reglering som gäller för inrikes trafik. Detta är fallet dels vad gäller beräkning av ränta på obetalt skadestånd för skador som tillfogats en resande (artikel 43.1 i CIV 1980 jämförd med 6 § räntelagen [1975:635]), dels vad gäller begränsningsbelopp i fråga om ersättning för personlig egendom som skadats i samband med att en resande tillfogats personskada (artikel 31 i CIV 1980 jämförd med 2 kap. 3 och 5 §§ järnvägstrafiklagen).

Mot denna bakgrund infördes 2 a § lagen om internationell järnvägstrafik. Enligt paragrafen skall, om den resande var svensk medborgare eller hade hemvist i Sverige, vid tillämpningen av artikel 43.1 i CIV 1980 i stället för ränta med 5 procent gälla ränta enligt 6 § räntelagen, dvs. gällande diskonto med tillägg av åtta procentenheter, och vid tillämpning av artikel 31 i CIV 1980 i stället för 700 SDR (ca 7 700 kr) gälla ett belopp motsvarande hälften av basbeloppet (ca 19 650 kr).

Begränsningsbeloppet i fråga höjdes vid revisionen av fördraget från 700 till 1 400 SDR (ca 15 400 kr) per resande (artikel 34). I

avsnitt 4.6.2 föreslås att begränsningsbeloppet som gäller vid inrikes järnvägstrafik vid ersättningsskyldighet för skador på egendom i den resandes besittning bör anges i SDR och att detta begränsningsbelopp bör uppgå till motsvarande belopp i CIV, dvs. till 1 400 SDR per resande. Regleringen kommer i så fall att bli enhetlig och frågan om eventuell avvikelse från begränsningsbeloppet i CIV blir därför inte aktuell.

1999 års CIV har vad gäller ovan nämnd beräkning av ränta inte ändrats (artikel 49.2). Frågan är därför om avvikelse bör ske även i fortsättningen från denna bestämmelse i CIV. I regeringens proposition 1994/95:111 om ansvar vid internationell järnvägstrafik, m.m. s. 32. resoneras kring frågan om regler som särbehandlar personer med anknytning till Sverige bör, vid en pågående utvecklingen mot en europeisk integration, bibehållas. De aktuella reglerna ansågs vid denna tidpunkt inte innebära någon diskriminering av utlänningar som inte har hemvist i Sverige eftersom dessa får sin ersättning fastställd enligt ett internationellt fördrag. Enligt min mening är detta resonemang inte längre bärkraftigt. Samtliga passagerare som reser internationellt bör i stället behandlas lika. Någon avvikelse från bestämmelsen i CIV om ränta på obetalt skadestånd för skada som tillfogats en resande bör därför inte längre göras.

Mot denna bakgrund bör bestämmelsen i 2 a § lagen om internationell järnvägstrafik inte överföras till järnvägslagen.

Det saknas enligt min mening även i övrigt skäl att göra undantag från tillämpligheten av CIV i fråga om regler om transportörens ansvar i fall då resande dödas eller skadas.

En medlemsstat ges möjlighet också i artikel 2 i CUI att förklara att den inte kommer att tillämpa samtliga bestämmelser om ansvar vid personskada vid olyckor som inträffat vid internationell transport inom staten om de skadelidande är medborgare eller har sin hemvist i staten. Bestämmelserna om ansvar i CUI och CIV bör naturligtvis i huvudsak korrespondera. Eftersom det föreslås att det inte skall göras några undantag från bestämmelserna i CIV bör därför inte heller undantag göras från tillämpligheten av bestämmelserna om ansvar vid personskada i CUI.

Bestämmelserna i de nya artiklarna 1.6 i CIV och 1.6 i CIM är införda för att möjliggöra för de stater som är finansiellt svagare men som har ett omfattande järnvägsnät (t.ex. Ryssland) att ansluta sig till COTIF. Dessa stater får nämligen förklara att de endast kommer att tillämpa reglerna i fördraget på vissa viktiga linjer. Sverige

är inte en sådan stat som har möjlighet att lämna förklaring i detta avseende.

Det tekniska expertutskottet skall besluta om validering av en teknisk standard och om antagande av en enhetlig teknisk föreskrift. Enligt artikel 9 i APTU kan varje deltagande stat inom en frist av fyra månader efter den dag då generalsekreteraren informerade om tekniska expertutskottets beslut avge en motiverad förklaring att den inte kommer att tillämpa eller endast delvis kommer att tillämpa den validerade tekniska standarden eller den antagna tekniska föreskriften när det gäller den järnvägsinfrastruktur som är belägen på dess område och trafiken på denna infrastruktur. Frågan om sådana förklaringar bör lämnas får alltså tas upp först när det tekniska expertutskottet har beslutat om tekniska standarder och föreskrifter. Det kan tilläggas att avsikten är att utskottet skall komma igång med sitt arbete så att det kan anta ett stort antal standarder och föreskrifter omedelbart när COTIF träder i kraft.

2.6 Införlivande av COTIF 1999 med svensk rätt

2.6.1 Bestämmelser motsvarande dem i lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik

Förslag: Bestämmelser motsvarande dem i lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik skall, med vissa kompletteringar och ändringar i sak, tas in i ett särskilt kapitel i järnvägslagen (2004:519).

I avsnitt 2.5 föreslås att Sverige skall tillträda 1999 års COTIF. Genom att tillträda ett internationellt fördrag, och även efter revision av ett sådant, blir Sverige som stat naturligtvis förpliktat att fullgöra de åtaganden som följer av fördraget. När bestämmelserna berör myndigheternas eller enskilda rättssubjekts handlande utgår man i svensk rätt ifrån att det behövs en särskild statsrättslig akt vid sidan av beslutet om tillträde som gör att fördragets bestämmelser blir tillämpliga i Sverige. Detta sker genom att en lag eller annan författning utfärdas genom vilken bestämmelserna i överenskommelsen införlivas med den svenska rättsordningen till den del dessa bestämmelser saknar motsvarighet i eller strider mot gällande svenska rättsregler.

Huvuddelen av bestämmelserna i COTIF 1980 är som nämnts tidigare införlivade med svensk rätt genom lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik. Reglerna i lagen är sådana grundläggande bestämmelser om järnväg som i övrigt numera finns i järnvägslagen (2004:519). Bestämmelser om internationell järnvägstrafik bör därför med de kompletteringar och sakliga ändringar som föranleds av revideringen av fördraget tas in som ett särskilt kapitel i järnvägslagen.

I avsnitt 2.2 har redogjorts för använd metod för införlivande av COTIF 1980 med svensk rätt. I de följande avsnitten redogörs först allmänt för införlivandemetoder och därefter behandlas frågan om hur COTIF bör införlivas med svensk rätt närmare.

2.6.2 Metoder för införlivande av internationella överenskommelser

Av tradition används två olika metoder för att införliva internationella överenskommelser med svensk rätt: transformering och inkorporering. Transformering innebär att en överenskommelses bestämmelser omvandlas till svensk lag medan inkorporering innebär att överenskommelsen i sig görs direkt tillämplig genom en särskild lagbestämmelse.

Transformering har sedan länge varit den vanligast förekommande metoden för införlivande av internationella överenskommelser med svensk rätt. Fördelen med att transformera anses vara att bestämmelserna i en överenskommelse kan överföras till normalt svenskt författningsspråk, vilket kan göra det lättare för enskilda och myndigheter att tillämpa bestämmelserna. Å andra sidan finns det en risk för att författningstexten inte troget återger överenskommelsens innebörd. Många formuleringar i internationella överenskommelser är resultatet av kompromisser mellan olika ståndpunkter, kompromisser vilka inte så lätt låter sig tolkas. En internationell överenskommelse som transformeras blir föremål för tolkning i ett extra led i och med att överföringen av konventionen till svenskt författningsspråk oundvikligen innefattar en tolkning av konventionen. När domstol eller myndighet i sin tur tolkar denna tolkning finns det en beaktansvärd risk för att tillämpningen avviker från vad de fördragsslutande parterna avsett.

Fördelarna med inkorporering är i princip spegelbilden av nackdelarna med transformering. Genom inkorporering framgår det exem-

pelvis tydligare att regleringen baseras på en internationell konvention och man kan förutse att större hänsyn kommer att tas till praxis i andra fördragsslutande stater. Tolkningen på det nationella planet kan också förväntas bli mer trogen överenskommelsens ursprungstext. Å andra sidan förekommer internationella överenskommelser liknande COTIF sällan på svenska. I detta fall har fördraget avfattats på franska, engelska och tyska. Vid skiljaktigheter mellan språkversionerna skall endast den franska texten äga giltighet. Om inkorporering väljs, får detta till följd att den svenska lagstiftningen på området inte kommer att vara avfattad på svenska. En översättning till svenska bör i så fall fogas som hjälpmedel för tillämpningen. Till detta kommer att internationella överenskommelser ofta är avfattade på ett sätt som inte överensstämmer med gängse svensk författningstradition. Detta är något som kan göra dem mindre lättillgängliga för de enskilda tillämparna.

2.6.3 Införlivande av vissa bestämmelser i grundfördraget

Förslag: Bestämmelsen om särskilda dragningsrätter och vissa processrättsliga bestämmelser i grundfördraget transformeras till svensk rätt och tas in i järnvägslagen (2004: 519).

I grundfördraget finns föreskrifter som endast berör de fördragsslutande staternas inbördes rättigheter och skyldigheter. Av detta slag är de bestämmelser som reglerar verksamheten för OTIF. Dessa behöver inte införlivas med svensk rätt.

Bestämmelserna om nationell rätt, särskilda dragningsrätter och tilläggsbestämmelser (artiklarna 8–10) är gemensamma för alla bihangen och har flyttats från bihangen till grundfördraget¹⁴. Artiklarna om nationell rätt och tilläggsbestämmelser är av sådan karaktär att de inte behöver införlivas med svensk rätt¹⁵. Däremot bör artikeln om särskilda dragningsrätter, med undantag för de delar som behandlar vad som gäller för stater som inte är medlemmar av internationella valutafonden, införlivas med svensk rätt. I avsnitten 4.6.2, 4.7 och 4.8.2 föreslår jag att begränsningsbeloppen även för inrikes transport skall anges i särskilda dragningsrätter. Av denna anledning är det lämpligt att reglerna i COTIF om vad som menas

¹⁴ Angående begreppet särskilda dragningsrätter (SDR) se avsnitt 2.4.2 under rubriken Gemensamma bestämmelser (art. 8–12).

¹⁵ Angående tilläggsbestämmelser i COTIF 1980 se prop. 1984/85:33 s. 214–216.

med särskilda dragningsrätter transformeras till svensk lag. En sådan regel bör införas i järnvägslagen.

I grundfördraget finns liksom i dag också vissa bestämmelser som riktar sig till myndigheter och enskilda, framför allt bestämmelser om verkställighet av domar. Sådana bestämmelser måste införlivas med den svenska rättsordningen. De processrättsliga bestämmelserna i det nu gällande grundfördraget har införlivats med svensk rätt genom transformation i 4–9 §§ lagen om internationell järnvägstrafik. Det huvudsakliga skälet till att transformationsmetoden har använts torde vara att motsvarande bestämmelser i tidigare versioner av COTIF hade införlivats med svensk rätt genom denna metod¹⁶. På grund härav och då fördraget i vissa av dessa delar hänvisar till nationell rätt¹⁷ är det lämpligt att även de processrättsliga bestämmelserna i 1999 års COTIF transformeras till svensk rätt. Nämnade bestämmelser i lagen om internationell järnvägstrafik bör, med de ändringar i sak som föranleds av revideringen av fördraget, föras över till järnvägslagen.

2.6.4 Införlivande av CIV och CIM

Förslag: Bihang A och B till COTIF (CIV och CIM) införlivas med svensk rätt genom inkorporation i järnvägslagen (2004:519).

Bestämmelserna i bihang A och B till COTIF (CIV och CIM) reglerar bland annat transportörens ansvar gentemot kunden och det finns därför ett intresse av att även allmänheten skall kunna tillgodogöra sig lagtexten. Den krets av olika intressenter som berörs av lagstiftningen har dessutom utökats till följd av den pågående avregleringen. Detta talar för att bestämmelserna i fråga bör transformeras till svensk rätt.

För att inkorporering trots detta bör väljas talar för det första att reglerna i 1980 års CIV och CIM införlivades i svensk rätt genom inkorporering i lagen om internationell järnvägstrafik och att införandet då sker på samma sätt som tidigare. Den valda lagstiftningsmetoden synes inte heller ha medfört några olägenheter för dem som berörs av järnvägslagstiftningen. Vissa transportörer har tvärtom förklarat att det i kontakter med transportörer i andra

¹⁶ Se prop. 1984/85: 33 s. 205, 1974:143 och 1963:57.

¹⁷ Exempelvis hänvisar fördraget såvitt avser villkor för verkställighet till de regler som gäller i den stat där verkställighet skall äga rum.

länder närmast har varit en fördel att inkorporeringsmetoden valdes. Även den omständigheten att reglerna i CIV och CIM innehåller materiella bestämmelser om enskildas rättigheter och att utrymmet att skriva om dem och göra dem mer lättbegripliga därför är begränsat talar för att inkorporeringsmetoden bör väljas. Det förhållandet att reglerna i fördraget endast omfattar internationella transporter talar också för att inkorporeringsmetoden bör väljas.

Enligt 3 a § lagen om internationell järnvägstrafik skall ändringar i CIV och CIM som har beslutats av revisionsutskottet automatiskt gälla här i riket. Denna reglering grundar sig på den möjlighet som 10 kap. 5 § tredje stycket RF ger att i vissa fall låta en framtida ändring i en internationell överenskommelse automatiskt bli gällande som svensk rätt utan något mellanliggande svenskt normgivningsbeslut. Det förhållandet att denna möjlighet som regeringsformen ger endast kan tillvaratas om den internationella överenskommelsen i fråga även fortsättningsvis inkorporeras talar enligt min uppfattning för att också 1999 års CIV och CIM bör införlivas genom inkorporering.

Det bör slutligen också vägas in att eftersom Europeiska unionens råd har beslutat att EG skall tillträda fördraget så kommer fördraget att översättas till samtliga av gemenskapens officiella språk. Det kommer alltså i så fall att finnas en svensk version av COTIF, vilken, även om den inte har status som officiell språkversion, har antagits av Europeiska unionens råd och publice-rats i den officiella tidningen.

Vid en samlad bedömning anser jag att skälen för att välja inkorporering i detta fall klart väger över. Reglerna i CIV och CIM bör därför även nu införlivas med svensk rätt genom inkorporering. Större delen av dessa bestämmelser rör förhållanden mellan enskilda och måste därför, liksom tidigare, införlivas med svensk rätt genom lag (8 kap. 2 § RF). Bestämmelserna bör tas in i det särskilda kapitlet i järnvägslagen om internationell järnvägstrafik.

2.6.5 Införlivande av RID

Förslag: Bihang C till COTIF (RID) införlivas i svensk rätt genom föreskrifter av Statens Räddningsverk.

Som tidigare har nämnts är RID ett separat bihang till COTIF. Bihang 1 innehåller sex artiklar varav den sista endast anger att bilagan

skall utgöra en integrerad del av reglementet. I bilagan anges bl.a. vilka säkerhetsföreskrifter som skall iakttas för att farligt gods av ett visst slag skall få transporteras.

Transporter av det slag som omfattas av RID regleras i lagen (1982:821) om transport av farligt gods. I lagen bemyndigas regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bl.a. att meddela föreskrifter om vilka ämnen och föremål som skall anses utgöra farligt gods med hänsyn till transportmedel, godsmängd eller andra transportförhållanden. Vidare bemyndigas regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om eller för särskilt fall besluta om undantag från lagens tillämpningsområde beträffande vissa transporter eller vissa slags transporter samt om klassificering av farligt gods m.m.

De godsslag som räknas upp i RID omfattas av den uppräkningslista som finns i lagen om transport av farligt gods. I övrigt ges i RID föreskrifter av samma slag som de föreskrifter regeringen har bemyndigats att meddela med stöd av lagen. Bestämmelserna i nuvarande RID har införlivats med svensk rätt genom förordningen (1982:923) om transport av farligt gods. Enligt 20 § första stycket i förordningen skall bestämmelserna i RID gälla i fråga om sådana här i riket utförda internationella järnvägstransporter som avses i COTIF. Genom rådets direktiv 96/49/EG av den 23 juli 1996 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om transport av farligt gods på järnväg (det s.k. RID-direktivet) har RID även gjorts tillämpligt på järnvägstransporter inom och mellan medlemsstaterna i EU. Direktivet har senast ändrats genom kommissionens direktiv 2003/29/EG. Statens räddningsverk har utarbetat föreskrifter (SRVFS 2002:2) gällande transport av farligt gods på järnväg såväl för nationell transport som transport mellan Sverige och annan medlemsstat i OTIF. Det ovan angivna EG-direktivet har således införlivats i svensk rätt genom Statens räddningsverks föreskrifter. I bilaga 1 till föreskrifterna återges det samlade innehållet i RID. Bilagan uppgår till drygt 900 sidor.

Regleringen av de frågor som behandlas i nuvarande RID har tidigare ansetts falla inom regeringens normgivningskompetens och reglementet har därför införlivats med svensk rätt genom förordning med användning av inkorporationsmetoden (se prop. 1984/85:33 s. 207 och 217, 1990/91:43 s. 26). RID gäller således i dag, i fråga om sådana här i riket utförda internationella järnvägstransporter som avses i COTIF, som svensk rätt enligt den autentiska franska texten.

Utredningen (Fö 2003:04) om översyn av bestämmelserna om transport av farligt gods lämnade sitt betänkande i början av september 2004 och den slutgiltiga versionen av detta betänkande har jag därmed inte kunnat ta del av. Efter kontakt med ovan angivna utredning har, såvitt framgått, denna föreslagit att såväl RID som RID-direktivet skall införlivas i svensk rätt genom Statens Räddningsverks föreskrifter. Bemyndigande till Statens Räddningsverk skall enligt förslaget ges i lagen och förordningen om transport av farligt gods. Jag delar utredningens förslag då det får anses vara en fördel om RID och RID-direktivet införlivas genom samma form av föreskrifter. Därmed kommer även, till skillnad från i dag, såväl RID som RID-direktivet att gälla på svenska.

2.6.6 Införlivande av CUV

Förslag: Bihang D till COTIF (CUV) införlivas med svensk rätt genom inkorporation i järnvägslagen (2004:519).
--

CUV är ett nytt bihang som innehåller bestämmelser om avtal om nyttjande av vagnar i internationell järnvägstrafik. I nu gällande COTIF finns ett reglemente om internationell järnvägsbefordran av privatvagnar (RIP). Som anförts i avsnitt 2.4.7 är detta reglemente föråldrat och bestämmelserna är svåra att tillämpa då dagens förhållanden är annorlunda än de var när reglementet infördes. Förutom RIP regleras i dag nyttjandet av andras vagnar i internationell järnvägstrafik genom RIC- och RIV-avtalen.

Genom CUV förenklas tillämpningen av bestämmelserna om avtal om nyttjandet av vagnar avsevärt beträffande den internationella järnvägstrafiken. CUV är dessutom till största del dispositiv, varför bihanget ger möjlighet för parterna att fortsätta behålla de bestämmelser de önskar. Under remissbehandlingen inför revisionen av COTIF uttalade sig såväl Industriförbundet som dåvarande Affärsverket SJ positivt till detta nya bihang, vars främsta värde ansågs ligga i att det möjliggör en likabehandling av s.k. statsägda respektive privatägda vagnar. RIP, liksom COTIF i övrigt, är inte tillämpligt vid uthyrning av vagnar i nationell trafik. Behovet av att lagreglera nyttjande av vagnar i nationell trafik är inte lika starkt utan parterna bör ha frihet att själva träffa de avtal de önskar. Parterna har naturligtvis möjlighet att komma överens om att tillämpa bestämmelser i CUV även för uthyrning av vagnar i nationell trafik.

Eftersom bestämmelserna i CUV inte bör gälla för uthyrning av vagnar i nationell trafik anser jag att inkorporeringsmetoden är att föredra som införlivandemetod. Bestämmelserna, som rör förhållandena mellan enskilda, bör tas in i det av mig tidigare föreslagna särskilda kapitlet i järnvägslagen om internationell järnvägstrafik.

2.6.7 Införlivande av CUI

Förslag: Bihang E till COTIF (CUI) transformeras till svensk rätt och tas in i järnvägslagen (2004: 519).

Bestämmelserna i CUI skall tillämpas på det trafikeringsavtal om nyttjande av infrastruktur för internationell järnvägstransport som träffas mellan infrastrukturförvaltare och transportör. CUI innehåller dels en närmare precisering av vad avtalet skall innehålla, dels bestämmelser om ansvarsfördelningen mellan parterna. Bestämmelserna är nya och syftar till att täcka det behov av reglering som uppkommit genom att de gamla nationella järnvägsförvaltningarna delats upp i enheter för infrastruktur och trafik.

Det kan konstateras att det även för nationell järnvägstrafik finns ett behov av motsvarande regler. Detta främst på grund av den alltmer avreglerade järnvägsmarknaden och Banverkets dominerande ställning som infrastrukturförvaltare. Det är enligt min mening angeläget att i största möjliga utsträckning ha enhetliga regler för trafikeringsavtalet för nationell och internationell trafik. Jag har därför i avsnitt 3.2 föreslagit att bestämmelserna i CUI i huvudsak även skall gälla för trafikeringsavtalet om nyttjande av infrastruktur för inrikes trafik. Det är då naturligt att bestämmelserna i CUI transformeras till svensk rätt. Eftersom större delen av bestämmelserna i CUI rör förhållanden mellan enskilda måste bestämmelserna meddelas genom lag (8 kap. 2 § RF) och de bör därför föras in i järnvägslagen. Bestämmelserna kommer därmed att gälla för avtal om nyttjande av infrastruktur för såväl inrikes som internationell järnvägstrafik om inget annat anges.

2.6.8 Införlivande av APTU och ATMF

Förslag: Bihang F till COTIF (APTU) införlivas med svensk rätt med inkorporeringsmetoden genom järnvägsförordningen (2004:526) och genom föreskrifter av Järnvägsstyrelsen. Bihang G till COTIF (ATMF) införlivas med svensk rätt genom inkorporering i järnvägslagen (2004: 519).

Bihang F till COTIF (APTU) innehåller bestämmelser som fastställer förfarandet för godkännande av tekniska standarder och för antagande av tekniska föreskrifter för järnvägsmateriel som är avsedd att användas i internationell trafik. Bestämmelserna i artiklarna 6, 9, 10 och 11.1 i bihanget riktar sig enbart till medlemsstaterna eller till internationella organisationer och behöver därför inte införlivas med svensk rätt. Regleringen av övriga frågor som behandlas i APTU faller inom regeringens normgivningskompetens. Denna reglering bör till följd därav inte införlivas med svensk rätt genom lag utan genom förordning eller föreskrifter av Järnvägsstyrelsen.

Artikel 1 om tillämpningsområde och de operativa bestämmelserna i artiklarna 3–5, 7, 8 och 11.2 bör införlivas i förordningsform. Bestämmelserna om godkännande av tekniska standarder och antagande av tekniska föreskrifter i artiklarna 5 och 6 bör emellertid inte skiljas åt och även artikel 6 bör därmed tas in i förordning. Mot denna bakgrund måste det anses vara lämpligast att också artikel 2 som innehåller definitioner tas in i förordningen. Nämnade bestämmelser bör tas in i järnvägsförordningen genom inkorporeringsmetoden. Bilagorna till APTU, som innehåller tekniska standarder och normer, bör däremot införlivas genom föreskrifter.

I järnvägsförordningen bör alltså införas tre nya paragrafer med särskilda bestämmelser om internationell järnvägstrafik. Paragraferna skulle förslagsvis kunna få följande lydelse.

§ Artiklarna 1–8 och 11.2 om validering av tekniska standarder och antagande av enhetliga tekniska föreskrifter att tillämpa på järnvägsmateriel avsedd att nyttjas i internationell trafik i bihang F till fördraget den 9 maj 1980 om internationell järnvägstrafik (COTIF) i dess lydelse enligt ändringsprotokollet av den 3 juni 1999 gäller som svensk förordning.

Om de franska, engelska och tyska texterna av artiklarna som anges i första stycket skiljer sig i sak, gäller den franska texten.

De franska och engelska texterna av bihanget samt en översättning av det till svenska finns intagna som en bilaga till järnvägslagen (2004:519).

§ Om revisionsutskottet inom OTIF har beslutat om en för Sverige bindande ändring i bihang F till fördraget, skall ändringen gälla från och med den dag då ändringen träder i kraft enligt fördraget.

§ Järnvägsstyrelsen får meddela ytterligare bestämmelser om sådana tekniska standarder och föreskrifter som avses i bihang F till fördraget.

Bihang G till COTIF (ATMF) innehåller bestämmelser för tekniskt godkännande av järnvägsmateriel som används i internationell trafik. På grund av att reglerna i bihanget, liksom övriga regler i fördraget, endast omfattar internationella transporter, bör de införlivas med svensk rätt genom inkorporering. Regleringen i ATMF kräver i vissa delar införlivande i form av lag och bör därför tas in i kapitlet i järnvägslagen med särskilda bestämmelser om internationell järnvägstrafik.

2.6.9 Protokoll om privilegier och immunitet för OTIF

Förslag: Protokoll om privilegier och immunitet för OTIF införlivas med svensk rätt genom ändring i bilagan till lagen (1976:661) om immunitet och privilegier i vissa fall.

Frågor rörande immunitet och privilegier för internationella organisationer behandlas i svensk rätt i lagen (1976:661) om immunitet och privilegier i vissa fall. De internationella organ och personer med anknytning till sådana organ som anges i en bilaga till lagen åtnjuter immunitet och privilegier enligt vad som har bestämts i stadga eller avtal som är i kraft i förhållande till Sverige. I bilagan anges i tabellform de internationella organ och de fysiska personer för vilka immunitet eller privilegier gäller och den internationella överenskommelse som är tillämplig i varje särskilt fall.

Protokollet från 1980 om privilegier och immunitet för OTIF har införlivats med svensk rätt genom att erforderliga uppgifter angående OTIF har förts in i bilagan till lagen om immunitet och privilegier i vissa fall. Det ändrade protokollet till COTIF bör införlivas med svensk rätt genom att uppgiften om tillämplig internatio-

nell överenskommelse i bilagan till lagen ändras till "Fördrag om internationell järnvägstrafik (COTIF) av den 9 maj 1980 i dess lydelse enligt ändringsprotokollet av den 3 juni 1999".

2.7 Publicering av COTIF

Förslag: Grundfördraget och bihangen A, B, D, F, med undantag för dess bilagor, och G till COTIF (CIV, CIM, CUV, APTU, med undantag för APTU:s bilagor, och ATMF) skall publiceras i SFS i sina franska och engelska lydelser tillsammans med en svensk översättning. Dessa texter skall finnas fogade som en bilaga till järnvägslagen (2004:519).

Bestämmelser om kungörande finns i lagen (1976:633) om kungörande av lagar och andra författningar. Med kungörande avses att den beslutade författningen publiceras eller på annat sätt görs känd.

Lagar skall kungöras i Svensk författningssamling (SFS). Om utomordentliga förhållanden kräver det kan dock en lag kungöras på något annat sätt som regeringen bestämmer i det särskilda fallet. Förordningar skall i allmänhet också kungöras i SFS. En förordning kan dock, enligt vad regeringen bestämmer i det särskilda fallet, kungöras på vissa andra sätt.

I föregående avsnitt har föreslagits att huvuddelen av de föreskrifter i COTIF som skall gälla i Sverige införlivas med svensk rätt i järnvägslagen. I lagen skall vissa bestämmelser i grundfördraget samt bihang E (CUI) återges genom transformation till svensk lagtext. Lagen skall även föreskriva att innehållet i bihangen A, B, D och G till fördraget (CIV, CIM, CUV och ATMF) skall gälla som svensk lag. Både själva lagtexten och de delar av fördragstexten som lagtexten hänvisar till skall enligt bestämmelserna om kungörande tas in i SFS. På grund av att de bihang som genom inkorporering görs till svensk lag hänvisar till vissa bestämmelser i grundfördraget och då detta inte är särskilt omfattande bör även grundfördraget i sin helhet publiceras i SFS.

COTIF är avfattad på franska, engelska och tyska. Den franska texten skall kungöras eftersom den har vitsord framför de andra. Därutöver bör antingen den tyska eller den engelska texten kungöras. Franska och tyska har varit de förhärskande arbetsspråken vid revideringen av fördraget vilket talar för att den tyska texten bör kungöras tillsammans med den franska. I Sverige torde dock den

engelska texten komma till större praktisk användning. Det är därför lämpligt att, utöver den franska texten, den engelska texten kungörs. Dessa texter bör kungöras tillsammans med en svensk översättning. Grundfördraget och bihangen A, B, D och G bör i nyss angivna språkversioner återfinnas i en bilaga till järnvägslagen¹⁸.

Större delen av bihang F (APTU) föreslås införlivas med svensk rätt genom järnvägsförordningen med användning av inkorporationsmetoden. Bihanget nämns även i järnvägslagen (se föreslagen bestämmelse i 13 kap. 13 §). Det finns därför skäl att publicera APTU, med undantag för dess bilagor, tillsammans med övriga för järnvägslagen relevanta delar av COTIF som en bilaga till lagen. APTU:s bilagor föreslås däremot införlivas med svensk rätt genom föreskrifter av Järnvägsstyrelsen och kommer till följd därav att publiceras i Järnvägsstyrelsens författningssamling.

Bihang C (RID) föreslås införlivas med svensk rätt genom föreskrifter av Statens Räddningsverk och bihanget kommer därmed att publiceras i Statens räddningsverks författningssamling.

COTIF bör, med undantag av bilagorna till bihangen C och F, publiceras i Sveriges överenskommelser med främmande makter (SÖ).

2.8 Förenklat förfarande för ändring av COTIF

2.8.1 Inledning

Internationella överenskommelser antas och ändras traditionellt vid en diplomatisk konferens. För att en antagen överenskommelse eller beslutad ändring skall bli bindande för en stat fordras normalt dessutom att en särskild viljeförklaring – ratifikation eller motsvarande – avges av statens regering. För Sveriges del måste riksdagen godkänna överenskommelsen eller ändringen om överenskommelsen förutsätter att lag ändras eller upphävs eller att ny lag stiftas (10 kap. 2 och 4 §§ RF).

Vissa internationella överenskommelser innehåller föreskrifter om ett förenklat ändringsförfarande och så är fallet med COTIF. Ändringar i COTIF kan nämligen antas genom majoritetsbeslut av de fördragsslutande parterna. Detta medförde tidigare vissa problem för Sveriges del när det gällde sättet att med svensk rätt införliva de

¹⁸ Samtliga språkversioner av COTIF finns på OTIF:s hemsida (www.otif.org).

ändringar som beslutats enligt det förenklade förfarandet. Riksdagen skulle nämligen först ta ställning till om Sverige borde anmäla invändning mot beslutad ändring av fördraget. Sedan förutsättningarna för att beslutet skulle träda i kraft hade inträtt skulle riksdagen pröva frågan om att med svensk rätt införliva de ändringar som riksdagen redan hade godtagit i sak. Detta innebär att det kunde vara svårt att i tid infria förpliktelsen att överföra en beslutad ändring till svensk rätt.

För situationer av detta slag har 10 kap. 5 § tredje stycket RF fått sin utformning. Enligt den bestämmelsen är det möjligt att i vissa fall låta en framtida ändring i en internationell överenskommelse automatiskt bli gällande som svensk rätt utan något mellanliggande svenskt normgivningsbeslut, alltså ett slags förtida inkorporering. Enligt bestämmelsen får riksdagen beträffande en internationell överenskommelse som införlivats med svensk lag genom inkorporering föreskriva att framtida ändringar i överenskommelsen automatiskt skall gälla här i riket. En sådan förtida inkorporering får dock bara avse ändringar av begränsad omfattning. Riksdagens beslut skall fattas i samma ordning som vid stiftande av grundlag, dvs. det krävs två riksdagsbeslut med val emellan. Kan ett beslut i grundlagsordning inte avvaktas får riksdagen fatta beslut genast men då krävs kvalificerad majoritet: minst fem sjättedelar av de röstande och minst tre fjärdedelar av riksdagens ledamöter.

För att undvika de problem som kunde uppkomma till följd av de korta tidsfristerna för införlivande av ändringar i svensk rätt infördes, med stöd av 10 kap. 5 § RF, 3 a § lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik som föreskriver att ändringar i CIV och CIM som har beslutats av revisionsutskottet automatiskt skall gälla här i riket.

I det följande behandlas frågan om en sådan ordning som avses i 10 kap. 5 § tredje stycket RF i vidare omfattning än idag bör utnyttjas för införlivande av framtida ändringar i COTIF.

2.8.2 Överväganden och förslag

Förslag: De ändringar i bihangen A, B, D och G till COTIF (CIV, CIM, CUV och ATMF) som revisionsutskottet kommer att besluta om skall gälla automatiskt här i riket.

Ändringar i COTIF kan beslutas på olika sätt. Viktigare ändringar beslutas av OTIF:s generalförsamling, medan beslut om ändringar i mindre centrala bestämmelser kan fattas av särskilda utskott inom OTIF, nämligen revisionsutskottet, fackutskottet RID och det nyinrättade tekniska expertutskottet. Frågor om organens behörighet att besluta om ändringar i COTIF, organens beslutförhet, tid för ikraftträdande av beslut om ändringar m.m. har behandlats i avsnitt 2.4.2.

Ändringsbeslut som fattas av OTIF:s generalförsamling rörande grundfördraget kommer även i fortsättningen att kräva att de har godkänts av mer än två tredjedelar av medlemsstaterna innan de träder i kraft. Ett sådant förfarande tar erfarenhetsmässigt några år. Det finns därför enligt min mening anledning att utgå från att det i fråga om sådana ändringar inte kommer att medföra några större svårigheter att låta riksdagen ta ställning till ändringarna i den mån dessa kräver ändrad lagstiftning.

I fråga om ändringar av regler i bihangen beslutade av generalförsamlingen kommer visserligen godkännande av hälften av medlemsländerna att vara tillräckligt för att de skall träda i kraft tolv månader därefter. Även dessa ändringar bör riksdagen emellertid kunna godkänna på sedvanligt sätt inom den tid som enligt fördraget står till förfogande.

Frågan är om en förtida inkorporering kan gälla för sådana ändringar i mindre centrala bestämmelser som utskotten kommer att besluta om. För att det skall vara möjligt att med stöd av 10 kap. 5 § tredje stycket RF i förväg inkorporera ändringar som beslutas av utskotten krävs som tidigare nämnts dock att ändringarna genomgående är att beteckna som *ändringar av begränsad omfattning*. Det innebär att det skall vara fråga om avgränsade ändringar vars allmänna karaktär kan förutses då inkorporeringsbeslutet fattas¹⁹.

I förarbetena till 3 a § lagen om internationell järnvägstrafik²⁰ framgår att lagrådet, i avsikt att utröna om de ändringar som fördragsenligt får beslutas av revisionsutskottet tillgodoser RF:s krav

¹⁹ Se bl.a. prop. 1984/85:61 s. 24 f.

²⁰ Se prop. 1990/91:43 s. 27 f. och s. 37 f.

på att ändringarna skall vara av begränsad omfattning, undersökte revisionsutskottets kompetens genom att granska de bestämmelser i 1980 års CIV och CIM som kan ändras genom beslut av utskottet.

Vid denna genomgång fann lagrådet att det knappast lät sig göra att utan varje reservation fastslå att revisionsutskottet aldrig skulle kunna komma att besluta om sådana ändringar vars omfattning kan ifrågasättas med utgångspunkt i det av RF uppställda kravet. Lagrådet framhöll att åtskilliga av de berörda bestämmelserna visserligen gäller frågor av rent praktisk natur, beträffande vilka förutsebara framtida ändringar närmast blir av redaktionell eller trivial karaktär. Ändringar av andra bestämmelser kunde emellertid enligt lagrådets mening komma att få beaktansvärd materiell betydelse, beroende på vilken ändring som görs.

Lagrådet ansåg att det måste beaktas att 1980 års COTIF med bihang utgör ett väl utbyggt regelverk som omfattas av åtskilliga länder med vilka Sverige också i andra hänseenden av intresse i sammanhanget har en hel del gemensamt. Vidare har en enskild, ansluten stat i praktiken ett mycket begränsat handlingsutrymme om en ändring görs som för det landet framstår som mindre lämplig. Att ändringar som rimligen kan förväntas bli beslutade av revisionsutskottet och därtill bli bindande för Sverige över huvud taget skulle materiellt bli av så ingripande natur att deras överensstämmelse med RF:s krav med fog skulle kunna ifrågasättas syntes enligt lagrådet för övrigt osannolikt. Lagrådet ansåg att det dessutom knappast var ändamålsenligt att beträffande innehållet i enskilda paragrafer i bihangen sätta ytterligare gränser för vad som skall få ändras med verkan att ändringen automatiskt blir gällande som svensk rätt.

I beaktande av det sagda fann lagrådet från praktiska utgångspunkter att den allmänna karaktären på framtida ändringar av bihangen CIV och CIM till 1980 års COTIF som då kunde förutses blev på ett ändamålsenligt sätt avgränsade genom den utformning förslaget i remissen fått och att erforderliga förutsättningar därför förelåg för att riksdagen skulle kunna förordna rörande framtida ändringar av bihangen i enlighet med remissförslaget.

Som framgått i avsnitt 2.4.2 kommer revisionsutskottet liksom i dag att vara behörigt att besluta om ändringar i CIV och CIM. Därutöver kommer revisionsutskottet att bli behörigt att besluta om vissa ändringar i grundfördraget och ändringar i de nya bihangen i CUV, CUI, APTU och ATMF.

När det gäller grundfördraget är revisionsutskottet behörigt att besluta om ändringar av artiklarna om särskilda dragningsrätter och

om granskning av OTIF:s räkenskaper. Sistnämnda bestämmelse är av sådan karaktär att den inte behöver införlivas med svensk rätt. Jag har i avsnitt 2.6.3 föreslagit att bestämmelsen om särskilda dragningsrätter skall transformeras till svensk rätt i den del den behöver införlivas. Eftersom transformeringsmetoden valts saknas förutsättningar för en förtida inkorporering av ändringar av artikeln.

Revisionsutskottet är behörigt att ändra ett stort antal bestämmelser som rör förhållandet mellan enskilda i CIV, CIM och CUV. Det är bl.a. bestämmelser om transportörens, transportkundens och vagninnehavarens rättigheter och skyldigheter mot varandra. Sådana ändringar måste införlivas med svensk rätt genom lag (8 kap. 2 § RF). Detta innebär – om inte en förtida inkorporering kan användas – att varje ändring i dessa bihang måste underställas riksdagen för godkännande.

När revisionsutskottet beslutar om ändringar i nämnda bihang kommer ändringarna att träda i kraft den första dagen i den tolfte månaden efter den månad under vilken generalsekreteraren underlämnade medlemsstaterna om beslutet (artikel 35.2 i grundfördraget).

Revisionsutskottet kommer i princip att vara behörigt att besluta om samtliga ändringar i CIV och CIM med undantag för ändringar av reglerna om tillämpningsområdena, transportörens ansvar (t.ex. regler om förutsättningar för ansvarighet, bevisbörda, ersättning för skador), förlust av rätten att åberopa begränsning av skadeståndsansvar och regler om framställande av anspråk (artikel 33 i grundfördraget). Det motsvarar i huvudsak de regler som revisionsutskottet idag är behörigt att ändra i 1980 års CIV och CIM.

Redan idag gäller, som tidigare nämnts, de ändringar som revisionsutskottet får besluta om i 1980 års CIV och CIM automatiskt här i riket. Det saknas skäl att göra annan bedömning i frågan om ändringarna är av begränsad omfattning än den som lagrådet gjorde när det föreslogs att 3 a § i lagen om internationell järnvägstrafik skulle införas. De ändringar i de reviderade CIV och CIM som revisionsutskottet fördragsenligt kommer att besluta om i framtiden bör därför automatiskt gälla i Sverige.

Frågan är om de ändringar revisionsutskottet får besluta om i CUV tillgodoser regeringsformens krav på att ändringarna skall vara av begränsad omfattning. De tre artiklar som revisionsutskottet får ändra rör definitioner, tecken och texter på fordon och antagande om förlust av fordon. Lagrådets ovan redovisade argumentation är giltig även här. De ändringar som kan bli aktuella måste därför

anses vara av begränsad omfattning och bör alltså i förväg kunna inkorporeras i svensk rätt.

Det har tidigare föreslagits att bestämmelserna i CUI skall införlivas med svensk rätt genom transformering (se avsnitt 2.6.7). För att det skall vara möjligt att i förväg inkorporera ändringar i internationella överenskommelser enligt RF skall som nämnts tidigare bestämmelserna som ändras ha införlivats med svensk rätt genom inkorporering. Detta föreslås alltså inte bli fallet med reglerna i CUI och förutsättningar för en förtida inkorporering av ändringar saknas således.

Det föreslås att reglerna i RID och APTU skall införlivas med svensk rätt genom förordning och inte genom lag (se avsnitten 2.6.5 och 2.6.8). Frågan om förtida inkorporering enligt 10 kap. 5 § tredje stycket RF blir därför inte aktuell i de fallen.

De artiklar som revisionsutskottet är behörigt att ändra i ATMF behandlar sådana frågor som måste anses vara av begränsad omfattning och bör alltså i förväg kunna inkorporeras i svensk rätt.

Avslutningsvis bör framhållas att det förhållandet att ändringar automatiskt blir gällande som svensk rätt inte befriar regeringen från skyldigheten att på sedvanligt sätt tillkännage den nya lydelsen av de bestämmelser som skall gälla som svensk rätt (8 kap. 19 § RF).

3 Förhållandet mellan infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag

3.1 Inledning

Järnvägssektorn har sedan den trafikpolitiska reformen i slutet av 1980-talet utvecklats från en marknad där svenska staten starkt dominerat såväl tjänster som infrastruktur till en marknad på vilken flera aktörer agerar. Genom 1988 års trafikpolitiska beslut skapades de grundläggande förutsättningarna för konkurrens inom järnvägssektorn. Dåvarande Statens Järnvägar delades upp i ett affärsverk (Affärsverket SJ) med ansvar för tågtrafiken och en förvaltningsmyndighet (Banverket) med ansvar för infrastrukturen. Affärsverket SJ har därefter ombildats till flera av staten helägda aktiebolag, bl.a. Green Cargo AB som bedriver godstrafik och SJ AB som bedriver persontrafik. De aktörer som bedriver järnvägstrafik betalar sedan 1989 avgifter för att nyttja infrastrukturen.

Ett transportpolitiskt beslut 1995 ledde till att godstrafiken öppnades för konkurrens i fråga om inrikes trafik på järnväg och genom järnvägslagens ikraftträdande har även den internationella godstrafiken öppnats för konkurrens. Sedan 1990 har trafikhuvudmännen haft rätt att organisera lokal och regional persontrafik. De gavs även rätten att utföra den i egen regi eller med hjälp av upphandlad entreprenör. Affärsverket SJ förlorade således sitt monopol som järnvägsföretag på länsjärnvägarna. Sedan 1993 har även Affärsverket SJ:s monopol upphört att gälla i statens upphandling av interregional persontrafik.

Trafikhuvudmännen har därefter successivt fått ökade möjligheter att komplettera den trafik som Affärsverket SJ och därefter SJ AB bedriver på det statliga järnvägsnätet. SJ AB har i dag enligt 4 kap. järnvägsförordningen (2004:526) rätt att utföra och organisera persontrafik på järnvägsnät som förvaltas av staten. Trafikhuvudmännen har rätt att utföra och organisera lokal och regional persontrafik på järnvägsnät som förvaltas av staten inom länet men kan efter regeringsbeslut under vissa förutsättningar få rätt att utföra och organisera

persontrafik även i angränsande län. Slutligen har Rikstrafiken rätt att organisera persontrafik på det statliga järnvägsnätet. Den enda möjligheten för annan kommersiell aktör än SJ AB att själv utföra persontrafik är om SJ AB eller trafikhuvudmännen vid banfördelningen inte ansöker om infrastrukturkapacitet.

I huvudbetänkandet *Järnväg för resenärer och gods* (SOU 2003:104) har föreslagits att järnvägsföretag skall tillåtas att bedriva kommersiell persontrafik över hela det svenska järnvägsnätet och att det således inte skall råda något monopol i vare sig operatörs- eller organisatörsledet. För det fall förslaget genomförs är det rimligt att anta att fler aktörer kommer att etablera sig på järnvägsmarknaden.

3.2 Överväganden och förslag

3.2.1 Gällande rätt

I 6 kap. 22 § järnvägslagen (2004:519) stadgas att järnvägsföretaget eller den som har auktorisation och infrastrukturförvaltaren i samband med tilldelning av tågläge skall ingå de avtal av administrativ, teknisk och ekonomisk natur som behövs för utnyttjande av tågläget (trafikeringsavtal). Vidare stadgas att dessa avtalsvillkor skall vara konkurrensneutrala och icke-diskriminerande. Bestämmelsen grundar sig på artikel 10.5 i direktiv 2001/12/EG om ändring av rådets direktiv 91/440/EEG om utvecklingen av gemenskapens järnvägar. Någon närmare precisering av vad trafikeringsavtalet skall innehålla ges emellertid inte i dessa bestämmelser utan innehållet bestäms av avtalsparterna själva.

Någon särskild reglering i lag vad gäller ansvarsförhållandet mellan infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag finns inte i dag. För järnvägstrafik inom Sverige innebär detta att skadeståndslagen (1972:207) är tillämplig om inte annat har avtalats. I praktiken har, såvitt avser statens spåranläggningar, ansvarsfrågan reglerats i det trafikeringsavtal som Banverket träffar med trafikutövarna.

3.2.2 Behovet av en ny reglering

Förslag: Ansvarsförhållandet mellan infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag skall regleras i lag. Trafikeringsavtalet skall slutas mellan infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag.

