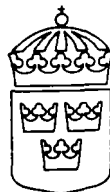


Regeringens proposition

1994/95:111



Ansvar för skada vid internationell
järnvägstrafik, m.m.

Prop.
1994/95:111

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Stockholm den 24 november 1994

Mona Sahlin

Laila Freivalds
(Justitiedepartementet)

Propositionens huvudsakliga innehåll

Regler avseende avtal om internationell järnvägsbefordran finns i 1980 års fördrag om internationell järnvägstrafik (COTIF), som Sverige har tillträtt. Fördraget är delvis föråldrat, särskilt på grund av att det idag allt oftare förekommer att fler transportföretag än ett trafikerar samma spår. Inom Mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik (OTIF) har därför inletts arbete med en revision av COTIF. För att skapa klarhet om hur COTIF skall tolkas till dess ett reviderat fördrag träder i kraft har inom OTIF utarbetats vissa tilläggsbestämmelser till COTIF.

I propositionen läggs fram förslag om de lagändringar som krävs för att svensk rätt skall anpassas till tilläggsbestämmelserna. Dessutom behandlas frågan huruvida gällande fördelning av ansvaret för skada vid inrikes järnvägstrafik bör ändras. Slutsatsen är att någon ändring inte bör göras.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 mars 1995.

1	Förslag till riksdagsbeslut	4
2	Lagtext	5
2.1	Förslag till lag om ändring i lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik	5
2.2	Förslag till lag om ändring i lagen (1993:1477) om ändring i lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik	15
2.3	Förslag till lag om ändring i järnvägstrafiklagen (1985:192)	20
3	Ärendet	25
4	Innehållet i tillägsbestämmelserna	26
5	Skall tillägsbestämmelserna införlivas med svensk rätt och i så fall hur?	29
6	Ansvar för skador vid inrikes järnvägstrafik	32
7	Ikraftträdande	34
8	Kostnadsaspekter	35
9	Författningskommentarer	35
9.1	Förslaget till lag om ändring i lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik	35
9.2	Förslaget till lag om ändring i lagen (1993:1477) om ändring i lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik	36
9.3	Förslaget till lag om ändring i järnvägstrafiklagen (1985:192)	37
	Bilaga 1 Förteckning över remissinstanser; tillägsbestämmelserna .	41
	Bilaga 2 Sammanfattning av aktuella delar av departementspromemorian Järnvägars skadeståndsansvar. Utredning av järnvägsolyckor (Ds 1988:75)	42
	Bilaga 3 Lagtextförslag i aktuella delar; Ds 1988:75	43
	Bilaga 4 Förteckning över remissinstanser; Ds 1988:75	45
	Bilaga 5 Lagrådsremissens lagförslag	46
	Bilaga 6 Lagrådets yttrande	66

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 24 november
1994 67

1 Förslag till riksdagsbeslut

Prop. 1994/95:111

Regeringen föreslår att riksdagen antar regeringens förslag till

1. lag om ändring i lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik,
2. lag om ändring i lagen (1993:1477) om ändring i lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik,
3. lag om ändring i järnvägstrafiklagen (1985:192).

Regeringen har följande förslag till lagtext.

2.1 Förslag till lag om ändring i lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik

dels att 2 och 3 §§ skall ha följande lydelse,

dels att det i lagen skall införas en ny paragraf, 2 a §, av följande lydelse,

dels att det i lagen skall införas två nya bilagor, bilaga 4 och 5, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §

I fråga om sådan internationell järnvägsbefordran av resande som avses i bihang A till fördraget gäller som svensk lag bihanget i dess franska lydelse *efter den ändring som har antagits av revisionsutskottet inom den Mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik (OTIF) enligt beslutsprotokoll d. 21 december 1989. Protokollet är intaget i bilaga 2 till denna lag. Beträffande ansvarigheten för skada vid befordran av resande gäller dock 1 och 2 kap. järnvägstrafiklagen (1985:192) i stället för motsvarande bestämmelser i bihang A.*

I fråga om sådan internationell järnvägsbefordran av resande som avses i bihang A till fördraget gäller som svensk lag bihanget i dess franska lydelse

1. ändrat enligt det protokoll den 21 december 1989 som är intaget i bilaga 2 till denna lag och

2. kompletterat med punkterna 1-4 i de tilläggsbestämmelser som är intagna i bilaga 4 till lagen.