Genom att järnvägen delades upp i enheter för infrastruktur och trafik uppstod ett partsförhållande mellan infrastrukturförvaltaren och nyttjaren av infrastrukturen. Till en början innebar detta inga praktiska problem då det i princip endast var Affärsverket SJ som trafikerade Banverkets infrastruktur. Som ovan beskrivits har det emellertid successivt skett en avreglering av den svenska järnvägsmarknaden vilket, inte minst om förslaget om att tillåta kommersiell persontrafik över hela det svenska järnvägsnätet genomförs, får antas komma innebära att fler, både stora och små, aktörer på sikt kommer att intressera sig för att bedriva järnvägstrafik. Med hänsyn härtill och till den dominerande ställning som Banverket i dag har är det angeläget att de grundläggande bestämmelserna om ansvar mellan infrastrukturförvaltare och trafikutövare klarläggs genom en särskild reglering i lag. Av samma anledning finns det skäl att ange vissa grundläggande uppgifter som måste ingå i trafikeringsavtalet. Parterna skall naturligtvis fortfarande i huvudsak kunna styra avtalsinnehållet själva.

Den som har rätt att utföra eller organisera trafik på svenska järnvägsnät kan ansöka om infrastrukturkapacitet, bl.a. i form av tågläge, hos infrastrukturförvaltaren. Som ovan anförts stadgas i 6 kap. 22 § järnvägslagen att infrastrukturförvaltaren i samband med tilldelning av ett tågläge skall träffa trafikeringsavtal med järnvägsföretaget eller den som har auktorisation. Av författningskommentaren till denna paragraf (prop. 2003/04:123 s. 192) framgår bl.a. att avtalet skall träffas i anslutning till tågplanprocessen och att det ankommer på den som endast organiserar trafik att se till att de järnvägsföretag denne anlitar uppfyller vad som bestämts i trafikeringsavtalet.

Det kan i detta sammanhang uppmärksammas att direktiv 2001/14/EG medger men inte ålägger medlemsländerna att låta andra än järnvägsföretag ansöka om infrastrukturkapacitet. Det är således inte obligatoriskt för en medlemsstat att införa en sådan rättighet.

Auktorisation kan enligt 3 kap. 6 § järnvägslagen beviljas den som har ett allmännyttigt eller kommersiellt intresse av att organisera

järnvägstrafik. Sådana aktörer kan t.ex. vara lokala myndigheter som organiserar kollektivtrafik, speditörer eller operatörer för kombinerade godstransporter. Gemensamt för dessa aktörer är att de inte själva utför järnvägstrafik. Banverkets trafikeringsavtal innehåller flera bestämmelser som riktar sig direkt till den som trafikerar spåren, dvs. järnvägsföretaget. Avtalet innehåller även bestämmelser om parternas ansvar gentemot varandra. Det är enligt min mening mindre lämpligt att en aktör som endast har små möjligheter att påverka den operativa delen av järnvägsdriften och därmed saknar möjlighet att förebygga skador m.m. sluter trafikeringsavtalet. För det fall den som har auktorisation träffar avtal med infrastrukturförvaltaren kommer han att bli ansvarig gentemot infrastrukturförvaltaren för den skada som järnvägsföretaget orsakar. Ansvaret i Banverkets trafikeringsavtal liksom i CUI bygger på objektiv grund, vilket innebär att den som har auktorisation i princip kommer att bli strikt ansvarig. Denne kan naturligtvis vid skada vända sig mot järnvägsföretaget med en regresstalan men då ersättningen kan komma att uppgå till mycket höga belopp innebär det ändå en ekonomisk risk för den som vill organisera järnvägstrafik. Det är därmed inte osannolikt att ett krav på att sökanden av infrastrukturkapacitet skall träffa trafikeringsavtalet kan få effekten att intresset från åtminstone små och medelstora transportkunder m.fl. för att organisera järnvägstrafik minskar. Dessutom torde infrastrukturförvaltaren kräva att den som vill organisera järnvägstrafik har ett försäkringsskydd eller liknande motsvarande det som järnvägsföretaget har, vilket kan komma att innebära ökade kostnader.

Som framgått i det tidigare avsnittet om CUI anges i detta bihang att parter i trafikeringsavtalet skall vara infrastrukturförvaltaren och transportören. För att möjliggöra enhetliga regler vid nationell och internationell trafik är det således nödvändigt att trafikeringsavtalet sluts mellan infrastrukturförvaltaren och järnvägsföretaget¹.

Flera av experterna i utredningen har emellertid ansett att det inte är lämpligt att nuvarande bestämmelse i järnvägslagen ändras i detta hänseende (se det särskilda yttrandet). De har ansett att det finns risk att ett sådant förslag skulle kunna leda till att framförallt mindre organisatörers inflytande skulle minska genom att de blir bundna till ett järnvägsföretag under en hel tågplanepperiod då det uppstår en administrativ tröskel för att byta operatör. Detta befarar

¹ Definitionen av järnvägsföretag i järnvägslagen får anses innefatta transportörer i den mening som avses i CUI.

man skulle kunna leda till att färre aktörer skulle vara intresserade av att organisera trafik. Jag anser emellertid att risken för detta är liten. Den aktör som vill organisera trafik kommer fortfarande att kunna ansöka om infrastrukturkapacitet och tilldelas tågläge. Han är också med i den tågplaneprocess som leder fram till tilldelningen och har därmed också inflytande vid prissättningen av tågläget om möjligheterna att ta ut särskilda avgifter blir aktuell. Efter det att infrastrukturförvaltaren fattat beslut om tilldelning av tågläget kommer den som vill organisera trafik att under alla förhållanden bli tvungen att träffa avtal med ett järnvägsföretag om den trafik som skall utföras och under vilka förutsättningar detta skall ske. Järnvägsföretaget får därefter träffa själva trafikeringsavtalet med infrastrukturförvaltaren. Trafikeringsavtalet kommer bl.a. att innehålla villkor om infrastrukturförvaltarens och järnvägsföretagets ansvar gentemot varandra samt olika tekniska och säkerhetsrelaterade villkor, dvs. villkor som normalt sätt saknar betydelse för den som endast vill organisera trafik. De ekonomiska villkor som anges kommer närmast att bli en redovisning av utfallet av tågplaneprocessen och blir därmed ingen nyhet för den som endast vill organisera trafiken.

Den som vill organisera trafik är framförallt intresserad av att kunna disponera tågläget. I avtalet mellan honom och järnvägsföretaget måste han därför reglera vad som händer om avtalet hävs eller av någon annan anledning upphör att gälla under en tågplaneprocess så att han kan träffa ett nytt avtal med ett annat järnvägsföretag om fortsatt trafik och det nya järnvägsföretaget ges möjlighet att inträda i eller träffa nytt trafikeringsavtal. Att en lagändring i denna del skulle innebära en ökad bindning till järnvägsföretaget för den som endast vill organisera trafik är därmed inte troligt. Med hänsyn till ovanstående samt till vikten av att den nationella regleringen så nära som möjligt ansluter sig till direktiv 2001/12/EG och CUI föreslår jag att 6 kap. 22 § järnvägslagen ändras på så sätt att trafikeringsavtalet alltid skall slutas mellan infrastrukturförvaltaren och järnvägsföretaget.

Den som har auktorisation kommer således inte bli part i trafikeringsavtalet och kan därmed inte självständigt begära att tillsynsmyndigheten skall fastställa villkoren i trafikeringsavtalet enligt nuvarande 8 kap. 9 § tredje stycket järnvägslagen men han har enligt nuvarande 8 kap. 9 § första stycket järnvägslagen rätt att till tillsynsmyndigheten hänskjuta en tvist med en infrastrukturförvaltare, t.ex. rörande frågan om ett beslut om kapacitetstilldelning

står i överensstämmelse med lagen eller föreskrifter som meddelats med stöd av lagen.

Jag har i avsnitt 2.4.8 redogjort för det nya bihanget CUI till COTIF. Bestämmelserna i CUI skall tillämpas på varje avtal om nyttjande av järnvägsinfrastruktur för internationell transport i den mening som avses i CIV och CIM. I avsnitt 2.6.7 har jag föreslagit att Sverige ratificerar CUI.

För den infrastrukturförvaltare som träffar avtal med olika nyttjare av infrastrukturen är det normalt utan intresse om de transporter som blir aktuella är internationella eller ej. Infrastrukturen ligger där den ligger och det är svårt att tänka sig att förvaltaren skulle ha intresse av att arbeta med olika avtalsvillkor och olika ansvarsregler för inrikes respektive internationell transport. Enligt min mening är det därför en fördel om regleringen på nationell och internationell nivå i dessa avseenden blir enhetlig. Utgångspunkten bör därvid vara att bestämmelserna i CUI, som är väl avvägda och relativt enkla, bör gälla även för parterna i avtal om nyttjande av infrastruktur för inrikes transport om inte vägande skäl talar emot detta. Avtalsparterna bör alltid ha möjlighet att komma överens om att tillämpa de regler som gäller för internationella avtal fullt ut även på andra avtal. Bestämmelserna bör tas in i järnvägslagen. Nedan kommer jag att kortfattat redogöra för bestämmelserna i CUI och överväga i vilken mån dessa även bör gälla för avtal om nyttjande av infrastruktur för inrikes transporter. För en mer utförlig redogörelse av bestämmelserna i CUI hänvisas till avsnitt 2.4.8.

Bestämmelsernas tillämpningsområde

CUI är tillämpligt på alla avtal om nyttjande av järnvägsinfrastruktur för internationell transport som följer reglerna i CIV eller CIM. Det saknar härvid betydelse om ersättning utgår för nyttjandet eller inte. Bestämmelserna reglerar infrastrukturförvaltarens ansvar i förhållande till transportören och dennes personal samt transportörens ansvar i förhållande till infrastrukturförvaltaren och dennes personal. CUI är däremot inte tillämpligt i fråga om transportörens eller infrastrukturförvaltarens ansvar i förhållande till egen personal eller tredje man. Med transportör menas den som transporterar personer eller gods med järnväg i internationell trafik enligt reglerna i CIV och CIM.

Enligt min mening finns det ingen anledning att de grundläggande reglerna för avtal om nyttjande av infrastruktur för inrikes transporter skiljer sig från dem som gäller för internationella transporter. Regelverket i CUI är enkelt och tydligt. Dess lösningar är väl avvägda med hänsyn till de intressen som berörs. Jag anser därför att bestämmelserna bör bli tillämpliga på trafikeringsavtal för all nationell och internationell järnvägstrafik. Bestämmelserna bör vara tvingande i den omfattning som anges i CUI, vilket innebär att det grundläggande ansvarssystemet ligger fast. Parterna kommer fortfarande att i huvudsak kunna styra avtalsinnehållet själva i och med att bestämmelserna i övrigt till största delen är dispositiva. Bestämmelserna om avtalsparternas ansvar bör därmed, i likhet med regleringen i CUI, även att gälla gentemot motpartens personal.

Jag har ovan föreslagit att järnvägstrafik inte får bedrivas utan att trafikeringsavtal har träffats mellan infrastrukturförvaltaren och järnvägsföretaget. Enligt definitionen i 1 kap. 4 § järnvägslagen är järnvägsföretag den som med stöd av licens eller särskilt tillstånd tillhandahåller dragkraft och utför järnvägstrafik. Som framgått ovan anges i CUI att avtal om nyttjande av infrastruktur skall träffas mellan förvaltare och transportör. Definitionen av järnvägsföretag får anses innefatta transportör i den mening som avses i CUI och jag anser därför att begreppet järnvägsföretag även skall användas i detta sammanhang.

Trafikeringsavtalets innehåll och varaktighet

CUI innehåller bl.a. bestämmelser om trafikeringsavtalets innehåll och varaktighet. Som ovan angetts innehåller järnvägslagen endast en bestämmelse som anger att järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare i samband med tilldelning av tågläge skall ingå de avtal av administrativ, teknisk och ekonomisk natur som behövs för utnyttjande av tågläget. Bestämmelserna i CUI anger vad som därutöver skall ingå i avtalet. Det är t.ex. uppgifter om den infrastruktur som skall nyttjas och de tjänster som infrastrukturförvaltaren respektive transportören skall tillhandahålla. De uppgifter som omnämns i CUI regleras till största del redan i dag i det trafikeringsavtal som Banverket träffar med trafikutövaren. Med hänsyn till vad jag ovan anför om behovet av lagstiftning och fördelen av att samma regler gäller både för inrikes och internationella transporter anser jag att

CUI:s bestämmelser i dessa delar även bör gälla för avtal om nyttjande av infrastruktur för inrikes transport.

Infrastrukturförvaltaren får enligt CUI omedelbart häva avtalet om transportören inte längre har tillstånd att bedriva verksamhet som järnvägstransportör, om föreskrivna säkerhetskrav inte längre är uppfyllda eller under vissa förutsättningar om transportören inte har betalat i tid. Vad gäller den sistnämnda punkten kan dock parterna komma överens om att avvika från CUI:s bestämmelser. Vidare stadgas att varje part i avtalet omedelbart får häva avtalet om någon av de väsentliga skyldigheterna i avtalet uppenbarligen åsidosatts av den andra parten när denna skyldighet rör säkerhet för personer och egendom. Avtalsparterna får komma överens om villkoren för att utöva denna rätt. Av mindre praktisk betydelse är bestämmelsen i CUI om att transportören får häva avtalet när förvaltaren förlorar sin rätt att förvalta infrastrukturen.

Enligt Banverkets trafikeringsavtal upphör avtalet att gälla utan särskild uppsägning om trafikutövarens trafikeringsrätt upphör att gälla eller om trafikutövaren inte längre har erforderliga tillstånd. Därutöver kan avtalet sägas upp vid kontraktsbrott om inte den felande parten undanröjer kontraktsbrottet inom trettio dagar.

Avtalsparterna har enligt CUI, utom såvitt avser hävning på grund av bristande uppfyllande av rena säkerhetsföreskrifter, stor frihet att avtala om grunder för avtalets hävande. Jag anser därför att bestämmelserna i CUI angående avtalets varaktighet även bör gälla nationellt.

Ansvarsregleringen

Som tidigare nämnts finns det i nuvarande svensk lagstiftning inga särskilda bestämmelser som reglerar ansvarsförhållandet mellan infrastrukturförvaltaren och järnvägsföretaget, vilket innebär att skadeståndslagen är tillämplig om inte annat har avtalats. Enligt 2 kap. 1 § skadeståndslagen skall den som uppsåtligen eller av vårdslöshet vållar sakskada ersätta skadan. Vidare stadgas i 2 § samma kapitel att den som vållar ren förmögenhetsskada genom brott skall ersätta skadan. Om infrastrukturförvaltaren och järnvägsföretagets personal skadas gäller 5 kap. järnvägstrafiklagen om ansvarighet i annat fall än vid befordran, vilket innebär att infrastrukturförvaltaren ansvarar på objektiv grund.

I de trafikeringsavtal som träffas mellan Banverket och trafikutövare stadgas att part ansvarar för sakskada som denne vållat den andra parten. I avtalet ges emellertid exempel på vad som alltid skall anses som vållande, t.ex. om skadan orsakats av parts fordon och maskiner, av parts lastning eller lossning eller av parts spåranläggning (t.ex. solkurva eller rälsbrott). Ren förmögenhetsskada ersätts enligt avtalet endast om den orsakats genom brottslig gärning. Vad gäller ansvar för skada som tillfogats tredje man anges att trafikutövaren bär ansvaret för skada som till följd av järnvägsdriften tillfogats trafikutövarens resande, personal eller uppdragstagare. I övrigt ansvarar Banverket för skada gentemot tredje man som enligt lag eller annan författning åvilar Banverket såsom innehavare av spåranläggningen. Trafikutövaren ansvarar för skada på gods som trafikutövaren omhändertagit för transport. Parterna har rätt att återkräva utgiven ersättning av varandra endast om man kan visa att den andra parten vållat skadan. Om det inte går att utreda vad som orsakat en skada skall vardera parten bära sina kostnader. Skadeståndet kan jämkas om den andre parten varit medvållande till skadan. Jämkning skall ske efter vad som är skäligt med hänsyn till det vållande som har förekommit på ömse sidor. Slutligen anges att part är fri från ansvar för bristande fullgörande av sina avtalsförpliktelser vid force majeure.

Enligt bestämmelserna i CUI ansvarar infrastrukturförvaltaren på objektiv grund för skador som orsakats av infrastrukturen och transportören för skador som orsakats av de transportmedel som använts, de personer som befordrats eller det gods som transporterats. Detta ansvar gäller för såväl person- som sakskada. Infrastrukturförvaltaren och transportören kan emellertid under vissa förutsättningar undgå ansvar och kan även avtala om och i vilken utsträckning parterna skall vara ansvariga för försening och driftstörning. En mer utförlig redogörelse av dessa bestämmelser finns i avsnitt 2.4.8.

Ansvaret för sakskada som drabbat den ena parten bygger i såväl CUI som i Banverkets trafikeringsavtal i stor utsträckning på objektiv grund även om bestämmelserna är uppbyggda på olika sätt. Vad gäller personskada ansvarar trafikutövaren enligt Banverkets trafikeringsavtal för sin personal. Banverket kan då endast bli ersättningskyldig gentemot trafikutövaren om denne visar att Banverket eller annan trafikutövare vållat skadan. Motsvarande gäller för det fall Banverket har utgett ersättning till sin personal. Enligt bestämmelserna i CUI är infrastrukturförvaltaren och trans-

portören direkt ansvariga gentemot den andre partens personal och ansvaret bygger i likhet med vad som gäller för sakskada på objektiv grund. Det är väsentligt att regleringen på detta område blir densamma för avtal om nyttjande av infrastruktur för inrikes och internationella transporter och jag anser det även lämpligt att infrastrukturförvaltaren och järnvägsföretaget ansvarar på objektiv grund för skada de vållat den andra partens personal.

En annan skillnad mellan Banverkets trafikeringsavtal och bestämmelserna i CUI är att även infrastrukturförvaltarens ansvar för den ersättning som transportören utgett till sina kunder i enlighet med bestämmelserna i CIV och CIM vilar på objektiv grund. Enligt Banverkets trafikeringsavtal skall trafikutövaren även i detta fall visa att Banverket eller annan trafikutövare vållat skadan. Infrastrukturförvaltaren kan även i princip bli strikt ansvarig för ersättning för ren förmögenhetsskada som transportören har lidit genom att utge ersättning enligt CIV och CIM men enligt Banverkets trafikeringsavtal skulle detta endast bli fallet om skadan orsakats genom brottslig gärning. CUI:s reglering, som även innehåller bestämmelser som skall skydda infrastrukturförvaltaren mot oförutsedda krav, innebär en lämpligare intresseavvägning. En bestämmelse bör därför införas i järnvägslagen som, på samma sätt som i CUI, stadgar att infrastrukturförvaltaren ansvarar på objektiv grund för den skada transportören åsamkats genom att ha blivit skyldig att utge ersättning enligt bestämmelserna i järnvägslagen till sina kunder för skada som orsakats av infrastrukturen.

Vid samverkande skadeorsaker skall enligt CUI en part endast ansvara för den del av skadan som kan hänföras till förhållanden som den parten ansvarar för. För det fall det inte går att fastställa i vilken utsträckning de förhållanden som parterna ansvarar för har orsakat skadan skall varje part stå för den skada den lidit. En liknande bestämmelse finns i Banverkets trafikeringsavtal som anger att om en utredning inte visar vad som orsakat skadan skall vardera parten ta sina kostnader. Därutöver finns bestämmelser i CUI om samverkande skadeorsaker där flera järnvägsföretag medverkat till skada för förvaltaren. Jag anser att bestämmelserna i CUI om samverkande skadeorsaker är lämpliga att gälla även vid inrikes transporter. I den mån parterna anser att det finns behov av t.ex. ett begränsningsbelopp för sakskadador kan ett sådant villkor föras in i trafikeringsavtalet.

Enligt CUI är infrastrukturförvaltaren respektive transportören fri från ansvar i den utsträckning som den händelse som gett upp-

hov till skadan beror på fel eller försummelse av den person som lidit skada. En motsvarande ansvarsfrihetsgrund finns i CIV och CIM och denna har tidigare i enlighet med svenska rättsprinciper lagtekniskt behandlats som en fråga om jämkning av skadeståndet. I Banverkets trafikeringsavtal stadgas att skadestånd med anledning av skada kan jämkas om den andra parten varit medvållade till skadan och att jämkningen skall ske efter vad som är skäligt med hänsyn till det vållande som har förekommit på respektive sida. I prop. 1975:12 med förslag till lag om ändring av skadeståndslagen anfördes att avsteg från principen att jämkning av ersättning för personskada vid medvållande bara skall ske vid uppsåt eller grov vårdslöshet, enbart bör göras om detta är nödvändigt med hänsyn till internationella konventioner. Jag har tidigare föreslagit att Sverige skall ratificera COTIF i sin helhet, vilket då kommer att innebära att Sverige blir bunden av bestämmelsen i CUI om medvållande vid personskada vid avtal om nyttjande av infrastruktur för internationell transport. Vad gäller nationella förhållanden anser jag att huvudregeln bör vara att skadeståndslagens bestämmelser skall gälla. Som ovan anförts är det emellertid för en infrastrukturförvaltare normalt utan intresse om de transporter som blir aktuella är internationella eller ej och det är inte självklart att parterna har intresse av att tillämpa olika bestämmelser för avtal om nyttjande av infrastruktur för inrikes respektive internationella transporter. Med hänsyn härtill anser jag att parterna bör ha möjlighet att kunna träffa likalydande avtal för såväl inrikes som internationella transporter. Skadeståndslagens bestämmelse om jämkning vid personskada kommer därmed att gälla vid nationell transport endast om inte annat har avtalats. För det fall avtalsparterna kommer överens om att tillämpa de internationella reglerna kommer dessa även bli tillämpliga vid skadeståndsanspråk från parternas personal.

Ersättningsgilla skador

I Banverkets trafikeringsavtal finns inga närmare bestämmelser om vad en ersättningsskyldighet vid dödsfall eller personskada omfattar, vilket innebär att skadeståndslagens bestämmelser blir tillämpliga.

Enligt 5 kap. 1 § skadeståndslagen omfattar skadestånd till den som tillfogats personskada ersättning för sjukvårdskostnader och andra kostnader för den skadelidande inbegripet skälig kompensation till den som står den skadelidande särskilt nära, inkomstförlust

samt fysiskt eller psykiskt lidande av övergående natur eller bestående art m.m. Av 2 § samma kapitel framgår att dödsfallersättning utgår för begravningskostnad och i skälig omfattning annan kostnad till följd av dödsfallet, förlust av underhåll och personskada som till följd av dödsfallet åsamkats någon som stod den avlidne särskilt nära.

Enligt bestämmelserna i CUI är infrastrukturförvaltaren och transportören ansvariga för dödsfall eller annan fysisk eller psykisk skada. Vid personskada eller annan fysisk eller psykisk skada skall ersättningen täcka nödvändiga kostnader, t.ex. kostnader för vård och transport, samt inkomstförlust till följd av förlorad eller nedsett arbetsförmåga och ökade levnadskostnader. Vid dödsfall skall ersättningen omfatta de nödvändiga kostnader som föranleds av dödsfallet. Om genom dödsfallet någon mot vilken den döde var eller i framtiden skulle ha blivit underhållsskyldig enligt lag kommer att berövas sitt underhåll, skall ersättning även lämnas för denna förlust. Om och i vilken mån infrastrukturförvaltaren eller transportören är skyldiga att utge ersättning för andra skador än dem som redogjorts för ovan skall avgöras enligt nationell rätt. Storleken på ersättningen skall bestämmas enligt nationell rätt men maximibeloppet som kan utges får inte understiga 175 000 SDR.

Av redogörelsen ovan kan konstateras att skadeståndslagen utöver den rätt till ersättning som stadgas i CUI även medger viss ersättning till den som står den skadelidande nära och till fysiskt och psykiskt lidande av övergående natur (sveda och värk) eller av bestående art (lyte eller annat stadigvarande men) m.m. Med hänsyn till vad som anförts ovan om nationella bestämmelser kommer skadeståndslagen således att gälla i dessa avseenden för såväl inrikes som internationella transporter. Någon beloppsgräns föreligger inte enligt skadeståndslagen och ansvaret kommer därmed fortsatt att vara obegränsat.

När det gäller sakskada innehåller CUI inga bestämmelser vad en sådan skada skall omfatta. Inom transporträtten gäller inte sällan speciella grunder för beräkning av skadestånd i fråga om saksador och i Banverkets trafikeringsavtal finns en särskild bilaga om rutiner vid skadereglering. Parterna bör även fortsättningsvis kunna avtala om grunderna för beräkning av skadestånd vid sakskada.

Ersättningens form och begränsningsbelopp

5 kap. 4 § skadeståndslagen stadgar att ersättning för framtida inkomstförlust eller förlust av underhåll fastställs i form av livränta eller engångsbelopp eller som livränta jämte engångsbelopp men att, om inte särskilda skäl talar emot det, livränta skall väljas om ersättningen är av väsentlig betydelse för den skadelidandes försörjning. Denna bestämmelse överensstämmer inte med artikel 14 i CUI där det föreskrivs att ersättning för inkomstförlust, ökade levnads-kostnader och förlust av underhåll skall utgå som engångsbelopp om den skadelidande inte begär att ersättningen skall utgå som livränta. Regleringen i CUI kan anses naturlig när en person som innehar en fordran på skadestånd är medborgare i ett annat land än den som är skyldig att utge skadeståndet. Detta eftersom det medför en viss osäkerhet för den skadelidande att inneha en fordran på ett utländskt rättssubjekt på underhåll som kommer fördelas över en längre tidsrymd. På samma sätt som jag tidigare har anfört angående skadeståndslagens bestämmelse om jämkning av skadestånd vid personskada anser jag emellertid att parterna bör ha frihet att kunna avtala om att bestämmelsen i CUI även skall gälla vid inrikes transport. Skadeståndslagens bestämmelse kommer dock att gälla om inte annat har avtalats.

Ränta

Den som är berättigad till skadestånd enligt bestämmelserna i CUI har även rätt att kräva ränta med fem procent på ersättningen från den dag ett förlikningsförfarande inleddes, då ärendet hänsköts till den skiljenämnd som föreskrivs i avdelning V i grundfördraget eller då talan väcktes vid domstol. I Banverkets trafikeringsavtal finns inga bestämmelser om ränta, varför räntelagen (1975:635) i dag är tillämplig. Räntelagen skiljer sig från CUI:s bestämmelser, bl.a. i fråga om från vilken tidpunkt ränta skall utgå samt räntans storlek.

Räntelagens bestämmelser är dispositiva. För att parterna inte skall ha möjlighet att avtala om räntevillkor som är sämre än bestämmelserna i räntelagen och som därmed skulle tillämpas även gentemot infrastrukturförvaltarens och järnvägsföretagets personal bör en bestämmelse införas som stadgar att räntelagens bestämmelser som huvudregel skall gälla vid fordran på ersättning enligt lagen. På samma sätt som jag tidigare har anfört angående skadeståndslagens

bestämmelser om jämkning av skadestånd vid personskada samt utbetalning av underhåll och inkomstförlust anser jag emellertid att parterna bör ha frihet att kunna avtala om att bestämmelsen om ränteberäkning i CUI även skall gälla vid inrikes transport. Det kan tilläggas att parterna kan åta sig att erlægga ränta enligt räntelagens regler även för internationella transporter eftersom räntelagen generellt är mer fördelaktig för den skadelidande än motsvarande bestämmelse i CUI.

Andra grunder för anspråk

För det fall CUI är tillämpligt får anspråk på ersättning mot infrastrukturförvaltaren eller transportören endast göras gällande under de förutsättningar och med de begränsningar som föreskrivs i bihanget, även om anspråket i det aktuella fallet grundas på andra ansvarsregler. Regler av denna typ förekommer allmänt inom transporträtten och innebär t.ex. att för det fall ett utomobligatoriskt skadeståndsanspråk framställs mot en part så kan denne alltid göra gällande de transporträttsliga bestämmelserna om ansvarsbegränsning och preskription m.m.

Har någon anställd eller annan medhjälpare vållat skadan kan den skadelidande vända sig mot denne med sitt skadeståndsanspråk under åberopande av allmänna skadeståndsregler. Det har ansetts olämpligt att låta den anställda eller annan medhjälpare svara enligt andra regler än sina arbetsgivare eller uppdragstagare. Vidare kan det finnas en risk att det i praktiken är arbetsgivaren som i slutändan betalar den ersättning som den anställda eller annan medhjälpare ålagts att betala. CUI ger därför personalen samma rätt som infrastrukturförvaltaren och transportören att för egen del påkalla motsvarande tillämpning av bestämmelserna. CUI innehåller även en motsvarande bestämmelse för det fall den ena partens personal gör anspråk på ersättning gentemot den andre parten.

Jag anser att de ovan angiva bestämmelserna är ändamålsenliga och att de bör därför gälla för såväl inrikes som internationell transport. Tilläggas skall att liknande bestämmelser finns i 8 kap. 11–12 §§ i mitt förslag till ändring i järnvägslagen vad gäller förhållandet mellan transportör och transportkund. Vad gäller anställd kan det noteras att denne enligt 4 kap. 1 § skadeståndslagen endast är ansvarig för skada som han vållar genom fel eller försummelse i tjänsten i den mån synnerliga skäl föreligger med hänsyn till hand-

lingens beskaffenhet, arbetstagarens ställning, den skadelidandes intresse och övriga omständigheter. I praktiken är det således inte troligt att ett ersättningsanspråk riktas mot en anställd.

Preskription

I Banverkets trafikeringsavtal anges att parts eventuella krav skall framföras snarast men dock senast inom nittio dagar från den händelse som orsakade skadan eller, såvitt avser krav från tredje man, från det att denne framställt krav gentemot parten. Parts rätt till ersättning bortfaller helt om den senare tidsfristen inte iakttas. Kravet skall framföras skriftligen men det behöver inte inledningsvis vara beloppsspecificerat.

Preskriptionsfristerna i CUI är betydligt längre, nämligen som regel tre år. Bestämmelserna är i huvudsak identiska med både dem som gäller enligt CIV och CIM och dem som redan i dag gäller enligt järnvägstrafiklagen i förhållandet mellan transportör och kund. Det finns dock en bestämmelse som liknar den i Banverkets trafikeringsavtal och som stadgar att en talan om återkrav från en person som hålls ansvarig får föras även efter det att den ordinarie preskriptionstiden löpt ut om den förs inom den tidsfrist som fastställts genom lag i den stat där talan förs. Denna tidsfrist får dock inte understiga 90 dagar från den dag då den som för talan om återkrav har betalat fordran eller själv delgetts stämning.

Som ovan angetts anser jag det vara en fördel om reglerna för inrikes transport är desamma som de för internationell transport. De preskriptionsfrister som anges i CUI är likartade med dem som gäller mellan transportör och kund. Därutöver föreskrivs att regresstalan får föras även efter utgången av den normala preskriptionstiden, vilket redan i dag är möjligt enligt Banverkets trafikeringsavtal. Sammanfattningsvis anser jag att CUI:s bestämmelser rörande preskriptionsfrister är väl lämpade för användning även vid tillämpningen av trafikeringsavtalet för inrikes transport.

I CUI anges att uppehåll skall göras i beräkningen av preskriptionstiden när parterna i tvisten kommer överens om ett förlikningsförfarande eller när de överlämnar ärendet till den skiljenämnd som föreskrivs i avdelning V i grundfördraget. I övriga frågor om förlängning av preskriptionstiden och preskriptionsavbrott gäller nationell rätt. Möjlighet att göra uppehåll i preskriptionstiden föreligger redan i dag i lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik.

Någon motsvarighet finns emellertid inte i den interna järnvägsrätten eller i annan intern svensk rätt. Det är enligt min mening inte lämpligt att föra in en ny preskriptionsregel som endast skulle gälla inom järnvägsområdet och mer specifikt endast i avtalsförhållandet mellan infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag. Jag anser därför att bestämmelsen om uppehåll i preskriptionstiden endast bör gälla för avtal om nyttjande av infrastruktur för internationella transporter.

Bestämmelser om preskriptionsavbrott i andra lagar än preskriptionslagen stadgar i allmänhet att avbrott endast kan åstadkommas genom att talan väcks vid domstol. Jag anser det lämpligt att en sådan reglering även skall gälla i avtalsförhållandet mellan infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag. En bestämmelse härom bör därför införas och den kommer då att gälla såväl för inrikes som internationell transport.

4 Gods och passagerare i inrikes järnvägstransport

4.1 Huvuddragen i järnvägstrafiklagen

Järnvägstrafiklagen (1985:192) innehåller en samlad reglering av järnvägens och andra spårföretags förhållande till transportkunderna och till dem som skadas till följd av spårdriften. Sålunda regleras transport av resande, gods och inskrivet resgods. Lagen innehåller också bestämmelser om järnvägens utomobligatoriska ansvar, dvs. dess ansvar för skador på personer som inte är resande och på egendom som inte befordras¹.

Järnvägstrafiklagen tillämpas i huvudsak på järnvägstrafik på bana inom Sverige eller på svensk tågfärja. Detta kan också uttryckas så att lagen är tillämplig på inrikes transport med järnväg. I det följande används sistnämnda uttryck². Med inrikes transport förstås transport som sker inom Sverige, alltså även den svenska delen av en internationell transport. På trafik mellan Sverige och utlandet tillämpas lagen dock endast om något annat inte följer av COTIF 1980, som i huvudsak är införlivad i svensk rätt genom lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik. Internationella transporter är med få undantag underkastade regleringen i lagen om internationell järnvägstrafik.

I järnvägstrafiklagen regleras endast de centrala civilrättsliga delarna av innehållet i ett avtal medan det lämnas åt parterna att reglera övriga frågor. Bihangen CIV och CIM till COTIF 1980 innehåller däremot en långtgående detaljreglering av många frågor som inte regleras i järnvägstrafiklagen. Denna skillnad motiverades i förarbetena till järnvägstrafiklagen och lagen om internationell järnvägstrafik³ med att järnvägarna i Sverige till stor del torde reglera dessa frågor i sina s.k. normalvillkor, dvs. de villkor för transporten som

¹ COTIF innehåller däremot inte några bestämmelser om utomobligatoriskt ansvar.

² I utredningens lagförslag står dock inte ordet "inrikes" med utan endast orden "transport med järnväg".

³ Prop. 1983/84:117 s. 32, 37 ff. och prop. 1984/85:33 s. 220.

järnvägarna då var skyldiga att fastställa i form av föreskrifter. Det ansågs finnas anledning att utgå från att denna reglering i stor utsträckning skulle komma att överensstämma med motsvarande reglering i CIV och CIM. Detta visade sig sedan också bli fallet. Numera har dessa föreskrifter ersatts av transportörernas egna normalvillkor eller standardvillkor som normalt utgör en del av transportavtalet om inte annat har avtalats.

I järnvägstrafiklagen är ansvarigt rättssubjekt "järnvägen", såväl när det gäller skador som drabbar resande och godstransportkunder som när det gäller skador som drabbar andra. Lagen innehåller inte någon definition av begreppet men i förarbetena anförs (prop. 1983/84:117 s. 33) att med begreppet avses det rättssubjekt som är innehavare av spåranläggningen, dvs. infrastrukturförvaltaren.

Enligt järnvägstrafiklagen är huvudregeln om ansvar för skador och förluster till följd av järnvägsdriften att järnvägen skall ersätta skadan eller förlusten oberoende av vållande.

I anslutning till järnvägstrafiklagen gäller förordningen (1985:200) om järnvägs befordringsskyldighet m.m.

4.2 Behovet av en lagändring

Den nu gällande järnvägstrafiklagen är från år 1985 och grundas i stor utsträckning på de förhållanden som rådde inom järnvägssektorn vid dess tillkomst. Lagen har i viss mån anpassats efterhand som nya reformer tillkommit (se avsnitt 3.1) men den är delvis föråldrad i den mening att den har författats utifrån en annan verklighet än den som gäller i dag.

Under de senaste åren har det, förutom att infrastrukturen skilts ut under särskild förvaltning, blivit vanligare med flera transportörer med trafikering på samma spår. På grund därav måste rättigheter och skyldigheter som tidigare var knutna till det generella begreppet järnvägen delas upp och istället knytas till transportör och infrastrukturförvaltare.

Mot bakgrund av denna utveckling mot en avreglerad järnvägsmarknad med flera aktörer är det angeläget att klarlägga vem som skall bära det särskilda järnvägsansvaret och även i övrigt anpassa bestämmelserna i lagen utifrån den situation som finns i dag.

Järnvägsutredningen har i sitt huvudbetänkande *Järnväg för resenärer och gods* (SOU 2003:104) anslutit sig till ett av Kollektivtrafikkommittén lämnat förslag till lag om ersättning m.m. vid transport

av passagerare *Kollektivtrafik med människan i centrum* (SOU 2003:67). Förslaget är transportslagsövergripande och innehåller bl.a. förslag till bestämmelser om ansvar för försening och brister i resans kvalitet. Frågor om resevillkor är således redan behandlade av järnvägsutredningen och tas inte upp för ytterligare överväganden i detta betänkande.

I avsnitt 2 har redogjorts för ändringar och nyheter i COTIF 1999. Det är naturligtvis en fördel att ha enhetliga regler för internationell och inrikes järnvägstransport. I vissa avseenden uppkommer därför fråga om en reglering motsvarande COTIF:s bör gälla även för inrikes transport. Utgångspunkten bör därvid vara att en avvikande reglering för inrikes järnvägstransport endast bör finnas om vägande skäl talar för det.

4.3 Bestämmelserna i järnvägstrafiklagen (1985:192) förs över till järnvägslagen (2004:519), m.m.

Förslag: Bestämmelserna i järnvägstrafiklagen (1985:192) skall med vissa kompletteringar och ändringar i sak föras över till järnvägslagen (2004:519).

Genom järnvägslagen (2004:519) har en samlad lagstiftning med de grundläggande bestämmelserna om järnväg införts. Bestämmelserna i järnvägstrafiklagen är sådana grundläggande bestämmelser om järnväg som bör föras över till järnvägslagen. Bestämmelserna om ansvar vid transport av resande och om utomobligatoriskt ansvar är tillämpliga också på tunnelbana och spårväg. Denna reglering bör även i fortsättningen vara enhetlig för järnväg, tunnelbana och spårväg. Enligt min mening är det därför lämpligt att flytta över också dessa bestämmelser till järnvägslagen. Järnvägslagen föreslås även i vissa andra delar gälla för tunnelbana och spårväg (se förslaget till 1 kap. 2 §). Bestämmelserna kommer i vissa avseenden att kompletteras och ändras i sak, vilket jag återkommer till i avsnitten 4.4–4.11, och anpassas systematiskt och språkligt till järnvägslagen.

En fråga som uppkommer när järnvägstrafiklagens bestämmelser skall föras över till järnvägslagen är om och i vilken utsträckning järnvägslagen skall vara tillämplig på svensk tågfärja.

Av 1 kap 1 § järnvägslagen framgår att lagen bl.a. gäller järnvägsinfrastruktur och järnvägstrafik. I 4 § samma kapitel anges att med järnvägsinfrastruktur skall förstås för järnvägstrafik avsedda spår-,

signal- och säkerhetsanläggningar, trafikledningsanläggningar, anordningar för elförsörjning av trafiken samt övriga fasta anordningar som behövs för anläggningarnas bestånd, drift eller brukande. En liknande definition av begreppet spåranläggningar fanns i järnvägssäkerhetslagen (1990:1157) som tidigare även omfattade bestämmelser om säkerhet vid järnväg. I järnvägslagen görs inte något undantag för anläggningar eller anordningar på svensk tåg färja och något sådant undantag gjordes inte heller i järnvägssäkerhetslagen när den gällde även för järnväg. Av järnvägslagens ordalydelse torde därmed följa att lagen i dag är tillämplig även på svensk tåg färja vilket järnvägssäkerhetslagen också torde ha varit.

Bestämmelserna i järnvägssäkerhetslagen har dock inte tillämpats på svensk tåg färja. Nuvarande järnvägslag skall enligt förarbetena till lagen inte omfatta svensk tåg färja (prop. 2003/04:123 s. 68). Enligt min mening bör inte heller nu gällande bestämmelser i järnvägslagen gälla på en sådan färja. Det bör uttryckligen framgå av lagen att järnvägsinfrastruktur på tåg färja undantas från lagens tillämpningsområde. Detta låter sig göra genom att man i lagen ändrar innebörden av begreppet järnvägsinfrastruktur genom ett tillägg av att i definitionen nämnda anläggningar och anordningar ombord på svensk tåg färja dock inte skall anses vara järnvägsinfrastruktur.

Nuvarande bestämmelser i järnvägstrafiklagen är tillämpliga på svensk tåg färja. Bestämmelserna om person- och godstransport som föreslås föras över till järnvägslagen bör också i fortsättningen tillämpas även på tåg färja vilket också bör vara fallet med de föreslagna bestämmelserna om transport av inskrivet resgods och fordon som transporteras i samband med transport av resande. Detta bör gälla all transport på tåg färja och således även sådan internationell transport som omfattas av regleringen i COTIF. Till följd av föreslagen ändring av definitionen av järnvägsinfrastruktur bör en bestämmelse införas som anger att de till järnvägslagen överförda bestämmelserna om järnvägstransport gäller även på svensk tåg färja.

Det utomobligatoriska ansvaret föreslås även i fortsättningen åvila infrastrukturförvaltaren (se avsnitt 5.2). Eftersom vissa anordningar och anläggningar ombord på tåg färja enligt ovan inte skall anses vara järnvägsinfrastruktur skall emellertid inte längre bestämmelserna om utomobligatoriskt ansvar tillämpas på tåg färja. Om tredje man tillfogats personskada eller sakskada till följd av järnvägstriften på en tåg färja får i stället allmänna skadestandsregler

eller ansvarsreglerna i sjölagen (1994:1009) tillämpas. Dessa fall torde dock komma att bli sällsynta.

4.4 Befordringsskyldighet

4.4.1 Gällande rätt

I förordningen (1985:200) om järnvägs befordringsskyldighet m.m. (2–6 §§) föreskrivs en skyldighet för järnvägen att ingå befordringsavtal. När det gäller gods är dock befordringsskyldigheten enligt förordningen mindre omfattande än skyldigheten att befordra resande och resgods. Järnvägarnas befordringsskyldighet har ansetts vara ett offentlighetsrättsligt åliggande och har därmed kunnat regleras i förordningsform. Järnvägens skyldighet att betala skadestånd till den som lider skada till följd av att befordringsskyldigheten inte fullgörs regleras däremot i järnvägstrafiklagen (1 kap. 3 §). I och med att järnvägsmarknaden har förändrats och till viss del börjat konkurrensutsättas är det inte längre klart vem befordringsskyldigheten åvilar. Regleringen tillämpas inte heller längre men den är inte formellt upphävd.

4.4.2 Överväganden och förslag

Förslag: Regeringen bör upphäva regleringen om befordringsskyldigheten i förordningen om järnvägs befordringsskyldighet m.m. Bestämmelsen i järnvägstrafiklagen (1985:192) om järnvägens skadeståndsskyldighet om den åsidosätter sin befordringsskyldighet bör upphävas.

Befordringsskyldigheten är borttagen i 1999 års CIV och CIM (avsnitt 2.4.4 och 2.4.5). Det huvudsakliga skälet därtill var att det på en järnvägsmarknad där konkurrens bör gälla är bättre att låta marknadskrafterna styra. Godstrafikmarknaden i Sverige är redan i dag öppen för konkurrens och någon befordringsskyldighet vid godstransport finns i praktiken inte heller. Järnvägsutredningen har i sitt huvudbetänkande *Järnväg för resenärer och gods* (SOU 2003:104) föreslagit att även marknaden för persontrafik i princip skall vara konkurrensutsatt (se även förslag till 5 kap. järnvägslagen). På grund härav finns det enligt min mening inte längre behov av

regler om befordringsskyldighet vid inrikes trafik. Regleringen om befordringsskyldigheten i förordningen om järnvägs befordringsskyldighet m.m. och regeln om järnvägens skadeståndsskyldighet om den åsidosätter sin befordringsskyldighet bör därför upphöra att gälla.

4.5 Allmänt om skadeståndsansvar vid person- och godstransport

I avsnitten 4.1 och 4.2 har huvuddragen i järnvägstrafiklagen och behovet av lagändringar behandlats. I det följande lämnas en redogörelse för gällande rätt såvitt avser det transporträttsliga skadeståndsansvaret enligt järnvägstrafiklagen. Därefter behandlas frågor om skadestånd som är gemensamma för inrikes transporter av resande, inskrivet resgods och fordon (som transporteras i samband med transport av resande) samt för inrikes godstransporter. Det är bl.a. den grundläggande frågan vem som skall vara ansvarigt rättssubjekt gentemot kunden för skador vid inrikes järnvägstransport. Jag kommer också in på vad som skall gälla för tunnelbana och spårväg. Överväganden och förslag såvitt avser övriga frågor om skadestånd lämnas för persontransport i avsnitt 4.6.2 och för godstransport i avsnitt 4.8.2. Transport av inskrivet resgods och fordon behandlas i avsnitt 4.7 samt järnvägens utomobligatoriska ansvar i avsnitt 5.

4.5.1 Gällande rätt

I 1 kap. järnvägstrafiklagen ges vissa allmänna bestämmelser. Lagen tillämpas på järnvägstrafik på bana inom Sverige eller på svensk tågfärja. Bestämmelserna om transport av resande och om ansvar i annat fall än vid transport tillämpas också på tunnelbana och spårväg (1 §). Bestämmelserna i lagen får inte genom avtal åsidosättas till nackdel för resande eller för avsändare eller mottagare av gods. Avtal som avviker från reglerna om transport av gods får dock träffas, när godsets ovanliga art eller andra särskilda omständigheter gör det skäligt (2 §). Om järnvägen inte fullgör i lag eller annan författning föreskriven befordringsskyldighet och om det därigenom uppkommer skada för någon till vars förmån befordringsskyldigheten gäller, är järnvägen skyldig att ersätta skadan (3 §). Järnvägen bär principal-

ansvar för sina anställda och uppdragstagare (4 §). För anspråk på ersättning enligt lagen gäller enligt 5 § särskilda preskriptionsregler, som är strängare mot den skadelidande än vad som gäller enligt preskriptionslagen (1981:130).