2 a §

Om den resande var svensk medborgare eller hade hemvist i Sverige skall

1. vid tillämpning av artikel 31 i bihang A till fördraget i stället för 700 beräkningsenheter gälla ett belopp motsvarande hälften av basbeloppet enligt lagen (1962:381) om allmän försäkring

för det är då den händelse som orsakade skadan inträffade, och

2. vid tillämpning av artikel 43 § 1 i bihang A till fördraget i stället för ränta med 5 procent gälla ränta enligt 6 § räntelagen (1975:635).

3 §

I fråga om sådan internationell järnvägsbefordran av gods som avses i bihang B till fördraget gäller som svensk lag bihanget, med undantag av bestämmelserna i bilaga I (RID), i dess franska lydelse *efter dels ändring enligt det beslutsprotokoll som nämns i 2 §, dels den ändring som har antagits av revisionsutskottet inom OTIF enligt beslutsprotokoll d. 31 maj 1990. Sistnämnda protokoll är intaget i bilaga 3 till denna lag.*

I fråga om sådan internationell järnvägsbefordran av gods som avses i bihang B till fördraget gäller som svensk lag bihanget, med undantag av bestämmelserna i bilaga I (RID), i dess franska lydelse

1. ändrat enligt dels det protokoll som nämns i 2 § 1, dels det protokoll den 31 maj 1990 som är intaget i bilaga 3 till denna lag och

2. kompletterat med punkterna 1-7 i de tilläggsbestämmelser som är intagna i bilaga 5 till lagen.

Denna lag träder i kraft den 1 mars 1995.

INTERPRETANT LES REGLES UNIFORMES CONCERNANT LE CONTRAT DE TRANSPORT INTERNATIONAL FERROVIAIRE DES VOYAGEURS ET DES BAGAGES (CIV), APPENDICE A A LA COTIF, EN CAS DE SEPARATION DE LA GESTION DE L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE ET DE L'EXPLOITATION DES SERVICES DE TRANSPORT DES ENTREPRISES FERROVIAIRES

CONSIDERANT que la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 repose sur le principe que les chemins de fer sont à la fois les gestionnaires de leur infrastructure et les exploitants des services de transport ferroviaire, mais que certains Etats sont engagés dans un processus de séparation de ces deux activités,

CONSIDERANT que l'unicité du droit réalisé par la COTIF constitue aussi bien pour les usagers que pour les transporteurs un élément de sécurité juridique important qui facilite les transports ferroviaires internationaux directs en Europe et au-delà,

CONSIDERANT qu'il est donc souhaitable que les transports internationaux ferroviaires continuent à être soumis à la COTIF,

CONSIDERANT que la COTIF ne présuppose pas que plus d'une entreprise ferroviaire exécute un transport international ferroviaire en tant que partenaire contractuel du client,

CONSCIENTS cependant qu'en pareil cas certaines dispositions de la CIV peuvent être sans objet, dans la mesure où elles partent de l'idée que plusieurs chemins de fer participent successivement en tant que transporteurs à l'exécution d'un transport international régi par un contrat unique,

CONSCIENTS qu'une révision de la COTIF est nécessaire et urgente mais qu'elle exige d'importants travaux, les représentants des Etats membres de l'OTIF, réunis du 22 au 26 novembre 1993 à Berne, ont élaboré, en vertu de l'article 7 de la CIV, les dispositions complémentaires suivantes et recommandent aux Etats membres de les mettre en vigueur le 1er janvier 1995:

1. Lors de l'inscription des lignes ferroviaires au sens de l'article 2, § 1, de la COTIF, il suffit que l'organisme qui gère l'infrastructure soit inscrit sur la liste des lignes CIV.

2. Il n'y a "exploitation" au sens de l'article 2, §§ 1 et 2, de la CIV que lorsque "le chemin de fer" en cause est à la fois le gestionnaire de l'infrastructure et l'exploitant des services de transport ferroviaire.

3. A l'exception de l'article 2 de la CIV, on entend par "chemin de fer" ou par "celui qui, d'après la liste des lignes prévue aux articles 3 et 10 de la Convention, exploite la ligne" (article 26, § 4, de la CIV), l'exploitant des services de transport ferroviaire sur des lignes CIV.

4. Tant que dans un transport international ferroviaire un seul exploitant des services de transport ferroviaire intervient, les autorisations accordées par la CIV d'adopter des réglementations dérogatoires, soit dans les tarifs, soit conventionnellement, doivent être comprises en ce sens que l'exploitant des services de transport ferroviaire peut passer les accords contractuels correspondants, notamment dans le cadre des articles 5, § 3, 17, § 2, 19, § 4 et 25, § 2, de la CIV.

5. Les présentes dispositions complémentaires sont mises en vigueur et publiées selon la forme prévue par les lois et règlements de chaque Etat membre. Les dispositions complémentaires et leur mise en vigueur sont communiquées à l'Office central qui en donne immédiatement connaissance à tous les autres Etats membres.

(Översättning)
TILLÄGGSBESTÄMMELSER

FÖR TOLKNINGEN AV DE ENHETLIGA RÄTTSREGLERNA FÖR AVTAL OM INTERNATIONELL JÄRNVÄGSBEFORDRAN AV RESANDE OCH RESGODS (CIV), BILAGA A TILL COTIF, NÄR UPPDELNING HAR GJORTS MELLAN Å ENA SIDAN FÖRVALTNINGEN AV JÄRNVÄGSINFRASTRUKTUREN OCH Å ANDRA SIDAN JÄRNVÄGSFÖRETAGENS DRIFT AV TRANSPORTVERKSAMHETEN

Fördraget om internationell järnvägstrafik (COTIF) av den 9 maj 1980 vilar på förutsättningen att järnvägarna såväl förvaltar sin infrastruktur som driver järnvägstransportverksamheten, medan vissa stater har inlett arbete med att dela upp dessa båda verksamheter,

Den rättsenhet som har uppnåtts genom COTIF utgör såväl för användarna som för transportföretagen en del av den viktiga rättssäkerhet som underlättar de genomgående internationella järnvägstransporterna inom och vidare från Europa,

Det är alltså önskvärt att den internationella järnvägstrafiken också i fortsättningen regleras av COTIF,

COTIF förutsätter visserligen inte att mer än ett järnvägsföretag utför en internationell järnvägstransport som avtalspart i förhållande till kunden,

Men i ett sådant fall kan vissa bestämmelser i CIV vara utan innehåll, eftersom de utgår ifrån att flera järnvägar deltar som på varandra följande transportörer i utförandet av en internationell transport reglerad i ett enda avtal,

En revision av COTIF är nödvändig och brådskande men kräver omfattande arbete, och därför har företrädare för COTIF:s medlemsstater, som sammanträdde i Bern den 22-26 november 1993, med stöd av artikel 7 CIV utarbetat följande tilläggsbestämmelser, vilka medlemsstaterna rekommenderas att sätta i kraft den 1 januari 1995:

1. Vid angivande av järnvägslinjer enligt artikel 2 § 1 COTIF är det tillräckligt om det organ som förvaltar infrastrukturen anges i listan över CIV-linjer.

2. Med "trafikering" i artikel 2 §§ 1 och 2 CIV avses endast fallet att den aktuella "järnvägen" såväl förvaltar infrastrukturen som driver järnvägstransportverksamheten.

3. Med undantag av i artikel 2 CIV avses med "järnväg" eller "den järnväg som, enligt den lista över linjer som avses i artiklarna 3 och 10

i själva fördraget, trafikerar den linje..." (artikel 26 § 4 CIV) det Prop. 1994/95:111
företag som driver järnvägstransportverksamhet på CIV-linjer.

4. Om endast *ett* företag som driver järnvägstransportverksamhet utför en internationell järnvägstransport, skall rätten enligt CIV att genom tariffer eller avtal åstadkomma avvikande regler förstås så att detta företag kan träffa avtal om motsvarande avvikelser, särskilt i de fall som avses i artikel 5 § 3, 17 § 2, 19 § 4 och 25 § 2 CIV.