I 2 kap. finns bestämmelser om befordran av resande. Kapitlet tillämpas på befordran i trafik med utlandet endast om något annat inte följer av COTIF 1980 (1 §). Om en resande skadas till följd av järnvägsdriften medan han uppehåller sig i eller stiger på eller av ett järnvägsfordon, skall järnvägen ersätta skadan. Järnvägens ansvar är oberoende av om skadan har vållats genom fel eller försummelse av järnvägen eller av någon som järnvägen ansvarar för. Järnvägen är dock fri från ansvar, om skadan har orsakats av omständighet som inte kan hänföras till själva järnvägsdriften och som järnvägen inte hade kunnat undgå eller förebygga följderna av även om den vidtagit alla åtgärder som rimligen hade kunnat krävas av den (2 §). Järnvägen kan därmed endast i undantagsfall undgå ansvar eftersom nästan alla skador är att hänföra till järnvägsdriften. Ansvarsundantaget kan dock få betydelse vid skador orsakade av t.ex. naturhändelser eller sabotage mot järnvägen. Om egendom som den resande bär på sig eller har med som handbagage helt eller delvis går förlorad eller skadas i samband med att den resande tillfogas sådan skada som järnvägen är ansvarig för enligt vad som nyss sagts, skall järnvägen också ersätta skadan på egendomen. Om egendomen går förlorad eller skadas under befordringen i annat fall, är järnvägen ansvarig endast om fel eller försummelse ligger järnvägen till last. Järnvägens ersättningsskyldighet är i dessa fall begränsad till ett belopp som för varje resande motsvarar ett halvt basbelopp (3 och 5 §§). Om järnvägen blir tvungen att tillfälligt avbryta järnvägsdriften och befordrar eller låter befordra de resande med annat transportmedel och om en resande till följd av denna befordran tillfogas personskada eller förlust av eller skada på kläder eller handresgods, är järnvägen ansvarig för skadan enligt de regler som gäller för det använda befordringssättet (4 §).

I 3 kap. behandlas frågor om godsbefordran. Detta kapitel tillämpas på godsbeordran i trafik med utlandet endast om annat inte följer av COTIF 1980 (1 §). Järnvägens ansvar för transportskador och dröjsmål är objektivt (22 §). Järnvägen har dock möjlighet att åberopa ett antal ansvarsfrihetsgrunder, exempelvis att skadan eller dröjsmålet har orsakats av godsets bristfälliga beskaffenhet eller av någon omständighet som inte kan hänföras till befordringen och som järnvägen inte hade kunnat undgå eller förebygga följderna

av även om den vidtagit alla åtgärder som rimligen hade kunnat krävas av den (23 §). Järnvägen är vidare fri från ansvar för förlust, minskning eller skada på befordrat gods om transporten är förbunden med vissa, särskilt uppräknade risker, såsom att befordringen avser levande djur (24 §). Järnvägen har rätt att begränsa sitt ansvar för förluster, skador och dröjsmål till vissa belopp, och beräkningen av ersättningarna sker enligt särskilda grunder (28–30 §§). Den som vill begära ersättning är i regel skyldig att reklamera utan oskäligt uppehåll för att bevara rätten till ersättning (31 §). Om en transport på grund av ett och samma befordringsavtal skall utföras av flera järnvägar efter varandra, ansvarar varje järnväg gentemot avsändaren och mottagaren för befordringen i dess helhet enligt avtalet (32 §).

4 kap. reglerar befordran av inskrivet resgods, dvs. egendom som järnvägen i anslutning till avtal om persontransport tar emot av den resande för transport på den sträcka som befordringsavtalet omfattar. Även 4 kap. tillämpas på befordran i trafik med utlandet endast om annat inte följer av COTIF 1980. Också för inskrivet resgods gäller att järnvägens ansvar är objektivt om godset går förlorat, minskas eller skadas medan järnvägen har hand om det för befordran. Järnvägen har dock rätt att åberopa i stort sett samma ansvarsfrihetsgrunder som för godsbefordran. Under den tid som järnvägen innehar resgodset endast för förvaring blir järnvägen ersättningskyldig bara för sådan förlust, minskning eller skada som den orsakar genom fel eller försummelse. Fel eller försummelse på järnvägen sida antas dock vara skadeorsaken, om inte järnvägen visar att den inte har gjort sig skyldig till vårdslöshet (8 §). På motsvarande sätt som järnvägen är ansvarig för förlust, minskning eller skada på resgodset under den tid järnvägen har hand om resgodset för befordran, är järnvägen ansvarig för skador som uppkommer till följd av dröjsmål med att lämna ut resgodset (9 §). Även detta kapitel upptar bestämmelser om särskilda beräkningsgrunder för skadestånd och maximering av ersättningsbeloppen (11 och 12 §§) liksom om reklamation (13 §). Skall befordringen utföras av två eller flera järnvägar efter varandra, gäller ansvarsreglerna för samtliga järnvägar (1 §).

På statens spåranläggningar regleras i praktiken fördelningen av ansvaret mellan järnvägsföretaget och spårinnehavaren i det trafikavtal som Banverket träffar med trafikutövaren (järnvägsföretag, trafikhuvudman eller annan som enligt förordningen om statens spåranläggningar har rätt att bedriva spårtrafik på statens spåranlägg-

ningar). Enligt avtalet ansvarar trafikutövaren för skador på resande, personal och uppdragstagare (de två sistnämnda är per definition inte resande) samt för skada på gods som den omhändertagit för transport. Trafikutövaren kan vända sig mot Banverket med regresskrav när den kan visa att Banverket, eller annan trafikutövare, har vållat skadan. Banverket skall enligt avtalet gentemot tredje man bära det ansvar för skada till följd av järnvägsdriften som enligt lag eller annan författning åvilar Banverket såsom innehavare av spåranläggningen. Vad Banverket utgett i ersättning för sådan skada får Banverket återkräva av trafikutövaren endast om Banverket visar att denne vållat skadan. Även på andra spåranläggningar än statens är det brukligt att järnvägsföretaget och infrastrukturförvaltaren avtalar att ansvaret för uppkomna skador på resande och gods som omhändertagits för transport åvilar transportören i stället för infrastrukturförvaltaren. Det bör dock uppmärksammas att vad transportören och infrastrukturförvaltaren sålunda sinsemellan avtalat angående ansvarigt rättssubjekt inte är bindande för den skadelidande. Den skadelidande kan således på grund av gällande lag vända sig mot infrastrukturförvaltaren med sitt skadeståndsanspråk eller på grund av sitt avtal med transportören vända sig med anspråket gentemot denne.

Det bör nämnas att, i den mån reglerna om det särskilda järnvägsansvaret inte är tillämpliga, allmänna skadeståndsregler eller reglerna i annan speciallagstiftning blir tillämpliga. Om den järnvägsrättsliga speciallagstiftningen är tillämplig föreligger det inte heller något hinder mot att annan skadeståndslagstiftning tillämpas i konkurrens med denna. Undantagsvis skulle det nämligen kunna vara förmånligare för en resande eller en transportör att i stället för järnvägsansvaret åberopa andra regler som kan tillämpas när en skada orsakats av att järnvägen eller någon för vilken järnvägen svarar har varit vårdslös.

Enligt 1 kap. 8 § järnvägstrafiklagen får emellertid järnvägen åberopa lagens bestämmelser om förutsättningar för eller begränsning av ansvarigheten för skada, även om anspråk på ersättning som hade kunnat grundas på lagen görs gällande på annan grund. Således är de särskilda beräkningsgrunderna för skadestånd, liksom maximeringen av ersättningsbeloppen, tillämpliga även om järnvägen kan göras ansvarig för skadan enligt allmänna skadeståndsregler. Vidare innebär stadgandet att lagens preskriptionsbestämmelser är exklusivt tillämpliga på sådan skadeståndstalan mot järnvägen som hade kunnat grundas på lagen. På motsvarande sätt är rätten till ersättning av

järnvägen för skador som avser gods och inskrivet resgods generellt underkastad de reklamationsregler som lagen innehåller för dessa fall.

Av bestämmelsen i 1 kap. 9 § följer i princip att den skadelidande inte kan undgå de nyssnämnda begränsningarna i möjligheterna att få ersättning genom att rikta sin talan mot järnvägens personal eller andra medhjälpare i stället för mot järnvägen.

4.5.2 Överväganden och förslag

Ansvarigt rättssubjekt för skador vid inrikes järnvägstransport

Förslag: Transportören skall bära ansvaret för skador som drabbar transportkunderna.

Frågan om järnvägens ansvar för skador enligt gällande rätt är för svensk del reglerad på olika sätt beroende på om transporten är nationell eller internationell. Såvitt gäller internationell transport ligger ansvaret gentemot kunden hos transportören medan det vid inrikes transport placerats hos järnvägens innehavare. I samband med införlivandet av tilläggsbestämmelser i COTIF angavs i förarbetena att en skillnad ifråga om ansvarets placering var mindre tillfredsställande men att den fick godtas i avvaktan på den då pågående revisionen av COTIF. "Skulle revisionen av COTIF innebära att ansvaret enligt konventionen fördelas på något annat sätt än enligt järnvägstrafiklagen får frågan om ansvarsfördelningen vid inrikes trafik tas upp till förnyat övervägande"⁴. Det kan konstateras att så har blivit fallet och att frågan därför bör tas upp på nytt.

Såvitt avser skador på gods och inskrivet resgods som har mottagits för transport framstår transportören som det självklara ansvarsobjektet. Genom transportavtalet åtar sig transportören bl.a. ett vårdansvar för det transporterade godset och svarar således gentemot transportkunden för att godset kommer fram i oskadat och oförminskat skick.

När det gäller skador som drabbar resande är det naturligt att den som har slutit avtal om persontransport med en transportör också skall kunna vända sig mot transportören med anspråk på ersättning för skador som har drabbat honom eller henne under

⁴ Prop. 1994/95:111 sid. 34

resan. Transportören torde också genom val av personal och materiel ha de största möjligheterna att minska riskerna för skador.

Som nämnts är det också brukligt att i de överenskommelser som träffas inom branschen mellan infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag lägga ansvaret för uppkomna skador på resande och gods som omhändertagits för transport på transportören i stället för på infrastrukturförvaltaren.

Järnvägsföretag som beviljas tillstånd för verksamhet enligt järnvägslagen skall dessutom genom försäkring eller på annat likvärdigt sätt ha täckt den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av järnvägsdriften.

Det nu anförda talar för att de bestämmelser som gäller för inrikes transport i detta avseende bör överensstämma med dem som gäller för internationell järnvägstrafik och att transportören alltså bör vara ansvarigt rättssubjekt gentemot den resande och godstransportkunden. Detsamma bör gälla för tunnelbana och spårväg.

När det gäller skador som drabbar tredje man föreslås emellertid att infrastrukturförvaltaren även i fortsättningen skall svara för dessa, se avsnitt 5.2.

Sammanfattningsvis bör alltså ansvaret för skador som drabbar transportkunderna bäras av transportören.

Personer som transportören ansvarar för

<p>Förslag: Transportören skall ansvara för infrastrukturförvaltaren och den faktiske transportören. Transportörens ansvar skall också omfatta vad infrastrukturförvaltaren och den faktiske transportörens anställda och uppdragstagare gör eller underlåter att göra vid utförande av sitt uppdrag åt transportören.</p>

I 1 kap. 4 § järnvägstrafiklagen föreskrivs att järnvägens ansvar enligt lagen också omfattar vad den som är anställd hos järnvägen gör eller underlåter att göra i tjänsten (principalansvar) samt vad den som järnvägen annars anlitar för verksamheten gör eller underlåter att göra vid utförandet av sitt uppdrag. Regeln är allmän och gäller således ansvar vid transport av resande, gods, inskrivet resgods och även ansvar i annat fall än vid transport.

I COTIF (artikel 51 i CIV och artikel 40 i CIM) finns bestämmelser som motsvarar dem i 1 kap. 4 § järnvägstrafiklagen. Det reviderade fördraget föreskriver dessutom i nyssnämnda bestämmelser

att förvaltarna av den järnvägsinfrastruktur på vilken transporten utförs skall anses som personer som transportören anlitar för genomförandet av transporten.

Efter avregleringen av den svenska järnvägsmarknaden där infrastrukturförvaltare och transportör är skilda juridiska personer uppstår frågan om transportören kan undgå ansvar om t.ex. ett tåg under en transport spårar ur till följd av att en s.k. solkurva uppstått på rälsen och det transporterade godset skadas eller lämnas ut till mottagaren för sent. Infrastrukturförvaltaren ansvarar för spåren och solkurvan är därmed en faktor som denne kunnat undvika. Enligt min mening bör infrastrukturförvaltaren, liksom enligt COTIF, anses som en person som transportören anlitar för utförandet av den avtalade transporten och därför en person som transportören ansvarar för. Därmed kan den skadelidande vända sig direkt mot transportören med sitt skadeståndsanspråk. Om infrastrukturförvaltaren inte hade ansetts vara en person som transportören anlitar för sin verksamhet vore den skadelidandes enda möjlighet till ersättning i en sådan situation att vända sig till infrastrukturförvaltaren med ett utomobligatoriskt skadeanspråk på grund av bristfälliga spår.

Jag har i föregående avsnitt föreslagit att transportören, i stället för infrastrukturförvaltaren, i lag bör anges vara ansvarigt rättssubjekt gentemot kunderna. Transportören bör också bära principalansvar och ansvar för vållande hos den som transportören anlitar för sin transportverksamhet. Liksom det föreskrivs i COTIF bör det i reglerna om ansvar vid inrikes transport införas en föreskrift som tydliggör att transportören ansvarar för infrastrukturförvaltaren. Ansvaret bör också omfatta vad infrastrukturförvaltarens anställda och uppdragstagare gör eller underlåter att göra vid utförandet av sitt uppdrag⁵.

Enligt min uppfattning bör transportören på samma sätt ansvara för den faktiske transportören eftersom denne är en person som transportören anlitar för sin verksamhet. Detta framgår tydligt av bestämmelsen om principalansvar sedd i samband med föreslagen definition av begreppet faktisk transportör i 1 kap. 4 § järnvägslagen.

Transportören skall förstås i sådana fall kunna återkräva det han har betalat genom att föra regresstalan mot infrastrukturförvaltaren respektive den faktiske transportören (se avsnitten 3.2.2 och 4.10).

⁵ Jfr prop. 1983/84:117 s. 103.

När det gäller persontransport bör begreppet "järnvägsdriften" i förslaget till bestämmelsen i 9 kap. 2 § första stycket järnväglagen därför inbegripa inte endast transportörens verksamhet utan också infrastrukturförvaltarens och den faktiske transportörens verksamheter (se även avsnitt 4.6.2 om transportörens ansvar för personskada som ett annat företag orsakar).

Vad som här har anförts om järnväg bör gälla också för tunnelbana och spårväg.

Transportörens och den faktiske transportörens ansvar m.m.

Förslag: Nya bestämmelser om transportörens och den faktiske transportörens ansvar gentemot den resande och avsändaren eller mottagaren av gods vid inrikes järnvägstransport skall införas i järnväglagen. Bestämmelserna skall gälla även vid transport på tunnelbana och spårväg.

Med allt fler konkurrerande transportörer på den svenska järnvägsmarknaden blir transportjänsterna allt mer komplexa. Flera transportörer kan vara involverade i en transport som omfattas av ett transportavtal. En transport kan nämligen fullgöras av flera transportörer efter varandra. Varje sådan transportör är part i transportavtalet med den resande eller godstransportkunden (se förklaringen av begreppet transportör i förslaget till 1 kap. 4 §)⁶. En transportör kan helt eller delvis ha anförtrott genomförandet av transportsträckan åt en annan transportör (faktisk transportör). Den faktiske transportören är inte part i transportavtalet.

Det har tidigare föreslagits att transportören i lag bör anges vara den som ansvarar gentemot den resande eller avsändaren eller mottagaren av gods. I och med att allt mer komplexa transportjänster uppkommer blir frågan vilken transportör som skall vara ansvarig gentemot transportkunderna av allt större vikt. Nedan behandlas frågan om vem av transportörerna som bör ha det ersättningsrättsliga ansvaret gentemot den resande eller avsändaren eller mottagaren av gods när flera transportörer är inblandade i en transport. Vidare tas vissa följdfrågor upp till övervägande.

⁶ Med transportör avses i COTIF (artikel 3 i respektive bilag CIV och CIM) den avtalsenliga transportör med vilken den resande eller avsändaren har slutit transportavtal enligt reglerna i CIV eller CIM eller den efterföljande transportör som är ansvarig på grundval av detta avtal.

Det kan inte komma ifråga att ålägga den som enbart träffar avtal om en transport som ombud för någon annan ett ansvar för transporten. Däremot är det rimligt att den som i eget namn träffar avtal om en transport som helt eller till dels utförs av annan får ta ansvar för hela transportens utförande. Skälet till detta är att denne transportör ju får den kommersiella fördelen av att kunna marknadsföra ett väsentligt mer omfattande järnvägsutbud än det transportören själv organiserar.

När det gäller persontransporter talar konsumentintresset också starkt för detta. Om en resande köper en biljett av en viss person som den resande uppfattar som sin motpart, bör denne åläggas ansvaret. Det bör därför åvila den som säljer, eller på annat sätt överlåter, en resa att klargöra för konsumenten att detta sker på uppdrag av annan för att överlåtaren skall undgå ansvar som transportör. Den som sluter transportavtal med en resande bör därför anses som transportör, om han inte visar att den resande getts så tydlig information att den resande borde ha förstått att avtalet slöts för annans räkning. En sådan presumptionsregel kommer dock inte att vara så betungande som den i förstone kan verka. Mycket är givet av omständigheterna. Den som köper en resa av en typisk resebyrå utgår från att resan säljs för en viss transportörs räkning och är också intresserad av att få veta vem transportören är. Om någon däremot köper en resa av en typisk transportör, kommer denne att utgå ifrån att det är transportören som kommer att genomföra transporten. Detta innebär att en transportör som säljer resor för en annan transportörs räkning måste vara mycket tydlig med att ange att det är detta som sker. Om transportören inte varit tillräckligt tydlig bör den som köpt resan kunna vända sig mot den transportör som har sålt resan och som då också skall anses som avtalspart.

När det gäller transport av resande saknar järnvägstrafiklagen, till skillnad från CIV, särskilda regler om när flera transportörer efter varandra utför transporten. I fall då den resande dödas eller skadas eller när det bagage denne har i sin besittning förloras eller skadas torde i praktiken i dag gälla att varje transportör ansvarar för sin del av transporten. Det är inte klart uttalat att envar av transportörerna dessutom skulle ha något ansvar för vad som händer under andra delar av transporten.

Om en persontransport som grundas på ett och samma transportavtal utförs av flera transportörer efter varandra skall enligt CIV den transportör som det enligt transportavtalet åligger att fullgöra

transporten på järnvägsinfrastrukturen där olyckan sker ensam vara ansvarig⁷. Transportörerna ansvarar alltså i sådant fall inte heller solidariskt för hela transportsträckan. Eftersom en viss osäkerhet råder om det är detta som också gäller i praktiken vid en inrikes persontransport, bör frågan regleras i lag. Regleringen bör stå i överensstämmelse med den i CIV. En transportör som deltar i transporten bör därför förmedla anspråk som riktas mot någon av de övriga transportörer som utför transporten.

När det gäller transport av gods eller inskrivet resgods finns det däremot redan i dag en ansvarsreglering för det fall en inrikes transport fullgörs av flera transportörer efter varandra. Enligt gällande rätt är de järnvägar som efter varandra utför en sådan transport solidariskt ansvariga gentemot kunden för transporten i dess helhet (3 kap. 32 § och 4 kap. 1 §⁸ järnvägstrafiklagen). Detta gäller oavsett om transportören har övertagit godset eller det inskrivna resgodset eller inte. Varje sådan transportör blir också omedelbart part i avtalet med kunden. Enligt förarbetena till lagen ansågs denna förenklade modell möjlig med hänsyn till att det är mycket få transportörer som kan uppträda vid en inrikes genomgångstransport och att de står i nära kontakt med varandra⁹.

Även vid en internationell transport av gods, inskrivet resgods eller fordon, som transporteras i samband med transport av resande, som faller under COTIF:s tillämpningsområde föreskrivs för de transportörer som deltar i en genomgångstransport ett solidariskt ansvar för hela transporten gentemot kunden. Det solidariska ansvaret är dock begränsat på så vis att ansvaret för varje transportör inträder först när den transportören tar emot godset eller övrig egendom (artiklarna 38 och 47 i CIV samt artikel 26 i CIM). Det är också först vid denna tidpunkt som en sådan transportör blir part i transportavtalet. Transportkunden får veta att det är fråga om en transport med efterföljande transportörer genom att uppgift om dessa skall anges i fraktsedeln, resgodsbeviset eller transportdokumentet för fordonet. Det får överlämnas åt rättstillämpningen att avgöra om det skall anses vara fråga om en transport med efterföljande transportörer eller en transport med faktiska transportörer om den som sluter transportavtalet inte tillräckligt tydligt angett att en transportör kommer att ansluta sig till avtalet.

⁷ Även i konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter (Montrealkonventionen) finns en sådan reglering av de efterföljande transportörernas ansvar.

⁸ Prop. 1983/84:117 s. 194.

⁹ Prop. 1983/84:117 s. 315.

Det finns numera så pass många godstransportörer som kan genomföra en inrikes genomgångstransport att den ovan beskrivna förenklade modellen inte längre torde vara möjlig. Det bör därför i stället införas ett solidariskt ansvar som är begränsat på samma sätt som i COTIF. Detsamma bör gälla vid transport av inskrivet resgods och fordon som transporteras i samband med transport av resande (se även avsnitt 4.7). Dessa transportörer bör således ansvara solidariskt gentemot transportkunden med den begränsningen att ansvaret inträder först när transportören tar emot godset, det inskrivna resgodset eller fordonet.

Ett transportavtal blir endast bindande mellan transportkunden och dennes avtalspart. Många av problemen bottnar emellertid i att transportavtalet sluts med en transportör medan hela eller delar av transporten utförs av någon annan. Frågan vilka rättigheter den resande eller godstransportkunden har mot den faktiske transportören kan inte lösas genom avtal mellan dessa och transportören. Det finns därför behov av lagreglering av den faktiske transportörens ansvar. Någon sådan reglering finns i dag inte i järnvägstrafiklagen.

När en transportör helt eller delvis har anförtrott transporten till en faktisk transportör bör transportören ändå vara ansvarig för hela transporten. Den faktiske transportören bör ansvara enligt samma regler som gäller för transportören. Följden av att en person eller ett företag är transportör respektive faktisk transportör bör alltså vara att de båda är ansvariga för transportens genomförande gentemot den resande eller godstransportkunden oavsett att de inte utför den, respektive inte har ett avtalsförhållande med kunden. En person kan dock inte anses vara faktisk transportör förrän utförandet av transporten har inletts och denne bör endast ha ett ansvar för den del av transporten som han utför. Transportören och den faktiske transportören bör svara solidariskt. Detta står i överensstämmelse med de nya bestämmelserna som har införts i COTIF och som reglerar transportörens respektive den faktiske transportörens ansvar (artiklarna 26.5 andra meningen, 39 och 47 i CIV samt artikel 27 i CIM). Enligt min mening bör sådana bestämmelser införas även för inrikes transporter.

I och med att transportören och den faktiske transportören är solidariskt ansvariga uppkommer frågan i vilken utsträckning de också bör bära ansvaret för varandras respektive handlingar.

I vissa avseenden är det klart att den ene av dem även bör få vidkännas sådant som den andre gör. En sådan punkt är om den resande vänt sig till en av dem med ett klagomål eller ett anspråk. I sådana fall bör anspråket eller kravet också bli gällande mot den andre. Detta innebär exempelvis att ett preskriptionsavbrytande krav som riktats mot transportören får samma verkan mot den faktiske transportören. Som en följd av detta bör också transportörerna förmedla anspråk och krav till den av dem som skall svara för dem, om det är så att de kommit överens om att en av dem skall göra det.

Å andra sidan gäller inte omedelbart alla handlingar som rese- nären eller avsändaren eller mottagaren av gods riktar mot en av dem även mot den andre. Ett exempel på en sådan situation är om rese- nären eller godstransportkunden väcker talan mot endera av dem.

Flera transportörer som efter varandra utför en transport agerar inte i samklang på samma sätt som en transportör och en faktisk transportör. Om ett anspråk eller en reklamation riktas mot endast en sådan transportör bör därför inte de övriga bli bundna av rätts- handlingen. Detta torde gälla utan lagreglering. Någon reglering mot- svarande den som föreslås gälla mellan transportören och faktiske transportören bör därför inte införas mellan flera transportörer som efter varandra utför en transport.

Vid sidan av detta uppkommer frågan i vilken utsträckning trans- portören respektive den faktiske transportören skall vara bunden av åtaganden som den andre av dem gör och som går utöver den skyddsnivå som gäller enligt lag. Exempelvis kan endera av dem ha utlovat att en av ansvarsfrihetsgrunderna inte skall gälla vid skada. Om frågan inte regleras i lag torde en transportör inte mot sin vilja bli bunden av vad en faktisk transportör utlovar. Vad en transpor- tör känner till bör den transportören också vara bunden av. Frågan blir bara aktuell om ett sådant åtagande sker utan den andre trans- portörens vetskap.

I den situation där åtaganden gjorts utan den andres vetskap bör transportören vara bunden av sådant den faktiske transportören utlovar men inte tvärtom. Den faktiske transportören har direkt kontakt med den resande eller godstransportkunden vid transpor- tens genomförande och kommer därmed att av dessa uppfattas som behörig att för egen del och som ombud för transportören påverka det bakomliggande avtalsförhållandet. Att transportören styr över vem som skall vara faktisk transportör är ytterligare ett skäl till att transportören bör få ta ansvar för den faktiske transportörens åtagan-

den gentemot den resande eller godstransportkunden. Det omvända vore dock inte rimligt eftersom den faktiske transportören inte har något avtalsförhållande med transportkunden och inte, utan att bli upplyst därom, kan överblicka vad denne har överenskommit med transportören. När det gäller åtaganden som gjorts av transportören står vad som nu sagts också i överensstämmelse med bestämmelserna i artikel 39.3 i CIV och artikel 27.3 i CIM. I övrigt reglerar COTIF inte dessa frågor.

En sådan bestämmelse om åtaganden bör gälla såväl vid transporter av resande, inskrivet resgods och fordon (som transporteras i samband med transport av resande) som vid godstransporter. Det skulle visserligen kunna hävdas att det bör kunna krävas av en godstransportkund, som näringsidkare, att denne förstår att den faktiske transportören inte är behörig att påverka det bakomliggande förhållandet vilket inte är självklart när det gäller en resande som är konsument och att bestämmelsen därför endast bör gälla för transporter av resande, inskrivet resgods och nyssnämnda fordon. Det är dock enligt min mening lämpligt att ha en enhetlig reglering i detta avseende och bestämmelsen bör därför gälla för all transport.

I fall då en godstransport utförs av flera, solidariskt ansvariga, transportörer efter varandra får en transportör som åtar sig något utöver vad lagen kräver, och som inte stämts av med de övriga transportörerna, ensam stå för åtagandet. Detta torde gälla i praktiken i dag och något behov av lagreglering av frågan kan inte anses behövas.

Vad som sagts om åtaganden bör gälla även andra handlingar av transportören som stärker motpartens rättsliga ställning enligt villkoren för transporten.

I detta avsnitt föreslagna reglering om transportörens och den faktiske transportörens ansvar bör gälla även vid transport på tunnelbana och spårväg.

4.6 Särskilt om skadeståndsansvar vid persontransport

4.6.1 Inledning

I avsnitten 4.2 och 4.5 har lämnats redogörelser för gällande rätt såvitt avser skadeståndsansvar enligt järnvägstrafiklagen och för behovet av en lagändring. Övervägande och förslag om frågor om

skadestånd som är gemensamma för bl.a. person- och godstransporter har lämnats i avsnitt 4.5.2.

Som framgått av avsnitt 4.2 har Järnvägsutredningen redan i sitt huvudbetänkande *Järnväg för resenärer och gods* (SOU 2003:104) behandlat frågor om resevillkor och dessa frågor tas därför inte upp i detta betänkande.

I det följande behandlas frågor om det i vissa andra avseenden bör införas nya lagregler om skadeståndsansvar vid inrikes persontransport och om vissa av de befintliga lagreglerna härom bör ändras. Dessa överväganden omfattar även vad som skall gälla i dessa avseenden för tunnelbana och spårväg.

4.6.2 Överväganden och förslag

Förutsättningar för ansvar vid transport av resande

Bedömning: Transportören skall vid inrikes transport av resande ansvara på samma grunder som järnvägen ansvarar på i dag. Ansvarssystemet skall liksom i dag vara tillämpligt också på tunnelbana och spårväg.

Som redogjorts för i avsnitt 4.5.1 ansvarar järnvägen på objektiv grund med undantag endast för force majeure. Det innebär att järnvägen ansvarar för samtliga skador som orsakas av händelser som är ett uttryck för de risker som järnvägsdriften för med sig och som inträffar under den egentliga transporten. Detta gäller också för tunnelbana och spårväg.

Ansvarssystemet vid inrikes persontransport i järnvägstrafiklagen överensstämmer i princip redan i dag med COTIF:s ansvarssystem (avsnitt 2.4.4)¹⁰. Ansvarssystemet i järnvägstrafiklagen har emellertid en annan lagteknisk lösning¹¹.

En av de tre ansvarsfrihetsgrunderna i COTIF tar sikte på situationen att den skadeorsakande händelsen framkallats av en omständighet som i och för sig inte har med järnvägsdriften att göra men som inverkar på denna på sådant sätt att transportören inte kan avvärja denna inverkan och inte heller kan förebygga att denna inverkan leder till den aktuella skadan (exempelvis naturhändelser). En

¹⁰ Frågan om ansvarigt rättssubjekt är emellertid för närvarande reglerad på olika sätt i de båda systemen, se dock förslagen i avsnitt 4.5.2.

¹¹ Prop. 1983/84:117 s. 120, SOU 1974:89 s. 104–110 och prop. 1975/76:7 s. 41 och 60–70.

annan likartad ansvarsfrihetsgrund tar sikte på det fallet att den skadeorsakande händelsen framkallats av en inverkan på järnvägsdriften från tredje mans sida (sabotage mot spåren, påkörning med vägfordon etc.). Gemensamt för de båda nämnda ansvarsfrihetsgrunderna är således att den skadeorsakande händelsen, även om den inträffar i samband med järnvägsdriften, inte har sin upprinnelse i själva järnvägsdriften utan ytterst kan härledas till en utanför denna liggande omständighet vilken inverkat på järnvägsdriften. I båda fallen gäller också att transportören kan undgå ansvar endast om den visat den särskilt höggradiga omsorg som varit påkallad för att avvärja inverkan på järnvägsdriften och undgå skadliga följder av sådan inverkan. I järnvägstrafiklagen har därför dessa två ansvarsfrihetsgrunder (i fördraget artikel 26.2 a och c i CIV) beskrivits i ett enda lagrum, nämligen i 2 kap. 2 § andra stycket.

Om skada visserligen har orsakats av tredje mans inverkan på järnvägsdriften men transportören inte har visat att den vidtagit alla åtgärder som rimligen kan krävas av den till förhindrande av skadan och ansvar för transportören således inte är utesluten föreskriver COTIF att transportören gentemot den skadelidande skall svara för hela den ersättningsgilla skadan utan hänsyn till transportörens eventuella regressrätt mot tredje man. Den rätt som på så vis medges den skadelidande att oavsett tredje mans ansvar utkräva hela skadeståndet av, enligt bestämmelserna som gäller för inrikes transport, infrastrukturförvaltaren, kan enligt svensk rätt grundas på bestämmelsen i skadeståndslagen om två eller flera skadeståndsskyldigas solidariska ansvar. Någon motsvarighet till nämnda bestämmelse i fördraget finns därför inte i järnvägstrafiklagen. En erinran om skadeståndslagens bestämmelse finns i 2 kap. 5 § järnvägstrafiklagen.

Utöver de förutnämnda båda ansvarsfrihetsgrunderna innehåller fördraget en tredje ansvarsfrihetsgrund. Enligt denna skall transportören vara fri från ansvar i den mån den resande genom sitt eget beteende orsakat skadan (artikel 26.2 b i CIV). Denna bestämmelse i fördraget om ansvarsfrihet vid medvållande från den skadelidandes sida har i enlighet med svenska rättsprinciper lagtekniskt behandlats som en fråga om jämkning av skadeståndet. Skadeståndslagens jämningsregler skall tillämpas vid inrikes transport (2 kap. 5 § första stycket järnvägstrafiklagen och 6 kap. 1 § skadeståndslagen).

Grunderna för ansvarsfrihet i CIV har i vissa avseenden ändrats till fördel för den resande (avsnitt 2.4.4). En av ansvarsfrihetsgrunderna i CIV tar som nämnts sikte på fallet att den skadorsakande händelsen framkallats av en inverkan på järnvägsdriften från tredje

mans sida. Transportören kommer inte längre kunna åberopa förfaranden från ett annat företag, som utnyttjar samma järnvägsinfrastruktur, för att själv undgå ansvar. Ett sådant företag skall nämligen inte anses som tredje man (en motsvarande bestämmelse har inte införts i CIM eftersom den – föga logiskt – har ansetts strida mot principen om force majeure inom avtalsrätten). Detta innebär att transportörens ansvar när det gäller personskada även omfattar skada som ett annat företag på nätet orsakar.

Det finns redan en motsvarighet i järnvägstrafiklagen till nyss nämnda reglering i COTIF. Till "omständigheter som inte kan hänföras till själva järnvägsdriften" i 2 kap. 2 § i lagen bör nämligen framför allt räknas naturhändelser och förfaranden av tredje man men inte t.ex. sammanstötning med annat tåg eller urspårning till följd av för hög fart eller till följd av rälsbrott, som inte uppkommit genom åverkan¹².

Att sammanstötning med annat tåg således kan hänföras till järnvägsdriften innebär att det förhållandet att andra järnvägsföretag använder samma järnvägsinfrastruktur som järnvägen i fråga måste anses ingå i dennes järnvägsdrift såsom en risk.

Jag har tidigare föreslagit att transportören bör, i stället för som hittills infrastrukturförvaltaren ("järnvägen"), anges vara den som ansvarar för skador som drabbar den resande. Transportörens ansvar bör, på samma sätt som järnvägens ansvar i dag, när det gäller personskada vid inrikes transport omfatta skada som ett annat företag som utnyttjar samma infrastruktur orsakar. Detsamma bör gälla när egendom som den resande bär på sig eller har med sig som handresgods förloras eller skadas i samband med sådan personskada som transportören är ansvarig för. Sådana skador omfattas redan i dag av järnvägens ansvar. Gällande lagtext måste anses vara tydlig på denna punkt och någon omformulering av den behövs därför inte. Transportören kan naturligtvis föra regresstalan mot det andra företaget och återkräva vad han betalat. Vad som anförts bör gälla också för tunnelbana och spårväg.

¹² Prop. 1975/76:7 s. 64. Att transportörens ansvar för personskada även skall omfatta skada som infrastrukturförvaltaren orsakar har behandlats i avsnitt 4.5.2.

Ansvar i fall då transportören avbryter järnvägsdriften och i stället transporterar de resande med ett annat slags transportmedel

Förslag: Lagen bör ändras så att transportören är ansvarig enligt järnvägsbestämmelserna om den resande lider skada i fall då transportören tillfälligt avbryter järnvägsdriften och transporterar eller låter transportera de resande med annat transportmedel. Denna bestämmelse om vilket ansvarssystem som skall tillämpas i sådant fall bör till skillnad från i dag gälla oavsett vilken orsaken är till avbrottet.

Som angetts i avsnitt 4.5.1 är järnvägen enligt 2 kap. 4 § järnvägstrafiklagen, om den blir tvungen att tillfälligt avbryta järnvägsdriften och befordrar eller låter befordra de resande med annat transportmedel och om en resande till följd av denna befordran tillfogas personskada eller om egendom som den resande bär på sig eller har med sig som handresgods går förlorat eller skadas i samband med sådan personskada, ansvarig för skadan enligt de regler som gäller för det använda befodringsättet.

Bestämmelsen innebär, att spårtrafikföretaget kan göras ansvarigt också när en skada av angivet slag har uppkommit till följd av transport med det transportmedel som anlåtats sedan spårdriften har avbrutits. I ett sådant fall skall dock spårtrafikföretagets ansvar bestämmas enligt de bestämmelser om ansvar som gäller för det använda transportmedlet. Även när skadeståndsansvar på så sätt grundas på ett annat ansvarssystem, skall dock järnvägslagstiftningens preskriptions- och forumbestämmelser tillämpas.

Vid tillfälligt avbrott i järnvägsdriften får vanligen den fortsatta transporten ske med bil eller buss viss sträcka. Det är för uppkomsten av ansvar likgiltigt om järnvägstransportören själv utfört transporten med det andra transportmedlet eller om denna utförts av någon av transportören anlätad transportör. Den skadelidande kan alltså också i dessa fall vända sig mot järnvägstransportören.

Bestämmelsen i 2 kap. 4 § järnvägstrafiklagen har sin motsvarighet i CIV 1980. Bestämmelsen i fördraget har nu ändrats. I CIV föreskrivs att i en sådan situation skall bestämmelserna om ansvar i CIV tillämpas på den del av transporten som utförs med andra transportmedel (avsnitt 2.4.4).

Som anledning till att transporten på en järnvägssträcka utförs med annat transportmedel synes konventionsförfattarna till tidigare versioner av CIV endast ha räknat med sådana yttre omständigheter

(exempelvis tågurspårning) som tvingar järnvägen att tillfälligt inställa tågtrafiken¹³. Någon ändring i detta avseende tycks inte vara avsedd i CIV.

Bestämmelsen i 2 kap. 4 § järnvägstrafiklagen, som alltså har sin motsvarighet i CIV 1980, är också bara tillämplig när yttre omständigheter, t.ex. blockering av banan på grund av tågurspårning eller snöras, gör det nödvändigt att avbryta järnvägsdriften. Det kan emellertid också förekomma att järnvägen av företagsekonomiska, servicebetonade eller andra icke tvingande orsaker ersätter järnvägstransporten på någon sträcka med annat transportmedel, t.ex. då anslutande tåg inte inväntat vid försening. Vilka bestämmelser som skall gälla i sådana situationer besvaras inte i CIV 1980. Enligt uttalanden i förarbetena till järnvägstrafiklagen¹⁴ ansågs det inte heller påkallat att reglera denna fråga för inrikes järnvägstransport. Som skäl angavs i huvudsak att frågan inte hade någon större praktisk betydelse eftersom ersättningstransporten nästan alltid utfördes med bil eller buss och den resandes rätt till ersättning i sådant fall är tryggad genom trafikskadelagstiftningen.

Frågan är om bestämmelsen i järnvägstrafiklagen om vilket ansvarssystem som bör gälla när transporten tillfälligt sker med annat transportmedel bör anpassas till motsvarande regel i CIV. Det skulle innebära att bestämmelserna om ansvar som gäller för transport med järnväg i stället bör tillämpas i en sådan situation.

Vilka regler som bör tillämpas, om den resande lider skada under sådan transport med främmande transportmedel, är inte givet. Å ena sidan kan sägas att en resande, som valt att färdas med järnväg och därmed fått ett särskilt skadeståndsrättsligt skydd, inte till någon del bör berövas detta skydd enbart av det skälet att järnvägstransportören för att fullfölja transporten måste anlita annat transportmedel. Å andra sidan kan det innebära svårigheter att tillämpa för järnvägstransport avpassade ansvarsregler på andra transportmedel.

Med hänsyn till ovissheten om hur de nu aktuella fallen bör bedömas har det ansetts nödvändigt att införa särskilda bestämmelser härom i COTIF och i järnvägstrafiklagen. Denna ovisshet råder emellertid enligt min mening oavsett skälet till det tillfälliga avbrottet av järnvägsdriften. För det första bör därför regeln för inrikestransporten till skillnad från i dag gälla oavsett vilken orsaken är till det tillfälliga avbrottet och inte endast när detta har orsakats av yttre omständigheter. Det innebär att bestämmelsen även kommer

¹³ Prop. 1975/76:7 s. 25 och 1984/85:33 s. 166.

¹⁴ Prop. 1983/84:117 s. 122 och 1975/76:7 s. 73–74.

att omfatta fall när ersättningstransporten sätts in på grund av till exempel företagsekonomiska eller servicebetonade orsaker. Eftersom COTIF inte reglerar sistnämnda fall kommer bestämmelsen i sådana situationer att bli tillämplig även på sådan internationell transport som omfattas av fördraget.

När det sedan gäller frågan om vilket ansvarssystem som bör vara tillämpligt anser jag att det är en fördel att bestämmelserna för internationell och inrikes järnvägstransport är enhetliga. På grund härav och då det saknas skäl att inrikesreglerna skall avvika från de internationella reglerna i detta avseende bör inrikesreglerna ändras på motsvarande sätt som skett i fördraget. Det innebär att ansvarsreglerna som gäller för järnväg i stället bör tillämpas om den resande lider skada i fall då transportören tillfälligt avbryter järnvägsdriften och transporterar eller låter transportera de resande med annat transportmedel. Detsamma bör gälla också på tunnelbana och spårväg.

Om transporten med det andra transportmedlet har utförts av annan än järnvägstransportören och den skadelidande riktar sina ersättningskrav mot järnvägstransportören får denne föra regress-talan mot den transportör som utfört transporten.

Vad som nu sagts hindrar dock inte den skadelidande från att mot järnvägstransportören göra gällande anspråk på ersättning enligt de regler som gäller för det använda transportmedlet. I sådant fall får dock transportören åberopa järnvägsbestämmelserna om förutsättningar för eller begränsningar av ansvaret för skada (se förslaget till 8 kap. 11 § järnvägslagen och nu gällande 1 kap. 8 § järnvägstrafiklagen).

Ersättningstransporten utförs som nämnts tidigare vanligen med bil eller buss. För dessa transportmedel finns bestämmelser om ersättning för trafikskador i trafikskadelagen (1975:1410). Trafikskadelagen bygger på att ersättning för trafikskador, med undantag av s.k. kollisionsskador, skall utgå oberoende av vållande, alltså på objektiv grund. Ersättningsansvaret är lagt direkt på trafikförsäkringsgivarna och alltså frikopplat från ägares, förars och brukares personliga skadeståndsansvar. De skadelidande skall föra sin talan direkt mot det skadeorsakande fordonets trafikförsäkringsgivare. Trafikskadeersättning bestäms enligt skadeståndsrättsliga grunder. Trafikförsäkringsgivares regressrätt mot skadeståndsskyldiga är starkt begränsad. Trafikskadelagen innehåller särskilda preskriptionsbestämmelser.

Har transporten med det andra transportmedlet utförts av annan än järnvägstransportören, föreligger inte något hinder för den skadelidande att rikta sina ersättningskrav mot den som enligt de regler som gäller för det använda transportmedlet är ansvarig för skadan, i stället för mot järnvägstransportören. För sådant krav torde dock i alla delar reglerna för det ifrågavarande transportmedlet gälla.

För det fall att det redan vid resans början står klart att transporten eller en del av denna kommer att utföras med annat transportmedel får det anses att ett avtal om s.k. kombinerad transport har ingåtts. I sådant fall är naturligtvis järnvägsansvarsreglerna tillämpliga bara på skador som inträffar i samband med järnvägstransporten och ersättningstransporter för denna.

Begränsningsbelopp vid transport av resande

Förslag: Begränsningsbeloppet som gäller vid inrikes järnvägstransport vid ersättningsskyldighet för skador på egendom i den resandes besittning bör anges i särskilda dragningsrätter (SDR) och bestämmas till 1 400 SDR per resande.

Av 2 kap. 5 § andra stycket järnvägstrafiklagen framgår att ersättningsskyldigheten för skador på egendom som den resande bär på sig eller har med sig som handresgods vid inrikes transport är begränsad till ett belopp som för varje resande motsvarar hälften av basbeloppet (19 650 kr, se även tabell i avsnitt 2.4.4). Motsvarande begränsningsbelopp enligt COTIF uppgår till 1 400 SDR (ca 15 400 kr) per resande¹⁵.

Bestämmelserna om avtal och ansvar i luftfartslagen (1957:297) och sjölagen (1994:1009) gäller bl.a. vid inrikes luft- och sjötransport. Begränsningsbeloppen i dessa båda regelverk anges i SDR. Detta talar för att även begränsningsbeloppen som gäller vid inrikes järnvägstransport anges i SDR. Skillnaden mellan begränsningsbeloppen för inrikes och internationell järnvägstransport är heller inte alltför stor. På grund av detta och då det innebär en klar fördel att samma belopp tillämpas för all järnvägstransport anser jag, trots att det kan tyckas olyckligt att beloppet sänks något, att begränsningsbeloppet vid inrikes järnvägstransport inte längre skall knytas till basbe-

¹⁵ Angående begreppet särskilda dragningsrätter (SDR) se avsnitt 2.4.2 under rubriken Gemensamma bestämmelser (art. 8–12).

loppet utan anges i SDR och bestämmas till 1 400 SDR. Detsamma bör gälla på tunnelbana och spårväg.

4.7 Transport av inskrivet resgods och fordon

Förslag: Gällande regler i 4 kap. järnvägstrafiklagen (1985:192) om inrikes transport av inskrivet resgods bör upphöra att gälla. I stället bör nya regler införas genom en föreskrift i järnvägslagen (2004:519) om att den svenska översättningen av vissa artiklar om inskrivet resgods och fordon, som transporteras i samband med transport av resande, i bihang A till COTIF (CIV) skall gälla som lag här i landet även vid inrikes transport med järnväg.