5. Dessa tillägsbestämmelser skall sättas i kraft och offentliggöras på det sätt som föreskrivs i lagar och förordningar i varje medlemsstat. Tillägsbestämmelserna och deras ikraftträdande skall meddelas Centralbyrån som genast meddelar alla övriga medlemsstater om åtgärderna.

INTERPRETANT LES REGLES UNIFORMES CONCERNANT LE
CONTRAT DE TRANSPORT INTERNATIONAL FERROVIAIRE
DES MARCHANDISES (CIM), APPENDICE B A LA COTIF, EN
CAS DE SEPARATION DE LA GESTION DE
L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE ET DE L'EXPLOITATION
DES SERVICES DE TRANSPORT DES ENTREPRISES
FERROVIAIRES

CONSIDERANT que la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 repose sur le principe que les chemins de fer sont à la fois les gestionnaires de leur infrastructure et les exploitants des services de transport ferroviaire, mais que certains Etats sont engagés dans un processus de séparation de ces deux activités,

CONSIDERANT que l'unicité du droit réalisé par la COTIF constitue aussi bien pour les usagers que pour les transporteurs un élément de sécurité juridique important qui facilite les transports ferroviaires internationaux directs en Europe et au-delà,

CONSIDERANT qu'il est donc souhaitable que les transports internationaux ferroviaires continuent à être soumis à la COTIF,

CONSIDERANT que la COTIF ne présuppose pas que plus d'une entreprise ferroviaire exécute un transport international ferroviaire en tant que partenaire contractuel du client,

CONSCIENTS cependant qu'en pareil cas certaines dispositions de la CIM peuvent être sans objet, dans la mesure où elles partent de l'idée que plusieurs chemins de fer participent successivement en tant que transporteurs à l'exécution d'un transport international régi par un contrat unique,

CONSCIENTS qu'une révision de la COTIF est nécessaire et urgente mais qu'elle exige d'importants travaux, les représentants des Etats membres de l'OTIF, réunis du 22 au 26 novembre 1993 à Berne, ont élaboré, en vertu de l'article 9 de la CIM, les dispositions complémentaires suivantes et recommandent aux Etats membres de les mettre en vigueur le 1er janvier 1995:

1. Lors de l'inscription des lignes ferroviaires au sens de l'article 2, § 1, de la COTIF, il suffit que l'organisme qui gère l'infrastructure soit inscrit sur la liste des lignes CIM.

2. Il n'y a "exploitation" au sens de l'article 2, §§ 1 et 2, de la CIM que lorsque "le chemin de fer" en cause est à la fois le gestionnaire de l'infrastructure et l'exploitant des services de transport ferroviaire.

3. A l'exception des articles 2 et 4, lettre c), de la CIM, on entend par "chemin de fer" l'exploitant des services de transport ferroviaire sur des lignes CIM. A l'article 4, lettre c) de la CIM, la notion de "chemins de fer à emprunter" comprend également les gestionnaires de l'infrastructure.

4. Les articles 18, 19, § 4, 20, § 3 et 25, § 3, de la CIM règlent la responsabilité de l'expéditeur uniquement entre les parties au contrat de transport.

5. Tant que dans un transport international ferroviaire un seul exploitant des services de transport ferroviaire intervient, les autorisations accordées par la CIM d'adopter des réglementations dérogatoires, soit dans les tarifs, soit conventionnellement, doivent être comprises en ce sens que cet exploitant des services de transport ferroviaire peut passer les accords contractuels correspondants, notamment dans le cadre des articles 27, 30 et 31 de la CIM.

6. Par "chemin de fer (réseau) immatriculateur" dans le RIP, on entend l'organisme qui a immatriculé, conformément aux dispositions en vigueur, des wagons destinés à être utilisés en trafic international.

7. Par "chemin de fer (réseau) qui procède à l'agrément" dans le RICO, on entend l'organisme qui a agréé, conformément aux dispositions en vigueur, des conteneurs destinés au trafic international.

8. Les présents dispositions complémentaires sont mises en vigueur et publiées selon la forme prévue par les lois et règlements de chaque Etat membre. Les dispositions complémentaires et leur mise en vigueur sont communiquées à l'Office central qui en donne i m m é d i a t e m e n t connaissance à tous les autres Etats membres.

(Översättning)
TILLÄGGSBESTÄMMELSER

FÖR TOLKNINGEN AV DE ENHETLIGA RÄTTSREGLERNA FÖR AVTAL OM INTERNATIONELL JÄRNVÄGSBEFORDRAN AV GODS (CIM), BILAGA B TILL COTIF, NÄR UPPDELNING HAR GJORTS MELLAN Å ENA SIDAN FÖRVALTNINGEN AV JÄRNVÄGSINFRASTRUKTUREN OCH Å ANDRA SIDAN JÄRNVÄGSFÖRETAGENS DRIFT AV TRANSPORTVERKSAMHETEN

Fördraget om internationell järnvägstrafik (COTIF) av den 9 maj 1980 vilar på förutsättningen att järnvägarna såväl förvaltar sin infrastruktur som driver järnvägstransportverksamheten, medan vissa stater har inlett arbete med att dela upp dessa båda verksamheter,

Den rättsenhet som har uppnåtts genom COTIF utgör såväl för användarna som för transportföretagen en del av den viktiga rättssäkerhet som underlättar de genomgående internationella järnvägstransporterna inom och vidare från Europa,

Det är alltså önskvärt att den internationella järnvägstrafiken också i fortsättningen regleras av COTIF,

COTIF förutsätter visserligen inte att mer än ett järnvägsföretag utför en internationell järnvägstransport som avtalspart i förhållande till kunden,

Men i ett sådant fall kan vissa bestämmelser i CIM vara utan innehåll, eftersom de utgår ifrån att flera järnvägar deltar som på varandra följande transportörer i utförandet av en internationell transport reglerad i ett enda avtal,

En revision av COTIF är nödvändig och brådskande men kräver omfattande arbete, och därför har företrädare för OTIF:s medlemsstater, som sammanträdde i Bern den 22-26 november 1993, med stöd av artikel 9 CIM utarbetat följande tilläggsbestämmelser, vilka medlemsstaterna rekommenderas att sätta i kraft den 1 januari 1995:

1. Vid angivande av järnvägslinjer enligt artikel 2 § 1 COTIF är det tillräckligt om det organ som förvaltar infrastrukturen anges i listan över CIM-linjer.

2. Med "trafikering" i artikel 2 §§ 1 och 2 CIM avses endast fallet att den aktuella "järnvägen" såväl förvaltar infrastrukturen som driver järnvägstransportverksamheten.

3. Med undantag av i artikel 2 och 4 c CIM avses med "järnväg" det företag som driver järnvägstransportverksamhet på CIM-linjer. I artikel

4 c CIM omfattar begreppet "järnvägar som skulle ha utfört Prop. 1994/95:111 befordringen" också den som förvaltar infrastrukturen.

4. Artiklarna 18, 19 § 4, 20 § 3 och 25 § 3 CIM reglerar ansvaret för avsändaren endast mellan transportavtalets parter.

5. Om endast *ett* företag som driver järnvägstransportverksamhet utför en internationell järnvägstransport, skall rätten enligt CIM att genom tariffer eller avtal åstadkomma avvikande regler förstås så att detta företag kan träffa avtal om motsvarande avvikelser, särskilt i de fall som avses i artikel 27, 30 och 31 CIM.

6. Med "registreringsjärnvägen" enligt RIP avses det organ som enligt gällande föreskrifter har registrerat vagnar som skall användas i internationell trafik.

7. Med "den godkännande järnvägen" enligt RICO avses det organ som enligt gällande föreskrifter har godkänt containrar som skall användas i internationell trafik.

8. Dessa tilläggsbestämmelser skall sättas i kraft och offentliggöras på det sätt som föreskrivs i lagar och förordningar i varje medlemsstat. Tilläggsbestämmelserna och deras ikraftträdande skall meddelas Centralbyrån som genast meddelar alla övriga medlemsstater om åtgärderna.