Inrikes järnvägstransport av inskrivet resgods förekommer för närvarande inte i Sverige. I 4 kap. järnvägstrafiklagen finns dock bestämmelser om befordran av inskrivet resgods. Med inskrivet resgods avses enligt lagen egendom som transportören i anslutning till avtal om personbefordran tar emot av den resande för befordran på den sträcka som personbefordringsavtalet omfattar. Detta gäller i dag oavsett vilket slags egendom det rör sig om. Det innebär att även motorfordon eller släpfordon som befordras i samband med befordran av resande (fordon) i teorin i dag skulle befordras enligt reglerna om befordran av inskrivet resgods. Dessa bestämmelser är dock inte författade för att omfatta även befordran av t.ex. bilar, husvagnar och liknande fordon. I förarbetena till järnvägstrafiklagen¹⁶ uttalas att om det i framtiden blir möjligt med sådan befordran av fordon så kan den gräns för järnvägens ersättningskyldighet som anges i nuvarande 4 kap. 11 § (hälften av basbeloppet för varje kolli) inte rimligen tillämpas på sådana fordon utan en särskild ansvarsgräns måste då fastställas för dessa.

Det är inte uteslutet att inrikes transport av inskrivet resgods eller fordon åter kommer att utföras i framtiden. På grund härav anser jag att det även i fortsättningen bör finnas lagregler i detta hänseende. Det torde emellertid inte längre finnas tillräckligt starka skäl för att dessa regler i något avseende skall avvika från vad som gäller vid internationell transport. I COTIF finns särskilda regler om transport av fordon. Enligt fördraget skall dessa fordon inte transporteras som inskrivet resgods men under liknande förutsätt-

¹⁶ Prop. 1983/84:117 s. 209.

ningar. Som huvudregel gäller bestämmelserna om transportörens ansvar för inskrivet resgods på fordonen med undantag för vissa specialregler om begränsningsbelopp. Mot denna bakgrund bör enligt min mening nuvarande bestämmelser om inrikes transport av inskrivet resgods upphöra att gälla och i stället nya införas genom en föreskrift i lagen om att bestämmelserna i CIV om inskrivet resgods och fordon i svensk översättning skall tillämpas som svensk lag även vid inrikes transport.

Bestämmelser i CIV som endast är möjliga att tillämpa på internationella transporter skall naturligtvis inte gälla vid sådan inrikes transport. Allmänna bestämmelser i CIV om tvingande rätt, principalansvar, preskription, förlust av rätten att åberopa begränsning av skadeståndsansvar, ansvar vid atomolycka, personer som transportören ansvarar för, andra grunder för anspråk och om avtalande och faktisk transportör bör också undantas. Dessa frågor bör i stället regleras av föreslagna bestämmelser i 8 kap. järnvägslagen. Det skall uppmärksammas att bestämmelserna i fördraget om transportörens undersökningsrätt skall gälla även vid inrikes transport av inskrivet resgods och fordon, se avsnitt 4.11. Det är i princip endast bestämmelsen om hur en undersökning skall gå till som skiljer sig från de bestämmelser som föreslås gälla för undersökningar vid övrig inrikes transport. I fråga om ränta bör räntelagens (1975:635) bestämmelser gälla i stället för fördragets.

Om revisionsutskottet inom OTIF har beslutat om en ändring av bestämmelserna om inskrivet resgods eller fordon i CIV skall enligt de föreslagna särskilda bestämmelserna om internationell järnvägstrafik ändringen gälla här i riket från och med den dag då ändringen träder i kraft enligt fördraget. Motsvarande framtida lagändringar för inrikes transport måste dock beslutas av riksdagen på sedvanligt sätt.

Gällande bestämmelser i järnvägstrafiklagen om inrikes transport av inskrivet resgods överensstämmer i sak på de allra flesta punkter med motsvarande bestämmelser i CIV. Förslaget att bestämmelserna i COTIF om transport av inskrivet resgods och fordon skall gälla även vid inrikes transport innebär dock vissa ändringar i sak i gällande ordning¹⁷. Regleringen av transport av inskrivet resgods i järnvägstrafiklagen är bl.a. mera kortfattad än motsvarande reglering i CIV. I övrigt är de viktigaste materiella ändringarna följande.

¹⁷ Se även prop. 1984/85:33 s. 223.

Transportören anges som ansvarigt rättssubjekt gentemot de resande.

Det införs som nämnts särskilda regler om transport av fordon. Det innebär bl.a. att betydelsen av begreppet inskrivet resgods ändras så att den inte längre omfattar sådana fordon.

Begränsningsbeloppen kommer att anges i särskilda dragningsrätter (SDR) i stället för i svenska kronor. Nivåerna på beloppen kommer att ändras, se tabell i avsnitt 2.4.4 under rubriken "Begränsningsbeloppen".

Transportören kommer även vid inrikes transport som villkor för utlämning av inskrivet resgods som tidigare har betraktats som försvunnet få kräva att den som har rätt till godset inte endast betalar tillbaka den del av ersättningen som hänför sig till resgodsets värde utan dessutom kostnaderna för transporten av godset (artikel 40 i CIV jämförd med nu gällande 4 kap. 10 § andra stycket järnvägstrafiklagen, se även förslagen i avsnitt 4.8.2 under rubriken "Antagande att gods har gått förlorat").

Vidare kommer det vid förlust av inskrivet resgods att bli möjligt att få ersättning med schablonbelopp om den resande inte kan styrka skadans storlek (artikel 41 i CIV). Någon motsvarande bestämmelse finns inte i dag i järnvägstrafiklagen.

Det kommer även att bli möjligt att få ersättning med vissa schablonbelopp vid dröjsmål med utlämningen av inskrivet resgods när den resande inte kan bevisa att han lidit någon skada till följd av dröjsmålet. Enligt nu gällande bestämmelser i järnvägstrafiklagen utgår inte någon ersättning för dröjsmål i sådana fall (se artikel 43 i CIV jämförd med 4 kap. 12 § järnvägstrafiklagen¹⁸).

Fysiska skador på inskrivet resgods som beror på dröjsmål kommer att ersättas i enlighet med bestämmelserna för dröjsmålsskador (artikel 43.1 i CIV). Enligt gällande ordning (4 kap. 11 § järnvägstrafiklagen) skall sådana fysiska skador på inskrivet resgods som beror på dröjsmål och sådana fysiska skador som uppkommer av någon annan anledning behandlas på samma sätt, nämligen som skada på godset och inte som dröjsmålsskada¹⁹. Denna lagändring innebär också att innebörden av begreppet dröjsmålsskada kommer att överensstämma med det som gäller vid godstransport på järnväg men inte längre med det som normalt gäller för andra transportslag (se avsnitt 4.8.2 om "Ansvar vid dröjsmål").

¹⁸ Prop. 1983/84:117 s. 76 f.

¹⁹ Prop. 1983/84:117 s 209.

Det införs bestämmelser om hur man fastställer att föremål har skadats eller delvis gått förlorat och om mot vilka transportörer talan får föras.

Reklamation enligt gällande bestämmelser i järnvägstrafiklagen skall göras utan oskäligt uppehåll medan reklamation i framtiden i princip skall ske när den resande tar emot resgodset eller i vissa fall inom ett visst antal dagar från utlämningen (artikel 59 i CIV jämförd med 4 kap. 13 § järnvägstrafiklagen).

4.8 Särskilt om skadeståndsansvar vid godstransport

4.8.1 Inledning

I avsnitten 4.2 och 4.5 har lämnats redogörelser för gällande rätt såvitt avser skadeståndsansvar enligt järnvägstrafiklagen och för behovet av en lagändring. Övervägande och förslag om frågor om skadestånd som är gemensamma för bl.a. person- och godstransporter har lämnats i avsnitt 4.5.2.

I det följande behandlas frågan om bestämmelserna om skadeståndsansvar vid inrikes godstransport bör kompletteras eller ändras.

4.8.2 Överväganden och förslag

Förutsättningar för ansvar vid transport av gods

Förslag: Transportören skall vid inrikes transport av gods i princip ansvara på samma grunder som järnvägen ansvarar på i dag.

Ansvarsfrihetsgrunden för force majeure skall omformuleras så att den överensstämmer med vad som gäller enligt COTIF och vägtransportlagen.

Det skall införas särskilda bestämmelser om ansvar för järnvägsfordon som lämnas till transport som gods.

Det skall även införas särskilda bestämmelser om ersättning vid förlust av eller skada på ett sådant järnvägsfordon eller en intermodal lastbärare.

Järnvägens transportörsansvar, dvs. järnvägens ansvar för att gods som har tagits emot till transport lämnas ut i rätt tid och i den mängd och det skick i vilket det togs emot, är objektivt men försett

med undantag. Undantagen anges i form av ansvarsfrihetsgrunder (se även avsnitt 4.5.1).

Ansvarsfrihetsgrunderna delas in i två grupper beroende av förutsättningarna för deras tillämpning.

Den ena gruppen av ansvarsfrihetsgrunder anges i 3 kap. 23 § järnvägstrafiklagen och är tillämplig på såväl sakskador som dröjsmålsskador. En förutsättning för att järnvägen skall få ansvarsfrihet med åberopande av någon ansvarsfrihetsgrund som tillhör denna grupp är att järnvägen visar att den inträffade skadan är en följd av en sådan skadeorsak som omfattas av den åberopande ansvarsfrihetsgrunden.

Den andra gruppen ansvarsfrihetsgrunder anges i 3 kap. 24 § järnvägstrafiklagen och tar sikte på vissa godsskaderisker som är mer eller mindre nödvändigt förknippade med järnvägstransporter. Dessa ansvarsfrihetsgrunder kan inte göras gällande i fråga om dröjsmålsskador. För ansvarsbefrielse enligt dessa grunder krävs inte att järnvägen visar att skadan verkligen har orsakats av det förhållande som beskrivs i ansvarsfrihetsgrunden. Järnvägen behöver endast visa att skadan kan ha orsakats av detta förhållande. På grund av den lättnad i beviskyldigheten som järnvägen åtnjuter vid tillämpningen av dessa ansvarsfrihetsgrunder kallas dessa för privilegierade ansvarsfrihetsgrunder.

Ansvarssystemet i järnvägstrafiklagen har i stort sett redan i dag samma innebörd som det som anges i COTIF (se avsnitt 2.4.5) och i lagen (1974:610) om inrikes vägtransport (vägtransportlagen). Det har inte heller i övrigt framkommit något som ger anledning till några mer omfattande ändringar av dessa bestämmelser. Avtalsparternas intressen torde således i princip vara väl balanserade i bestämmelserna om godstransport och ansvarssystemet bör därför i huvudsak behållas oförändrat. Nedan behandlas till följd därav endast vissa frågor om förutsättningar för transportörens ansvar närmare.

Enligt ansvarsfrihetsgrunden i 3 kap. 23 § fjärde punkten är transportören fri från ansvar för skador som orsakas av någon omständighet som inte kan hänföras till befordringen och som järnvägen inte hade kunnat undgå eller förebygga följderna av även om den hade vidtagit alla åtgärder som rimligen hade kunnat krävas av den. Regeln anger ansvarsfrihet för force majeure och handlar alltså om ovanliga och oftast omfattande skador vilka har sitt ursprung i en omständighet som inte kan hänföras till själva järnvägsdriften, såsom ras, översvämningar eller rälsbrott som åstadkommit genom

åverkan. För att undgå ansvar krävs en hög grad av omsorg från transportörens sida.

Det var när järnvägstrafiklagen infördes som bestämmelsen om ansvarsfrihet för force majeure fick den utformning som den har i dag²⁰. Tidigare var denna ansvarsfrihetsgrund formulerad på samma sätt som de i CIM 1980 och i 28 § vägtransportlagen. Transportören är enligt sistnämnda bestämmelser fri från ansvar för skador som orsakas av något förhållande som transportören inte kunnat undvika och vars följder han inte kunnat förebygga. Inom vägtransporträtten har det emellertid gjorts gällande att denna formulering lämnar utrymme för ansvarsfrihet inte bara i force majeure-situationer utan också när skada har inträffat fastän transportören visat en hög grad av aktsamhet²¹.

Under arbetet med revideringen av COTIF diskuterades frågan om transportören vid internationell järnvägstrafik också skulle hållas ansvarig för skada orsakad av andra företag som utnyttjar samma infrastruktur. När det gäller personskada kom de skadelidandes intressen att väga tyngst vilket ledde till att transportörens ansvar även omfattar personskada som ett annat företag på nätet orsakar. Däremot kom transportörens ansvar vid internationell gods-transport inte att omfatta skada orsakad av annat företag som nyttjar infrastrukturen ifråga. Skälet därtill var att en sådan bestämmelse ansågs strida mot principerna om force majeure inom avtalsrätten.

Vid revideringen av COTIF omformulerades inte denna ansvarsfrihetsgrund. Formuleringen torde ju också, som nämnts, ge utrymme för ansvarsfrihet inte endast i fall av force majeure utan också när skada har inträffat fastän transportören visat en hög grad av aktsamhet. Det sistnämnda bör t.ex. vara fallet när transportören kan visa att godset har skadats genom att det transporterande fordonet påkörts av ett fordon som ägs av ett företag som utnyttjar samma infrastruktur och att sammanstötningen inte beror på någon felaktighet från transportörens sida.

Jag delar den uppfattningen att skada orsakad av andra företag som utnyttjar samma infrastruktur inte bör kunna hänföras till gods-transportörens järnvägsdrift utan att denne i sådant fall bör kunna gå fri från ansvar om han visat en hög grad av aktsamhet. Det saknas vägande skäl, t.ex. av skadepreventiv art, för att bestämmelserna för

²⁰ Se prop. 1983/84:117 s. 168 f.

²¹ Jfr prop. 1974:33 s. 193. Formuleringen skiljer sig alltså från den i järnvägstrafiklagen på så vis att orden "även om den hade vidtagit alla åtgärder som rimligen hade kunnat krävas av den" inte är med. Enligt min mening borde detta egentligen snarare innebära att utrymmet för ansvarsfrihet är mindre än i järnvägstrafiklagen.

inrikes godstransporter på järnväg skall avvika från reglerna om internationell järnvägstransport av gods och från vägtransportlagen i detta avseende. Ansvarsfrihetsgrunden i fråga bör därför ändras i sak genom att det i fortsättningen lämnas utrymme för ansvarsfrihet i samma utsträckning som enligt bestämmelserna i fördraget och i vägtransportlagen. På grund härav bör denna ansvarsfrihetsgrund också formuleras efter mönster av dessa. (Att transportörens ansvar däremot skall omfatta skada som orsakas av infrastrukturförvaltaren framgår av avsnitt 4.5.2.)

En annan fråga som rör förutsättningar för transportörens ansvar är om det för inrikes transport bör införas särskilda bestämmelser om ansvar när järnvägsfordon utgör det gods som enligt transportavtalet skall transporteras. Sådana bestämmelser har nämligen införts i COTIF.

Bakgrunden till de nya särskilda bestämmelserna om ansvar vid transport av järnvägsfordon som gods i CIM är följande. Bestämmelserna i CIM utesluter inte möjligheten att, tomma eller fyllda, järnvägsfordon som rullar på egna hjul utgör det gods som enligt transportavtalet skall transporteras. Eftersom bestämmelserna i CIM inte längre föreskriver en befordringsskyldighet är transportörerna fria att sluta transportavtal eller inte. Leveransen av passagerarvagnar eller nya godsvagnar utgör inte i något fall själva godset i ett avtal om användning av järnvägsfordon i dess betydelse i bihanget CUV till COTIF eftersom järnvägsvagnarna i de fallen är att betrakta som transportmedel. Bestämmelserna om ansvar i CIM är strängare än de i CUV. I CIM är det fråga om ett objektivet ansvar för transportören medan det i CUV rör sig om ansvar vid fel eller försummelse med omvänd bevisbörda, s.k. presumtionsansvar. På grund härav infördes särskilda bestämmelser i CIM om ansvar vid transport av järnvägsfordon som gods som på samma sätt som ansvarsreglerna i CUV föreskriver ett presumtionsansvar (artikel 24 i CIM). Transportören är således enligt CIM ansvarig om järnvägsfordonet, eller dess lösa delar, går förlorat eller skadas medan transportören innehar det för transport samt för skada som uppkommer till följd av dröjsmål med att lämna ut fordonet om transportören inte kan visa att skadan inte har uppkommit genom fel eller försummelse från hans sida.

I CIM har även införts särskilda bestämmelser som reglerar ersättning vid förlust av eller skada på ett sådant järnvägsfordon eller en intermodal lastbärare, eller lösa delar till dessa (artiklarna 30.3 och 32.3 i CIM). En intermodal lastbärare är enligt fördraget (artikel 3

CIM) en container, ett växelflak, en påhängsvagn eller en annan liknande lastenhet som används vid transport med flera transportslag.

Enligt min mening är det lämpligt att samma regler gäller för inrikes och internationell transport i detta avseende. Särskilda bestämmelser om ansvar och ersättning motsvarande nyss beskrivna bestämmelser i fördraget bör därför införas för inrikes järnvägstransporter.

Slutligen bör i sammanhanget frågan om det finns behov av en bestämmelse om transportörens ansvar vid samverkande skadeorsaker tas upp. En sådan reglering finns i dag i 3 kap. 25 § järnvägstrafiklagen. Den är inte tillämplig när transportören endast ansvarar enligt reglerna för förvaring. Bestämmelsen innebär att transportören inte skall svara för hela skadan när denna delvis har orsakats av något förhållanden som inte omfattas av hans ansvar. Detta torde dock vara en självklarhet som enligt min mening inte behöver regleras i lag²². En motsvarande bestämmelse föreslås därför inte i järnvägslagen.

Frister för leverans av gods

Bedömning: Det finns inte behov av en mer detaljerad lagreglering om leveransfrister vid inrikes transport för det fall parterna inte har träffat en överenskommelse i frågan.

Enligt järnvägstrafiklagen föreligger dröjsmål med att lämna ut godset när järnvägen inte är beredd att lämna ut godset inom avtalad tid eller, om någon tid inte har avtalats, inom den frist som järnvägen skäligen bör medges med hänsyn till omständigheterna (3 kap. 22 § andra stycket järnvägstrafiklagen).

Avsändaren och transportören skall enligt COTIF i framtiden som huvudregel komma överens om leveransfristen. COTIF innehåller liksom tidigare en detaljreglering i fall då parterna inte har träffat en överenskommelse i frågan.

Enligt min mening behövs det inte en sådan utförlig reglering om leveransfrister som i COTIF för inrikestransport. Om parterna i det enskilda fallet inte har kommit överens om en leveranstid så kommer detta normalt att regleras av standardvillkor.

²² Se även prop. 1983/84:117 s. 176.

Antagande att gods har gått förlorat

Förslag: Transportören skall även fortsättningsvis vara skyldig att lämna ut gods som tidigare har betraktats som förlorat. Lagen skall dock ändras så att transportören även vid inrikes transport som villkor för utlämningen av godset får kräva att den som har rätt till godset inte endast betalar tillbaka ersättningen för förlusten av godset utan även betalar kostnaderna enligt transportavtalet.

Både järnvägstrafiklagen och COTIF innehåller bestämmelser för det fallet att gods har kommit på avvägar så att det inte kan lämnas ut till den berättigade ens avsevärd tid efter leveransfristens slut. Om dröjsmål med godsets utlämning varar en längre tid kommer den som har rätt till godset ofta i samma läge som om godset hade gått förlorat. Om godset efter en viss tid ännu inte har lämnats ut till den berättigade får denne därför begära tillämpning av de bestämmelser som gäller vid konstaterad förlust av godset. Detta är fallet även om godset bevisligen fortfarande finns i behåll.

Enligt COTIF (artikel 29 i CIM) får den berättigade kräva att gods som har ansetts som förlorat men som har kommit till rätta lämnas ut på någon station utmed den avtalade transportvägen. Han är då skyldig att betala kostnaderna enligt transportavtalet, t.ex. frakt, tilläggsavgifter, och tullavgifter (jfr artikel 39 i CIM 1980 som endast anger en skyldighet för den berättigade att betala transportkostnaderna). Vidare måste den berättigade betala tillbaka den ersättning för förlust av godset som han kan ha fått ut.

Bestämmelser om järnvägens skyldighet att lämna ut gods som tidigare har betraktats som förlorat tas upp i 3 kap. 27 § tredje stycket järnvägstrafiklagen. Järnvägen är enligt dessa bestämmelser skyldig att tillstålla den berättigade det gods som har kommit till rätta. Som villkor för detta får järnvägen dock inte uppställa annat krav än att den som har rätt att förfoga över godset betalar tillbaka ersättningen för förlusten av godset, dvs. den del av den erhållna ersättningen som har utgjort gottgörelse för godsets värde. Att denna återbetalning inte innebär en slutlig reglering av mellanhavandet anges uttryckligen. Den berättigade har således kvar sin rätt att efter omständigheterna kräva ersättning för dröjsmål, minskning eller skada. För transportörens del står möjligheten att fordra ersättning för den utförda transporten kvar. Sådan ersättning bör utgå i den mån

transporten även under de föreliggande förhållandena kan anses ha varit till nytta för mottagaren.

Vid införandet av järnvägstrafiklagen övervägdes frågan om den berättigades rätt att få ut det återfunna godset på en station utmed den avtalade transportvägen skulle, efter mönster av COTIF, göras beroende av att han betalar kostnaderna för transporten till denna station. I förarbetena²³ sägs att uppgörelsen när godset lämnas ut ofta endast torde vara preliminär och att den berättigade därför kan komma att kräva ersättning för dröjsmål eller för skada på godset samt att det inte heller är säkert att transporten av godset till den station där det lämnas ut har medfört någon fördel för den berättigade. Det ansågs därför att fordran på fraktagift i dessa fall inte borde medföra någon rätt för järnvägen att hålla godset inne.

Det bör nu på nytt övervägas om en avvikelse på denna punkt mellan inrikes och internationell järnvägstransport är befogad. Om gods som tidigare betraktats som förlorat kommer till rätta uppstår ofta en förhandlingssituation eftersom värdet för transportören av godset ofta är obetydligt och transportkunden inte sällan har mindre behov av godset i detta sena skede och därför inte utnyttjar sin rätt enligt 3 kap. 27 § tredje stycket järnvägstrafiklagen. Det finns dock, enligt min mening, inte några skäl som motiverar att olika bestämmelser för inrikes och internationell järnvägstransport skall gälla i denna fråga. De regler som gäller för inrikes transport bör därför ändras så att transportören får ställa som villkor för utlämningen av återfunnet gods att den till godset berättigade inte endast betalar tillbaka den del av ersättningen som hänför sig till godsets värde utan dessutom betalar kostnaderna enligt transportavtalet.

Begränsningsbelopp vid förlorat eller skadat gods

Förslag: Det begränsningsbelopp som gäller vid ersättningskyldighet för förlorat eller skadat gods skall även vid inrikes transport anges i särskilda dragningsrätter (SDR) och bestämmas till 17 SDR per kilo av det förlorade godsets bruttovikt.

Den ansvarsgräns som är fastställd i lag för förlorat eller skadat gods är i dag lägre vid inrikes järnvägstransporter än vid internationella järnvägstransporter. Begränsningsbeloppet vid inrikes godstransport

²³ Prop. 1983/84:117 s. 181.

uppgår enligt 3 kap. 28 § järnvägstrafiklagen till 150 kr per kilo av det förlorade eller felande godsets bruttovikt. Motsvarande ansvarsbegränsningsbelopp vid internationella godstransporter har behållits på nivån 17 SDR, dvs. ca 187 kr (se tabell under avsnitt 2.4.5)²⁴.

I avsnitt 4.6.2 sägs att det förhållandet att begränsningsbelopp som gäller vid inrikes luft- och sjötransport anges i SDR talar för att även begränsningsbeloppen vid inrikes järnvägstransport bör anges i SDR. Starka skäl talar dessutom för att den ansvarsgräns som är fastställd i lag är densamma för internationella och inrikes järnvägstransporter. Begränsningsbeloppet som gäller för inrikes gods-transporter bör därför anges i SDR och bestämmas till 17 SDR.

Ansvar vid dröjsmål

Bedömning: Vid inrikes järnvägstransport skall även i fortsättningen fysiska skador uppkomma på gods på grund av dröjsmål med utlämningen ersättas enligt dröjsmålsreglerna.

Förslag: Gränsen för transportörens ersättningsskyldighet för skada till följd av dröjsmål skall höjas från tre till fyra gånger frakten.

I samband med godstransport kan fysiska skador uppkomma på transporterat gods på grund av att dröjsmål föreligger. Enligt COTIF skall sådana skador även fortsättningsvis ersättas enligt dröjsmålsreglerna²⁵. Regleringen av inrikes järnvägstransport är anpassade till den internationella regleringen på denna punkt (3 kap. 29 och 30 §§ järnvägstrafiklagen). COTIF och järnvägstrafiklagen avviker dock i detta avseende från vad som normalt gäller för andra transportsätt. Om godset till följd av dröjsmål lider fysisk skada, anses detta nämligen i svensk transporträttslig praxis som huvudregel inte som dröjsmålsskada. En sådan skada bedöms i stället enligt vanliga bestämmelser för skada på godset.

Frågan om innebörden av begreppet dröjsmålsskada får betydelse eftersom andra bestämmelser om sanktioner gäller enligt järnvägstrafiklagen för skada orsakad av dröjsmål med utlämningen av godset än för vanliga sakskador. Till skillnad från vad som är fallet i bestämmelserna om ersättningens storlek när gods har skadats

²⁴ Angående begreppet särskilda dragningsrätter (SDR) se avsnitt 2.4.2 under rubriken Gemensamma bestämmelser (art. 8–12).

²⁵ Artikel 43 i CIM 1980 och artikel 33 i CIM.

(3 kap. 29 §) anges i regeln om ersättning vid dröjsmål (3 kap. 30 §) inte några särskilda grunder för hur ersättningen skall beräknas. Därav följer att ersättning för skada till följd av dröjsmål skall fastställas enligt allmänna principer. Den skadelidande måste således visa att han genom dröjsmålet har kommit i ett sämre ekonomiskt läge än som skulle ha varit fallet om utlämningen hade skett i rätt tid. Härvid får beaktas t.ex. att han genom dröjsmålet har gått miste om handelsvinst, drabbats av produktionsbortfall eller blivit skadeståndsskyldig gentemot tredje man. Eftersom ersättningen vid dröjsmål i princip är begränsad täcks dock utebliven handelsvinst eller produktionsbortfall i praktiken endast i blygsam omfattning av dröjsmålsersättningen.

I förarbetena till järnvägstrafiklagen uttalade departementschefen att det är olyckligt att begreppet dröjsmålsskada ges olika innebörd vid olika transportsätt. Enligt hans uppfattning skulle det dock komma att medföra större praktiska problem om man valde en lösning som innebar att två olika dröjsmålsskadebegrepp skulle tillämpas inom samma transportslag, ett för inrikes och ett annat för internationella järnvägstransporter. Han ansåg därför att övervägande skäl talade för att begreppets innebörd skulle vara enhetlig för internationell och inrikes järnvägstransport²⁶.

Vid revideringen av COTIF gjordes som nämnts tidigare ingen ändring vad gäller innebörden av begreppet dröjsmålsskada. Jag anser att de överväganden som gjordes angående dröjsmålsskadebegreppet i samband med införandet av järnvägstrafiklagen fortfarande är giltiga. Fysiska skador uppkomna på inrikes transporterat gods på grund av att dröjsmål bör därför även i fortsättningen ersättas enligt dröjsmålsreglerna.

Järnvägen får enligt järnvägstrafiklagen begränsa sitt ansvar för skada till följd av dröjsmål till tre gånger frakten. När det gäller denna ansvarsgräns finner jag att det är angeläget att den höjs så att den motsvarar den som föreskrivs i COTIF. Jag förordar därför att transportörens ansvarsgräns för skada till följd av dröjsmål begränsas till fyra gånger frakten.

²⁶ Prop. 1984/85:33 s. 190 och prop. 1983/84:117 s. 65 ff, 184 och 185.

4.9 Övriga frågor om godstransport

4.9.1 Inledning

Överväganden och förslag om frågor om skadestånd som är gemensamma för person- och godstransporter har lämnats i avsnitt 4.5.2. Frågor om det i vissa avseenden bör införas nya lagregler om skadeståndsansvar vid inrikes godstransport och om vissa av de befintliga lagreglerna härom bör ändras har behandlats i avsnitt 4.8.2. I det följande behandlas vissa övriga frågor om godstransport.

4.9.2 Överväganden och förslag

Farligt gods

Förslag: En avsändare som överlämnar farligt gods för transport skall även i fortsättningen ha en särskild upplysningsplikt. Lagen skall dock ändras så att avsändarens upplysningsplikt i stället gäller gentemot transportören.

Enligt gällande rätt har en avsändare som överlämnar farligt gods till järnvägen en särskild upplysningsplikt (3 kap. 11 § järnvägstrafiklagen). Avsändaren bör även i fortsättningen ha en sådan upplysningsplikt men transportören, och inte som hitintills järnvägen, bör anges som den plikten gäller emot. Transportören bör i sin tur vara skyldig att vidarebefordra upplysningarna om farligt gods till infrastrukturförvaltaren. I avsnitt 8.2 föreslås därför att det bör införas en liknande bestämmelse om skyldighet för transportören att upplysa infrastrukturförvaltaren om transport av farligt gods.

Frågor om transportörens rätt att undersöka godset behandlas i avsnitt 4.11 och övriga frågor om farligt gods behandlas i avsnitt 2.4.6.

Utlämnning av gods

Förslag: En mottagare som begär att få ut godset eller mottagarbladet av fraktsedeln skall vara skyldig att betala det belopp som transportören är berättigad att uppbära enligt transportavtalet.

Transportavtalet brukar betecknas som ett trepartsavtal. Vid avtalets tillkomst är det emellertid i regel bara avsändaren och transportören som åtar sig skyldigheter gentemot varandra. Deras överenskommelse att transportören på bestämmelseorten skall lämna ut godset till den uppgivne mottagaren förpliktar i och för sig inte denne till någonting. I den transporträttsliga lagstiftningen ges däremot mottagaren en självständig rätt att träda in i transportavtalet och kräva att det transportavtal som har ingåtts mellan avsändaren och transportören fullgörs i de delar som innebär att transportören skall prestera till mottagaren. När det gäller järnvägstransporter behandlas denna rätt i 3 kap. 15 § järnvägstrafiklagen.

Den omständigheten att mottagaren träder in i transportavtalet genom att göra gällande en rättighet som tillkommer honom enligt avtalet innebär självfallet också att han påtar sig de skyldigheter som åvilar honom enligt avtalet. Innebörden av 3 kap. 15 § järnvägstrafiklagen är också att transportören endast kan kräva betalning av de fordringar som har påförts mottagaren och följaktligen får bära risken för avsändarens obestånd om denne inte har betalat i förväg²⁷. Detsamma gäller i dag vid internationell järnvägstransport (artikel 28.1 i CIM 1980). Motsvarande bestämmelse i 20 § tredje stycket lagen (1974:610) om inrikes vägtransport (vägtransportlagen) går emellertid längre. I den föreskrivs, att mottagaren genom sitt inträde i transportavtalet blir skyldig att betala det belopp som transportören är berättigad att uppbära enligt avtalet. Detta innebär enligt förarbetena till vägtransportlagen att en mottagare som träder in i transportavtalet blir betalningsskyldig inte bara för de kostnader som enligt avtalet skall betalas av honom utan också för de kostnader som det åligger avsändaren att betala och som denne inte har betalat²⁸. Regleringen i vägtransportlagen innebär vidare att en mottagare, som t.ex. önskar framställa ersättningsanspråk på grund av att godset har gått förlorat, inte kan betraktas som part i transportavtalet förrän han har betalat vad transportören är berättigad till att uppbära enligt avtalet.

COTIF har nu ändrats på denna punkt och står efter revideringen i överensstämmelse med motsvarande reglering för vägtransporter. Transportören måste nämligen enligt det reviderade fördraget lämna ut godset endast om de belopp som skall erläggas enligt transportavtalet betalas (artikel 17.1 i CIM).

²⁷ Se prop. 1983/84:117 s. 153.

²⁸ Se prop. 1974:33 s. 95.

Frågan har därför uppkommit om även bestämmelserna för inrikes järnvägstransport bör ändras så att de motsvarar regleringen i COTIF.

Enligt min mening är det önskvärt att bestämmelserna för inrikes järnvägstransport även i detta avseende står i överensstämmelse med regleringen i COTIF. Bestämmelsen i COTIF motsvarar dessutom härvidlag reglerna för vägtransport. Det är därför befogat att även vid inrikes järnvägstransporter genom lagstiftning ålägga mottagaren en generell skyldighet att svara för de kostnader som är förenade med transporten, oavsett om dessa kostnader enligt transportavtalet skall belasta avsändaren eller mottagaren.

Mottagarens skyldighet att betala kostnaderna enligt avtalet gäller inte bara om godset kommit fram i oskadat skick och i rätt tid och denne vill ha det utlämnat utan även om det har gått förlorat, skadats eller inte kommit fram före leveransfristens utgång och mottagaren vill inträda i transportavtalet. Detta kan tyckas vara en mindre ändamålsenlig ordning eftersom mottagaren ofta nog kan vara berättigad att helt eller delvis återfå vad han är skyldig att betala. Enligt förslagen till 11 kap. 28–30 §§ järnväglagen är transportören nämligen skyldig att återbetala sådana kostnader helt eller delvis om godset förlorats, skadats eller lämnats ut efter leveransfristens utgång på grund av en händelse som transportören svarar för. Eftersom denna reglering överensstämmer med vad som gäller vid internationell järnvägstransport och vägtransporter bör den emellertid godtas, särskilt som mottagaren i stället för att betala de fordrade kostnaderna kan fullgöra sin skyldighet genom att ställa säkerhet enligt den föreslagna allmänna bestämmelsen i 8 kap. 15 § järnväglagen.

4.10 Transportörens regressrätt

Bedömning: Det saknas skäl att i järnväglagen införa en bestämmelse om transportörens regressrätt gentemot andra än infrastrukturförvaltaren.

Att en transportör är skyldig att betala ut ersättning enligt ansvarsreglerna i järnväglagen innebär inte att transportören slutligt skall bära denna kostnad. Hur skadeståndsskyldigheten slutligen skall fördelas blir en uppgörelse mellan dem som har orsakat skadan.

Nedan behandlas frågan om det finns behov av en bestämmelse i järnvägslagen om transportörens regressrätt²⁹.

Jag har tidigare föreslagit att transportören och den faktiske transportören skall ansvara solidariskt gentemot kunden. Enligt mina förslag skall även i fortsättningen de transportörer som efter varandra enligt ett och samma transportavtal fullgör en transport av gods, inskrivet resgods eller fordon, som transporteras i samband med transport av resande, svara solidariskt för hela sträckan gentemot kunden. Solidariskt ansvar innebär att den skadelidande kan kräva ut hela skadeståndsbeloppet från vilken som helst av dem; mer än full betalning kan naturligtvis inte erhållas.

Skadeståndslagen (1972:207), som enligt sitt 1 kap. 1 § är tillämplig på all skadeståndsskyldighet i den mån ej annat är stadgat, innehåller en bestämmelse om solidariskt ansvar. Om två eller flera skall ersätta samma skada skall de nämligen enligt 6 kap. 4 §³⁰ skadeståndslagen svara solidariskt för skadeståndet, i den mån ej annat följer av att begränsning gäller i den skadeståndsskyldighet som åvilar någon av dem. Den nu gällande formuleringen i 6 kap. 4 § skadeståndslagen reglerar inte frågan om regressrätt mellan flera skadeståndsskyldiga. Lagens tystnad får dock inte tolkas så att regressrätt saknas. Det har nämligen genom rättspraxis slagits fast att regress är tillåten och att ansvaret skall fördelas efter skälighet³¹.

Järnvägstrafiklagen innehåller heller inga bestämmelser om regress. I 2 kap. 5 § och 5 kap. 3 § första stycket järnvägstrafiklagen finns dock uttryckliga hänvisningar till nuvarande 6 kap. 4 § skadeståndslagen. Hänvisningarna får antas omfatta den fördelningsregel som slagits fast i praxis och som kompletterar regeln om solidariskt ansvar i skadeståndslagen³².

Personskadekommittén föreslår i betänkandet *Samordning och regress, Ersättning vid personskada* (SOU 2002:1) att en regel om den inbördes ansvarsfördelningen skall införas i skadeståndslagen. Den föreslagna bestämmelsen lyder "Vad de solidariskt ansvariga har betalat i skadestånd skall slutligen fördelas mellan dem efter vad som är skäligt med hänsyn till grunden för skadeståndsansvaret, graden av vållande på ömse sidor samt omständigheterna i övrigt".

²⁹ I COTIF finns, liksom i COTIF 1980, bestämmelser om en transportörs regressrätt gentemot de övriga transportörer som har deltagit i transporten (artiklarna 62 i CIV och 50 i CIM). Dessa bestämmelser är dispositiva.

³⁰ Tidigare 6 kap. 3 §, numreringen ändrad genom SFS 2001:732.

³¹ Se Personskadekommitténs betänkande *Samordning och regress, Ersättning vid personskada*, SOU 2002:1 s. 208 ff. med där gjorda hänvisningar.

³² Se Hellner och Johansson, *Skadeståndsrätt*, 6 uppl. 2000 s. 253.

Enligt bestämmelsen som föreslås skall alltså ansvaret fördelas efter en skälighetsbedömning där omständigheterna i det enskilda fallet spelar en väsentlig roll. Vissa speciella faktorer anges som i särskild grad bör påverka prövningen³³. Bestämmelsen om ansvarsfördelning skall enligt personskadekommittén tillåta en mer nyanserad bedömning av fördelningsfrågan än den som anses möjlig för närvarande. Även om det inte går att slå fast några helt klara riktlinjer för fördelningen kan en lagregel enligt kommittén i vart fall ge bättre ledning för rättstillämpningen än dagens rättsläge.

Enligt kommittén bör den föreslagna regeln om ansvarsfördelning föranleda att vissa specialbestämmelser i annan lagstiftning upphävs. I sammanhanget nämns miljöbalkens regel om fördelning som i sak nära överensstämmer med den regel som kommittén föreslår.³⁴ Kommittén valde dock att inte lägga fram något förslag till ändringar i miljöbalken³⁵. Regeringskansliet håller på att bereda kommitténs förslag.

Mot denna bakgrund kan det inte anses behövas någon bestämmelse i järnvägslagen om regress vid solidariskt ansvar. Vid solidariskt ansvar enligt järnvägslagen bör regressrätten i stället hanteras genom tillämpning av bestämmelserna i skadeståndslagen eller de allmänna skadeståndsrättsliga principer som slagits fast i praxis.

Eftersom de föreslagna ansvarsreglerna i järnvägslagen i princip enbart är tvingande till kundernas fördel kan transportörer inbördes eller med andra reglera regressansvaret genom avtal. En bestämmelse som tydliggör detta föreslås i 8 kap. 7 § tredje stycket järnvägslagen. Ett krav grundat på avtal kan förekomma i de fall någon som transportören har avtal med har orsakat en skada.

Frågor om regress uppkommer naturligtvis också i fall då något solidariskt ansvar inte föreligger. Transportörens regressrätt gentemot infrastrukturförvaltaren föreslås regleras i lag genom en särskild bestämmelse (se avsnitt 3.2.2). Enligt förslaget är en infrastrukturförvaltare enligt huvudregeln ansvarig för ekonomisk skada som drabbat transportören till följd av ersättning som denne fått betala till sina kunder om skadan har orsakats av infrastrukturen.

En regresstalan kan även bli aktuell när ett avtalsförhållande inte föreligger. Det kan till exempel vara fallet när ett annat företag som använder samma infrastruktur som transportören orsakar personskada

³³ Se SOU 2002:1 s. 225 ff.

³⁴ 32 kap. 8 § andra stycket miljöbalken. I vilken utsträckning denna regel leder till andra resultat än de allmänna skadeståndsrättsliga principerna kan enligt doktrinen diskuteras (Se Hellner och Johansson, a.a.s. 248).

³⁵ Se SOU 2002:1 s. 23.

som transportören har fått ersätta den resande för (avsnitt 4.6.2). Regressrätten bör även i sådant fall hanteras genom skadeståndslagens regler och allmänna skadeståndsrättsliga principer.

Sammanfattningsvis måste det anses saknas skäl att i järnvägslagen införa en bestämmelse om transportörens regressrätt gentemot annan än infrastrukturförvaltaren.

4.11 Transportörens undersökningsrätt

4.11.1 Gällande rätt

Järnvägen får enligt 6 kap. 5 § järnvägstrafiklagen under vissa förutsättningar undersöka innehållet i resgodskollin och godssändningar. Med resgods avses i detta sammanhang såväl handresgods som inskrivet resgods³⁶.

Järnvägen får således undersöka resgodset eller godset när innehållet är okänt för järnvägen och det finns skäl att misstänka att det innehåller något som kan äventyra säkerheten i järnvägsdriften. Denna undersökningsrätt är närmast av offentlighetsrättslig natur. Syftet är att ge järnvägen möjlighet att avvärja ett hot mot säkerheten i järnvägsdriften.

Också när resgods eller gods inte kan misstänkas innehålla något som kan äventyra säkerheten i järnvägsdriften har järnvägen möjlighet att i vissa fall undersöka innehållet. Järnvägen får nämligen även kontrollera att resgods inte innehåller något som järnvägen har förklarat att den inte befordrar på det sätt som är i fråga. I fråga om handresgods kan det t.ex. röra sig om innehåll som kommer att medföra olägenheter under resan i form av obehaglig lukt eller liknande. Beträffande inskrivet resgods kan det vara fråga om innehåll som medför risk för nedsmutsning av annat resgods. Den rätt som järnvägen har att av andra skäl än rena säkerhetsskäl undersöka resgods är inskränkt till de fall i vilka det med fog kan antas att egendomens verkliga innehåll avviker från vad järnvägen har haft skäl att förutsetta när åtagandet om transport gjordes. Vid transport av gods är sändningens verkliga innehåll ofta avgörande inte bara för frågan om godset får transporteras eller inte utan också för frågan om godset med hänsyn till egenskaper, tillstånd, värde m.m. motsvarar de uppgifter om godset som har lämnats till järnvägen och lagts till grund för utformningen av dess transportåtagande. Järnvägen får

³⁶ Prop. 1983/84:117 s. 226.

därför, av andra skäl än rena säkerhetsskäl, undersöka innehållet i en godssändning i fall det med fog kan antas att detta inte stämmer överens med de uppgifter om det som avsändaren har lämnat³⁷. Vad som nu anförts innebär bl.a. att det i dag krävs mer än enbart en misstanke för att transportören skall få utöva rätten att undersöka föremålen av andra skäl än rena säkerhetsskäl.

Regeln om undersökningsrätt i 6 kap. 5 § järnvägstrafiklagen gäller all järnvägstrafik och således även internationell järnvägstrafik³⁸. För rätt till undersökning av inskrivet resgods i sådan trafik med utlandet som avses i CIV 1980 gäller dock i stället vad som sägs där. Såvitt gäller internationell trafik har det nämligen ansetts naturligt att helt knyta undersökningsrätten beträffande inskrivet gods till regeln om vilka föremål som får transporteras som sådant. Undersökningsrätten i CIV 1980 medger att undersökning görs också för att utröna om resgodset innehåller annat än "föremål som är avsedda för reseändamål" vilket inte torde medges enligt 6 kap. 5 § järnvägstrafiklagen³⁹. Undersökningsrätten beträffande inskrivet resgods enligt 6 kap. 5 § järnvägstrafiklagen anses därför vara mindre omfattande än den som följer av CIV 1980.

4.11.2 Överväganden och förslag

Transportörens rätt att undersöka handresgods, inskrivet resgods och fordon

Förslag: Transportören skall ha rätt att undersöka innehållet i handresgods som en resande har med sig, inskrivet resgods och fordon, inbegripet deras last, om det finns skäl att misstänka att villkoren för transporten inte är uppfyllda.

Om det finns grundad anledning att misstänka att villkoren för transporten inte är uppfyllda skall transportören enligt COTIF ha rätt att undersöka om de föremål (handresgods, inskrivet resgods, fordon och deras last) och djur som medförs uppfyller transportvillkoren, om inte lagar och bestämmelser i den stat där undersök-

³⁷ Prop. 1983/84:117 s. 226 f.

³⁸ Bestämmelserna om undersökningsrätt i 6 kap. järnvägstrafiklagen gäller inte för tunnelbana och spårväg (se 1 kap. 1 §).

³⁹ Lagrådet anmärkte dock att lagtextens lydelse inte kunde anses entydig i detta hänseende, prop. 1984/85:33 s. 274, se även samma prop. s. 284.

ningen skall utföras förbjuder en sådan undersökning (artikel 13 i CIV).

Transportörens undersökningsrätt enligt reglerna i COTIF omfattar för det första kontroll av att farligt gods endast transporteras i enlighet med särskilda bestämmelser som gäller för sådant gods (jfr artikel 12.4 i CIV). Transportören får enligt COTIF även företa undersökning i syfte att kontrollera att transporten av föremålen i övrigt inte strider mot villkoren för transporten. COTIF föreskriver att djur och föremål som kan medföra obehag för de resande eller orsaka skada inte får medföras som handresgods (artikel 12 i CIV). I de allmänna transportvillkoren kommer det att finnas närmare villkor om detta och motsvarande villkor vad gäller föremål som inte transporteras som inskrivet resgods.

Om villkoren för transporten inte har följts är föremålet troligen för farligt, för stort eller sådant att det på annat sätt kan medföra olägenheter. Transportörens rätt att undersöka handresgods, inskrivet resgods och fordon enligt COTIF avser därmed i princip kontroll av samma sak som i 6 kap. 5 § järnvägstrafiklagen.

Det är naturligtvis en känslig fråga att avväga transportörens intressen av att kunna företa undersökningar mot de resandes intresse av att inte utan rimlig anledning bli utsatta för det ingrepp i den personliga integriteten som en undersökning kan innebära. COTIF föreskriver emellertid, liksom järnvägstrafiklagen, en viss inskränkning i undersökningsrätten. Till skydd för den resande får undersökning nämligen endast utföras om det finns "grundad anledning" att misstänka att villkoren för transporten inte är uppfyllda. Den resande garanteras således även i fördraget att inte utan rimlig anledning bli utsatt för ingrepp i den personliga integriteten. "Grundad anledning" motsvarar "skäl att misstänka" som krävs i dag för att järnvägen skall få undersöka om föremålen innehåller något som kan äventyra säkerheten i järnvägsdriften⁴⁰.