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1993:1477) om ändring i lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik
dels att 1,2 och 3 §§ skall ha följande lydelse,
dels att nuvarande bilaga 4 skall betecknas bilaga 6,
dels att det i lagen skall införas två nya bilagor, bilaga 4 och 5, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §

Denna lag tillämpas på sådan internationell järnvägsbefordran som avses i det i bilaga 1 intagna fördraget den 9 maj 1980 om internationell järnvägstrafik (COTIF) *efter de ändringar som har beslutats av generalförsamlingen inom den Mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik (OTIF) enligt protokoll den 20 december 1990. Protokollet är intaget i bilaga 4 till denna lag.*

Denna lag tillämpas på sådan internationell järnvägsbefordran som avses i det i bilaga 1 intagna fördraget den 9 maj 1980 om internationell järnvägstrafik (COTIF) *ändrat enligt det protokoll den 20 december 1990 som är intaget i bilaga 6 till denna lag.*

2 §

I fråga om sådan internationell järnvägsbefordran av resande som avses i bihang A till fördraget gäller som svensk lag bihanget i dess franska lydelse *efter dels den ändring som har antagits av revisionsutskottet inom OTIF enligt beslutsprotokoll den 21 december 1989 vilket protokoll är intaget i bilaga 2 till denna lag, dels de ändringar som har beslutats av generalförsamlingen inom OTIF enligt protokoll den 20 december 1990, vilket protokoll är intaget i bilaga 4 till denna lag. Beträffande ansvarigheten för skada vid befordran av resande gäller dock 1 och 2 kap. järnvägstrafiklagen (1985:192) i*

I fråga om sådan internationell järnvägsbefordran av resande som avses i bihang A till fördraget gäller som svensk lag bihanget i dess franska lydelse

1. ändrat enligt dels det protokoll den 21 december 1989 som är intaget i bilaga 2 till denna lag, dels det protokoll som nämns i 1 § och

2. kompletterat med punkterna 1-4 i de tilläggsbestämmelser som är intagna i bilaga 4 till lagen.

3 §

I fråga om sådan internationell järnvägsbefordran av gods som avses i bihang B till fördraget gäller som svensk lag bihanget, med undantag av bestämmelserna i bilaga I (RID), i dess franska lydelse *efter dels ändring enligt det beslutsprotokoll som nämns i 2 §, dels den ändring som har antagits av revisionsutskottet inom OTIF enligt beslutsprotokoll den 31 maj 1990, vilket protokoll är intaget i bilaga 3 till denna lag, dels de ändringar som har beslutats av generalförsamlingen inom OTIF enligt protokoll den 20 december 1990, vilket protokoll är intaget i bilaga 4 till denna lag.*

I fråga om sådan internationell järnvägsbefordran av gods som avses i bihang B till fördraget gäller som svensk lag bihanget, med undantag av bestämmelserna i bilaga I (RID), i dess franska lydelse

1. ändrat enligt dels de protokoll som nämns i 2 § 1, dels det protokoll den 31 maj 1990 som är intaget i bilaga 3 till denna lag och

2. kompletterat med punkterna 1-7 i de tilläggsbestämmelser som är intagna i bilaga 5 till lagen.

(Bilagan har samma innehåll som bilaga 4 till lagförslag 1)

(Bilagan har samma innehåll som bilaga 5 till lagförslag 1)

(Bilagan har samma innehåll som bilaga 4 till SFS 1993:1477)

Härigenom föreskrivs i fråga om järnvägstrafiklagen (1985:192)
dels att 2 kap. 5-13 §§ skall upphöra att gälla,
dels att rubriken närmast före 2 kap. 5 § skall utgå,
dels att nuvarande 2 kap. 1-4 §§ skall betecknas 2 kap. 2-5 §§,
dels att de nya 2 kap. 3-5 §§ skall ha följande lydelse,
dels att rubrikerna närmast före 2 kap. 1 § och 4 § skall sättas
närmast före 2 kap. 2 § respektive 5 §,
dels att 1 kap. 1, 5 och 9 §§ skall ha följande lydelse,
dels att det i lagen skall införas en ny paragraf, 2 kap. 1 §, samt
närmast före paragrafen en ny rubrik av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap. 1 §

Denna lag tillämpas på järnvägstrafik på bana inom Sverige eller på svensk tåg färja. Vad som föreskrivs om järnväg i 1 kap., 2 kap. 1-4 §§ och 5 kap. tillämpas också på tunnelbana och spårväg.