För det första anser jag att transportören bör, i stället för som hittills "järnvägen", anges vara den som får rätt att undersöka föremål som transporteras. Det är lämpligt att samma regler gäller för transportörens rätt att undersöka dessa föremål i Sverige oavsett om resan faller under tillämpningsområdet för COTIF eller inte. Liksom i fördraget bör därför samma grad av misstanke gälla oberoende av om grunden för undersökningsrätten avser säkerhet eller annat. Gällande bestämmelse bör till följd därav ändras sakligt

⁴⁰ Prop. 1983/84:117 s. 226.

på denna punkt och i övrigt formuleras såsom i fördraget. Den sakliga ändringen innebär alltså att när det gäller undersökningsrätt av andra skäl än rena säkerhetsskäl en något lägre grad av misstanke än i dag kommer att vara tillräcklig.

I framtiden kan det åter komma att bli möjligt att inrikes transportera inskrivet resgods och även fordon i samband med transport av den resande. Mot den bakgrunden har jag i avsnitt 4.7 föreslagit att regler i COTIF om inskrivet resgods och fordon som transporteras i samband med transport av resande skall gälla även vid inrikes transport. Med hänsyn till vad som sagts ovan bör det inte göras något undantag för bestämmelsen om förutsättningarna för transportörens undersökningsrätt av dessa föremål.

Sammanfattningsvis bör transportören således även vid inrikes transport få rätt att undersöka om villkoren för transporten har följts beträffande handresgods, inskrivet resgods och fordon, inklusive dess last, om det med finns skäl att misstänka att dessa villkor inte är uppfyllda.

Transportörens rätt att undersöka gods

Förslag: Transportören skall alltid ha rätt att undersöka om villkoren för en godstransport är uppfyllda och om godssändningen svarar mot de uppgifter som avsändaren har lämnat om det.

Jag har redan tidigare föreslagit att transportören, i stället för "järnvägen", bör anges vara den som får rätt att undersöka föremål som transporteras, vilket naturligtvis även bör vara fallet när det gäller rätten att undersöka gods.

Vid internationell transport av gods har transportören enligt COTIF rätt att *när som helst* undersöka om transportvillkoren är uppfyllda och om sändningen svarar mot de uppgifter som avsändaren har fört in på fraktsedeln (artikel 11 i CIM). Transportören får därvid bl.a. kontrollera att godstransporten uppfyller de offentligrättsliga bestämmelserna om farligt gods.

Transportörens rätt att undersöka gods enligt COTIF kommer i huvudsak att avse kontroll av samma sak som i 6 kap. 5 § järnvägstrafiklagen. I järnvägstrafiklagen har undersökningsrätten dock inskränkts genom att det krävs att det finns *skäl att misstänka* att godset innehåller något som kan äventyra säkerheten i järnvägdriften eller att *det med fog kan antas* att innehållet i en godssändning inte

motsvarar de uppgifter avsändaren har lämnat om det. En undersökning av godset kan alltså inte göras *när som helst* såsom enligt COTIF. Undersökningsrätten beträffande gods enligt järnvägstrafiklagen torde således vara mer begränsad än i COTIF.

Enligt min mening föreligger inte särskilda skäl för att bestämmelsen om undersökningsrätt av gods vid inrikes transport skall avvika från motsvarande regler i COTIF. Behovet av skydd för den personliga integriteten gör sig knappast gällande vid godstransport. Rätten att undersöka gods vid inrikes transport bör därför utökas så att den motsvarar rätten i fördraget. Enligt COTIF skall en fraktsedel upprättas för att ett transportavtal skall anses ha kommit till stånd vilket inte är nödvändigt vid inrikes transport. Detta måste beaktas vid utformningen av bestämmelsen. Det anförda innebär att transportören, vid inrikes transport, alltid bör ha rätt att undersöka om transportvillkoren är uppfyllda och om godssändningen svarar mot de uppgifter som avsändaren har lämnat om den.

5 Skadeståndsansvar gentemot tredje man

5.1 Gällande rätt

I 5 kap. järnvägstrafiklagen (1985:192) behandlas järnvägens utomobligatoriska ansvar. Som redogjorts för under avsnitt 4.1 avses med begreppet järnväg det rättssubjekt som är innehavare av spåranläggningen, dvs. infrastrukturförvaltaren. Bestämmelserna om ansvar gäller även innehavare av museijärnvägar, enskilda eller kommunala industrispår och hamnspår. Med järnväg jämställs tunnelbana och spårväg. Bestämmelserna om ansvar innebär att järnvägen ansvarar på objektiv grund för person- och saksador som tillfogas tredje man till följd av järnvägsdrift. Järnvägen ansvarar även för dem som är anställda eller som i någon annan egenskap anlitas för järnvägsdriften. Järnvägen är dock fri från ansvar om skadan har orsakats av omständigheter som inte kan hänföras till själva järnvägsdriften och som järnvägen inte hade kunnat undgå eller förebygga följderna av även om den hade vidtagit alla åtgärder som rimligen hade kunnat krävas av den. Vid olyckor med både tåg och motorfordon inblandade ställs två objektiva ansvarssystem emot varandra. För att få en rimlig fördelning av ansvaret föreskriver lagen, liksom trafikskadelagen (1975:1410), i sådant fall endast ett culpaansvar gentemot motparten.

Vid fastställande av skadeståndet tillämpas 5 kap. och 6 kap. 1–4 §§ skadeståndslagen (1972:207). Detta innebär bl.a. att skadestånd för personskada får jämkas i vissa fall av kvalificerad medverkan till skadan från den skadelidande. Således kan jämkning ske när det föreligger uppsåtlig medverkan till skadan av den skadelidande själv eller om den skadelidande har medverkat till skadan genom grov vårdslöshet. Även enkel vårdslöshet kan i ett specialfall föranleda jämkning, nämligen när en förare av ett motordrivet fordon har gjort sig skyldig till rattfylleri eller grovt rattfylleri och därvid genom vårdslöshet medverkat till skadan. Har någon skadats så att han avlider får skadeståndet till de efterlevande jämkas om den avlidne

uppsåtligen har medverkat till dödsfallet. I fråga om sakskador innebär hänvisningen till skadeståndslagens jämkningsregler att jämkning i allmänhet skall kunna äga rum om vårdslöshet på den skadelidandes sida har medverkat till skadan. Från denna huvudregel görs emellertid undantag när skadeståndet avser ersättning för skada på nötkreatur eller hästar under betesgång eller på renar. För sådant skadestånd skall de allmänna regler om jämkning av skadestånd för sakskada tillämpas bara i sådana fall då ett uppsåtligt eller grovt vårdslöst förfarande på den skadelidandes sida har medverkat till skadan.

Som redogjorts för i avsnitt 3.2 regleras frågan om fördelningen av ansvaret mellan olika aktörer på statens spåranläggningar i dag i de trafikeringsavtal som Banverket träffar med trafikutövarna. I dessa avtal ges i allmänhet Banverket regressrätt mot trafikutövaren om Banverket visar att denne vållat skadan. Vidare anges i avtalet att om tredje man har framställt krav mot part, som enligt avtalet inte är skadeståndsansvarig, så får parten inte medge eller förfoga över kravet utan den andres hörande. Om något avtal inte föreligger gäller allmänna regressregler.

I första kapitlet i järnvägstrafiklagen finns diverse allmänna bestämmelser som är tillämpliga även vid ansvar gentemot tredje man, t.ex. bestämmelser om järnvägens principalansvar och särskilda preskriptionsregler.

5.2 Överväganden och förslag

Förslag: Bestämmelserna om infrastrukturförvaltarens ansvar gentemot tredje man i järnvägstrafiklagen (1985:192) skall föras över till järnvägslagen (2004:519) utan ändringar i sak. Tillämpningsområdet för bestämmelserna kommer dock att bli något snävare.

När det gäller utomobligatoriska förhållanden föreligger ingen avtalspart som den skadelidande kan vända sig emot och vid samtrafik på ett järnvägsspår kan det i vissa fall vara oklart vilket järnvägsföretag som överhuvudtaget orsakat skadan. Detta talar starkt för att infrastrukturförvaltaren även fortsättningsvis skall bära ansvaret för uppkomna skador i förhållande till tredje man. Ansvaret bör som i dag vila på objektiv grund. Den skadelidande kan givetvis i stället, om han så önskar, vända sig mot järnvägsföretaget och grunda sin

talans på skadeståndslagen. Bestämmelserna bör liksom i dag även tillämpas på tunnelbana och spårväg.

Jag har i avsnitt 4.3 föreslagit att det uttryckligen bör framgå av järnvägslagen att järnvägsinfrastruktur på svensk tågfarja undantas från lagens tillämpningsområde. Eftersom bestämmelserna i järnvägstrafiklagen är tillämpliga på svensk tågfarja kommer tillämpningsområdet för bestämmelserna i järnvägslagen om infrastrukturförvaltarens utomobligatoriska skadeståndsansvar bli något snävare än nu gällande lagstiftning. Någon nämnvärd försämring för tredje man bör dock detta inte innebära då denne istället kan åberopa sjörättens eller skadeståndslagens bestämmelser om ansvar.

Hänvisningen i järnvägstrafiklagen till 6 kap. 1 § skadeståndslagen innebär bl.a. att skadeståndet kan jämkas vid sakskada om den skadelidande medverkat till skadan genom vållande. Som ovan angetts har undantag gjorts för det fallet när skadestånd avser ersättning för skada på nötkreatur, hästar och renar. Jämkning av skadeståndet får då endast ske om den skadelidande medverkat till skadan uppsåtligt eller genom grov vårdslöshet. Det kan ifrågasättas om det är rimligt att infrastrukturförvaltaren skall ansvara för skada på dessa djur även i de fall då den skadelidande genom vårdslöshet har medverkat till skadan. Bestämmelsen har sitt ursprung i lagen (1886 nr 7 s. 1) angående ansvarighet för skada i följd av järnvägs drift. Den fördes senare utan ändring i sak över till järnvägstrafiklagen. I förarbetena till järnvägstrafiklagen (prop. 1983/84:117 s. 87) motiverades detta med att den nya lagstiftningen inte borde medföra någon försämring för djurägarna.

De skador som uppkommer drabbar till övervägande del renägarna. Skador på nötkreatur och hästar under betesgång är förhållandevis få. Det sker i dag betydligt färre påkörningar av renar än vad det gjorde för 20–30 år sedan. En anledning till detta är de satsningar på s.k. renstängsel som Banverket gjort. Banverket har även utfärdat rutiner för överflyttning av renar över spåranläggningarna. Banverket och Samernas Riksförbund har bl.a. för att förebygga tvister om ersättning till renägare för förlust av renar som blivit påkörda av tåg träffat en överenskommelse. I denna anges att en viss i överenskommelsen fastslagen ersättning skall utgå när en ren dödas till följd av järnvägsdriften. För att göra ersättningsförfarandet så enkelt som möjligt skall ersättningen enligt överenskommelsen utgå oavsett renens ålder och kön. Någon mer omfattande utredning behöver därför inte göras. Banverket och Samernas Riksförbund har således skapat ett enkelt och tillfredsställande förfarande för att

ersätta renägarna för den skada som renpåkörningarna orsakar. Vållandefrågor kommer därmed normalt sett inte att aktualiseras. Eftersom systemet till stor del bygger på ett ömsesidigt förtroende mellan Banverket och företrädare för samerna skulle det dock vara stötande om en skadelidande renägare som av uppenbar vårdslöshet orsakat en skada och därmed undergräver förtroendet för systemet skulle inta en privilegierad ställning i jämförelse med andra vårdslösa skadelidande. Då denna fråga har politiska implikationer som ligger utanför mitt mandat har jag trots detta valt att inte föreslå någon förändring.

6 Säkerhet vid tunnelbana och spårväg m.m.

6.1 Inledning

Den 1 juli 2004 trädde järnvägslagen (2004:519) i kraft. Samtidigt ändrade järnvägssäkerhetslagen (1990:1157) namn till lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg. Denna senare lag reglerar sådana förhållanden som ur ett säkerhetsperspektiv är nödvändiga för att kunna bedriva spårtrafik. Lagen tillämpas numera, såsom framgår av namnet, endast på säkerhet vid tunnelbana och spårväg. Säkerheten vid järnväg reglerades tidigare i järnvägssäkerhetslagen men regleras sedan den 1 juli 2004 i den nya järnvägslagen.

Med säkerhet avses i detta avsnitt inte endast allmänna bestämmelser om säkerhet utan även t.ex. de krav som ställs för att bedriva trafik och förvalta infrastruktur samt tillsyns- och straffbestämmelser m.m. I avsnitt 7.1 ges en särskild redogörelse av ordningsbestämmelser vid järnväg, tunnelbana och spårväg.

6.2 Gällande rätt

6.2.1 Säkerheten vid tunnelbana och spårväg

Allmänt om lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg

I lagen regleras bl.a. ansvaret för säkerheten vid tunnelbana och spårväg samt de krav som ställs på den som vill bedriva tunnelbane- eller spårvägsverksamhet. Lagen innehåller även bestämmelser om tillsyn och straffansvar.

Spårverksamheten vid tunnelbana och spårväg består av drift av spåranläggningar (spårinnehav) och drift av spårtrafik (trafikutövning). I driften av spåranläggningar ingår trafikledning. Trafikledning är dock en särskild verksamhetsgren om den som driver spåranläggningen har överlåtit ansvaret till någon annan (särskild tra-

fikledningsverksamhet). Trafikledning innefattar både tidtabellplanering och trafikledning.

I lagen finns allmänna bestämmelser om krav på säkerhet för bl.a. personal, infrastruktur och fordon samt om krav på säkerhetsordning m.m. Infrastruktur och fordon får inte tas i bruk utan godkännande av tillsynsmyndigheten.

Krav på verksamhetsutövaren m.m.

Spåranläggningar, spårtrafik eller särskild trafikledningsverksamhet får endast drivas av den som har tillstånd till verksamheten. Vid tillståndsprövningen prövas dels om den som ansöker om tillstånd är lämplig som verksamhetsutövare, dels om verksamhetens säkerhetsmässiga förhållanden såsom informations- och samverkanssystem och säkerhetsordning är tillfredsställande. Tillsynsmyndigheten får anpassa kraven med hänsyn till verksamhetens art och omfattning.

Lagen innehåller regler om verksamhetsutövarnas skyldigheter att lämna upplysningar till tillsynsmyndigheten samt att lämna tillträde till anläggningar m.m. och att bistå med hjälp vid inspektioner. Polis- och tullmyndighet skall lämna den hjälp som behövs för tillsynen. Tillsynsmyndigheten får meddela de förelägganden och förbud som behövs i enskilda fall för att upprätthålla säkerhetskraven. Sådana förelägganden och förbud får förenas med vite.

Det är straffbart att bedriva verksamhet utan tillstånd, att underlåta att uppfylla kraven i fråga om personal, materiel och säkerhetsordning m.m. Vidare finns straffbestämmelser om trafikonykterhet vid tunnelbana. Motsvarande bestämmelse för den som för spårvagn finns i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott.

6.2.2 Säkerheten vid järnväg

Allmänt om reglerna om säkerhet i järnvägslagen

De allmänna säkerhetsbestämmelserna vid järnvägen i den tidigare järnvägssäkerhetslagen återfinns numera utan några egentliga skillnader i sak i 2 kap. järnvägslagen. I detta kapitel finns även bestämmelser om krav på delsystem och komponenter som dock endast gäller nyare järnvägsmateriel.

I 3 kap. järnvägslagen finns bl.a. bestämmelser om tillstånd för att utföra och organisera järnvägstrafik samt för att förvalta järnvägsinfrastruktur. Bestämmelser om tillsyn, ordning och straffansvar finns i 8–10 kap i järnvägslagen.

I järnvägslagen anges, till skillnad från i lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg, inte att trafikledning kan vara en särskild verksamhetsgren. Av förarbetena till järnvägslagen (2003/04:123 s. 98) framgår emellertid att trafikledning även i fortsättningen skall ingå i förvaltning av infrastruktur och att förvaltaren bör kunna överlåta andra trafikledande uppgifter än tilldelning av infrastrukturkapacitet till någon annan. Om så sker är den som övertar de trafikledande uppgifterna att betrakta som infrastrukturförvaltare och skall därmed ha tillstånd för denna verksamhet.

Krav på järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare m.m.

För att bedriva järnvägstrafik krävs tillstånd i form av licens och säkerhetsintyg eller särskilt tillstånd. Licens är ett generellt tillstånd att bedriva järnvägstrafik och utfärdas efter en kontroll av sökandens lämplighet. Säkerhetsintyg är ett tillstånd som fastställer de tekniska och driftsmässiga krav som är specifika för järnvägstrafiken samt de säkerhetskrav som gäller för personal, järnvägsfordon och företagets interna organisation. Vid bedömningen av om kraven för säkerhetsintyg är uppfyllda får hänsyn, till skillnad från vad som är möjligt vid licensprövningen, tas till verksamhetens art och omfattning. Ett särskilt tillstånd får beviljas den som avser att inom landet bedriva persontrafik på lokal eller regional fristående järnvägsinfrastruktur, regionala godstransporter eller till sin omfattning obetydlig trafik med museijärnvägsfordon eller annan liknande materiel. Även för att förvalta järnvägsinfrastruktur och driva anläggningar som hör till infrastrukturen krävs tillstånd. För en närmare kommentar i denna del hänvisas till förarbetena till järnvägslagen (prop. 2003/04:123).

Tillsynsbestämmelserna i järnvägslagen är i princip desamma som de i lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg. Tillsynsmyndigheten ges därutöver en uttrycklig rätt att ta del av sådana handlingar som behövs för bedömningen av ansökningar om tillstånd och för statistiska undersökningar samt rätt att vid behov kunna ansöka om verkställighet av tillsynsbeslut hos kronofogdemyndigheten.

Utöver vad som anges i lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg får ett tillstånd återkallas om tillståndsinnehavaren inte under minst sex månader använder tillståndet. Denna bestämmelse följer av artikel 11.4 i rådets direktiv 95/18/EG om tillstånd för järnvägsföretag.

Det är enligt järnvägslagen straffbart att bedriva verksamhet enligt lagen utan nödvändigt tillstånd samt att underlåta att uppfylla säkerhetskrav i fråga om personal, materiel och säkerhetsordning, m.m. Bestämmelserna motsvarar i princip dem i lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg.

6.3 Överväganden och förslag

Förslag: Bestämmelserna i lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg skall föras över till järnvägslagen (2004:519) utan egentliga ändringar i sak. Lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg skall därmed upphävas.

En samlad lagstiftning

Som ovan nämnts återfinns bestämmelser om säkerheten vid järnvägen sedan den 1 juli 2004 i järnvägslagen medan säkerheten vid tunnelbana och spårväg regleras i lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg.

Genom den nya järnvägslagen och genom de förslag som jag tidigare har lämnat i betänkandet kommer det att skapas ett samlat regelverk som innehåller de grundläggande bestämmelserna om järnvägar. Jag har tidigare i betänkandet föreslagit att bestämmelserna i järnvägstrafiklagen skall föras in i järnvägslagen. Med hänsyn till att järnvägslagen således kommer att innehålla bestämmelser rörande tunnelbana och spårvagn samt till att motsvarigheten till huvuddelen av bestämmelserna i lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg redan återfinns i järnvägslagen anser jag att bestämmelserna i lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg bör föras över till järnvägslagen. Lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg kan därmed upphävas.

Allmänna bestämmelser om säkerhet

I 2 kap. järnvägslagen finns såväl allmänna säkerhetsbestämmelser som bestämmelser för att delsystem och komponenter som är nödvändiga för driftskompatibilitet skall få släppas ut på marknaden och tas i bruk. Bestämmelserna om säkerhet motsvarar dem i lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg medan de om krav på delsystem och komponenter endast är tillämpliga på viss järnvägsmateriel. Vad som föreskrivs i 2 kap. om säkerhet för järnvägsinfrastruktur och järnvägsfordon bör därmed även tillämpas på tunnelbane- och spårvägsinfrastruktur samt på fordon som skall framföras på sådan infrastruktur.

Tillståndsfrågor

Bestämmelserna om tillståndsprovningen för tunnelbana och spårväg bör med vissa språkliga ändringar föras över till ett separat avsnitt i 3 kap. järnvägslagen som rör tillståndsfrågor. De krav som ställs för att ett sådant tillstånd skall beviljas bör motsvara nu gällande krav enligt lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg och därmed även i princip motsvara dem som enligt järnvägslagen gäller för licens, säkerhetsintyg och tillstånd för förvaltare av järnvägsinfrastruktur. Kommentarer till bestämmelserna i förarbetena till järnvägssäkerhetslagen (prop. 1990/91:1) kommer därmed fortsatt att vara relevanta. Hänsyn skall, till skillnad från vad som gäller vid beviljande av licens, på samma sätt som i dag kunna tas till verksamhetens art och omfattning.

I konsekvens med vad som anfördes i förarbetena till järnvägslagen anser jag att det inte är nödvändigt att begreppen trafikledning och särskild trafikledningsverksamhet anges i lagtexten. Någon ändring i sak är dock inte avsedd då trafikledning ingår i förvaltningen av infrastrukturen. För det fall förvaltaren överlåter trafikledande uppgifter är den som övertar dessa uppgifter att betrakta som infrastrukturförvaltare och skall därmed ha tillstånd för denna verksamhet.

Tillsyn och straffbestämmelser

Tillsynsmyndigheten bör även i tillsynsfrågor som rör tunnelbana och spårväg ha rätt att ta del av sådana handlingar som behövs för bedömningen av ansökningar om tillstånd och för statistiska under-

sökningar samt kunna ansöka om verkställighet hos kronofogdemyndigheten. Järnvägslagens bestämmelse om att ett tillstånd får återkallas om tillståndsinnehavaren inte under minst sex månader har använt tillståndet har sitt ursprung i direktiv 95/18/EG om tillstånd för järnvägsföretag. Någon anledning att undanta tillstånd för tunnelbana och spårväg från denna bestämmelse anser jag emellertid inte finnas. Någon större praktisk betydelse lär denna bestämmelse dock inte få för tunnelbana och spårväg.

Straffbestämmelserna i lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg bör föras över till järnvägslagen utan ändringar i sak.

7 Ordning och straffansvar

7.1 Ordning vid järnväg, tunnelbana och spårväg

7.1.1 Inledning

I 9 kap. järnvägslagen (2004:519) finns bestämmelser om ordning vid järnvägen. Bestämmelserna fördes vid järnvägslagens tillkomst över från dåvarande järnvägssäkerhetslagen (1990:1157) till följd av den lagens ändrade tillämpningsområde. Det materiella innehållet i kapitlet motsvarar helt de tidigare bestämmelserna i järnvägssäkerhetslagen. Ordningsbestämmelser för tunnelbana och spårväg finns samlade i 4 kap. ordningslagen (1993:1617). Även ordningsbestämmelser för annan kollektivtrafik som t.ex. buss och taxi finns i denna lag. Innan ordningslagen trädde ikraft fanns bestämmelser om ordning vid tunnelbana och spårväg i järnvägssäkerhetslagen och i allmänna ordningsstadgan (1956:617).

Frågan om gemensamma bestämmelser rörande ordning och säkerhet för all kollektivtrafik till lands diskuterades i samband med införandet av ordningslagen. I propositionen till ordningslagen (prop. 1992/93:210 s. 202) anfördes att det i och för sig skulle vara tilltalande att i ordningslagen föra samman alla bestämmelser om ordning och säkerhet i den kollektiva persontrafiken till lands. Att föra över järnvägstrafiklagens bestämmelser om ordning vid järnvägstrafik till ordningslagen ansågs dock inte medföra några fördelar. Med hänsyn till att ordningsbestämmelserna för järnvägstrafiken i vissa avseenden skiljer sig från regleringen för övrig kollektivtrafik bedömdes det vara motiverat att dessa bestämmelser hölls samman i järnvägssäkerhetslagen.

7.1.2 Gällande rätt

Bestämmelserna om ordning i järnvägslagen överensstämmer inte helt med motsvarande bestämmelser i ordningslagen. Generellt kan sägas att ordningslagens bestämmelser är mer detaljerade än järnvägslagens.

I 9 kap. 1 § järnvägslagen stadgas ett förbud mot att utan infrastrukturförvaltarens eller ett järnvägsföretags tillstånd beträda spårområdet utom på platser där det klart framgår att allmänheten har tillträde. Den som bryter mot förbudet kan enligt 10 kap. 4 § dömas till penningböter. En liknande bestämmelse för tunnelbana och spårväg finns i 4 kap. 5 och 10 §§ ordningslagen. I ordningslagen finns därutöver förbud mot att vidröra manöver- och signalanordningar eller liknande anordningar eller på annat sätt hindra trafikens behöriga gång.

Av 9 kap 2 § järnvägslagen framgår att det är förbjudet att förtära alkoholdrycker inom ett järnvägssystem. Förbudet gäller av naturliga skäl inte i fråga om förtäring av drycker vid tillåten servering och inte heller om järnvägsföretaget eller en infrastrukturförvaltare för särskilt fall har medgett förtäringen. Med alkoholdryck förstås enligt alkohollagen (1994:1738) en dryck som innehåller mer än 2,25 volymprocent alkohol. En motsvarande bestämmelse för tunnelbana och spårväg finns i 4 kap. 4 § ordningslagen. Av lagen (1958:205) om förverkande av alkoholhaltiga drycker m.m. framgår att trafik tjänstemän vid tunnelbana och spårväg inte har getts befogenhet att verkställa beslag av alkoholdrycker utan detta måste göras av polis eller ordningsvakt. För järnvägen gäller dock enligt samma lag att beslag även kan göras av befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst vid järnväg.

I 9 kap. 3 § järnvägslagen anges att en befattningshavare i säkerhetstjänst- eller ordningstjänst vid järnvägssystem får från järnvägssystemet avlägsna den som uppträder berusad eller stör ordningen och den som genom sitt uppträdande äventyrar säkerheten i järnvägsdriften.

I förarbetena till ordningslagen uttalades att det fanns ett klart behov av särskilda föreskrifter till skydd för ordningen och säkerheten i kollektivtrafiken. Det pekades också på att kollektivtrafiken i sig, med hänsyn till verksamhetens natur och den speciella miljö i vilken verksamheten bedrivs, är särskilt känslig för ordningsstörningar och beteenden som äventyrar människors säkerhet. Även om sådana störningar och beteenden framstår som måttliga ansågs

de kunna innebära uppenbara risker för allmänheten. Det bedömdes därför som angeläget att kunna ingripa mot företeelser av detta slag på ett tidigt stadium, dvs. redan innan ordningen blivit påtagligt störd eller säkerheten blivit i någon högre grad äventyrad¹. I 4 kap. 7 § ordningslagen stadgas därför att tillträde till ett trafikföretags område eller färdmedel får vägras den som uppträder på ett sådant sätt att det finns anledning att befara att han kommer att störa ordningen eller äventyra säkerheten i trafiken. Även den som är berusad får vägras tillträde. Den som bryter mot dessa förbud är enligt 4 kap. 8 § ordningslagen skyldig att på uppmaning av en trafiktjänsteman lämna trafikföretagets område eller färdmedel. Om personen som brutit mot ett förbud inte gör som han blir tillsagd får en polisman eller en ordningsvakt avvisa eller avlägsna denne. En trafiktjänsteman har således enligt ordningslagen inte rätt att avvisa en person. Detta motiverades i förarbetena till ordningslagen med att uppgiften att upprätthålla allmän ordning och säkerhet i samhället i princip ankommer på polisen och att det i allmänhet finns goda möjligheter att snabbt få polis till platsen vid ordningsstörningar i kollektivtrafiken².

När det gäller järnvägstrafik har det med hänsyn till svårigheterna för polisen att tillräckligt snabbt ingripa på ett färdmedel ansetts motiverat att befattningshavare vid järnvägen ges befogenheter att avlägsna personer som bryter mot vissa av de ordningsbestämmelser som anges i lagen. Befattningshavaren har även rätt att omhänderta personen och under vissa förutsättningar använda våld.

Två skillnader föreligger mellan ordningslagen och järnvägslagen då en person brutit mot förbudet att förtära alkoholdrycker. En befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst vid järnvägssystem har nämligen endast rätt att avlägsna en person från järnvägsinfrastrukturen, dvs. inte från färdmedlet. Skillnaden motiverades med att det syntes onödigt drastiskt att med tvång avlägsna någon från järnvägens färdmedel enbart av det skälet att han förtärt alkoholhaltiga drycker. Detta framförallt då det istället finns möjlighet att beslagta dryckerna³. En annan skillnad mellan lagarna är att den som bryter mot förbudet om förtäring av alkoholdrycker vid tunnelbana och spårväg kan dömas till penningböter medan förbudet i järnvägslagen inte är straffsanktionerat. Ordningslagen innehåller även andra straffsanktionerade förbud, t.ex. förbud mot rökning och

¹ Prop. 1992/93:210 s. 201.

² Prop. 1992/93:210 s. 213 f.

³ Prop. 1992/93:210 s. 226 och 403.

nedskräpning samt s.k. spärrforcering vid tunnelbana. Även förbuden i ordningslagen mot att vidröra manöver- och signalanordning m.m. eller på annat sätt hindra trafikens behöriga gång är straffsanktionerade.

7.1.3 Överväganden och bedömning

Bedömning: Bestämmelserna om ordning vid tunnelbana och spårväg skall behållas i ordningslagen (1993:1617).

Som framgått av redogörelsen ovan finns bestämmelser om ordning vid järnväg respektive tunnelbana och spårväg i två skilda lagar. En naturlig fråga vid en översyn av lagstiftningen är om det inte är mer ändamålsenligt att samla bestämmelserna om ordning vid spårbunden trafik i en lag. Järnvägsutredningen har tidigare i såväl delbetänkandet som huvudbetänkandet betonat vikten av att de grundläggande bestämmelserna inom järnvägssektorn samlas i ett enhetligt regelverk. Det är därför enligt min mening inte lämpligt att bryta ut bestämmelserna om ordning vid järnvägen från järnvägslagen. Ett alternativ är att flytta över bestämmelserna för tunnelbana och spårväg i ordningslagen till järnvägslagen. Bestämmelserna i ordningslagen motsvarar, som framgått ovan, emellertid inte helt bestämmelserna i järnvägslagen. När det gäller den miljö som tunnelbana och spårväg trafikerar och de ordningsstörningar som uppstår vid dessa transportmedel är likheterna med de andra kollektiva transportmedel som regleras i ordningslagen normalt sätt betydligt större än med järnvägen. Störningarna uppstår också huvudsakligen i de centrala delarna av storstäderna. Med hänsyn härtill har det utarbetats ett speciellt regelverk för att motverka ordningsstörningar vid de lokala kollektivtransportmedlen. Detta talar enligt min mening för att bestämmelserna om ordning vid tunnelbana och spårväg även fortsättningsvis bör behållas i ordningslagen.

En annan fråga som bör tas upp i sammanhanget är om bestämmelserna om ordning i något avseende bör ändras i sak. I departementspromemorian *Några frågor om ordningslagen* (Ds 2001:66) diskuterades frågan om ordningslagens bestämmelser även borde tillämpas vid viss regional järnvägstrafik, t.ex. pendeltåg, då denna trafik uppvisar flera likheter med tunnelbanan. I promemorian anfördes att det kunde finnas skäl att överväga hur gränsdragningen skall göras mellan verksamhet som skall omfattas av bestäm-

melserna i ordningslagen och sådan som skall regleras av järnvägs-säkerhetslagen och detta kanske särskilt när det gällde kollektivtrafiken i Stockholm, där tunnelbanan och regional järnvägstrafik bedrivs parallellt. Det förhållandet att det är olika ordningsbestämmelser och regler för personalens befogenheter kunde enligt promemorian leda till oklarheter. Problemet ansågs emellertid vara specifikt för Stockholm eftersom det inte finns tunnelbana någon annanstans i Sverige. I övriga delar av landet är det endast regional järnvägstrafik och annan järnvägstrafik som bedrivs parallellt och där skulle därför förhållandet bli det motsatta. Det ansågs därför olämpligt att tillämpa ordningslagens bestämmelser på den regionala järnvägstrafiken. Jag har inte funnit skäl att göra någon annan bedömning i denna fråga än som kommit till uttryck i promemorian.

Järnvägsinspektionen har i remissvar på delbetänkandet *Rätt på spåret* anfört att fler och fler obehöriga beträder järnvägsspåren. Enligt 9 kap. 1 § järnvägslagen är det förbjudet att utan infrastrukturförvaltarens eller järnvägsföretags tillstånd beträda spårområdet för järnväg utom på platser där det klart framgår att allmänheten har tillträde. Exempel på sådana platser är där det genom skyltning, utjämning av höjdskillnaden mellan spåret och markplanet, gångfällor eller genom andra anordningar klart framgår att allmänheten har tillträde (jfr prop. 2003/04:123 s. 201). Som framgår av lagtexten kan dessutom infrastrukturförvaltare eller järnvägsföretag ge tillstånd till personer att beträda järnvägsspåren. Förutom egen personal kan detta t.ex. vara en fastighetsinnehavare vars fastighet delas av ett järnvägsspår. Bestämmelsen är som tidigare nämnts straffsanktionerad och den som bryter mot förbudet kan dömas till penningböter. Enligt Järnvägsinspektionen är det dock endast ett fåtal personer som varje år döms för denna förseelse. Det kan enligt min mening inte anses finnas några oklarheter vad gäller tillämpningsområdet för förbudet i järnvägslagen om att beträda spårområdet. En annan sak är att allmänheten inte känner till bestämmelsen eller att fler och fler inte bryr sig om den. En bidragande orsak till att antalet obehöriga personer som beträder spåren har ökat kan vara att de obehöriga platserna och stationerna inom järnvägssystemet genom bl.a. modernisering och personalneddragningar blivit alltfler. Det torde därför krävas nya former av övervakning och ett utökat samarbete mellan Järnvägsstyrelsen och de olika aktörerna på järnvägsmarknaden för att informera allmänheten om de risker det innebär att beträda spåren samt om de förbud som stadgas i bl.a. järnvägslagen. Jag bedömer emellertid att den lagreglering som finns

i dag är tillräcklig. Tilläggas skall att åtskilliga av de ordningsstörningar som uppkommer i samband med att personer beträder järnvägsspåren samtidigt utgör brott enligt brottsbalken, t.ex. skadegörelse.

Vissa av bestämmelserna om ordning i järnvägslagen är av den arten att de enligt regeringsformen inte behöver meddelas i lag. Detta gäller t.ex. förbudet mot att beträda spårområdet och förbudet mot alkoholförtäring (9 kap. 1 och 2 §§). Dessa bestämmelser skulle således i och för sig efter bemyndigande i lag kunna tas upp i järnvägsförordningen eller i myndighetsföreskrifter. Förutom de två nämnda paragraferna innehåller kapitlet ytterligare två paragrafer som bl.a. rör befattningshavares rätt till ingripande mot den som är berusad eller uppträder störande. Dessa bestämmelser är däremot sådana att de måste tas in i lag. Enligt min mening är det en fördel om bestämmelserna om ordning på samma sätt som i dag samlas på ett ställe. Detta ger en bättre överblick över bestämmelserna och det är även den lösning som har valts för motsvarande bestämmelser i ordningslagen.

7.2 Straffbestämmelser

7.2.1 Gällande rätt

Av 29–33 §§ lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg framgår att det är straffbart att driva tillståndspliktig verksamhet utan tillstånd samt att underlåta att uppfylla säkerhetskrav i fråga om personal, materiel och säkerhetsordning m.m. I dessa paragrafer finns även bestämmelser om trafikonykterhetsbrott vid tunnelbana. Bestämmelser om trafikonykterhetsbrott vid spårväg finns i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott (trafikbrottslagen). Även övriga bestämmelser i trafikbrottslagen är tillämpliga på den som för spårvagn, t.ex. vårdslöshet i trafik, hindrande eller störande av trafik och smitning.

Vid införandet av järnvägslagen flyttades straffbestämmelserna för järnväg i dåvarande järnvägssäkerhetslagen till 10 kap. järnvägslagen. Eftersom det i järnvägslagen har införts bestämmelser som saknades i järnvägssäkerhetslagen är tillämpningsområdet dock något vidare i järnvägslagen. Som exempel kan nämnas att det enligt järnvägslagen är straffbart att organisera järnvägstrafik utan tillstånd. Genom att ordningsbestämmelserna för järnväg flyttades till den nya

järnvägslagen kommer således bestämmelserna om trafikonykterhetsbrott för järnväg, tunnelbana och spårväg under en övergångsperiod regleras i tre olika lagar.

7.2.2 Överväganden och bedömning

Bedömning: Bestämmelserna om trafikonykterhetsbrott för den som för spårvagn skall behållas i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott.

Jag har i avsnitt 6 föreslagit att straffbestämmelserna i lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg förs över till järnvägslagen utan ändringar i sak. Dessa bestämmelser gäller både tunnelbana och spårväg med undantag för trafikonykterhetsbestämmelsen som endast gäller tunnelbana.

Trafikonykterhetsbrotten i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott (trafikbrottslagen) gjordes tillämpliga på spårväg från och med den 1 januari 1976. Genom en lagändring den 1 juli 1982 gjordes bestämmelserna även tillämpliga på förare av järnvägsfordon och tunnelbanetåg. I förarbetena till denna lagändring anfördes att regleringen egentligen borde ske i den nya järnvägs- trafiklagen – som då ännu inte hade trätt i kraft – och att placeringen i trafikbrottslagen endast var en provisorisk lösning. Bestämmelserna för järnväg och tunnelbana flyttades därför senare över till järnvägstrafiklagen och därefter till nuvarande lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg. Bestämmelserna för järnväg finns, som ovan nämnts, sedan den 1 juli 2004 i järnvägslagen. Bestämmelserna för järnväg och tunnelbana gäller till skillnad från vad som gäller för spårväg även vissa andra personer som fullgör tjänster som är av väsentlig betydelse för säkerheten, t.ex. tågledare och tågklarare. Enligt 3 § trafikbrottslagen kan endast den som för spårvagn dömas till rattfylleri.

Som framgått ovan har bestämmelserna om trafikonykterhet vid förande av spårvagn legat i trafikbrottslagen sedan 1976. Detta är enligt min mening mest naturligt då spårvagnar, i motsats till järnvägs- och tunnelbanetåg, i stor utsträckning framförs på gator tillsammans med den andra trafik som trafikbrottslagen gäller för. En följd av detta är att även övriga bestämmelser i trafikbrottslagen är tillämpliga på den som för spårvagn. Dessutom gäller straffbestämmelserna i järnvägslagen och lagen om säkerhet vid tunnelbana och

spårväg även andra personalkategorier än föraren. Min bedömning är därför att bestämmelserna om trafikonykterhet vid förande av spårvagn bör ligga kvar i trafikbrottslagen.

Straffbestämmelserna i järnvägslagen är hämtade från järnvägssäkerhetslagen och motsvarar i princip dessa. Under utredningens gång har inget framkommit som föranleder något förslag om ändring i sak från min sida.

8 Några särskilda frågor

8.1 Krav på försäkring eller annat likvärdigt arrangemang för infrastrukturförvaltare

Förslag: För att beviljas tillstånd för att förvalta infrastruktur skall infrastrukturförvaltarens försäkring eller annat likvärdigt arrangemang täcka den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av verksamheten.

Av 3 kap. 2 och 3 §§ järnvägslagen (2004:519) framgår att det för att licens eller säkerhetsintyg skall kunna beviljas är ett krav att sökanden bl.a. visar att han genom försäkring eller annat likvärdigt arrangemang har täckt den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av järnvägstrafiken. Något motsvarande krav för den som vill få tillstånd till att förvalta infrastruktur finns inte.

Jag har i avsnitt 5 föreslagit att bestämmelserna i järnvägssäkerhetslagen om infrastrukturförvaltarens ansvar gentemot tredje man skall föras över till järnvägslagen. Infrastrukturförvaltaren kommer därmed även fortsättningsvis att vara skadeståndsansvarig i händelser av olyckor gentemot tredje man. Vidare har jag i avsnitt 3 föreslagit att ansvarsförhållandet mellan infrastrukturförvaltaren och järnvägsföretaget skall regleras i lag. Av de föreslagna bestämmelserna framgår bl.a. att infrastrukturförvaltaren är ansvarig på objektiv grund för ekonomisk skada till följd av ersättning som järnvägsföretaget fått betala till resande för t.ex. personskada och till godskunder för skada på gods om skadan orsakats av infrastrukturen.

Med hänsyn till att infrastrukturförvaltaren genom bestämmelserna i järnvägslagen kan komma att bli skadeståndsskyldig gentemot såväl järnvägsföretag som tredje man bör det ställas samma krav på försäkring eller liknande på en infrastrukturförvaltare som på ett järnvägsföretag. Tilläggas skall att eftersom tillstånd inte krävs för

Banverket för att förvalta infrastruktur kommer ett krav på försäkring endast gälla övriga infrastrukturförvaltare.

8.2 Underrättelseskyldighet för järnvägsföretag gentemot infrastrukturförvaltaren vid transport av farligt gods

Bedömning: Ett järnvägsföretag som vill transportera farligt gods bör underrätta infrastrukturförvaltaren om transporten. En bestämmelse med detta innehåll bör införas i författningarna om farligt gods.

I 3 kap. 11 § järnvägstrafiklagen (1985:192) finns en bestämmelse som bl.a. stadgar att avsändaren av farligt gods är skyldig att noga underrätta järnvägen vad faran består i och om de försiktighetsåtgärder som behöver vidtas. Som framgår av avsnitt 4.1 skall med järnvägen förstås det rättssubjekt som driver infrastrukturen, dvs. infrastrukturförvaltaren.

Jag har i avsnitt 4.9.2 föreslagit att en avsändare som överlämnar farligt gods för transport även fortsättningsvis skall ha en särskild upplysningsplikt men att upplysningsplikten till skillnad från i dag skall gälla gentemot transportören. Denna information bör dock rimligen vidarebefordras till infrastrukturförvaltaren för dennes trafikplanering m.m. En sådan skyldighet stadgas även i Banverkets järnvägsnätsbeskrivning. Frågan är dock så viktig att den enligt min mening bör regleras i författning.

En bestämmelse om skyldighet för transportören eller järnvägsföretaget att vidarebefordra information om farligt gods till infrastrukturförvaltaren är främst en offentlighetsreglerad regel och hör närmast hemma i reglerna om transport av farligt gods. Utredningen om översyn av bestämmelserna om transport av farligt gods lämnade sitt betänkande i början av september 2004 och den slutgiltiga versionen av betänkandet har därmed inte kunnat beaktas i mitt förslag. Såvitt framgån, efter kontakt med ovan angivna utredning, har någon bestämmelse med innehåll om en transportörs eller ett järnvägsföretags skyldighet att vidarebefordra information om farligt gods till infrastrukturförvaltaren emellertid inte tagits in i utredningens förslag. I det fortsatta arbetet bör därför en uppföljning av denna fråga ske i samråd med försvarsdepartementet.

9 Ikraftträdande och övergångsbestämmelser

9.1 Ikraftträdande

Förslag: Huvuddelen av de nya bestämmelserna skall träda i kraft den 1 januari 2006 då järnvägstrafiklagen (1985:192) och lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg samtidigt skall upphöra att gälla. Bestämmelserna i järnvägslagen (2004:519) om internationell järnvägstrafik (13 kap.) och om utnyttjande av järnvägsinfrastruktur för internationell transport (15 kap. 11–16 §§) skall dock inte träda i kraft förrän 1999 års COTIF blivit gällande. I samband med detta skall lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik upphöra att gälla. Regeringen skall beordras att besluta om när de nya bestämmelserna om marknadstillträde för persontrafik i järnvägslagen (5 kap. 1–6 §§) och den därtill knutna bestämmelsen om överklagande (20 kap. 1 §) skall träda i kraft.

Med undantag för de nya bestämmelserna om marknadstillträde för persontrafik bör lagförslagen inte innebära några större konsekvenser för berörda myndigheter och aktörer. Med beaktande av detta och den tid som erfordras för den fortsatta beredningen av förslagen i regeringskansliet och i riksdagen bör huvuddelen av förslagen kunna träda i kraft den 1 januari 2006. Järnvägstrafiklagen (1985:192) och lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg bör samtidigt upphävas.

Av artikel 4 i protokollet av den 3 juni 1999 om ändring av COTIF (ändringsprotokollet) framgår att protokollet träder i kraft tre månader efter det att fler än två tredjedelar av medlemsstaterna ratificerat, godtagit eller godkänt protokollet. OTIF beräknar att detta kommer ske senast i början av år 2005. Huvuddelen av de förslag jag lämnar som rör internationella förhållanden är direkt föranledda av ändringarna i COTIF. Det gäller bestämmelserna i 13 kap. om

internationell järnvägstrafik och bestämmelserna i 15 kap. 11–16 §§ om utnyttjande av järnvägsinfrastruktur för internationell transport. Bestämmelserna i 13 kap. kan inte träda i kraft innan 1999 års COTIF blivit gällande. Inte heller bestämmelserna i 15 kap. 11–16 §§ bör träda i kraft dessförinnan. För det fall tillräckligt antal stater inte har ratificerat ändringsprotokollet när lagförslaget tas upp i riksdagen bör regeringen bemyndigas att sätta dessa lagändringar i kraft¹.

När det gäller förslaget i 13 kap. 3 § om att vissa framtida ändringar i COTIF direkt skall gälla som svensk rätt skall, som angetts i avsnitt 2.8.1, riksdagens beslut i princip fattas i samma ordning som vid stiftande av grundlag men kan i brådskande fall fattas omedelbart med kvalificerad majoritet. Det finns i detta fall inte anledning att frångå den ordning som normalt skall tillämpas. Lagförslaget i denna del bör därför antas genom två likalydande riksdagsbeslut med mellanliggande riksdagsval. Det får antas att 1999 års COTIF har trätt i kraft i vart fall under valåret 2006. Bestämmelsen bör därför kunna träda i kraft den 1 januari 2007.

En av utgångspunkterna för utredningen har varit att den nationella regleringen om möjligt skall överensstämja med regleringen i COTIF. Enligt min mening är det lämpligt att de nya bestämmelserna som gäller inrikes trafik träder i kraft utan dröjsmål och detta även om 1999 års COTIF ännu inte trätt i kraft. De skillnader som detta medför mellan inrikes och internationell trafik kommer endast att bestå under en högst begränsad tid. För det fall tillräckligt många stater har ratificerat 1999 års COTIF innan de nya bestämmelserna rörande inrikes trafik har trätt i kraft är det väsentligt att lagstiftningsarbetet påskyndas så att dessa bestämmelser tillsammans med bestämmelserna om internationell trafik kan träda i kraft strax efter COTIF blivit gällande.

Vad gäller ikraftträdandet av de nya bestämmelserna om marknadstillträde för persontrafik i 5 kap. 1–6 §§ och den därtill knuta övergångsbestämmelsen i 20 kap. 1 § bör följande noteras. Den 3 mars 2004 presenterade EG-kommissionen det s.k. tredje järnvägspaketet, vari ingår ett förslag att från och med den 1 januari 2010 öppna upp den internationella passagerartrafikmarknaden för konkurrens. Förslaget går bl.a. ut på att järnvägsföretag skall kunna utföra internationell transport inom EU och därvid kunna ta upp och släppa av passagerare på samtliga större stationer, dvs. även på stationer inom

¹ I artikel 6 i ändringsprotokollet finns övergångsbestämmelser.

samma medlemsstat. Om förslaget går igenom kommer det t.ex. att bli möjligt för järnvägsföretag inom EU att trafikera de i dag för SJ AB lönsamma linjerna Göteborg – Stockholm och Malmö – Stockholm genom att låta trafiken börja eller sluta i Köpenhamn.

Persontrafikmarknaden i Sverige är relativt liten vid en internationell jämförelse. Förslaget om avreglering av persontrafikmarknaden i huvudbetänkandet *Järnväg för resenärer och gods* (SOU 2003:104) innebär att utländska aktörer genom dotterbolag i Sverige kan konkurrera på den svenska marknaden utan att svenska aktörer ges samma rätt utomlands. I huvudbetänkandet förslags att bestämmelserna skulle träda i kraft under år 2006. Enligt min mening är det emellertid av stor vikt att den svenska avregleringen av persontrafiken sker i takt med avregleringen av persontrafiken i övriga EU- och EES-länder. Det finns annars en risk att de svenska järnvägsföretagens möjligheter att bli konkurrenskraftiga minskar. Bl.a. med hänsyn till att EG-kommissionen nu har lämnat ett förslag till direktiv om marknadsöppning för den internationella passagerartrafiken är det mindre lämpligt att i dag ange ett exakt datum när bestämmelserna skall träda i kraft. Regeringen bör därför bemyndigas att bestämma när bestämmelserna om avregleringen av persontrafiken skall träda i kraft med hänsyn till hur utvecklingen blir inom EU.

9.2 Övergångsbestämmelser

Förslag: Beslut om godkännande av spåranläggningar och fordon samt beslut om tillstånd vid tunnelbana och spårväg som meddelats före ikraftträdandet skall jämföras med godkännande och tillstånd enligt järnvägslagen (2004:519). Kravet på försäkring eller annat likvärdigt arrangemang för den som förvaltar järnvägsinfrastruktur skall under en viss tid inte gälla den som vid ikraftträdandet redan innehar tillstånd. De nya bestämmelserna om vad som skall ingå i ett trafikeringsavtal och de därtill knutna ansvarsreglerna skall inte gälla avtal som ingåtts före ikraftträdandet. Äldre bestämmelser skall fortfarande gälla i fråga om inrikes järnvägstransporter som har påbörjats före ikraftträdandet och i fråga om skador på tredje man som inträffat före ikraftträdandet.

Bestämmelserna om krav på godkännande av spåranläggningar och fordon i lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg har utan

ändringar i sak flyttats över till järnvägslagen. Detsamma gäller bestämmelserna om tillstånd för att driva tunnelbane- och spårvägs- trafik eller spåranläggningar för sådan trafik.

Av praktiska skäl bör beslut om godkännande enligt lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg få fortsätta att gälla. Ett godkännande enligt lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg bör därför jämföras med ett godkännande enligt järnvägslagen. Godkännandet kommer därmed att gälla till dess att fordonet eller spåranläggningen byggs om eller moderniseras (jfr 2 kap. 2 § i mitt förslag till järnvägslag).

Den som vid lagens ikraftträdande innehar tillstånd för att driva tunnelbane- eller spårvägsverksamhet bör få fortsätta med verksamheten fram till utgången av år 2008. Ett tillstånd enligt lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg bör därför fram till denna tidpunkt jämföras med ett tillstånd enligt järnvägslagen.

Genom att godkännande och tillstånd enligt lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg jämföras med godkännande och tillstånd enligt järnvägslagen kommer bestämmelserna om tillsyn, återkallelse m.m. i nuvarande 8 kap. järnvägslagen att bli direkt tillämpliga.

Av allmänna principer följer att sådana förelägganden, förbud och andra beslut som meddelats med stöd av bestämmelserna i lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg och som avser skyldigheter som återfinns i sak oförändrade i den nya lagen fortsätter att gälla utan att det särskilt behöver förordnas om detta.

Jag har i avsnitt 8.1 föreslagit att det även för den som vill förvalta järnvägsinfrastruktur skall krävas försäkring eller annat likvärdigt arrangemang. Med beaktande av den tidigare gällande ordningen då krav på försäkring inte förelåg bör kravet på de förvaltare som vid lagens ikraftträdande innehar tillstånd inte få omedelbar effekt. Kravet på försäkring eller liknande för dessa förvaltare bör gälla först efter utgången av år 2008.

Äldre bestämmelser om ansvar m.m. mellan transportör och kund bör fortsätta att gälla för transporter som har påbörjats före ikraftträdandet. De nya bestämmelserna om trafikeringsavtalets innehåll i 6 kap. och ansvarsregleringen mellan infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag i 15 kap. bör inte gälla i fråga om avtal som har ingåtts före ikraftträdandet.

Vid prövning av mål eller ärenden enligt lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg som har inletts före lagens ikraftträdande bör äldre materiella bestämmelser fortsätta att tillämpas. Bestämmelserna är dock i sak i princip oförändrade.

Enligt 5 § andra stycket BrB:s promulgationslag (1964:163) skall straff i princip bestämmas efter den lag som gällde när gärningen företogs. Gäller annan lag när dom meddelas, skall dock den lagen tillämpas, om den leder till frihet från straff eller till lindrigare straff. Eftersom det inte föreligger några skillnader i straffhänseende mellan lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg och mitt förslag kommer bestämmelserna i lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg fortsätta att gälla för gärningar som har begåtts före ikraftträdandet. Särskilda övergångsbestämmelser behöver därmed inte meddelas i denna del.

10 Ekonomiska och andra konsekvenser

Bedömning: Mina förslag bör inte medföra några nämnvärda konsekvenser i de avseenden som anges i kommittéförordningen (1998:1474).

Om förslagen i ett betänkande påverkar kostnaderna eller intäkterna för staten, kommuner, landsting, företag eller andra enskilda skall enligt 14 § kommittéförordningen (1998:1474) en beräkning av dessa konsekvenser göras. Även andra samhällsekonomiska konsekvenser skall redovisas. Enligt 15 § samma förordning skall även sådana konsekvenser redovisas som avser kommunalt självstyre, brottslighet och brottsförebyggande arbete, sysselsättning, offentlig service, små företags förutsättningar, jämställdhet eller integrationspolitiska mål.

Jag gör följande bedömning vad gäller konsekvenserna av mina förslag.

I avsnitt 2.5 har jag föreslagit att Sverige skall tillträda 1999 års COTIF. Beräkningsgrunderna för finansieringen av OTIF:s utgifter är som angetts i avsnitt 2.4.2 ändrade. För Sveriges del innebär ändringen att Sveriges andel av årsavgiften sänks. Sverige betalade förra året (2003) 750 711 kr till OTIF.

Bihang D (CUV) är ett nytt bihang som innehåller bestämmelser för avtal om nyttjande av vagnar i internationell järnvägstrafik. Bestämmelserna är i all väsentlighet dispositiva och bör därmed inte medföra några negativa konsekvenser för berörda parter. Tvärtom bör den förenkling av regelverket som bihanget innebär på sikt kunna leda till lägre kostnader för aktörerna på järnvägsmarknaden.

Även bihang E (CUI) är nytt. Bestämmelserna skall tillämpas på de avtal som träffas mellan infrastrukturförvaltare och transportörer om nyttjande av infrastruktur för internationell järnvägstrafik. I avsnitt 3.2 har jag föreslagit att bestämmelserna i princip även skall gälla trafikeringsavtal om nyttjande av infrastruktur för nationell

järnvägstrafik. Redan i dag träffar Banverket avtal med trafikutövarna med ansvarsvillkor som i stora delar motsvarar dem som finns i CUI. Det föreligger dock, som nämnts i avsnitt 3, vissa skillnader. Bestämmelserna bör emellertid inte medföra några nämnvärda merkostnader för någondera av avtalsparterna eller några andra konsekvenser som nu är ifråga. I avsnitt 3.2.2 har jag föreslagit att trafikeringsavtalet skall träffas mellan infrastrukturförvaltaren och järnvägsföretaget. Den som endast vill organisera järnvägstrafik kommer därmed inte bli part i trafikeringsavtalet. Förslaget bör minska den ekonomiska risken för de speditörer m.fl. som vill organisera trafik eftersom dessa inte längre genom trafikeringsavtalet kommer att vara ansvariga på objektiv grund för de skador järnvägsföretaget orsakar infrastrukturförvaltaren.

De nya tekniska bihangen F och G (APTU och ATMF) innehåller tekniska standarder och en godkännandeordning för järnvägsmateriel som skall användas i internationell trafik. De reglerar huvudsakligen samma frågor som EU:s direktiv om driftskompatibilitet som redan är införlivade i järnvägslagen. Ett införlivande av APTU och ATMF bör därför inte medföra några negativa konsekvenser för aktörerna på järnvägsmarknaden. Tilläggs skall att den internationella standardiseringen under alla förhållanden är oundviklig och är tänkt att på längre sikt leda till billigare och bättre järnvägsdrift.

Jag har i avsnitt 8.1 föreslagit att det även för den som vill förvalta infrastruktur skall krävas försäkring eller likvärdigt arrangemang som täcker den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av verksamheten. Om de som förvaltar infrastruktur därigenom blir tvungna att försäkra sig till ett högre belopp än tidigare kommer förslaget innebära ökade kostnader för dem. Kravet gäller dock inte för Banverket.

De nya bestämmelserna om marknadstillträde för persontrafik som föreslogs i huvudbetänkandet *Järnväg för resenärer och gods* har genom detta betänkande införts i författningsförslaget. Överväganden i denna del finns i huvudbetänkandet och eftersom förslaget i sak inte skiljer sig från huvudbetänkandet avstår jag från att i detta betänkande ytterligare kommentera konsekvenserna av det.

I övrigt bör mina förslag inte innebära några konsekvenser i de avseenden som anges i kommittéförordningen.

11 Författningskommentar

11.1 Järnvägslagen (2004:519) med av utredningen föreslagna ändringar

I betänkandet återges järnvägslagen (2004:519) i den lydelse den skulle få om de av utredningen föreslagna ändringarna görs i lagen. I det följande lämnas en kommentar till den återgivna lagen endast i de delar ändringar har skett i järnvägslagen.

1 kap. Allmänna bestämmelser

I kapitlet finns allmänna bestämmelser. Järnvägslagen (2004:519) föreslås, till skillnad från i dag, omfatta t.ex. bestämmelser om tunnelbana och spårväg, om transport av resande och gods, om det inbördes ansvaret mellan infrastrukturförvaltaren och järnvägsföretaget samt om ansvar i annat fall än vid transport. Gällande bestämmelser i 1 § andra stycket och 2 § järnvägslagen har därför ersatts av bestämmelser i den nya 2 §. Övervägandena finns i avsnitten 2.6, 3.2.2, 4.3, 5.2 och 6.3.

Det skall uppmärksammas att järnvägslagen inte skall tillämpas om annat följer av EG-rätten. Vid konflikter mellan EG-rätten och de föreslagna särskilda bestämmelserna om internationell järnvägstrafik så har exempelvis de gemenskapsrättsakter som införlivats genom 2 kap. järnvägslagen (rådets direktiv 96/48/EG av den 23 juli 1996 om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg och Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/16/EG av den 19 mars 2001 om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg) samt rådets förordning (EG) nr 44/2001 av den 22 december 2000 om domstols behörighet och om erkännande

och verkställighet av domar på privaträttens område (Bryssel I-förordningen) företräde.

Ordet utföra i skilda böjningsformer har i hela järnvägslagen bytts ut mot termen bedriva i de fall ordet används i samband med trafikverksamhet.

1 kap. 1 §

Ändringarna i bestämmelsens *första stycke* är endast av språklig art. *Andra stycket* har tagits bort eftersom järnvägslagen i vissa delar föreslås gälla även för tunnelbana och spårväg.

1 kap. 2 §

Bestämmelserna i paragrafen är nya. Av *första stycket* framgår att vissa bestämmelser i lagen även gäller för tunnelbana och spårväg.

Enligt *andra stycket* gäller bestämmelserna i 8–13 kap. även järnvägstransport med svensk tåg färja. Med svensk tåg färja avses en tåg färja med svensk flagg. Övervägandena i denna del finns i avsnitt 4.3.

I *tredje stycket* anges de fall när lagen skall tillämpas även på annan transport än järnvägs-, tunnelbane- och spårvägstransport. Ett sådant fall är när transportören tillfälligt avbryter järnvägsdriften och i stället transporterar eller låter transportera de resande med ett annat slags transportmedel (9 kap. 4 §). Bestämmelser i lagen kan därvid tillämpas på transport även utom Sverige. Det skulle nämligen i en sådan situation undantagsvis kunna inträffa att en resande tillfogas skada utanför Sveriges territorium. Bestämmelsen motsvarar 1 kap. 1 § andra stycket första meningen järnvägstrafiklagen (1985:192). Ändringarna är endast språkliga.

1 kap. 4 §

I paragrafen förklaras vissa begrepp.

Definitionerna av begreppen transportör och faktisk transportör är nya. Transportör är den som genom avtal med en resande eller avsändare av gods åtar sig att utföra en järnvägstransport av resande, inskrivet resgods, fordon (som transporteras i samband med transport av resande) eller gods. Transportören kan själv eller

genom att anlita en faktisk transportör utföra transporten. En transportör behöver inte vara ett järnvägsföretag utan kan t.ex. vara en speditör. Den faktiske transportören, som på uppdrag av transportören utför hela eller delar av transporten, är inte part i transportavtalet.

Innebörden av begreppet järnvägsinfrastruktur har ändrats genom att i definitionen nämnda anläggningar och anordningar ombord på svensk tågfarja inte skall anses som järnvägsinfrastruktur. Övervägandena finns i avsnitt 4.3.

I övrigt motsvarar bestämmelsen nu gällande 1 kap. 4 § järnvägslagen.

2 kap. Krav på järnvägssystem

I detta kapitel finns bestämmelser om säkerheten vid järnväg, tunnelbana och spårväg samt om krav på delsystem och komponenter i järnvägssystem. Till skillnad från nuvarande 2 kap. järnvägslagen (2004:519) gäller de allmänna bestämmelserna om säkerhet även tunnelbana och spårväg. Dessa bestämmelser har tidigare funnits i lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg. De övriga ändringar som har gjorts är i princip endast av redaktionell art och någon ändring i sak är inte avsedd. För en närmare kommentar hänvisas till förarbetena till järnvägslagen (prop. 2003/04:123) och järnvägssäkerhetslagen (prop. 1990/91:1).

2 kap. 1 §

Paragrafen är ny och har tillkommit för att tydliggöra att kapitlet även skall gälla säkerheten vid tunnelbana och spårväg.

I *andra stycket* stadgas att vad som sägs om delsystem, järnvägssystem, järnvägsinfrastruktur och järnvägsfordon samt om järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare i 2–8 §§ äger motsvarande tillämpning på tunnelbana och spårväg samt på den som bedriver tunnelbane- eller spårvägstrafik eller förvaltar infrastruktur för sådan trafik. Begreppet infrastruktur används inte i lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg utan där används istället begreppet spåranläggning. Av 2 § i den lagen framgår att till spåranläggning hör spår och de övriga fasta anordningar som behövs för spårets bestånd, drift eller brukande, signal- och säkerhetsanläggningar i

övrigt, trafikledningsanläggningar samt anordningar för elförsörjning i trafiken. Definitionen motsvarar i sak i stort sett vad som sägs om järnvägsinfrastruktur i nuvarande järnvägslag. Mitt förslag om ändrad innebörd av begreppet järnvägsinfrastruktur (se kommentaren till 1 kap. 4 § och avsnitt 4.3) innebärande att bestämmelserna om säkerhet inte längre skall tillämpas på tågfarja påverkar inte tunnelbana och spårväg varför någon saklig skillnad från vad som gäller enligt lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg inte är avsedd.

2 kap. 2 §

Första meningen motsvarar i sak 2 kap. 13 § järnvägslagen samt första meningen i 17 respektive 18 §§ lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg. Genom ett förtydligande av bestämmelsen framgår det nu direkt av lagtexten att tillsynsmyndigheten vid prövningen skall bedöma om ett delsystem uppfyller de krav som ställs i kapitlet. Av *andra meningen* framgår att ett godkännande av tillsynsmyndigheten inte endast krävs före ibruktagandet utan även om delsystemet byggts om eller moderniserats. Även detta får anses vara ett förtydligande till nu gällande reglering i 2 kap. 13 § järnvägslagen. En motsvarande bestämmelse finns i andra meningen i 17 respektive 18 §§ lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg.

2 kap. 3 §

Paragrafen motsvarar 2 kap. 1 § järnvägslagen och i sak 13 § lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg.

2 kap. 4 §

Paragrafen motsvarar i sak 2 kap. 2 § järnvägslagen samt 10 och 11 §§ lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg.

2 kap. 5 §

Paragrafen motsvarar 2 kap. 3 § järnvägslagen och 12 § lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg.

2 kap. 6 §

Paragrafen motsvarar 2 kap. 4 § järnvägslagen och 16 § lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg.

2 kap. 7 §

Paragrafen motsvarar 2 kap. 5 § järnvägslagen och 14 § lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg. Regeringen eller tillsynsmyndigheten kan enligt 15 § föreskriva vad en säkerhetsordning närmare skall innehålla och hur den skall utformas.

2 kap. 8 §

Paragrafen motsvarar 2 kap. 6 § järnvägslagen samt 24 § första och tredje styckena lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg. Endast språkliga ändringar har gjorts.

2 kap. 9–14 §§

Paragraferna motsvarar 2 kap. 7–12 §§ järnvägslagen och är endast tillämpliga på järnvägssystem. Första stycket i nuvarande 9 § som stadgar att delsystem endast får tas i bruk om de uppfyller kraven i 8 § har tagits bort eftersom detta numera framgår av 2 §.

2 kap. 15 §

Paragrafen motsvarar 2 kap. 14 § järnvägslagen och innebär bl.a. ett bemyndigande till regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten att utfärda tekniska och andra föreskrifter rörande de krav på delsystem och komponenter som uppställs i 8–12 §§. I paragrafen ges även regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten på motsvarande sätt som i lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg rätt att meddela föreskrifter om säkerhet och olycksrapportering. Ändringarna i bestämmelsen är språkliga och av redaktionell art.

3 kap. Tillstånd för järnvägsverksamhet

3 kap. 3 §

I paragrafen har följdändringar gjorts på grund av de ändringar som skett i 2 kap.

3 kap. 4 §

Ändringarna i paragrafen är endast språkliga.

3 kap. 8 §

Bestämmelsen i *första stycket* punkten 3 är ny och innebär att det som ytterligare krav för att beviljas tillstånd för att förvalta infrastruktur ställs att sökande kan visa att han genom försäkring eller annat likvärdigt arrangemang har täckt den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av den verksamhet som tillståndet gäller. Övervägandena finns i avsnitt 8.1.

3 kap. 9 §

Paragrafen är ny och motsvarar i sak 4 § första stycket lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg (1990:1157). Av paragrafen framgår att tillstånd krävs för att bedriva tunnelbane- och spårvägstrafik eller för att förvalta infrastruktur för sådan trafik och driva anläggningar som hör till infrastrukturen. Angående begreppet infrastruktur se kommentaren till 2 kap. 1 §.

I 3 § lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg anges att tunnelbane- och spårvägsverksamhet består av drift av spåranläggningar (spårinnehav) och drift av spårtrafik (trafikutövning). Vidare anges att i driften av spåranläggningar ingår trafikledning men att denna är en särskild verksamhetsgren om den som driver spåranläggningen har överlåtit ansvaret härför till någon annan (särskild trafikledningsverksamhet). Motsvarande bestämmelse finns inte i järnvägslagen och är inte heller enligt min mening nödvändig för tunnelbana och spårväg. För det fall någon övertar trafikledande uppgifter är denne att betrakta som förvaltare av

infrastruktur och skall därmed ha erforderliga tillstånd för att bedriva denna verksamhet (jfr prop. 2003/04:123 s. 98).

3 kap. 10 §

Paragrafen är ny. Av *första stycket* framgår när tillstånd till den som vill bedriva tunnelbane- och spårvägsverksamhet skall beviljas. De krav som ställs är i princip desamma som i dag gäller enligt 4 § andra stycket lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg. Ändringarna i punkt 1 jämfört med nuvarande reglering är redaktionella för att bättre överensstämma med motsvarande bestämmelser i kapitlet rörande licens och tillstånd för förvaltare av järnvägsinfrastruktur. Någon ändring i sak är inte avsedd, varför förarbetena till järnvägssäkerhetslagen (prop. 1990/91:1) fortfarande är relevanta. Utöver kraven i punkt 1 krävs enligt punkt 2 att sökanden uppfyller de allmänna säkerhetskraven i 2 kap. 3–7 §§ samt i de föreskrifter som har meddelats med stöd av 2 kap. 15 § 2. Säkerhetskraven i 2 kap. motsvarar i huvudsak nu gällande krav enligt lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg.

Enligt *andra stycket* får kraven anpassas till verksamhetens art och omfattning. Bestämmelsen motsvarar 4 § tredje stycket lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg. Det skall framgå av tillståndet vilken anpassning som har gjorts.

3 kap. 11 §

Paragrafen motsvarar nuvarande 3 kap. 9 § järnvägslagen.

5 kap. Rätt att bedriva och organisera trafik på järnvägsnät

I detta kapitel finns bestämmelser om marknadstillträde för person- och godstrafik. Bestämmelserna i 1–6 §§ om persontrafik är i huvudsak nya medan bestämmelserna om godstrafik i 7 och 8 §§ motsvarar nuvarande 5 kap. 3 och 4 §§ järnvägslagen.

I huvudbetänkandet *Järnväg för resenärer och gods* (SOU 2003:104) redovisades för- och nackdelar med ett antal olika modeller för tillträde till järnvägens persontrafikmarknad. Modellerna omfattade allt från marknadsstyrd persontrafik till olika former av samhällsstyrt utbud. Ingen av modellerna ansågs ensam

kunna tillvarata samhällets önskemål som de uttrycks i de transportpolitiska målen utan i stället förslogs i betänkandet en blandad modell där en ökad konkurrens om resenärerna kunde kombineras med ett av samhället garanterat och styrt utbud. Modellen innebär i korthet att järnvägsföretag tillåts bedriva kommersiell persontrafik i konkurrens över hela det svenska järnvägsnätet. Det skall således inte råda något monopol vare sig i operatörsledet eller i organisationsledet. I betänkandet anfördes dock att rätten att organisera den linjebundna persontrafiken borde, för att kunna värna en konkurrens på jämbördiga villkor mellan kommersiell och subventionerad trafik, regleras och kontrolleras genom ett tillståndsförfarande. Motiven till detta har utvecklats utförligt i avsnitten 2.3 och 2.4 i huvudbetänkandet.

5 kap. 1 §

I *första stycket* anges huvudregeln att svenska järnvägsföretag och verksamhetsutövare med auktorisation har rätt att bedriva och organisera persontrafik på svenska järnvägsnät. Samma rätt medges järnvägsföretag och verksamhetsutövare från annan EES-stat eller Schweiz om motsvarande rätt ges svenskt järnvägsföretag eller verksamhetsutövare med auktorisation i dessa stater. Huvudregeln begränsas genom hänvisning till 2 § där det stadgas att trafikeringstillstånd krävs för att bedriva eller organisera linjebunden persontrafik.

Andra stycket motsvarar nuvarande 5 kap. 2 § järnvägslagen.

5 kap. 2 §

I *första stycket* anges att det krävs trafikeringstillstånd för att bedriva eller organisera linjebunden persontrafik. Tillstånd krävs inte för sådan internationell trafik som avses i 1 § andra stycket. I huvudbetänkandet *Järnväg för resenärer och gods* (SOU 2003:104 s. 120 f) har redogjorts för vad som kännetecknar linjebunden persontrafik. Om en verksamhetsutövare med auktorisation innehar ett trafikeringstillstånd och låter ett järnvägsföretag utföra trafiken i enlighet med tillståndet krävs naturligtvis inte att även järnvägsföretaget innehar ett trafikeringstillstånd.

Av *andra stycket* framgår att tillståndet får förenas med villkor om det finns särskilda skäl. Tanken är att villkoren skall kunna användas som instrument för genomförande av transportpolitiskt angelägna samhällskrav. Villkoren kan vara generella och gälla för alla järnvägsföretag eller utformas specifikt för viss järnvägstrafik. Som exempel kan nämnas krav på att tillhandahålla viss angiven trafikinformation och krav i syfte att tillgodose funktionshinderade möjligheter att använda järnvägssystemet.

5 kap. 3 §

Enligt *första stycket första meningen* skall trafikeringsstillstånd ges om inte ett järnvägsföretag eller en annan verksamhetsutövare gör sannolikt att den avsedda trafiken i betydande mån skulle komma att skada förutsättningarna för att bedriva eller organisera redan etablerad järnvägstrafik. Bestämmelsen innebär att en redan etablerad aktör kan påkalla en s.k. skadlighetsprövning. Prövningen, som görs av tillsynsmyndigheten, avser skada som kan uppkomma för redan etablerad linjebunden persontrafik på järnväg om annan sådan persontrafik ges tillstånd att konkurrera. Av *första stycket andra meningen* framgår dock att den som utför eller organiserar kommersiell trafik inte kan påkalla en skadlighetsprövning gentemot annan kommersiell trafik. Med kommersiell trafik avses sådan trafik som inte är upphandlad eller subventionerad av Riks- trafikerna eller trafikhuvudmännen.

En skadlighetsprövning är avgränsad till linjebunden persontrafik på järnväg som den eller de som påkallat skadlighetsprövningen bedriver. Skada som uppstår på t.ex. busstrafik skall således inte bedömas i en skadlighetsprövning. En konsekvens av att trafik ofta bedrivs i nätverk är att många järnvägsföretag och verksamhetsutövare med auktorisation kan ha ett intresse av att påkalla en skadlighetsprövning, även sådana som bedriver verksamhet ganska långt från den aktuella nyetableringen. Påkallas ingen skadlighetsprövning skall tillsynsmyndigheten utfärda trafikeringsstillstånd utan någon prövning.

Bevisbördan beträffande trafikens skadlighet är placerad så att det är den som påstår att trafiken är skadlig som har att göra det sannolikt att förutsättningarna för denne att bedriva redan etablerad trafik skadas i betydande mån. Skadan måste vara av viss storlek för att leda till att trafikeringsstillstånd för ny trafik inte skall ges.

Skadan som kan uppkomma är i första hand av företagsekonomisk art och hänsyn bör därför kunna tas till såväl ökade kostnader som minskade intäkter. Finansiella bindningar till följd av fordonsinnehav bör dock inte få utgöra något bärande skäl vid en skadlighetsprövning. Om det finns möjlighet att förebygga eller minska skadan på trafikens förutsättningar, t.ex. genom justeringar i utbudet bör detta beaktas vid skadlighetsprövningen. Hänsyn bör även kunna tas till indirekt skada som uppkommer på annan trafik inom ramen för den skadelidandes utbud. Anledningen till detta är att framför allt trafikhuvudmännen även fortsättningsvis bör ges ett skydd för de delar av den egna trafiken som kan bidra till kostnadstäckning för annan av dem bedriven och transportpolitiskt angelägen trafik. Skadan måste dock även i detta fall vara betydande.

Bestämmelsen i *andra stycket* är ett undantag från huvudregeln i första stycket och stadgar att oavsett vad som sägs i första stycket skall trafikeringstillstånd ges om en avsevärt bättre trafikförsörjning därigenom skulle uppnås. Bestämmelsen innebär således att tillsynsmyndigheten har möjlighet att ge ett trafikeringstillstånd även om förutsättningarna för en aktör att bedriva redan befintlig trafik skadas i betydande mån. Det som avses är när ett nytt trafikupplägg kan bedömas tillgodose resenärernas behov på ett betydligt bättre sätt än den redan etablerade tågtrafiken kan. Exempel på tillfällen då tillstånd kan ges enligt undantaget är när den etablerade aktören inte utför sådan trafik som svarar mot efterfrågan. Vidare kan den nye aktörens linjesträckning och planerade hållplatser innebära att nya förbindelser upprättas mellan olika orter vilket kan medföra att ett stort antal resenärer på det sättet slipper tidsödande byten. Den nya aktören kan även vilja satsa på högre komfort och kvalitet eller utföra trafik med väsentligt lägre priser eller betydligt snabbare trafik.

5 kap. 4 §

Av paragrafen framgår inledningsvis att ett tillstånd gäller tills vidare. Tillståndshavaren skall utföra eller organisera trafik i enlighet med tillståndet. Efter ansökningstillfället kan emellertid förhållandena ändras på olika sätt och den planerade trafiken kan behöva utökas eller på annat sätt förändras. Smärre justeringar från det redan prövade trafikupplägget bör dock inte medföra någon ny

tillståndsprövning. Ett tillstånd får återkallas om tillståndshavaren på ett väsentligt sätt har åsidosatt ett villkor enligt 2 § andra stycket eller om det inte används.

5 kap. 5 §

I paragrafen görs undantag från rätten att utföra och organisera persontrafik på fristående järnvägsnät som är avsedda att enbart användas för persontransport i stads- och förortstrafik, såsom t.ex. det järnvägsnät som Roslagsbanan utgör. Undantag görs även för sådan privatägd järnvägsinfrastruktur som endast används av ägaren till järnvägsinfrastrukturen för egen godstrafik. I dessa fall avgör infrastrukturförvaltaren vem som får bedriva eller organisera trafik. En motsvarande bestämmelse för godstrafik finns i 8 §.

5 kap. 6 §

Regeringen ges enligt *första stycket* rätt att beträffande ett särskilt infrastrukturprojekt föreskriva undantag från bestämmelserna om rätten att bedriva eller organisera trafik om projektet helt eller delvis finansierats av annan än stat eller kommun och ett särskilt trafikupplägg var en förutsättning för denna finansiering. Bestämmelsen är nödvändig för att staten skall kunna uppfylla avtal man slutit, t.ex. beträffande Arlandabanan, eller i framtiden önskar att sluta i fall där infrastrukturen helt eller delvis finansieras av privata aktörer. I *andra stycket* bemyndigas regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten att meddela föreskrifter om tillståndsprövningen och villkor enligt 2 § andra stycket.

5 kap. 7–8 §§

Paragraferna motsvarar nuvarande 5 kap. 3 och 4 §§ järnvägslagen. Ändringarna i 7 § är endast språkliga.

6 kap. Tilldelning av infrastrukturkapacitet

6 kap. 3 §

Ordet transporter har ersatts med ordet trafik.

6 kap. 22 §

Första stycket motsvarar i huvudsak nuvarande 6 kap. 22 § järnvägslagen (2004:519). En skillnad föreligger dock i att det anges att trafikeringsavtalet skall träffas mellan infrastrukturförvaltaren och järnvägsföretaget. I nuvarande bestämmelse stadgas att infrastrukturförvaltaren även kan träffa avtal med den som har auktorisation. Övervägande i denna del finns i avsnitt 3.2.2.

Andra stycket är nytt och motsvarar artikel 5.2 i CUI. I bestämmelsen anges vilka uppgifter som trafikeringsavtalet skall innehålla. En sådan reglering saknas i nuvarande lag. De uppgifter som anges i andra stycket regleras dock i huvudsak redan i dag i det trafikeringsavtal som Banverket träffar med trafikutövaren.

6 kap. 23 §

Paragrafen är ny och motsvarar delar av artikel 6.2 och 6.3 i CUI. Bestämmelsen stadgar diverse skyldigheter som åligger järnvägsföretaget. Av 24 § 3 framgår att infrastrukturförvaltaren får häva avtalet om järnvägsföretaget uppenbarligen har åsidosatt någon av skyldigheterna i 23 §. Av 28 § framgår emellertid att parterna får komma överens om villkor som avviker från 24 § 3.

6 kap. 24 §

Paragrafen är ny och motsvarar i princip artikel 7.2 i CUI. I paragrafen anges i vilka fall infrastrukturförvaltaren får häva trafikeringsavtalet. Artikel 7.2 innehåller ytterligare en grund för hävning, nämligen om järnvägsföretagets personal eller fordon inte uppfyller gällande säkerhetskrav. För det fall sådana krav inte uppfylls torde infrastrukturförvaltaren emellertid kunna häva avtalet med stöd av 26 §, som stadgar att en part kan häva avtalet om motparten uppenbarligen har åsidosatt någon skyldighet som avser säkerhet för

person eller egendom. Parterna har visserligen rätt att komma överens om villkoren för att utöva denna rätt. Av 2 kap. 3 § framgår dock att fordon skall vara av sådan beskaffenhet att skador till följd av verksamheten förebyggs och i 5 § samma kapitel stadgas att anlita personal skall uppfylla vissa krav. Enligt 19 kap. 5 § kan ett tillstånd återkallas om förutsättningarna för tillståndet inte längre uppfylls. Infrastrukturförvaltaren skulle därefter kunna häva avtalet med stöd av 24 § 1. Tilläggas kan att det enligt 18 kap. 1 § är straffbart att uppsåtligen eller av grov oaktsamhet anlita eller använda personal och fordon som inte uppfyller kraven i 2 kap. 3 och 5 §§.

Av 28 § framgår att parterna får komma överens om villkor som avviker från bestämmelserna i 24 § 2 och 3.

6 kap. 25 §

Paragrafen är ny och motsvarar artikel 7.3 i CUI.

6 kap. 26 §

Paragrafen är ny och motsvarar artikel 7.4 i CUI.

6 kap. 27 §

Paragrafen är ny och motsvarar artikel 7.5 i CUI. Av bestämmelsen framgår att den part som hävt avtalet enligt 24–26 §§ har rätt till ersättning för den skada han därigenom lider. Motparten går dock fri från ansvar om han kan visa att skadan inte orsakats genom hans fel eller försummelse. Av 28 § framgår att parterna får komma överens om villkor som avviker från denna bestämmelse. Parterna kan t.ex. avtala om vad skadeståndet skall omfatta.

6 kap. 28 §

Paragrafen är ny och motsvarar artikel 7.6 i CUI. Av paragrafen framgår att bestämmelserna i 24 § 2 och 3 samt 27 § är dispositiva.

6 kap. 29–31 §§

Paragraferna motsvarar nuvarande 6 kap. 23–25 §§ järnvägslagen. Vissa språkliga ändringar har gjorts i 29 §.

8 kap. Gemensamma bestämmelser om järnvägstransport

I detta kapitel, som är nytt i järnvägslagen (2004:519), finns gemensamma bestämmelser om transport med järnväg, tunnelbana och spårväg.

Den inledande bestämmelsen och bestämmelserna om tillämpningsområde, transportörer och faktiska transportörer samt om särskilda dragningsrätter (1, 2, 4–8 och 16 §§) är i huvudsak nya. Övervägandena till regleringen om transportörer och faktiska transportörer finns i avsnitt 4.5.2. Övriga bestämmelser är hämtade, med vissa sakliga ändringar som kommenteras nedan, från 1 kap. järnvägstrafiklagen (1985:192). I de delar där bestämmelserna är oförändrade är förarbetena till järnvägstrafiklagen fortfarande i stora delar relevanta.

Enligt förslaget skall transportören, och inte längre infrastrukturförvaltaren ("järnvägen"), bära ansvaret för skador som drabbar resande och godstransportkunder. Övervägandena i denna del finns i avsnitt 4.5.2. Denna ändring kommenteras inte ytterligare nedan.

Ordet befordran i skilda böjningsformer har bytts ut mot termen transport som i stor utsträckning numera används i övrig transporträttslig reglering. Någon ändring i sak är inte avsedd.

8 kap. 1 §

Av paragrafen följer att bestämmelserna i 8 kap. som huvudregel är gemensamma för 9–13 kap. Med transport med järnväg förstås transport som sker på svenska järnvägsspår eller på svensk tågfärja. Bestämmelserna gäller därmed även för internationell järnvägstransport, dvs. en transport till eller från utlandet. Enligt 9 kap. 1 §, 10 kap. 1 §, 11 kap. 1 § och 12 kap. 1 § skall bestämmelserna i 9–12 kap. dock endast i undantagsfall tillämpas på internationell transport. Ett undantagsfall avser transport till eller från utlandet som inte är underkastad COTIF. Ett annat undantagsfall, av större praktisk betydelse, är att transporten visserligen omfattas av COTIF men fördraget inte innehåller någon materiell reglering av

den uppkomna tvistefrågan utan direkt eller genom allmänna lagvalsregler utpekar intern svensk rätt som tillämplig. Det bör uppmärksammas att även en skada som har inträffat ombord på en svensk tåg färja utanför svenskt territorium anses ha inträffat inom Sverige.

8 kap. 2 §

I paragrafen anges i vilken utsträckning bestämmelserna i 8 kap. är tillämpliga. Tillämpningsområdet för de allmänna bestämmelserna i 8 kap. har ändrats i förhållande till 1 kap. 1 § järnvägstrafiklagen genom att de allmänna bestämmelserna för ansvar i annat fall än vid transport har skiljts ut och finns i 14 kap.

Bestämmelsen i *första stycket* skall ses i samband med 1 §. I förstnämnda bestämmelse regleras frågan om kapitlets tillämplighet på sådan internationell järnvägstransport som omfattas av bihangen A (CIV) och B (CIM) till COTIF. Bestämmelserna i dessa bihang är inkorporerade i 13 kap. Bestämmelser i 8 kap. skall tillämpas på sådan internationell transport endast om inte annat följer av 13 kap.

Av *andra stycket* framgår att bestämmelserna i kapitlet också gäller för transport med tunnelbana och spårväg.

Enligt *tredje stycket* skall 8–12 kap. inte tillämpas på brevbefordran med järnväg. Bestämmelsen motsvarar vad som gäller i dag enligt 1 kap. 1 § tredje stycket järnvägstrafiklagen. Det innebär att parterna fritt får avtala om villkoren för brevbefordran med järnväg.

8 kap. 3 §

Första stycket första meningen uttrycker den tvingande natur som bestämmelserna i 8–13 kap. har. Bestämmelsen gäller enbart till förmån för resande eller för avsändare eller mottagare av gods. Detta innebär att bestämmelserna bland annat är dispositiva vad avser det inbördes förhållandet mellan olika transportörer och faktiska transportörer. Ett avtal mellan sådana parter får dock inte ha negativa konsekvenser för resande eller godstransportkunderna. I *första stycket andra meningen* anges vissa undantag från bestämmelsernas tvingande natur såvitt gäller godstransporter enligt 11

kap. I *andra stycket* regleras rätten att sluta skiljeavtal. Bestämmelserna i paragrafen motsvarar 1 kap. 2 § järnvägstrafiklagen.

8 kap. 4 §

Av bestämmelsen, som är ny, följer en presumtion att den som sluter transportavtal med en resande enligt 9, 10 eller 13 kap. skall anses som transportör (begreppet transportör är förklarat i 1 kap. 4 §). Detta skall anses vara fallet om den som sluter transportavtalet med den resande inte visar att transportavtalet slöts för någon annans räkning. Om detta visas skall den för vars räkning avtalet slöts anses vara transportör. Följden av att någon anses vara transportör är att denne har ett ersättningsansvar enligt 9, 10 och 13 kap. En utgångspunkt vid bedömningen av om det är visat att en viss person inte uppträtt i eget namn och därmed inte är transportör är på vilket sätt försäljningen ägt rum och vad den resande därmed hade anledning att förvänta sig.

8 kap. 5 §

Paragrafen innehåller bestämmelser om en transport som på grund av ett och samma transportavtal utförs av flera transportörer efter varandra. I första stycket behandlas sådana transporter av resande och i andra stycket sådana transporter av gods, inskrivet resgods och fordon, som transporteras i samband med transport av resande.

Enligt den nya bestämmelsen i *första stycket* är den transportör som det enligt persontransportavtalet åligger att fullgöra transporten på järnvägsinfrastrukturen där olyckan sker ensam ansvarig för det fall en resande dödas eller skadas eller när egendom som den resande bär på sig eller har med sig som handresgods skadas eller förloras.

Av *andra stycket* framgår att varje sådan transportör är ansvarig för transporten i dess helhet. Det är alltså fråga om solidariskt ansvar, se även 7 §. Bestämmelsen i detta stycke motsvarar bestämmelserna i 3 kap. 32 § och 4 kap. 1 § andra stycket järnvägstrafiklagen med den skillnaden att ansvaret för transportören enligt den föreslagna bestämmelsen inträder först när han tar emot godset, det inskrivna resgodset eller fordonet.

När en transport utförs av flera efterföljande transportörer skall enligt CIV och CIM (artiklarna 3 a och 38 i CIV samt 3 a och 26 i CIM) varje transportör genom att ta emot resgodset med resgodsbeviset, fordonet med transportdokument eller godset med fraktsedel bli part i transportavtalet, i enlighet med villkoren i nämnda transportdokument, och ta på sig de skyldigheter som följer av detta. Denna konstruktion innebär en avvikelse från principerna om att allmänna regler om hur avtal ingås gäller även vid transport av resgods, fordon och gods med järnväg. Jag har emellertid valt att inte låta denna oklarhet komma till uttryck i järnvägslagen. Enligt järnvägslagen blir även vid en transport som utförs av flera transportörer efter varandra varje transportör part i transportavtalet redan när avtalet sluts, se förslaget till 11 kap. 2 §, medan ansvaret inträder först vid emottagandet av föremålen.

8 kap. 6 §

Bestämmelsen är ny. Den beskriver transportörens och den faktiske transportörens respektive ansvar (begreppen transportör och faktisk transportör förklaras i 1 kap. 4 §).

I *första stycket* anges uttryckligen att om transporten helt eller delvis utförs av en faktisk transportör så är bestämmelserna om ansvar i 8–13 kap. tillämpliga som om transportören själv utfört transporten. Detta innebär exempelvis att transportören blir obegränsat ansvarig enligt 10 § om den faktiske transportören har orsakat skadan uppsåtligt eller genom grov vårdslöshet. Av bestämmelsen i första stycket framgår även att den faktiske transportören enbart svarar för sin del av transporten.

Av *andra stycket* följer att den faktiske transportören ansvarar enligt samma, i princip tvingande, ansvarsbestämmelser som transportören. De bestämmelser om ansvar som gäller även för den faktiske transportören är de i 8 kap. 7–12 §§, 9 kap. 2–5 §§, 11 kap. 22–30 §§ och 13 kap. (bestämmelserna om ansvar i CIV och CIM) samt de bestämmelser om ansvar vid transport av inskrivet resgods och fordon som finns i CIV och som enligt 10 kap. skall tillämpas även vid inrikes transport. Bestämmelsen om ansvar i 11 kap. 14 § reglerar inte transportöransvaret (dvs. transportörens ansvar för att gods som har tagits emot till transport lämnas ut i rätt tid och i den mängd och det skick i vilket det togs emot) och är därför undantagen. Om inte annat anges, såsom t.ex. i 8 kap. 14 §, gäller övriga

bestämmelser i 8–13 kap. endast för transportören. Om den faktiske transportören utför handlingar enligt dessa bestämmelser skall det anses som han gör det på uppdrag av transportören.

Av *tredje stycket* följer att ett krav eller påtalande av fel som framställs mot endera av transportören eller den faktiske transportören även får verkan mot den andre. Detta innebär till exempel att ett preskriptionsavbrott mot den ene får verkan även mot den andre.

8 kap. 7 §

Bestämmelserna i paragrafen är nya. De skall ses i samband med 5 § andra stycket och 6 § första och andra styckena. *Första och andra styckena* reglerar transportörernas och de faktiska transportörernas gemensamma ansvar.

I förtydligande syfte finns i *tredje stycket* en bestämmelse att det tvingande transportansvaret mot en skadelidande inte hindrar transportörerna och de faktiska transportörerna att träffa interna regressavtal.

8 kap. 8 §

Bestämmelsen är ny. I paragrafen behandlas åtaganden och andra handlingar som görs av antingen transportören eller den faktiske transportören och i vilken utsträckning sådana handlingar binder även den andre av dem. Bestämmelsen gäller såväl vid transport av resande, inskrivet resgods och fordon (som transporteras i samband med transport av resande) som vid godstransport.

Enligt *första stycket* blir inte den faktiske transportören bunden av åtaganden som görs av transportören, medan det enligt *andra stycket* är tvärtom avseende åtaganden som görs av den faktiske transportören, dvs. ett sådant åtagande kan åberopas gentemot såväl transportören som den faktiske transportören.

Enligt *tredje stycket* skall motsvarande gälla även andra handlingar av transportören eller den faktiske transportören som stärker motpartens rättsliga ställning enligt villkoren för transporten. Till exempel bör en uppgift som har bekräftats av den faktiske transportören i fraktsedeln få bevisverkan även mot transportören

medan en sådan handling av transportören endast får bevisverkan mot denne (se förslagen till 11 kap. 8 och 9 §§ järnvägslagen).