Av 2 kap. 3 § och 3 kap. 1 § följer att vissa bestämmelser i lagen kan tillämpas även på befordran med annat transportmedel än som anges i första stycket. I fall som avses i 2 kap. 3 § kan därvid bestämmelser i lagen tillämpas på befordran även utom Sverige. Enligt 3 kap. 1 § och 4 kap. 1 § skall lagen i vissa fall inte tillämpas på befordran av gods eller inskrivet resgods i trafik med utlandet.

Lagen tillämpas inte på postbefordran med järnväg.

1 kap. 5 §

Den som har en fordran på ersättning enligt denna lag eller en annan fordran på betalning på grund av befordringsavtal som avses i lagen 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 2 kap. 2 §, om den resande har avlidit till följd av den skadevällande händelsen	tre år från dödsfallet, dock inte längre än fem år från den skadevällande händelsen,
vid sakskada när fordringen rör avtal om befordran av gods eller inskrivet resgods	ett år från dagen då godset eller resgodset 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 fordringen uppkom.

Föreslagen lydelse

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 2 kap. 3 §, om den resande har avlidit till följd av den skadevällande händelsen	tre år från dödsfallet, dock inte längre än fem år från den skadevällande händelsen,
vid sakskada när fordringen rör avtal om befordran av gods eller inskrivet resgods	ett år från dagen då godset eller resgodset 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, Prop. 1994/95:111

för annan fordran

ett år från det att fordringen uppkom.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

När fordran avser sakskada och rör avtal om befordran av gods eller inskrivet resgods eller när den avser annat än person- eller sakskada är dock preskriptionstiden tre år, om järnvägen eller någon som järnvägen ansvarar för enligt 4 § 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 genkärsmål 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 *och fordringen inte rör sådan internationell befordran som avses i 2 kap.*

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

1 kap. 9 §

Om anspråk på ersättning för skada som järnvägen är ansvarig för enligt denna lag riktas mot någon som är anställd hos järnvägen eller i annan egenskap anlitas för järnvägsdriften, gäller i fråga om denne vad som sägs i 7 och 8 §§ om järnvägen. Om anspråket grundas på brottsligt förfarande av den mot vilken anspråket riktas *och detta inte rör sådan internationell befordran som avses i 2 kap.*, får han dock inte mot anspråket göra gällande att talan mot järnvägen gått förlorad på grund av preskription enligt 5 §.

Om anspråk på ersättning för skada som järnvägen är ansvarig för enligt denna lag riktas mot någon som är anställd hos järnvägen eller i annan egenskap anlitas för järnvägsdriften, gäller i fråga om denne vad som sägs i 7 och 8 §§ om järnvägen. Om anspråket grundas på brottsligt förfarande av den mot vilken anspråket riktas, får han dock inte mot anspråket göra gällande att talan mot järnvägen gått förlorad på grund av preskription enligt 5 §.

Tillämpningsområde

2 kap. 1 §

Detta kapitel tillämpas på befordran av resande med järnväg

i allmän inrikes trafik. På befordran i trafik med utlandet tillämpas kapitlet endast om något annat inte följer av fördraget den 9 maj 1980 om internationell järnvägstrafik.

2 kap. 2 §

Om egendom som den resande bär på sig eller har med sig som handresgods helt eller delvis går förlorad eller skadas i samband med att den resande tillfogas sådan skada som järnvägen är ansvarig för enligt 1 §, skall järnvägen ersätta också skadan på egendomen.

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

2 kap. 3 §

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 sådan sakskada som avses i 2 §, är järnvägen ansvarig för skadan enligt de regler som gäller för det använda befordringssättet. Bestämmelserna i 1 kap. 5 och 6 §§ skall dock tillämpas.

2 kap. 4 §

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

Vid sakskada som avses i 2 § är järnvägens ersättningsskyldighet begränsad till ett belopp som för varje resande motsvarar hälften av basbeloppet enligt lagen (1962:381) om allmän försäkring

2 kap. 3 §

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

2 kap. 4 §

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 sådan sakskada som avses i 3 §, är järnvägen ansvarig för skadan enligt de regler som gäller för det använda befordringssättet. Bestämmelserna i 1 kap. 5 och 6 §§ skall dock tillämpas.