8 kap. 9 §

I paragrafen regleras transportörens s.k. principalansvar och när vållande hos någon annan än transportören själv skall tillräknas transportören. Bestämmelsen motsvarar 1 kap. 4 § järnvägstrafiklagen. I förtydligande syfte har dock en andra mening lagts till som anger att en förvaltare av den järnvägsinfrastruktur på vilken transporten utförs skall anses som en person som transportören anlitar för utförande av transporten (att detsamma gäller en faktisk transportör framgår tydligt av paragrafen sedd tillsammans med definitionen i 1 kap. 4 §). Transportörens ansvar omfattar också personer som är anställda hos infrastrukturförvaltaren eller den faktiske transportören eller uppdragstagare åt dessa. Övervägandena finns i avsnitt 4.5.2.

8 kap. 10 §

Enligt paragrafen skall varken bestämmelserna om grunderna för skadeståndets beräkning eller bestämmelserna om beloppsmässig begränsning av skadeståndets storlek tillämpas när skadan har orsakats uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet av transportören eller hans anställda eller medhjälpare (jfr det kvalificerade vållandet i artiklarna 48 i CIV och 36 i CIM). Bestämmelsen motsvarar 1 kap. 7 § järnvägstrafiklagen.

8 kap. 11 §

Paragrafen innehåller en bestämmelse av innebörd att den ansvarsreglering som föreskrivs i 8–13 kap. skall vara exklusivt tillämplig på skadefall som omfattas av dessa kapitel, även när ersättningsanspråk med anledning av skadefallet grundas på rättsregler utanför järnvägslagen. Bestämmelsen motsvarar 1 kap. 8 § järnvägstrafiklagen.

8 kap. 12 §

Paragrafen innebär att transportörens anställda och andra medhjälpare som transportören svarar för enligt 9 § kan åberopa reglerna i järnvägslagen om förutsättningar för och begränsningar av ansvar. Syftet med dessa bestämmelser är att förhindra att en skadelidande skall kunna gå runt de regler om ansvarsfrihet och begränsning av skadeståndsansvaret (vari ingår bestämmelser om preskription och reklamation) som finns i järnvägslagen genom att väcka talan direkt mot anställda och andra medhjälpare. I fråga om krav mot transportörens anställda eller medhjälpare som avser skadestånd för brott gäller preskriptionslagens bestämmelser (prop. 1983/84:117 s. 43 f). Paragrafen motsvarar 1 kap. 9 § järnvägslagen.

8 kap. 13 §

I paragrafen finns särskilda bestämmelser om preskription för fordringar på ersättning enligt 9–12 kap. Bestämmelserna motsvarar 1 kap. 5 § järnvägstrafiklagen. Orden ”fordon som transporteras i samband med transport av resande” har lagts till i första och andra styckena till följd av att det föreslås att det skall finnas särskilda bestämmelser om transport av sådana fordon.

Paragrafen är inte tillämplig på skadeståndsfordringar eller andra fordringar på grund av transportavtal som omfattas av 13 kap. De preskriptionstider som gäller för olika slag av fordringar enligt 13 § motsvarar visserligen i princip bestämmelserna härom i 13 kap. I 13 kap. finns dock särskilda regler om uppehåll i preskriptionstiden när ett utomprocessuellt ersättningskrav har framställts. En annan skillnad är att 13 kap. inte innehåller något undantag från de särskilda järnvägsbestämmelserna om preskription såvitt avser fordringar på grund av brottsligt förfarande.

8 kap. 14 §

Paragrafen innehåller forumbestämmelser. Dessa överensstämmer till sitt innehåll med 1 kap. 6 § järnvägstrafiklagen. Till skillnad från tidigare anges dock att bestämmelserna gäller även en talan mot en faktisk transportör.

8 kap. 15 §

I paragrafen regleras bl.a. transportörens rätt att hålla kvar egendom som denne har i sin besittning med anledning av ett transportavtal. Bestämmelsen motsvarar 1 kap. 10 § järnvägstrafiklagen.

8 kap. 16 §

Bestämmelsen, som är ny, förklarar vad som avses med särskilda dragningsrätter (SDR) och anger vilken metod som skall användas när värdeförhållandet mellan SDR och svensk valuta skall bestämmas. Bakgrunden till bestämmelsen finns redovisad i avsnitt 2.6.3.

8 kap. 17 §

I paragrafen erinras om att särskilda bestämmelser gäller för atomskador. Bestämmelsen motsvarar 1 kap. 11 § järnvägstrafiklagen.

9 kap. Transport av resande

Kapitlet är nytt i järnvägslagen (2004:519). I kapitlet finns bestämmelser om transport av resande med järnväg, tunnelbana och spårväg. Bestämmelserna har, med vissa sakliga ändringar, förts över från 2 kap. järnvägstrafiklagen (1985:192). I de delar där bestämmelserna är oförändrade är förarbetena till järnvägstrafiklagen (bl.a. prop. 1983/84:117 med där gjorda hänvisningar) fortfarande relevanta.

Den viktigaste sakliga lagändringen som föreslås är att transportören, och inte längre infrastrukturförvaltaren, skall bära ansvaret för skador som drabbar de resande (se avsnitt 4.5.2). Övriga ändringar i sak är främst motiverade av att av bestämmelserna bör stå i överensstämmelse med motsvarande regler i det reviderade fördraget om internationell järnvägstrafik (COTIF).

Kapitlet föreslås inte innehålla bestämmelser om ansvar för försening och för andra brister i resans kvalitet. Skälet till detta har redovisats i avsnitt 4.2.

Begreppet befordran har ersatts av det modernare begreppet transport som i stor utsträckning används i övrig transporträttslig reglering. Någon ändring i sak är inte avsedd.

9 kap. 1 §

I paragrafen anges vilka transporter som omfattas av bestämmelserna i kapitlet. Med järnvägstransport förstås transport med järnväg som sker uteslutande inom Sverige (se vidare kommentaren till 8 kap. 1 §). Bestämmelserna i kapitlet kan i undantagsfall tillämpas på transport också utom Sverige (se kommentaren till 1 kap. 2 §).

Paragrafen motsvarar 2 kap. 1 § och, vad gäller tillämpligheten på tunnelbana och spårväg, 1 kap. 1 § första stycket järnvägstrafiklagen. På internationell transport tillämpas kapitlet dock endast om inte annat följer av 13 kap., dvs. av 1999 års COTIF.

De viktigaste skillnaderna vid internationell transport enligt COTIF är kravet på reklamation inom en tolv månadersfrist, särskilda regler om uppehåll i preskriptionstiden när ett utomprocessuellt ersättningskrav har framställts och ökade möjligheter till jämkning vid medvållande.

Enligt 2 kap. 1 § järnvägstrafiklagen faller en persontransport utanför tillämpningsområdet för bestämmelserna om befordran av resande om den inte sker i ”i allmän trafik”. Detta har sin bakgrund i bestämmelser om befordringsskyldighet på det allmänna järnvägsnätet¹. I avsnitt 4.4.2 föreslås att befordringsskyldigheten skall tas bort. Till följd därav bör inte heller tillämpningsområdet för det föreslagna 9 kap. järnvägslagen begränsas på samma sätt som i dag. Ordet ”allmän” finns därför inte med i den föreslagna paragrafen.

9 kap. 2 §

Paragrafen innehåller de grundläggande bestämmelserna om transportörens ansvar för personskada. Den motsvarar 2 kap. 2 § järnvägstrafiklagen med den skillnaden att transportören anges som ansvarigt rättssubjekt. Övervägandena i den delen finns i avsnitt 4.5.2.

Enligt paragrafen ansvarar transportören gentemot den resande på objektiv grund med undantag endast för force majeure. Transportören ansvarar således för alla skador som orsakas av händelser som är ett uttryck för de risker som järnvägsdriften för med sig och som inträffar under den egentliga transporten.

Med begreppet resande bör avses var och en som uppehåller sig på tåget med anledning av ett transportavtal som han har ingått

¹ Jfr prop. 1983/84:117 s. 127.

eller åtminstone avser att ingå. Begreppet resande behandlas utförligt i prop. 1983/84:117 s. 120–121 och prop. 1975/76:7 s. 40 och s. 52–57. Avgränsningen av begreppet får betydelse bl.a. eftersom transportören föreslås ansvara för skador som tillfogas resande, medan infrastrukturförvaltaren även i fortsättningen föreslås ansvara för skador som tillfogas andra än resande (se avsnitt 5.2). Oavsett om den skadelidande är att anse som resande eller inte kommer dock personskadorna att ersättas enligt samma grunder.

Begreppet järnvägsdriften behandlas i prop. 1983/84:117 s. 42 och 1975/76:7 s. 61. Begreppet definierades ursprungligen som lokomotivs och vagnars rörelse på järnvägen och vad som har samband med detta. En utvidgning av begreppet har efter hand skett och begreppet omfattar förutom själva transporten även all verksamhet som kan uppfattas som ett naturligt komplement till denna.

Infrastrukturförvaltaren skall anses som en person som transportören anlitar för genomförande av transporten. Detsamma gäller den faktiske transportören. Sådana personers verksamhet kommer därmed att omfattas av transportörens järnvägsdrift. Övervägandena finns i avsnitt 4.5.2. Transportörens ansvar bör dessutom omfatta personskada som ett annat företag som använder samma infrastruktur orsakar resande hos transportören. En sådan skada bör nämligen också anses vara orsakad av en händelse som är ett uttryck för de risker som transportörens järnvägsdrift för med sig. De närmare övervägandena i denna del redovisas i avsnitt 4.6.2.

9 kap. 3 §

Paragrafen innehåller bestämmelser om transportörens ansvar för skada på en resandes handresgods och personliga tillhörigheter. Den motsvarar 2 kap. 3 § järnvägstrafiklagen med den skillnaden att transportören anges som ansvarigt rättssubjekt.

9 kap. 4 §

I denna paragraf behandlas transportörens ansvar för det fall denne tillfälligt avbryter järnvägsdriften och i stället transporterar eller låter transportera de resande med ett annat slags transportmedel. Paragrafen grundar sig på bestämmelsen i 2 kap. 4 § järnvägstrafiklagen. Denna bestämmelse föreslås ändrad i sak. För det första

anges i den föreslagna paragrafen transportören som ansvarigt rättssubjekt. Transportören skall enligt förslaget vara ansvarig enligt järnvägsreglerna, och inte längre enligt reglerna som gäller för det använda transportmedlet, om den resande lider skada i en sådan situation. Enligt den föreslagna paragrafen skall bestämmelsen dessutom i fortsättningen gälla oavsett orsaken till avbrottet. Övervägandena i denna del finns i avsnitt 4.6.2.

9 kap. 5 §

Paragrafen innehåller regler om hur skadeståndet skall bestämmas, när ersättning skall utgå med anledning av att resande eller egendom i deras besittning har skadats. Den motsvarar i stort sett bestämmelsen i 2 kap. 5 § järnvägstrafiklagen. Skillnaden är att begränsningsbeloppet enligt den föreslagna paragrafen anges i särskilda dragningsrätter (SDR) och uppgår till 1 400 SDR per resande. Övervägandena finns i avsnitt 4.6.2.

10 kap. Transport av inskrivet resgods och fordon

Kapitlet, som är nytt, består av en enda paragraf. Paragrafen innehåller dock ett flertal bestämmelser om transport med järnväg av inskrivet resgods och fordon som transporteras i samband med transport av resande. Med transport förstås transport som sker uteslutande inom Sverige (se även kommentaren till 8 kap. 1 §). Dessa bestämmelser föreslås ersätta i dag gällande bestämmelser om inskrivet resgods i 4 kap. järnvägstrafiklagen (1985:192).

Förslaget innebär att nu gällande bestämmelser om inskrivet resgods i 4 kap. järnvägstrafiklagen ändras i sak på vissa punkter (se vidare avsnitt 4.7). Den viktigaste ändringen är att transportören anges som ansvarigt rättssubjekt gentemot de resande.

I bilag A (CIV) till fördraget om internationell järnvägstrafik (COTIF) finns en definition av begreppet fordon. Enligt denna avses med fordon ett motorfordon eller ett släpfordon som transporteras i samband med transport av resande. Fördraget innehåller däremot ingen uttrycklig förklaring till begreppet inskrivet resgods. Med inskrivet resgods måste i princip avses all slags egendom med undantag för fordon som transportören i anslutning till avtal om persontransport tar emot av den resande för transport på

den sträcka som persontransportavtalet omfattar. Resgods skrivs enligt fördraget som huvudregel också endast in mot uppvisande av biljett. Om undantag medges i de allmänna transportvillkoren får dock resgods skrivas in utan att en biljett visas upp. I sådant fall skall fördragets bestämmelser såvitt avser en resandes rättigheter och skyldigheter i fråga om inskrivet resgods också tillämpas på den som lämnat in resgodset.

10 kap. 1 §

Enligt *första stycket* skall den svenska översättningen av artiklar om inskrivet resgods och fordon i CIV gälla även vid inrikes transport med järnväg. Det är närmare bestämt artikel 3 om definitioner, artiklarna 6–11 om ingående och fullgörande av transportavtal, artiklarna 12–14 om allmänna bestämmelser om rätt att medföra föremål, undersökning, och fullgörande av förvaltningsmyndighetens föreskrifter, artiklarna 16–25 om transport av inskrivet resgods och fordon, artiklarna 36, 37 och 40–47 om ansvar i fråga om inskrivet resgods och fordon, artikel 53 om den resandes ansvar, artikel 54 om fastställelse av att föremål har skadats eller delvis gått förlorat och artikel 56.2–7 om transportörer mot vilka talan får föras samt artikel 59 om reklamation. Särskilda bestämmelser om viss internationell transport av inskrivet resgods och fordon finns i 13 kap. som då blir tillämpligt i stället för detta kapitel.

Den svenska översättningen av artiklarna i CIV finns i en bilaga till järnvägslagen. På OTIF:s hemsida (www.otif.org) finns kommentarer till artiklarna i fördraget. Bakgrunden till paragrafens första stycke finns i avsnitt 4.7.

De allmänna bestämmelserna i 8 kap. är tillämpliga på inrikes transport av inskrivet resgods och fordon. Av 8 kap. 3 § framgår att ett avtal rörande inrikes transport av inskrivet resgods och fordon får avvika från bestämmelserna i 10 kap. om bedömningen är att det ger en gynnsammare rättsställning för den resande. I fråga om ränta gäller bestämmelserna i räntelagen (1975:635).

Hänvisningen i paragrafens första stycke till artikel 56.2–7 i CIV innebär att den skadelidande inte kan framställa ersättningsanspråk mot vilken som helst av de transportörer som efter varandra utför en transport och som, enligt förslaget till 8 kap. 5 § andra stycket och 7 § första stycket, ansvarar solidariskt för transporten i dess helhet. Detta kan tyckas vara en motsägelse men torde i praktiken

inte orsaka några tillämpningsproblem när det gäller en eventuell framtida inrikes transport av inskrivet resgods eller fordon eftersom antalet aktörer kommer att vara begränsat.

Av *andra stycket* framgår att vad som sägs i 13 kap. 12 § om förordnande av sakkunnig även gäller vid inrikes transport.

11 kap. Godstransport

Kapitlet, som är nytt i järnvägslagen (2004:519), innehåller bestämmelser om rättsförhållandet mellan transportören och godstransportkunderna vid godstransport med järnväg.

Bestämmelserna har, med vissa sakliga ändringar, förts över från 3 kap. järnvägstrafiklagen (1985:192). I de delar där bestämmelserna är oförändrade är förarbetena till järnvägstrafiklagen fortfarande i stora delar relevanta.

Den viktigaste sakliga lagändringen är att transportören, och inte längre infrastrukturförvaltaren ("järnvägen"), skall bära ansvaret för skador som drabbar godstransportkunderna. Övervägandena i denna del finns i avsnitt 4.5.2 och ändringen kommenteras inte ytterligare nedan. Övriga ändringar i sak och de nya bestämmelserna i 27–29 §§ är främst föranledda av att dessa bör stå i överensstämmelse med motsvarande regler i det reviderade fördraget om internationell järnvägstrafik (COTIF).

I järnvägstrafiklagen anges att järnvägen i vissa fall är ansvarig om gods *minskas*. Det som avses är att en godssändning delvis går förlorad. Orden "minskas" och "minskningen" är mindre lyckade och används därför inte i förslaget till 11 kap. I stället måste uttrycken "går förlorat" och "förlust" i kapitlet anses inbegripa även det fallet att gods delvis går förlorat. När det gäller sådana godsslag som till följd av sin speciella känslighet är särskilt utsatta för volym- eller viktminskning, exempelvis genom avdunstning, under transporten kan därvid ett svinn av godset upp till en viss marginal ske utan att godset skall anses delvis ha gått förlorat (jfr 24 § punkt 4). Först när förlusten överstiger denna marginal utgör den en ersättningsgill förlust. Någon saklig ändring är alltså inte avsedd. Ordet "befordran" i olika böjningsformer har ersatts av ordet "transport" som i stor utsträckning används i övrig transporträttslig reglering. Nu angivna språkliga ändringar kommenteras inte ytterligare nedan.

11 kap. 1 §

I paragrafen anges vilka godstransporter som omfattas av bestämmelserna i kapitlet. Med transport förstås transport som sker utslutande inom Sverige (se vidare kommentaren till 8 kap. 1 §). Motsvarande bestämmelse finns i dag i 3 kap. 1 § järnvägstrafiklagen. Den föreslagna paragrafen avviker dock i vissa avseenden från denna. För det första är kapitlets tillämpningsområde inte längre begränsat genom att transporten skall ske i *allmän* inrikes trafik, se kommentaren till 9 kap. 1 §. Vidare skall, om avtal har träffats om godstransport med järnväg, inte endast bestämmelserna i 11 kap. utan även de i 8 kap. tillämpas på transporten även när transportören ombesörjer denna med vägfordon (jfr 2 § andra stycket lagen (1974:610) om inrikes vägtransport). På internationell godstransport skall liksom tidigare bestämmelserna om inrikes godstransport tillämpas endast om något annat inte följer av COTIF. I fortsättningen är det dock 1999 års fördrag som avses.

11 kap. 2 §

I paragrafen, som motsvarar 3 kap. 2 § järnvägstrafiklagen, erinras om att vanliga regler om hur avtal ingås gäller också för godstransport med järnväg. Avtal om godstransport var nämligen tidigare ett realavtal som ansågs slutet först när järnvägen hade tagit emot godset för transport och normalt också hade tagit emot fraktsedeln (se även förslaget till 8 kap. 5 § järnvägslagen med kommentar).

I järnvägstrafiklagen skiljs inte mellan "befordringsavtal" och "fraktavtal". En överenskommelse genom vilken transportören har åtagit sig att utföra en godstransport åt en godstransportkund betecknas också i lagförslaget "transportavtal" oavsett om överenskommelsen har träffats innan godset avlämnas till transport eller först vid denna tidpunkt. De avtal som transportörerna i dag ofta benämner transportavtal och som de regelmässigt ingår med sina större godskunder är egentligen inga transportavtal utan ett slags ramavtal för kommande transportavtal. När det gäller avtal genom vilka transportören förpliktar sig att ta emot och transportera visst bestämt gods används inom järnvägsbranschen normalt termen "fraktavtal". Från branschens sida har det gjorts gällande att man gärna vill ha kvar denna terminologi. Jag anser emellertid det

mindre lämpligt att benämna ramavtalet för transportavtal och det egentliga avtalet om utförande av viss järnvägstransport något annat. I förslaget till lagtext görs därför inte denna terminologiska uppdelning.

11 kap. 3 §

I paragrafen ges vissa bestämmelser om användningen av transporthandlingar. Avsändaren och transportören kan komma överens om att någon transporthandling inte skall användas. Bestämmelserna motsvarar 3 kap. 3 § järnvägstrafiklagen.

11 kap. 4 §

I paragrafen ges vissa grundläggande bestämmelser om fraktsedeln. Bestämmelsen motsvarar 3 kap. 4 § järnvägstrafiklagen.

11 kap. 5 §

I paragrafen anges vilka uppgifter som en avsändare alltid skall lämna i en fraktsedel. Bestämmelsen motsvarar 3 kap. 5 § järnvägstrafiklagen.

11 kap. 6 §

I paragrafen ges ytterligare föreskrifter om fraktsedelns innehåll. När det gäller sådana uppgifter utöver de obligatoriska som avsändaren vill föra in i fraktsedeln föreskrivs att införingen får göras endast om transportören medger det. Hänvisning till ramavtal rörande fraktberäkning m.m. sker regelmässigt och torde inte kräva uttryckligt medgivande. Paragrafen motsvarar 3 kap. 6 § järnvägstrafiklagen.

11 kap. 7 §

Paragrafen innehåller bestämmelser om avsändarens objektiva ansvar för uppgifterna i fraktsedeln. Den motsvarar 3 kap. 7 § järnvägstrafiklagen.

11 kap. 8 §

I paragrafen regleras transportörens skyldighet att kontrollera vissa förhållanden när denne tar emot godset till transport. Av bestämmelsen framgår bl.a. att det inte finns en sådan kontrollskyldighet om avsändaren har lastat godset. Normalt förekommer endast vagnslasttransport varvid avsändaren ansvarar för lastningen. Paragrafen motsvarar 3 kap. 8 § järnvägstrafiklagen.

11 kap. 9 §

Paragrafen innehåller bevisbörderegler. I *första stycket* finns bestämmelser om bevisverkan av uppgifterna i fraktsedeln. *Andra stycket* innehåller en presumptionsregel som gäller oavsett om transporten utförs med eller utan fraktsedel. Bestämmelsen om presumtion innebär att godset eller förpackningen under vissa förutsättningar skall anses ha varit i gott skick när transportören tog emot godset till transport. Paragrafen motsvarar 3 kap. 9 § järnvägstrafiklagen.

11 kap. 10 §

I paragrafen regleras avsändarens skadeståndsansvar vid bristfällig förpackning och lastning. Paragrafen motsvarar 3 kap. 10 § järnvägstrafiklagen.

11 kap. 11 §

I paragrafen ges vissa bestämmelser om farligt gods. Enligt *första stycket* har en avsändare som överlämnar farligt gods till transportören en särskild upplysningsplikt. Transportören är skyldig att vidareförmedla upplysningarna till infrastrukturförvaltaren, se avsnitt 8.2. I *andra stycket* regleras följderna för avsändaren om han

åsidosätter sin upplysningsplikt. *Tredje stycket* innehåller bevisregler som gäller frågan om transportören, när han tog emot godset till transport, kände till det förhållande rörande godsets farlighet som senare har aktualiserats. Paragrafen motsvarar 3 kap. 11 § järnvägstrafiklagen.

11 kap. 12 §

I *första stycket* regleras de typer av anvisningar från avsändarens sida som transportören är skyldig att följa. Av *andra stycket* följer att det finns vissa inskränkningar i denna skyldighet. I *tredje stycket* finns en bestämmelse om underrättelseskyldighet när transportören av skäl som anges i andra stycket inte kan följa en anvisning. Av *fjärde stycket* framgår att avsändarens rätt att förfoga över godset består fram till den tidpunkt då mottagaren träder in i transportavtalet. Paragrafen motsvarar 3 kap. 12 § järnvägstrafiklagen.

Fraktsedeln har inte någon köprättslig dokumentfunktion. I enlighet härmed är transportören enligt bestämmelsen (liksom enligt gällande ordning) inte skyldig att till mottagarens skydd kräva att avsändaren företer sitt fraktsedelsblad när denne lämnar en anvisning som innebär förfogande över godset. Bestämmelserna i COTIF skiljer sig på denna punkt. Enligt fördraget är nämligen, liksom före revideringen, en förutsättning för att avsändaren skall ha rätt att förfoga över godset under transporten att han visar upp fraktsedelsdubblotten för transportören². För inrikes vägtransport finns inte någon fraktsedel med dokumentfunktion. En överensstämmelse mellan järnvägsrätten och vad som gäller för inrikes vägtransport finns alltså i detta avseende. Innan järnvägstrafiklagen trädde i kraft gällde emellertid enligt järnvägstrafikstadgan att en avsändare som har överlämnat godset för transport inte fick ändra fraktavtalet utan att visa upp fraktsedelsdubblotten³. Det finns inte behov av att återinföra ett sådant krav och olika regler för inrikes och internationell järnvägstransport kommer i detta avseende att finnas även i fortsättningen.

Det kan i sammanhanget också nämnas att det inte finns behov av en lagregel, motsvarande delar av bestämmelsen i artikel 18 i

² Artikel 19.1 i CIM och artikel 30.1 och 2 i CIM 1980.

³ Prop. 1983/84:117 s. 58 f.

CIM, för inrikes järnvägstransport som anger det självklara att mottagaren har en förfoganderätt motsvarande avsändarens.

11 kap. 13 §

I paragrafen regleras transportörens rätt till ekonomisk gottgörelse när transportören följer en anvisning om förfogande över godset. Paragrafen motsvarar 3 kap. 13 § järnvägstrafiklagen.

11 kap. 14 §

Paragrafen innehåller bestämmelser om ersättningsskyldighet för transportören om han handlar i strid med 12 §. Bestämmelsen gäller inte för den faktiske transportören, se 8 kap. 6 §. Någon ansvarsbegränsning finns inte utan allmänna regler om bestämmande av skadestånd skall tillämpas på sådana ersättningar. Bestämmelsen motsvarar 3 kap. 14 § järnvägstrafiklagen.

11 kap. 15 §

I 15–21 §§ behandlas parternas rättigheter och skyldigheter i samband med slutförandet av transportuppdraget.

I 15 § *första stycket* anges förutsättningarna för att mottagaren skall kunna göra gällande sin rätt att träda in i transportavtalet. I första hand har mottagaren naturligtvis rätt att få ut godset. Andra rättigheter som kan bli aktuella är främst rätten till skadestånd för förlust, skada eller dröjsmål. Av *andra stycket* framgår att transportörens fordran på mottagaren förfaller till betalning samtidigt med att mottagaren efter godsets ankomst till utlämningsplatsen begär att få ut godset eller mottagarbladet av fraktsedeln. En mottagare som begär att få ut godset eller mottagarbladet av fraktsedeln är skyldig att betala det belopp som transportören är berättigad att uppbära enligt transportavtalet. Det innebär att bestämmelsen i 3 kap. 15 § järnvägstrafiklagen har ändrats på så sätt att transportören får kräva betalning av mottagaren inte endast av de fordringar som enligt transportavtalet har påförts denne utan även för de kostnader som enligt avtalet skall betalas av avsändaren och som denne inte har betalat. Bestämmelsen överensstämmer därmed på

denna punkt med regleringen i COTIF. Övervägandena finns i avsnitt 4.9.2.

11 kap. 16 §

Paragrafen innehåller vissa bestämmelser för det fallet att godset har belagts med efterkrav. Om godset har belagts med efterkrav ger vanligtvis avsändaren i transportavtalet transportören en instruktion att endast lämna ut godset till mottagaren mot att denne betalar det för godset avtalade priset. Eftersom mottagaren genom detta förfaringsätt normalt hindras från att undersöka godset före betalningen har avsändaren inte rätt till betalning mot efterkrav om inte detta har stöd i köpeavtalet. Om och i så fall till vilket belopp godset får beläggas med efterkrav och hur detta skall gå till är frågor som regleras avtalsvägen. Paragrafen motsvarar 3 kap. 16 § järnvägstrafiklagen.

11 kap. 17 §

I paragrafen regleras det fallet att transporten fram till den plats där godset skall lämnas ut inte kan genomföras på det sätt som har förutsatts i transportavtalet. Paragrafen motsvarar 3 kap. 17 § järnvägstrafiklagen.

11 kap. 18 §

I paragrafen regleras förfarandet när godset har kommit fram till den plats där det skall lämnas ut men utlämning inte kan äga rum. Det vanligaste utlämningshindret torde vara att mottagaren vägrar att ta emot godset, eventuellt på grund av att det är skadat. Paragrafen motsvarar 3 kap. 18 § järnvägstrafiklagen.

11 kap. 19 §

I paragrafen ges transportören rätt till ersättning för vissa kostnader när transport- eller utlämningshinder föreligger. Bestämmelsen motsvarar 3 kap. 19 § järnvägstrafiklagen.

11 kap. 20 §

I paragrafen regleras det fallet att transportavtalet inte kan fullgöras och transportören inte får någon anvisning om vad som skall göras med godset. Under vissa förutsättningar skall transporten i sådana fall anses avslutad. Det innebär att transportören inte kan göras ansvarig som fraktförare för vad som sedan händer med godset. Transportören ansvarar därefter i stället enligt de regler som gäller för förvaring, jfr 11 kap. 22 § tredje stycket. Paragrafen motsvarar 3 kap. 20 § järnvägstrafiklagen.

11 kap. 21 §

I paragrafen regleras transportörens rätt att sälja gods som denne har tagit emot för transport. Paragrafen motsvarar 3 kap. 21 § järnvägstrafiklagen.

11 kap. 22 §

Paragrafen innehåller huvudreglerna om transportörens ansvar vid godstransport.

I *första stycket* behandlas det egentliga fraktföraransvaret, dvs. transportörens ansvar för att gods, som har tagits emot för transport, lämnas ut i rätt tid och i den mängd och det skick i vilket det togs emot. Ansvaret är objektivt men försett med undantag (23–24 §§) och beloppsmässiga begränsningar (28–30 §§). Ansvaret omfattar tiden från det godset togs emot för transport till dess att det lämnas ut till mottagaren eller transporten upphör på annat sätt, t.ex. enligt 20 §.

Andra stycket innehåller en definition av begreppet dröjsmål. I *tredje stycket* preciseras transportörens ansvar i de fall då fraktföraransvaret inte skall tillämpas. Transportören, som själv har hand om förvaringen av upplagt gods, svarar för godset enligt allmänna regler om förvaring. Ansvaret vid förvaring är ett presumtionsansvar, dvs. transportören blir ersättningskyldig för förlust eller skada om denne inte visar att förlusten eller skadan inte beror på att transportören varit försumlig. Paragrafen motsvarar 3 kap. 22 § järnvägstrafiklagen.

11 kap. 23 §

I paragrafen behandlas de s.k. icke privilegierade ansvarsfrihetsgrunderna. Ansvarsfrihet inträder om skadefallet har orsakats av någon omständighet som i paragrafen anges som ansvarsfrihetsgrund. För att få ansvarsfrihet måste transportören dock visa att skadan orsakats av en sådan omständighet. Bestämmelsen motsvarar 3 kap. 23 § järnvägstrafiklagen. Ansvarsfrihetsgrunden under punkt 4 har dock ändrats i sak och tanken är att detta skall ge utrymme för ansvarsfrihet i något större omfattning än tidigare (se dock avsnitt 4.8.2). Enligt den föreslagna punkten 4 skall ansvarsfrihet liksom i dag ges i force majeure-situationer men också när skada har inträffat fastän transportören visat en hög grad av akt-samhet.

11 kap. 24 §

I paragrafen behandlas de privilegierade ansvarsfrihetsgrunderna. När det gäller transportskador framstår det ofta som sannolikt att skadan är en följd av en särskild risk som har förelegat vid den aktuella transporten, se *första stycket*. Den viktigast skillnaden i förhållande till 23 § är att transportören enligt *andra stycket* har en lättnad i bevisbördan. Innebörden av dessa bevisregler är att transportören måste visa att den särskilda risken har förelegat och att skadan skulle kunna vara en följd av denna risk. Transportören är i sådant fall fri från ansvar om inte motparten lyckas visa att skadan (helt eller delvis) har uppkommit av en annan orsak. Paragrafen motsvarar 3 kap. 24 § järnvägstrafiklagen.

Paragrafens första stycke punkt 1 har sin motsvarighet i artikel 23.3 a i CIM. I artikeln finns en utförlig beskrivning av hur ”öppen vagn” definieras. Denna definition bör vara vägledande även vid tillämpning av 24 §.

11 kap. 25 §

I paragrafen regleras vissa bevisfrågor när det visar sig att godset har gått förlorat eller skadats. I *första meningen* tas upp den bevisregel som normalt skall tillämpas när godset påstås ha gått förlorat eller skadats under en viss transport. I *andra meningen* anges den

särskilda bevisregel, som ersätter huvudregeln, när s.k. nyinlämning har ägt rum. Paragrafen motsvarar 3 kap. 26 § järnvägstrafiklagen.

11 kap. 26 §

Paragrafen innehåller bestämmelser för det fallet att godset har kommit på avvägar så att det inte kan lämnas ut till den berättigade ens avsevärd tid efter leveransfristens slut. Den berättigade får i sådant fall begära ersättning enligt de regler som gäller vid konstaterad förlust av godset. Detta gäller även om godset bevisligen finns i behåll och är på väg till bestämmelseorten när väntetiden löper ut. Om ersättning inte begärs kvarstår å andra sidan transportörens skyldighet att fullgöra transportavtalet.

Paragrafen motsvarar 3 kap. 27 § järnvägstrafiklagen. *Tredje stycket*, som reglerar transportörens skyldighet att lämna ut gods som tidigare har betraktats som förlorat, har dock ändrats i sak i ett avseende för att stämma överens med regleringen i COTIF. Enligt den föreslagna paragrafen får nämligen transportören som villkor för utlämningen av godset kräva att den som har rätt till godset inte endast betalar tillbaka ersättningen för förlusten av godset utan även betalar kostnaderna enligt transportavtalet. På samma sätt som tidigare innebär återbetalningen inte en slutlig reglering av mellanhavandet vilket anges uttryckligen. Den berättigade har följaktligen kvar sin rätt att efter omständigheterna kräva ersättning för dröjsmål, förlust eller skada. Ändringarna i övrigt är språkliga eller redaktionella. Övervägandena finns i avsnitt 4.8.2.

11 kap. 27 §

I paragrafen finns en särskild bestämmelse om ansvar vid transport av järnvägsfordon som gods. Den är ny och har införts med artikel 24 i CIM som förebild. Transportörens ansvar är ett presumtionsansvar, dvs. transportören blir ersättningsskyldig för förlust eller skada om denne inte visar att förlusten, skadan eller dröjsmålet inte beror på att transportören varit försumlig. Järnvägsfordonens lösa delar räknas i sammanhanget till fordonet. Transportören skall inte vara ansvarig för skada som uppkommer till följd av förlust av tillbehör som inte finns angivna på fordonets båda långsidor eller på

den inventarieförteckning som åtföljer fordonet. Bakgrunden till paragrafen har behandlats närmare i avsnitt 4.8.2.

11 kap. 28 §

I paragrafen ges bestämmelser för det fallet att ersättning skall utgå på grund av att gods har gått förlorat, helt eller delvis, under transporten. Bestämmelserna avviker från allmänna regler om beräkning av skadestånd.

Paragrafen motsvarar 3 kap. 28 § järnvägstrafiklagen. Vissa avvikelser i sak finns dock. För det första anges i *andra stycket* begränsningsbeloppet i stället i särskilda dragningsrätter (SDR). Begränsningsbeloppet är satt till 17 SDR per kilo av det förlorade godsets bruttovikt. Vidare är bestämmelserna i *tredje och fjärde styckena* nya. De motsvarar artikel 30.3 i CIM och innehåller särskilda bestämmelser om beräkning av skadestånd när transportören är ansvarig för att järnvägsfordon som rullar på egna hjul och som lämnas till transport som gods eller intermodala lastbärare har gått förlorade. Med en intermodal lastbärare förstås en container, ett växelflak, en påhängsvagn eller en annan liknande lastenhet som används vid transport med flera transportslag. Övervägandena i dessa delar finns i avsnitt 4.8.2. Övriga ändringar är av språklig och redaktionell art.

11 kap. 29 §

I paragrafen ges regler för hur ersättningen skall bestämmas när transportören är ansvarig för att godset har tillfogats skada under transporten. Paragrafen motsvarar 3 kap. 29 § järnvägstrafiklagen med vissa sakliga skillnader. *Andra stycket* anger nämligen att ersättningen högst får uppgå till det belopp som skulle ha utgått om godset i stället hade gått förlorat och detta belopp har ändrats, se kommentaren till 28 § andra stycket. Därutöver är bestämmelserna i *tredje och fjärde styckena* nya. De motsvarar artikel 32.3 i CIM och innehåller särskilda bestämmelser om beräkning av skadestånd när transportören är ansvarig för att järnvägsfordon som rullar på egna hjul och som lämnas till transport som gods eller intermodala lastbärare har skadats. Övervägandena finns i avsnitt 4.8.2.

11 kap. 30 §

I paragrafen regleras hur ersättningen skall bestämmas när transportören är ansvarig för skada som har orsakats av dröjsmål med utlämningen av godset. I paragrafen anges inte några särskilda grunder för hur ersättningen skall beräknas. Av detta följer att ersättning för skada till följd av dröjsmål skall fastställas enligt allmänna skadeståndsrättsliga grundsatser. Bestämmelsen motsvarar 3 kap. 30 § järnvägstrafiklagen. Gränsen för transportörens ersättningskyldighet för skada till följd av dröjsmål har dock höjts från tre till fyra gånger transportavgiften. Övervägandena finns i avsnitt 4.8.2.

11 kap. 31 §

För att den som har rätt till godset skall bevara rätten till ersättning för förlust, skada eller dröjsmål fordras i regel att han skyndsamt underrättar transportören om skadefallet. I paragrafen ges närmare bestämmelser om detta. Dessa motsvarar 3 kap. 31 § järnvägstrafiklagen. Att en reklamation som avsändaren eller mottagaren av gods gör gällande mot endera av transportören eller den faktiske transportören även skall anses ha gjorts gällande mot den andre framgår av förslaget till 8 kap. 6 §.

12 kap. Transportörens undersökningsrätt

I kapitlet, som också är nytt i järnvägslagen (2004:519), finns bestämmelser om transportörens undersökningsrätt. Regleringen har förts över från 6 kap. järnvägstrafiklagen (1985:192) med vissa sakliga ändringar som kommenteras nedan. En övergripande ändring, som dock inte ytterligare kommenteras, är att transportören anges vara den som får rätt att undersöka föremål som transporteras. Övervägandena till bestämmelserna finns i avsnitt 4.11.

12 kap. 1 §

I paragrafen regleras kapitlets tillämplighet. Enligt *första stycket* gäller bestämmelserna undersökningar vid all transport med järnväg och alltså även vid internationell järnvägstransport. Av *andra stycket* framgår att såvitt avser transport av inskrivet resgods och fordon, som transporteras i samband med transport av resande, samt internationell transport tillämpas kapitlet dock endast om inte annat följer av 10 eller 13 kap. (närmare bestämt av artiklarna 13 i CIV eller 11 i CIM).

12 kap. 2 §

Enligt paragrafen får transportören undersöka handresgods, inskrivet resgods och fordon som transporteras i samband med transport av resande, inbegripet dess last, om det finns skäl att misstänka att villkoren för transporten inte är uppfyllda. Det innebär att transportören får undersöka dels om föremålen innehåller något som kan hota säkerheten i järnvägsdriften, dels om föremålen innehåller något som transportören har förklarat att den inte transporterar på det sätt som är i fråga. Paragrafen motsvarar, såvitt avser nu nämnda föremål, 6 kap. 5 § första och andra styckena järnvägstrafiklagen. Enligt den föreslagna paragrafen kommer dock en lägre grad av misstanke än i dag att vara tillräcklig för att transportören skall få rätt att undersöka ett sådant föremål av annat skäl än rena säkerhetsskäl. I övrigt har bestämmelsen endast ändrats redaktionellt och språkligt formulerats om med COTIF som förebild. Orden ”skäl att misstänka” har behållits och inte bytts ut mot orden ”grundad anledning till misstanke” som torde ha samma innebörd och som används i COTIF (se prop. 1983/84:117 s. 226).

12 kap. 3 §

Paragrafen innebär att transportören får undersöka om godssändningen innehåller något som kan hota säkerheten i järnvägsdriften och om innehållet i en godssändning svarar mot de uppgifter som avsändaren har lämnat om godset. Transportörens rätt att undersöka gods avser därför kontroll av samma sak som enligt motsvarande bestämmelse i 6 kap. 5 § järnvägstrafiklagen. Jämfört med denna utökas transportörens rätt att undersöka gods genom att

denne enligt förslaget *alltid* får rätt att undersöka gods för att utröna om transportvillkoren är uppfyllda och om sändningen svarar mot de uppgifter som avsändaren har lämnat om det. Övriga ändringar är redaktionella eller språkliga med COTIF som förebild.

Enligt COTIF skall en fraktsedel upprättas för att ett transportavtal skall anses ha kommit till stånd vilket inte är nödvändigt vid inrikes transport. I paragrafen står det därför liksom i motsvarande gällande bestämmelse ”uppgifter som avsändaren lämnat” i stället för ”uppgifter som avsändaren fört in på fraktsedeln”.

12 kap. 4 §

I paragrafen finns bestämmelser om hur en undersökning skall gå till. Paragrafen motsvarar 6 kap. 5 § tredje stycket järnvägstrafiklagen. Enligt föreslagen paragraf anges dock att undersökningar skall företas i vittnes närvaro om det är möjligt. Övriga ändringar är språkliga. I CIV och CIM (artiklarna 13 och 11) regleras frågan i viss mån på annat sätt.

12 kap. 5 §

Bestämmelsen ger en formell grund för ingripanden i form av ett mer eller mindre tillfälligt omhändertagande av handresgods. Syftet är att undanröja olägenheten av att en resande har tagit med sig något som inte får medföras som handresgods. Paragrafen motsvarar 6 kap. 6 § järnvägstrafiklagen.

12 kap. 6 §

Av bestämmelsen framgår under vilka förutsättningar transportören får avlägsna, oskadliggöra eller förstöra egendom av farlig beskaffenhet. Det framgår vidare att skador som sådana åtgärder normalt sett innebär inte föranleder någon ersättningsskyldighet för transportören. Paragrafen motsvarar 6 kap. 7 § järnvägstrafiklagen. Orden ”fordon, som transporteras i samband med transport av resande,” har lagts till eftersom det föreslås att det skall finnas särskilda bestämmelser om transport av sådana fordon.

13 kap. Särskilda bestämmelser om internationell järnvägstrafik

Kapitlet är nytt i järnvägslagen (2004:519). I det finns särskilda bestämmelser om internationell järnvägstrafik. Några av bestämmelserna är nya. Andra bestämmelser har, med vissa ändringar i sak som kommenteras nedan, förts över från lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik.

Genom lagen om internationell järnvägstrafik är merparten av bestämmelserna i 1980 års fördrag om internationell järnvägstrafik (COTIF 1980) införlivade med svensk rätt. Fördraget genomgick under 1990-talet en omfattande revision (se avsnitt 2.1). Ett reviderat fördrag (COTIF) antogs år 1999. De nya bestämmelserna och de sakliga ändringarna av de befintliga lagbestämmelserna om internationell järnvägstrafik är föranledda av ändringar i fördraget. I de delar där sakliga lagändringar inte föreslås är förarbetena till lagen om internationell järnvägstrafik fortfarande relevanta.

Det skall uppmärksammas att de föreslagna bestämmelserna i kapitlet inte skall tillämpas om annat följer av EG-rätten (se kommentar till 1 kap.).

13 kap. 1 §

I paragrafen anges kapitlets tillämpningsområde genom en hänvisning till COTIF. Tillämpningsområdet är i förhållande till tillämpningsområdet för lagen om internationell järnvägstrafik utvidgat eftersom COTIF reglerar fler sorters avtal än COTIF 1980 (se avsnitt 2.3). I artikel 6 i grundfördraget föreskrivs att reglerna i bihangen till fördraget är tillämpliga på internationell järnvägstrafik och godkännande av järnvägsmateriel för användning i internationell trafik. Den närmare avgränsningen av tillämpningsområdet görs i respektive bihang och har närmare behandlats i avsnitt 2.4. Det skall därvid uppmärksammas att tillämpningsområdet för bihangen A och B (CIV och CIM) har ändrats.

13 kap. 2 §

Genom bestämmelsen, som är ny, införlivas huvuddelen av COTIF med svensk rätt. Det sker genom s.k. inkorporering. Övervägandena finns i avsnitten 2.5 och 2.6.

I *första stycket* anges att fördragets bilang A, B, D och G (CIV, CIM, CUV och ATMF) gäller som svensk lag. En beskrivning av de viktigare bestämmelserna i dessa bilang till fördraget finns i avsnitt 2.4. Det bör uppmärksammas att inkorporationen av bilangen A, B och D omfattar vissa processrättsliga bestämmelser, t.ex. bestämmelser om behörig domstol och regler om förfarandet i regressmål.

Det bör nämnas att bilanget E (CUI) införlivas med svensk rätt genom transformation och tas in i järnvägslagen samt att bilanget C (RID) införlivas med svensk rätt genom Statens räddningsverks föreskrifter. Det bör också nämnas att bilang F (APTU) införlivas genom järnvägsförordningen med inkorporeringsmetoden och genom föreskrifter av Järnvägsstyrelsen.

COTIF är avfattad på franska, engelska och tyska. I paragrafens *andra stycket* anges att den franska texten av fördraget har giltighet före de övriga språkversionerna om dessa skiljer sig åt i sak. Detta följer av artikel 45 i grundfördraget.

I *tredje stycket* anges att de franska och engelska texterna av grundfördraget (dvs. fördraget utan bilang och protokoll), bilangen A, B, D, G och F, utom dess bilagor, till COTIF samt en svensk översättning av dessa finns fogade som en bilaga till lagen. Bilang F (utan bilagor) finns med i bilagan till lagen eftersom detta bilang nämns i föreslagen bestämmelse om bemyndigande i 13 §. Den tyska texten av fördraget finns på OTIF:s hemsida (www.otif.org). Det bör påpekas att den svenska texten inte har officiell status utan endast skall betraktas som ett hjälpmedel vid tillämpningen. Övervägandena i denna del har behandlats i avsnitt 2.7.

13 kap. 3 §

I paragrafen anges att vissa framtida ändringar i COTIF direkt skall gälla som svensk rätt. Paragrafen motsvarar delvis nu gällande 3 a § lagen om internationell järnvägstrafik. De närmare övervägandena i denna del redovisas i avsnitt 2.8.2.

13 kap. 4 §

I 4–10 §§ finns bestämmelser om verkställighet av domar. Paragraferna grundas på artikel 12 i grundfördraget (se även avsnitt 2.4.2).

4 § innehåller de grundläggande bestämmelserna om vilka domar som är verkställbara i Sverige och de ytterligare förutsättningar som måste föreligga för att verkställighet skall få ske. Den föreslagna paragrafen motsvarar delvis nu gällande 4 § lagen om internationell järnvägstrafik.

En dom som grundas på fördraget kan liksom tidigare grundas på avtal om transport enligt CIV eller CIM. Därutöver kan den grundas på avtal om nyttjande av vagnar eller järnvägsinfrastruktur enligt de nya bihangen CUV och CUI. En dom som anges i den föreslagna 4 § kan därför baseras på fler sorters avtal än en dom angiven i nu gällande 4 § lagen om internationell järnvägstrafik. Detsamma gäller en i paragrafen nämnd förlikning i tvist som omfattas av fördraget.

I 4 § andra stycket andra meningen lagen om internationell järnvägstrafik regleras verkställighet av skiljedomar som har meddelats enligt fördraget och som gäller trafikföretag och trafikant. Bestämmelsen grundas på föreskrifter i COTIF 1980 rörande skiljeförfarande i tvister om tillämpningen av CIV och CIM som rör trafikföretag eller trafikanter (artikel 12.2 i 1980 års grundfördrag). Dessa föreskrifter i fördraget har ändrats bl.a. på så sätt att utöver nyssnämnda tvister kan också tvister mellan parter om övriga avtal som omfattas av COTIF bli föremål för skiljeförfarande enligt fördraget (artikel 28.2 i grundfördraget). Enligt fördraget är det möjligt för en konventionsstat att vid tillträdet göra förbehåll mot bestämmelserna om skiljeförfarande. Det har inte ansetts föreligga skäl för Sverige att göra ett sådant förbehåll (se avsnitt 2.5.2). Enligt den föreslagna bestämmelsen i 4 § andra stycket andra meningen skall därför samtliga skiljedomar som har meddelats enligt det reviderade fördraget jämföras med domar när det gäller verkställighet.

Föreskrifterna i COTIF om skiljeförfarande anger vidare, till skillnad från i dag, att även tvister om tolkningen och tillämpningen av andra enhetliga rättsliga regelsystem som utarbetas av den mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik (OTIF) enligt artikel 2.2 kan bli föremål för ett skiljeförfarande. Några sådana regelsystem har ännu inte utarbetats och verkställig-

het av skiljedomar om sådana tvister omfattas därför inte av den föreslagna paragrafen.

Den föreslagna 4 § grundas i övrigt på artiklarna 12.1, 12.2 och 32.2 i grundfördraget. Dessa artiklar har i princip inte genomgått sakliga ändringar utan endast ändringar av språklig och redaktionell art. För att en dom skall vara verkställbar skall således även fortsättningsvis domen bl.a. ha meddelats av en domstol som är behörig enligt fördraget. De bakomliggande artiklarna om behörig domstol i bihangen CIV och CIM har dock ändrats och nya artiklar om behörig domstol har tillkommit i bihangen CUI och CUV (se avsnitt 2.4).

13 kap. 5–7 §§

5–7 §§ motsvarar gällande bestämmelser i 5–7 §§ lagen om internationell järnvägstrafik. COTIF reglerar dock som nyss nämnts fler typer av avtal än COTIF 1980 och domarna som anges i den föreslagna 5 § kan följaktligen också grundas på fler sorters avtal än tidigare. Förslaget i dessa delar innebär i övrigt endast språkliga ändringar. 7 §, som reglerar verkan i preskriptionshänseende av ett sådant skiljeförfarande som avses i fördraget, grundas numera på artikel 32.1 i grundfördraget.

13 kap. 8–10 §§

Bestämmelserna i 8 och 10 §§ är nya men motsvaras delvis av nuvarande 8 och 9 §§ lagen om internationell järnvägstrafik. Bestämmelsen i 9 § är ny. I paragraferna finns bestämmelser som beträffande vissa fordringar och järnvägsfordon inskränker möjligheten till utmätning eller att få kvarstad (jfr 4 kap. 2 § och 16 kap. 13 § utsökningsbalken). Paragraferna grundas på artikel 12.3 och den nya artikeln 12.4 respektive artikel 12.5 i grundfördraget. De fordringsägare och innehavare av järnvägsfordon som avses i paragraferna är normalt sett juridiska personer. I lagtexten anges därför endast deras "säte" och inte därutöver deras "hemvist".

Den föreslagna 8 § innehåller bestämmelser om kvarstad i och utmätning av fordringar som grundas på sådan internationell transport av resande och gods som avses i CIV och CIM. Den är en utvidgning av 8 § lagen om internationell järnvägstrafik. Enligt

nuvarande lydelse regleras endast fallet att den ena transportören är svensk. Med anledning av ändrade regler om behörig domstol i CIV och CIM (artiklarna 57 och 63 i CIV samt 46 och 51 i CIM) samt ändrade förhållanden på transportmarknaden kan i fortsättningen även fordrings- och ägarförhållanden som enbart berör utländska rättssubjekt bli föremål för prövning i Sverige. I den föreslagna paragrafen behandlas därför också sådana förhållanden.

Den föreslagna 9 §, som grundas på artikel 12.4 i grundfördraget, innehåller bestämmelser om kvarstad i och utmätning av fordringar som grundas på avtal om nyttjande av vagnar och järnvägsinfrastruktur som omfattas av CUV och CUI.

Artikel 12.5 i grundfördraget nämner endast kvarstad i och utmätning av järnvägsfordon och inte längre någon annan järnvägsmateriel (jfr artikel 18 i grundfördraget i COTIF 1980). Den föreslagna 10 § omfattar därför endast kvarstad i och utmätning av järnvägsfordon. Nu gällande 9 § första stycket lagen om internationell järnvägstrafik grundas på artikel 18.3 första stycket grundfördraget i COTIF 1980. Någon motsvarighet till den artikeln finns inte i COTIF och en sådan bestämmelse föreslås därför inte. Med begreppet innehavare i 10 § avses den person som varaktigt utnyttjar ett järnvägsfordon som transportmedel oavsett om denne är ägare eller har nyttjanderätt till fordonet.

13 kap. 11 §

I de föreslagna 8–10 §§ nämns endast avgörande som har meddelats av *domstol*. I fördraget används dock uttrycket ”avgörande av en judiciell myndighet”. Enligt den nya bestämmelsen i 11 § jämställs därför med domstol i 8–10 §§ annan judiciell myndighet som i staten i fråga fullgör uppgiften att meddela avgöranden som avses i 8–10 §§.

Det bör nämnas att kronofogdemyndigheten i Sverige bör vara att jämställa med domstol vid summarisk process i mål om betalningsföreläggande och handräckning (jfr artikel 62 i Bryssel I-förordningen). Det innebär bl.a. att en fordran eller ett järnvägsfordon som nämns i 8–10 §§ i övriga fördragsstater får beläggas med kvarstad eller utmätas på grund av ett utslag och beslut av kronofogdemyndigheten.

13 kap. 12 §

I paragrafen behandlas förordnande av sakkunnig för det fall att gods, inskrivet resgods eller fordon, som transporteras i samband med transport av resande, har minskats eller skadats. Bestämmelsen grundas på artiklarna 54.3 i CIV och 42.3 i CIM och motsvarar bestämmelsen i 10 § lagen om internationell järnvägstrafik. Begreppet ”fordonet, som transporteras i samband med transport av resande” är dock tillagt eftersom sådana fordon enligt fördraget inte längre transporteras som inskrivet resgods (se avsnitt 2.4.4). Någon saklig ändring är inte åsyftad.

En ansökan om förordnande av sakkunnig enligt paragrafen handläggs enligt lagen (1996:242) om domstolsärenden.

13 kap. 13 §

Genom paragrafen bemyndigas regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten att utfärda vissa ytterligare bestämmelser. Det innebär bl.a. ett bemyndigande att utfärda bestämmelser som är nödvändiga för att genomföra bihanget APTU i svensk rätt.

14 kap. **Gemensamma bestämmelser om ansvar vid utnyttjande av järnvägsinfrastruktur**

Kapitlet är nytt. I det finns ett antal bestämmelser samlade som, om inte annat anges, skall gälla både för 15 och 16 kap. Bestämmelserna är i huvudsak hämtade från CUI och 1 kap. järnvägstrafiklagen (1985:192). I avsnitt 2.4.8 finns en sammanfattande redogörelse av reglerna i CUI. I de delar bestämmelserna i detta kapitel är hämtade från järnvägstrafiklagen är förarbetena till denna lag fortfarande relevanta⁴.

14 kap. 1 §

Paragrafen anger kapitlets tillämpningsområde. Eftersom 16 kap. även gäller ansvar vid tunnelbane- och spårvägsdrift stadgas i paragrafen att vad som i kapitlet sägs om infrastrukturförvaltare och

⁴ Se bl.a. SOU 1980:37 och prop. 1983/84:117.

järnvägsföretag äger motsvarande tillämpning på den som bedriver tunnelbane- eller spårvägstrafik eller förvaltar infrastruktur för sådan trafik.

14 kap. 2 §

I paragrafen regleras infrastrukturförvaltarens och järnvägsföretagets s.k. principalansvar samt när vållande hos någon annan än infrastrukturförvaltaren eller järnvägsföretaget själva skall tillräknas dessa. Bestämmelsen motsvarar artikel 18 i CUI och 1 kap. 4 § järnvägstrafiklagen.

14 kap. 3 §

Paragrafen innehåller en bestämmelse för det fall ersättningsanspråk framställs mot infrastrukturförvaltaren eller järnvägsföretaget på annan grund än bestämmelserna i 15 och 16 kap. Bestämmelsen motsvarar artikel 19.1 och 21 i CUI och 1 kap. 8 § järnvägstrafiklagen.

14 kap. 4 §

Paragrafen innebär att även den som infrastrukturförvaltaren och järnvägsföretaget ansvarar för enligt 2 § kan åberopa bestämmelserna i 14–16 kap. om förutsättningar för och begränsning av ansvar. En sådan s.k. Himalaya-bestämmelse förekommer allmänt inom transporträtten. Bestämmelsen motsvarar artikel 19.2 i CUI och 1 kap. 9 § första meningen järnvägstrafiklagen.

14 kap. 5 §

I paragrafen finns särskilda bestämmelser om preskription av fordringar på ersättning enligt 15 eller 16 kap. Paragrafen motsvarar artikel 25 i CUI och delar av 1 kap. 5 § järnvägstrafiklagen. Regressregeln i *tredje stycket* är ny och motsvarar artikel 25.4 i CUI. En liknande reglering finns dock redan i dag i det trafikeringsavtal som Banverket sluter med trafikutövare (se avsnitt 3).

14 kap. 6 §

Paragrafen motsvarar 1 kap. 9 § andra meningen järnvägstrafiklagen.

14 kap. 7 §

Paragrafen motsvarar 8 kap. 17 § i denna lag och har kommenterats där.

15 kap. Förhållandet mellan infrastrukturförvaltaren och järnvägsföretaget m.m.

Kapitlet reglerar det inbördes ansvaret mellan infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag. Kapitlet är inte tillämpligt på tunnelbana och spårväg.

Regleringen är ny och motsvarar i sak den som gäller enligt bilag E (CUI) till COTIF för avtal om nyttjande av infrastruktur för internationell järnvägstrafik. Övervägandena finns i avsnitt 3 och en beskrivning av bestämmelserna i CUI finns i avsnitt 2.4.8.

I den inledande paragrafen anges kapitlets tillämpningsområde och i de därpå följande paragraferna (2–10 §§) ges bestämmelser som är tillämpliga på trafikeringsavtal för utnyttjande av infrastruktur för såväl nationella som internationella transporter. I det sista avsnittet (11–16 §§) finns vissa bestämmelser som är tillämpliga endast på trafikeringsavtal om utnyttjande av järnvägsinfrastruktur för internationell transport enligt bilag A (CIV) och B (CIM) till COTIF.

15 kap. 1 §

Av paragrafens *första stycke* framgår att kapitlet innehåller bestämmelser dels om det inbördes ansvaret mellan infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag som har träffat avtal om utnyttjande av järnvägsinfrastruktur, dels en sådan avtalsparts ansvar gentemot den andra avtalspartens personal. Det avtal som avses är det trafikeringsavtal som enligt 6 kap. 22 § första stycket måste träffas mellan infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag innan järnvägstrafik får bedrivas. I 6 kap. 22 § andra stycket finns bestämmelser

om vad ett sådant avtal närmare skall innehålla. Det saknar betydelse om ersättning utgår för utnyttjandet för att bestämmelserna i kapitlet skall bli tillämpliga.

Kapitlet reglerar således infrastrukturförvaltarens ansvar i förhållande till järnvägsföretaget och dennes personal samt järnvägsföretagets ansvar i förhållande till infrastrukturförvaltaren och dennes personal. Kapitlet är däremot inte tillämpligt i fråga om infrastrukturförvaltarens och järnvägsföretagets ansvar gentemot sin egen personal eller tredje man. Skador som drabbar anställda ersätts bl.a. genom det socialförsäkringssystem som finns avseende arbetsskador och ansvaret gentemot tredje man regleras i 16 kap.

I paragrafens *andra stycke* anges att det i 11–16 §§ finns särskilda bestämmelser om trafikeringsavtal som träffas för att göra internationell trafik möjlig. I den mån dessa paragrafer avviker från övriga bestämmelser i kapitlet skall de förra gälla i stället för de senare. En precisering av tillämpningsområdet ges i 11 §.

15 kap. 2 §

I *första stycket* anges att bestämmelserna i kapitlet är tvingande om inte annat anges. Möjligheter att avvika från kapitlets bestämmelser ges i *andra stycket* och i 3 §.

Av *andra stycket första meningen* framgår att det är möjligt för infrastrukturförvaltaren och järnvägsföretaget att avtala om att ta på sig större ansvar och ytterligare skyldigheter utöver dem som föreskrivs i kapitlet. Parterna kan t.ex. komma överens om i vilken utsträckning en part skall svara för förlust eller skada som motparten orsakats genom försening eller driftsstörning (jfr artikel 11 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG av den 26 februari 2001 om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg). När det gäller sakskada ges infrastrukturförvaltaren och järnvägsföretaget enligt *andra meningen* möjlighet att bestämma ett högsta ersättningsbelopp. Denna bestämmelse gäller endast mellan avtalsparterna och kan således inte göras gällande gentemot förvaltarens och järnvägsföretagets personal. Att bestämmelsen inte kan göras gällande mot parternas personal lär i praktiken inte få någon större betydelse då dessa skador inte torde uppgå till några högre belopp. Ovan nämnda bestämmelser motsvarar artikel 4 i CUI. För att undvika långa och kostsamma utred-

ningar beträffande olycksorsak samt för att undvika en rättsprocess har infrastrukturförvaltaren och järnvägsföretaget getts möjlighet att avtala om villkor enligt vilka de kan göra gällande eller avstå från sin rätt till kompensation från den andra avtalsparten. Av bestämmelsens formulering framgår att även detta endast gäller mellan avtalsparterna och att den således inte kan göras gällande gentemot förvaltarens och järnvägsföretagets personal. Sistnämnda bestämmelse motsvarar artikel 20 i CUI.

15 kap. 3 §

Paragrafens *första stycke* hänvisar till 5 kap. 1–5 §§ och 6 kap. 1 § skadeståndslagen (1972:207) i fråga om hur skadeståndet skall bestämmas. Huvudregeln är således att skadeståndslagens bestämmelser om hur skadeståndet skall beräknas vid personskada, dödsfall och underhåll skall gälla vid avtal om utnyttjande av infrastruktur för såväl inrikes som internationella transporter. För internationella avtal finns dock i 12 och 13 §§ bestämmelser som avviker från 5 kap. 4 § och 6 kap. 1 § skadeståndslagen. I andra meningen i stycket stadgas ett undantag som innebär att parterna har möjlighet att komma överens om att de bestämmelser om hur ersättning för underhåll och inkomstförlust skall betalas ut och om jämkning av skadestånd som enligt 12 och 13 §§ gäller vid internationella avtal även skall gälla vid nationella avtal. För det fall avtalsparterna kommer överens om att tillämpa de internationella reglerna kommer dessa även bli tillämpliga vid skadeståndsanspråk från parternas personal.

Inom transporträtten är det inte ovanligt att parterna avtalar om speciella grunder för hur skadeståndet vid sakskada skall beräknas. Någon hänvisning till 5 kap. 7 § skadeståndslagen, som anger skadeståndets omfattning vid sakskada, har därför inte gjorts.

I paragrafens *andra stycke* anges att bestämmelserna i räntelagen (1975:635) skall gälla. På samma sätt som i första stycket medges emellertid parterna att komma överens om att ränta motsvarande den som gäller vid internationella avtal även skall gälla vid nationella avtal.

15 kap. 4 §

Av bestämmelsen framgår att om parterna, dvs. infrastrukturförvaltaren och järnvägsföretaget, utnyttjar de möjligheter som 2 och 3 §§ ger att träffa avtal med avvikande villkor skall dessa villkor i princip även gälla gentemot den som den andre ansvarar för enligt 14 kap. 2 §. Parternas personal ges således en självständig rätt att göra dessa avtalsvillkor gällande mot sin arbetsgivares motpart.

15 kap. 5 §

Paragrafen innehåller de grundläggande bestämmelserna om infrastrukturförvaltarens ansvar för personskada gentemot järnvägsföretagets personal samt för ekonomisk skada till följd av ersättning som järnvägsföretaget fått betala till resande för personskada samt skada på egendom som den resande bar på sig eller hade med sig som handresgods, inskrivet resgods eller fordon enligt 9, 10 eller 13 kap. Paragrafen motsvarar i sak delar av artikel 8 i CUI. Med personal avses i paragrafen den som järnvägsföretaget svarar för enligt 14 kap. 2 §.

Av *första stycket* framgår att infrastrukturförvaltarens ansvarar för de i stycket angivna skadorna på objektiv grund om skadorna orsakats av infrastrukturen.

Enligt *andra stycket* är infrastrukturförvaltaren fri från ansvar om skadan har orsakats av omständigheter som inte kan hänföras till själva järnvägsdriften och som förvaltaren inte hade kunnat undgå eller förebygga följderna av även om han hade vidtagit alla åtgärder som rimligen hade kunnat krävas av honom. Det är här fråga om t.ex. naturhändelser, sabotage, kollision med vägfordon etc. Om förvaltaren inte kan visa att han har vidtagit tillräckliga åtgärder för att förhindra skadan är han helt ansvarig gentemot järnvägsföretaget och dennes personal. För det fall tredje man vållat skadan kan naturligtvis infrastrukturförvaltaren vända sig mot denne med regresskrav.

Artikel 8 i CUI innehåller tre ansvarsfrihetsgrunder, varav den första motsvarar den i paragrafens andra stycke. En annan likartad ansvarsfrihetsgrund i CUI tar sikte på det fallet att skadan orsakats av tredje man. Gemensamt för de båda ansvarsfrihetsgrunderna är att den skadeorsakade händelsen, även om den inträffar i samband med järnvägsdriften, inte har sin upprinnelse i själva järnvägs-

driften. I båda fallen gäller även att förvaltaren kan undgå ansvar endast om han visar att han hade vidtagit alla åtgärder som rimligen hade kunnat krävas av honom. Liknande ansvarsfrihetsgrunder finns i CIV och de båda ansvarsfrihetsgrunderna har tidigare i järnvägstrafiklagen i ansvarsförhållandet mellan järnvägen och transportkunden slagits ihop till en bestämmelse. Paragrafens andra stycke skall således anses innefatta båda dessa ansvarsfrihetsgrunder. Utöver dessa två ansvarsfrihetsgrunder innehåller CUI en tredje ansvarsfrihetsgrund. Enligt denna skall infrastrukturförvaltaren vara fri från ansvar i den utsträckning som den händelse som gett upphov till skadan beror på fel eller försummelse av den person som lidit skada. Som jag redogjort för i avsnitt 3.2.2 har denna ansvarsfrihetsgrund tidigare lagtekniskt behandlats som en fråga om jämkning av skadeståndet. Avseende internationella avtal finns bestämmelsen om jämkning i 12 §. Vad gäller nationella avtal kommer skadeståndslagens bestämmelse om medvållande (6 kap. 1 § skadeståndslagen) gälla om inte annat har avtalats. Parterna har som tidigare nämnts möjlighet att avtala om att den medvållanderegeln som gäller för internationella avtal även skall gälla vid nationella avtal.

15 kap. 6 §

Paragrafen innehåller de grundläggande bestämmelserna om infrastrukturförvaltarens ansvar för sakskada gentemot järnvägsföretaget och dess personal samt för ekonomisk skada till följd av ersättning som järnvägsföretaget fått betala till avsändare eller mottagare av gods för förlorat eller skadat gods enligt 11 eller 13 kap. Paragrafen motsvarar i sak delar av artikel 8 i CUI. Med personal avses i paragrafen den som järnvägsföretaget svarar för enligt 14 kap. 2 §.

Av *första stycket* framgår att infrastrukturförvaltarens ansvar för de i stycket angivna skadorna på objektiv grund om skadorna orsakats av infrastrukturen.

Av *andra stycket* framgår att infrastrukturförvaltaren under vissa omständigheter kan undgå ansvar. Lydelsen i artikel 8.2 b i CUI är hämtad från artikel 23.2 i CIM och tar upp de s.k. icke privilegierade ansvarsfrihetsgrunderna. En motsvarande bestämmelse finns i 11 kap. 23 § avseende ansvarsförhållandet mellan transportör och godstransportkund och har kommenterats där.

15 kap. 7 §

Av paragrafen framgår indirekt att en infrastrukturförvaltare har möjlighet att, när ett järnvägsföretag med stöd av bestämmelserna i kapitlet framställer ett regresskrav, invända att betalningen till järnvägsföretagets transportkunder erlagts utan grund. Enligt paragrafen kan infrastrukturförvaltaren emellertid inte göra en sådan invändning om ersättningen som järnvägsföretaget erlagt fastställts av domstol och infrastrukturförvaltaren blivit behörigen underrättad om rättegången samt beretts tillfälle att inträda i denna. Paragrafen motsvarar artikel 23 i CUI.

15 kap. 8 §

Paragrafen behandlar järnvägsföretagets ansvar, såvitt gäller personskada, gentemot infrastrukturförvaltarens personal. Paragrafen motsvarar i sak delar av artikel 9 i CUI. Med personal avses i paragrafen den som infrastrukturförvaltaren svarar för enligt 14 kap. 2 §.

Av *första stycket* framgår att järnvägsföretaget ansvarar för de i stycket angivna skadorna på objektiv grund om skadorna orsakats av de järnvägsfordon som använts eller de personer eller det gods som transporterats.

I *andra stycket* anges en ansvarsfrihetsgrund som är likalydande med den som gäller för infrastrukturförvaltaren enligt 5 § andra stycket.

15 kap. 9 §

Paragrafen behandlar järnvägsföretagets ansvar för sakskada som drabbar infrastrukturförvaltaren eller dennes personal. Paragrafen motsvarar i sak delar av artikel 9 i CUI. Med personal avses i paragrafen den som infrastrukturförvaltaren svarar för enligt 14 kap. 2 §.

Av *första stycket* framgår att järnvägsföretaget ansvarar för de i stycket angivna skadorna på objektiv grund om skadorna orsakats av de järnvägsfordon som använts eller de personer eller det gods som transporterats.

Av *andra stycket* framgår att järnvägsföretaget under vissa omständigheter kan undgå ansvar. Denna ansvarsfrihetsgrund är lika-

lydande med den som gäller för infrastrukturförvaltaren enligt 6 § andra stycket.

15 kap. 10 §

Paragrafen innehåller bestämmelser om ansvarsfördelningen när förhållanden för vilka flera parter ansvarar har orsakat en skada. Bestämmelsen motsvarar artikel 10 i CUI.

15 kap. 11 §

Av paragrafen framgår att bestämmelserna i 12–16 §§ endast är tillämpliga på trafikeringsavtal för sådan internationell transport som avses i bilag A (CIV) och B (CIM) till COTIF.

Det tillämpningsområde som anges i paragrafen motsvarar tillämpningsområdet för CUI (artikel 1). CIV och CIM är i princip tillämpliga på persontransport när avrese- och bestämmelsestation är belägna i två skilda medlemsstater och på godstransport mot betalning när den plats där godset tas emot och den plats där godset skall lämnas ut är belägna i två skilda medlemsstater. För en närmare beskrivning av tillämpningsområdet för CIV och CIM hänvisas till avsnitt 2.4.4 respektive 2.4.5. Det skall noteras att CIM inte är tillämpligt t.ex. när godsvagnar transporterats utan gods, s.k. tomtransporter. I ett sådant fall är bestämmelserna i 12–16 §§ därför inte tillämpliga även om det är fråga om internationell järnvägstrafik.

15 kap. 12 §

Av paragrafen framgår att skadestånd får jämkas om den skadelidande genom vållande har medverkat till skadan. Till skillnad från vad som gäller i 6 kap. 1 § skadeståndslagen gäller detta inte endast vid sakskada utan även vid personskada och dödsfall (jfr kommentaren till 5 §).

Som kommenterats under 3 § finns det möjlighet för parterna att komma överens om att denna bestämmelse även skall gälla vid nationella avtal.

15 kap. 13 §

Paragrafen ger den skadelidande rätt att erhålla ersättning för framtida inkomstförlust eller för förlust av underhåll i form av ett engångsbelopp. Bestämmelsen skiljer sig från 5 kap. 4 § skades-
tåndslagen, vari bl.a. stadgas att livränta – istället för engångsbelopp – skall väljas om ersättningen är av väsentlig betydelse för den skadelidandes försörjning. Paragrafen motsvarar artikel 14.1 i CUI.

Som kommenterats under 3 § finns det möjlighet för parterna att komma överens om att denna bestämmelse även skall gälla vid nationella avtal.

15 kap. 14 §

Paragrafen innehåller bestämmelser om ränteberäkning på ersättning som grundas på internationella avtal. Paragrafen motsvarar artikel 16.2 i CUI.

Paragrafen skiljer sig från räntelagens bestämmelser bl.a. i fråga om från vilken tidpunkt ränta skall utgå samt räntans storlek. Som kommenterats under 3 § finns det möjlighet för parterna att komma överens om att motsvarande regler om ränta även skall gälla vid nationella avtal. Eftersom räntelagen är mer fördelaktig för den skadelidande kan parterna även avtala att räntelagens bestämmelser skall gälla vid internationella avtal.

När beräkning av ersättningen medför omräkning av belopp som uttrycks i utländsk valuta, skall denna omräkning enligt artikel 16.1 i CUI göras enligt kursen den dag och på den plats ersättningen betalas ut.

15 kap. 15 §

Paragrafen innehåller bestämmelser om behörig domstol och motsvarar artikel 24 i CUI.

Av första stycket framgår att parterna har frihet att avtala om vid vilken medlemsstats domstol en talan skall väckas. Parterna behöver inte ha sitt säte i detta land.

I andra stycket anges att talan, om inte annat har avtalats, kan väckas vid domstol i det land där infrastrukturförvaltaren har sitt säte. Det saknar därvid betydelse om infrastrukturförvaltaren är kärke eller svarande.

15 kap. 16 §

Paragrafen motsvarar artikel 25.5 i CUI och anger att uppehåll i preskriptionstiden skall göras under vissa i paragrafen angivna förutsättningar. Som redogjorts för i avsnitt 3.2.2 är möjligheten till uppehåll i preskriptionstiden främmande för intern svensk rätt och jag har därför ansett det lämpligt att bestämmelsen endast skall tillämpas på trafikeringsavtal om utnyttjande av järnvägsinfrastruktur för sådana internationella transporter som avses i CIV och CIM.

16 kap. Ansvar i annat fall än vid transport

I kapitlet finns bestämmelser om infrastrukturförvaltarens ansvar för skada till följd av järnvägs-, tunnelbane- och spårvägsdrift i annat fall än som förut har nämnts i lagen, dvs. förvaltarens ansvar gentemot tredje man. Bestämmelserna finns i dag i 5 kap. järnvägsstrafiklagen (1985:192). För att tydliggöra att kapitlet även är tillämpligt på tunnelbana och spårväg har en ny inledande paragraf införts. I övrigt har endast språkliga och vissa redaktionella ändringar gjorts. Begreppet järnvägen har t.ex. bytts ut mot infrastrukturförvaltaren. Någon ändring i sak är dock inte avsedd. En konsekvens av att spåranläggningar m.m. på svensk tågfärja inte ingår i begreppet järnvägsinfrastruktur är att tillämpningsområdet blivit något snävare (se avsnitt 4.3). Bakgrund och övervägandena finns i avsnitt 5. För en närmare kommentar hänvisas till förarbetena till järnvägstrafiklagen (prop. 1983/84:117 s. 78–93 och 214–221).

17 kap. Ordning

Kapitlet motsvarar helt 9 kap. i nuvarande järnvägslag och innehåller bestämmelser om ordning vid järnvägen. Bestämmelser om ordning vid tunnelbana och spårväg finns i ordningslagen (1993:1617).

18 kap. Straffbestämmelser

Kapitlet motsvarar i sak 10 kap. nuvarande järnvägslag. Jag har i avsnitt 6 föreslagit att bestämmelserna i lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg förs över till järnvägslagen. Med hänsyn härtill kommer bestämmelserna i 1, 3 och 5 §§ i kapitlet även bli tillämpliga på tunnelbana och spårväg. Straffbestämmelsen i 2 § för den som för ett maskindrivet spårfordon på järnväg kommer även att gälla på tunnelbana. Motsvarande bestämmelse för spårvägen finns i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott. Straffbestämmelser för ordningsförseelser vid tunnelbana och spårväg finns i ordningslagen (1993:1617).

19 kap. Tillsyn m.m.

Kapitlet motsvarar 8 kap. nuvarande järnvägslag. Jag har i avsnitt 6 föreslagit att bestämmelserna i lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg förs över till järnvägslagen. Med hänsyn härtill kommer stora delar av bestämmelserna i 1–6 och 10 §§ i kapitlet även bli tillämpliga vid tillsyn på tunnelbana och spårväg. För kommentarer till de enskilda bestämmelserna hänvisas i första hand till förarbetena till nyss nämnda lagar. I kommentarerna nedan kommer endast anges var motsvarigheten till bestämmelserna finns i lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg och i den mån det föreligger skillnader, vad dessa består i.

19 kap. 1 och 2 §§

Paragraferna, som bl.a. stadgar att tillsynsmyndigheten skall utöva tillsyn över efterlevnaden av lagen och de föreskrifter och villkor som har meddelats med stöd av lagen, motsvarar 20 § lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg. För att tydliggöra att delar av kapitlet även är tillämpligt på tunnelbana och spårväg har en ny mening införts i 1 §.

19 kap. 3 §

Bestämmelsen reglerar tillsynsmyndighetens möjligheter att utöva tillsyn. Innehållet i bestämmelsen motsvarar i princip 21 § lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg. Nytt i jämförelse med den bestämmelsen är att det i punkt 1 i första stycket stadgas att tillsynsmyndigheten har rätt att ta del av sådana handlingar och upplysningar som behövs vid dels bedömning av ansökningar om tillstånd, dels insamling av statistik. I tredje stycket stadgas dessutom att tillsynsmyndigheten får begära verkställighet hos kronofogdemyndigheten av ett beslut som gäller åtgärder enligt första stycket. Paragrafens fjärde stycke är endast tillämplig på förvaltare av järnvägsinfrastruktur och sökande av järnvägsinfrastrukturkapacitet. Detta framgår av definitionen av infrastrukturförvaltare i 1 kap. 4 §.

19 kap. 4 §

Bestämmelsen reglerar tillsynsmyndighetens befogenheter i fall då det fordras ett ingripande och motsvarar 22 och 23 §§ lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg.

19 kap. 5 §

Genom bestämmelsen ges tillsynsmyndigheten under vissa förutsättningar rätt att återkalla ett meddelat tillstånd. Bestämmelsen motsvarar i princip 8 § första stycket lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg. Dock kan tillståndet, till skillnad vad som stadgas i lagen om säkerheten vid tunnelbana och spårväg, även återkallas om tillståndshavaren inte använder tillståndet under minst sex månader.

19 kap. 6 §

Bestämmelsen om återkallelse i samband med konkurs- och ackordförfarande motsvarar 8 § andra stycket lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg.

20 kap. Överklagande

20 kap. 1 §

Bestämmelserna i 5 kap. om rätt att bedriva och organisera persontrafik på järnvägsnät är i huvudsak nya. Av 5 kap. 2 § framgår att det krävs trafikeringsstillstånd för att bedriva eller organisera linjebunden persontrafik. Huvudregeln enligt 5 kap. 3 § är att ett sådant tillstånd skall ges om det inte ett järnvägsföretag eller en verksamhetsutövare med auktorisation gör sannolikt att den avsedda trafiken i betydande mån skulle komma att skada förutsättningarna för att bedriva eller organisera redan etablerad järnvägstrafik. De transportpolitiska inslagen i en sådan skadlighetsprövning är så starka att regeringen har ansetts böra vara högsta instans (se SOU 2003:104 s. 124). I paragrafen stadgas därför att tillsynsmyndighetens beslut i frågor om trafikeringsstillstånd får överklagas hos regeringen. Beslut om återkallelse av trafikeringsstillstånd enligt 5 kap. 4 § överklagas dock hos allmän förvaltningsdomstol.

20 kap. 2 och 3 §§

Paragraferna motsvarar 11 kap. nuvarande järnvägslag (2004:519) samt 35 och 36 §§ lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg.

11.2 Övriga lagförslag

Förslagen till lag om ändring i lagen (1958:205) om förverkande av alkoholhaltiga drycker m.m., lag om ändring i trafikskadelagen (1975:1410), lag om ändring i lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov, lag om ändring i lagen (1992:1672) om paketresor, lag om ändring i körkortslagen (1998:488) och lag om ändring i lagen (1999:216) om ögonundersökning vid misstanke om vissa brott i trafiken är alla föranledda av att hänvisningar till järnvägstrafiklagen, lagen om internationell järnvägstrafik, lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg behöver ändras till följd av föreslagna ändringar i järnvägslagen.

Förslagen till lag om ändring i lagen (1974:610) om inrikes vägtransport och lag om ändring i lagen (1976:661) om immunitet och privilegier i vissa fall är föranledda av att hänvisning till COTIF 1980 eller delar av COTIF 1980 behöver ändras till följd av det reviderade fördraget.

Särskilt yttrande

Reservation

av Ove Andersson, Stig-Arne Ankner, Stefan Back, Sven Bårström, Christina Bergström, Lena Ericsson, Lars Hallsten, Carl Silfverswärd

I det utredningsarbete som lett fram till föreliggande betänkande var huvuduppgiften att föreslå hur COTIF bör införlivas i svensk rätt. Vi har under detta arbete i stort sett delat utredarens syn på vilka huvudprinciper som bör ligga till grund för utformningen av förslagen till lagreglering. I ett viktigt avseende är vi dock oeniga med utredaren. Det gäller införlivandet av COTIFs bilaga CUI, närmare bestämt förslaget till reglering av vem som skall ha möjlighet att teckna avtal om utnyttjande av tågläge med en infrastrukturförvaltare (trafikeringsavtal). Utredaren föreslår att 6 kap. 22 § i järnvägslagen bör ändras och att den i sin nya lydelse endast skall lämna järnvägsföretag möjlighet att teckna trafikeringsavtal med infrastrukturförvaltare. Detta innebär en inskränkning i förhållande till såväl CUIs reglering som nuvarande svenska lagreglering, vilken i sin tur vilar på EG-rätt.

Vi anser att förslaget till ändring av 6 kap. 22 § i Järnvägslagen i onödan begränsar t.ex. trafik huvudmäns, speditörers m.fl. aktörers möjligheter att i samspel med infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag bidra till utvecklingen av ett mer kundorienterat järnvägssystem. Vi anser också att förslaget riskerar att komplicera genomförandet av den kapacitetsfördelningsprocess som infrastrukturförvaltaren enligt lag årligen skall genomföra.

För oss framstår det som en mer naturlig lösning att införliva CUIs regler om rättigheter och skyldigheter för parterna i trafikeringsavtalet genom att i svensk lag ange att rättigheterna och skyldigheterna ifråga gäller för infrastrukturförvaltaren och den som tecknat trafikeringsavtal med denne. Trafikeringsavtal

kommer av naturliga skäl endast att tecknas av aktörer som har rätt att förfoga över infrastrukturkapacitet för trafikändamål. Enligt svensk lag som bygger på EG-rätt är dessa dels s.k. auktoriserade sökande, dels järnvägsföretag. Aktörer som antingen har rätt att organisera eller att organisera och/eller utföra järnvägstrafik skulle med vårt förslag således ha möjlighet att teckna trafikeringsavtal med en infrastrukturförvaltare. Vilken av aktörerna, den auktoriserade sökanden eller järnvägsföretaget, som i det enskilda fallet inträder som infrastrukturförvaltarens motpart i trafikeringsavtalet får från fall till fall avgöras genom överenskommelse dem emellan.

Vårt huvudargument – tillåt marknadsaktörerna bestämma samarbetsformerna

Vi vill erinra om att delbetänkandet Rätt på Spåret poängterade vikten av att ytterligare öppna järnvägssystemet. Olika samhällsaktörer som t.ex. trafikhuvudmän, speditörer, industriföretag m.m. skulle därigenom kunna ges en ökad möjlighet att utöva inflytande över systemets funktion och utveckling. Sverige drev också framgångsrikt denna linje inom ramen för arbetet med direktiv 2001/14/EG. Resultatet blev att såväl direktivet som järnvägslagen innehåller regler om s.k. auktoriserade sökande, som har rätt att hos infrastrukturförvaltaren ansöka om samt förfoga över infrastrukturkapacitet, inklusive tåglägen.

En auktoriserad sökande får enligt järnvägslagen, helt eller delvis, organisera, men inte själv utföra, järnvägstrafik. En auktoriserad sökande förutsätts alltså köpa åtminstone åkeritjänsten av ett järnvägsföretag. Legala krav på vem som får träffa trafikeringsavtal med en infrastrukturförvaltare berör därför inte bara formerna för infrastrukturförvaltarens samarbete med organisatören av och utföraren av trafik för ett visst trafikupplägg. De påverkar också formerna för det vertikala samarbetet mellan organisatören av och utföraren av trafik för ett trafikupplägg. Vi anser inte att det idag finns några vägande skäl för att, på det sätt utredaren föreslår, i lag ytterligare inskränka marknadsaktörernas frihet att utveckla olika typer av samarbetsformer anpassade till transportkundernas över tid föränderliga efterfrågan på transporttjänster. Tvärtom ser vi en fördel i att lagen lämnar ett visst spelrum som marknadsaktörerna kan begagna för att kunna finna de mest effektiva formerna för de i detta sammanhang aktuella två olika typfallen av samarbete.

Formerna för umgänget, mellan å ena sidan infrastrukturförvaltaren och å den andra den auktoriserade sökanden och järnvägsföretaget, bör därför kunna anpassas till den fördelning av affärsrisk, befogenheter och ansvar som de sistnämnda aktörerna kommit överens om. Utredarens förslag begränsar möjligheterna till en sådan anpassning genom att i lag knyta viss befogenhet som kan göras gällande i relationen till infrastrukturförvaltaren. Utredarens förslag riskerar därför enligt vår mening att skapa onödiga låsningar, som i värsta fall kan skada transportkundens intressen.

Utredarens argument är inte tillräckligt starka

Utredaren har framfört följande huvudargument för sitt förslag:

- Trafikeringsavtalets innehåll berör främst förhållandet mellan infrastrukturförvaltaren och den som utför järnvägstrafik och därför är av mindre intresse för en auktoriserad sökande,
- det är från konkurrenssynpunkt olämpligt att på en auktoriserad sökande placera det ekonomiska ansvar som en part i trafikeringsavtal enligt lag måste ikläda sig,
- utredarens lösning är nödvändig för att möjliggöra enhetliga regler vid nationell och internationell järnvägstrafik.

Enligt vår mening är innehållet i trafikeringsavtalet av så stort intresse även för en auktoriserad sökande att lagen bör ge också denne en möjlighet att kunna teckna sådana avtal med infrastrukturförvaltaren. Trafikeringsavtalet måste t.ex. ange tågläget, de ekonomiska villkoren för tåglägets utnyttjande och eventuella krav på tekniska egenskaper för de fordon som skall användas vid utnyttjandet av tågläget. En auktoriserad sökande kan ha ett starkt intresse av förfoganderätten över tågläget. T.ex. i situationer där trafikeringsavtalet måste omförhandlas till följd av att infrastrukturförvaltaren under längre eller kortare perioder inte kan leverera de tåglägen som ursprungligen överenskommits. Även i situationer där den auktoriserade sökanden önskar byta ut sin kontrakterade utförare av järnvägstrafik är förfoganderätten över tågläget central.

Om infrastrukturförvaltaren tar ut trängselavgifter eller använder sig av lagens möjlighet att ta ut särskilda avgifter innebär detta att tåglägets utformning prissatts. För en kommersiellt verksam auktoriserad sökande är priset för tågläget av lika starkt

intresse som dess utformning. Slutligen är det inte heller ovanligt att en auktoriserad sökande förfogar över och ansvarar för de fordon järnvägsföretaget skall använda för att utföra trafiken. I vissa av dessa fall kan infrastrukturförvaltarens eventuella krav på fordonens tekniska utformning eller krav på tillämpning av olika former av trafikrestriktioner vid användande av fordonen vara av större intresse för den auktoriserade sökanden än för den kontrakterade utföraren av trafiken.

Utredarens andra argument går ut på att fler enskilda och företag har råd att uppträda som auktoriserade sökande, om järnvägsföretaget tar på sig det ekonomiskt betungande ansvar gentemot infrastrukturförvaltaren som följer av trafikeringsavtalet. Detta kan förvisso vara sant. Å andra sidan kan det hävdas att ekonomisk styrka hos auktoriserade sökande är minst lika viktigt för systemets effektivitet som att de förekommer i stort antal. Någon större brist på logistikkunniga aktörer finns ju knappast. Däremot utgör järnvägsföretagens bristande lönsamhet ett hot mot produktion av transporttjänster som svarar mot transportkundernas efterfrågan. Förekomsten av kapitalstarka aktörer som vill engagera sig i järnvägssystemet kan därför bidra till att lätta något på järnvägsföretagens börda. Redan idag förekommer ibland att trafikhuvudmän och större godskunder (industriföretag) i avtal med de järnvägsföretag de nyttjar lovar att stå den ekonomiska risken för de åtaganden järnvägsföretaget tar på sig i trafikeringsavtalet. Denna risk kan i sin tur täckas av t.ex. den större transportkundens/industriföretagets ansvarsförsäkring. Därigenom kan järnvägsföretaget få sitt försäkringsbolag att sänka försäkringspremierna för trafiken ifråga. Förekomsten av engagerade och ekonomiskt starka auktoriserade sökande är sett från detta perspektiv en tydlig fördel. Vi anser därtill att det är sannolikt att förekomsten av en möjlighet för auktoriserade sökande att kunna teckna trafikeringsavtal kan fungera som ett incitament för att få fler kapitalstarka aktörer att engagera sig i järnvägstrafiken.

Slutligen antyds också att enhetliga regler för nationell och internationell trafik uteslutande går att åstadkomma genom att i lagen ange att endast järnvägsföretag kan vara infrastrukturförvaltares motpart i trafikeringsavtalet. Vi menar att detta inte behöver vara fallet. Huvudsaken är att det kan garanteras att oavsett om det är en auktoriserad sökande eller ett järnvägsföretag som tecknar trafikeringsavtal med infrastrukturförvaltaren, så skall den som uppträder som infrastrukturförvaltarens motpart i trafike-

ringsavtalet omfattas av CUIs ansvarsbestämmelser. Det är möjligt att utredaren sett framför sig en situation där endast ett trafikeringsavtal behövs för tåg i internationell trafik, där ju flera järnvägsnät måste nyttjas. Detta skulle dock förutsätta att endast järnvägsföretag får uppträda som transportörer på järnvägen, vilket inte krävs av vare sig COTIF, EG-rätten eller någon annan internationell reglering. Även om så vore fallet skulle under överskådlig framtid av olika skäl, bl.a. bristande harmonisering av banavgifter och teknisk utformning av järnvägsmateriel, flera trafikeringsavtal – ett för varje järnvägsnät – att behöva användas för att möjliggöra internationell järnvägstrafik.

Utredarens förslag försvårar genomförandet av kapacitetsfördelningsprocessen

Förslaget till utformning av 6 kap. 22 § i järnvägslagen medför att kapacitetsfördelningsprocessen delas upp i två olika och i tiden åtskilda processer. Först kommer utformningen av tåglägen inom ramen för tågplanprocessen. Därefter kommer en förhandlingsprocess, som tar sin utgångspunkt i tåglägesprocessens resultat, inom vilken villkoren för tåglägenas utnyttjande bestäms och fastställs i trafikeringsavtal. Av praktiska skäl är det olämpligt att försöka skilja dessa bägge processer åt. Såväl de ekonomiska som de tekniska villkoren för ett tågläges utnyttjande har stark påverkan på önskemålen om dess utformning. Tågläges utformning och villkoren för dess utnyttjande fungerar i realiteten som kommunicerande kärl. Detta utgör ett svårlöst problem om utredarens modell används, åtminstone under överskådlig tid då det inte är möjligt att göra samtliga viktiga tekniska och ekonomiska villkor kända på förhand genom publicering i beskrivningen av järnvägsnätet. Av praktiska skäl måste därför trafikeringsavtalsprocessen tillåtas löpa parallellt med tåglägesutformningsprocessen, så som fallet är enligt nu gällande rätt.

Vårt alternativa förslag

- 6 kap. 22 § i järnvägslagen bör fortsätta att gälla i sin nuvarande lydelse,
- CUIs begrepp transportör bör införas i svensk rätt på ett sådant sätt att även en auktoriserad sökande som tecknat trafikeringsavtal med en infrastrukturförvaltare omfattas av CUIs ansvarsregler. Detta borde kunna göras genom att t.ex. använda uttryck som ”den som tecknat trafikeringsavtal med en infrastrukturförvaltare” i de fall där begreppet transportör används i CUIs bestämmelser.