2 kap. 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 järnvägens ersättningsskyldighet begränsad till ett belopp som för varje resande motsvarar hälften av basbeloppet enligt lagen (1962:381) om allmän försäkring

för det år då den händelse som för det år då den händelse som Prop. 1994/95:111
orsakade skadan inträffade. orsakade skadan inträffade.

Denna lag träder i kraft den 1 mars 1995.

Regler avseende avtal om internationell järnvägsbefordran finns i 1980 års fördrag om internationell järnvägstrafik (COTIF), som trädde i kraft år 1985. Drygt 30 stater, däribland Sverige, har tillträtt fördraget.

Genom lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik har de delar av fördraget som innehåller materiella bestämmelser införlivats med svensk rätt. Detta har skett genom föreskrifter om att bestämmelserna i deras franska lydelse skall gälla som svensk lag. Vissa undantag finns dock. Det viktigaste undantaget är att 1 och 2 kap. järnvägstrafiklagen (1985:192) gäller i fråga om ansvarigheten för skada vid befordran av resande i stället för motsvarande bestämmelser i fördraget. Järnvägstrafiklagen innehåller i första hand regler avseende avtal om inrikes järnvägsbefordran, men med hänsyn till det undantag som nyss nämntes finns också vissa särskilda bestämmelser avseende avtal om internationell järnvägsbefordran i denna lag.

COTIF bygger på förutsättningen att ett och samma organ - "järnvägen" - såväl sköter infrastrukturen (spåranläggningar m.m.) som driver transportverksamheten på infrastrukturen. I Europa pågår det emellertid en utveckling som innebär att dessa båda uppgifter delas upp på olika juridiska personer och att fler transportföretag än ett driver verksamhet på samma spår. COTIF:s bestämmelser blir då i vissa fall oklara.

Mot denna bakgrund har inom Mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik (OTIF), i vilken Sverige är medlem, inlett ett arbete med en genomgripande revision av COTIF. Enligt planerna skall det reviderade fördraget antas vid OTIF:s generalförsamlings ordinarie möte i december 1995. Det kan emellertid förväntas att det därefter tar flera år innan så många medlemsstater har anslutit sig till det reviderade fördraget att detta träder i kraft.

För att i vissa betydelsefulla hänseenden skapa klarhet om hur COTIF skall tolkas till dess ett reviderat fördrag träder i kraft sammanträdde representanter för medlemsstaterna i Bern i november 1993. Därvid utarbetades de tilläggsbestämmelser till COTIF vilka i fransk lydelse och svensk översättning utgör bilaga 4 och 5 till lagförslag 1. För att rättslikheten mellan OTIF:s medlemsstater skall bibehållas rekommenderas staterna att införliva tilläggsbestämmelserna med nationell rätt.

Tilläggsbestämmelserna har remissbehandlats. Remissyttrandena finns tillgängliga i ärendet (Justitiedepartementet dnr 94-3405). Till protokollet bör fogas en förteckning över remissinstanserna som *bilaga 1*.

I denna proposition tar regeringen ställning till frågan huruvida Sverige skall följa rekommendationen och lägger fram förslag om de lagändringar som behövs om så skall ske. I ett särskilt avsnitt behandlar regeringen vidare frågan huruvida det bör göras någon ändring i rättsläget avseende fördelningen av ansvaret för skador vid inrikes trafik. I en remissbehandlad departementspromemoria från Justitiedepartementet år 1988 - Järnvägars skadeståndsansvar. Utredning av

järnvägsolyckor (Ds 1988:75) - lades fram förslag bl.a. om en sådan ändring. En sammanfattning av aktuella delar av promemorian finns i *bilaga 2* och promemorians lagförslag i samma delar finns i *bilaga 3*. En förteckning över de remissinstanser som har yttrat sig i dessa delar finns i *bilaga 4*. En sammanställning av remissyttrandena har gjorts inom Justitiedepartementet och finns tillgänglig i lagstiftningsärendet (dnr 88-4502).

Lagrådet

Regeringen beslutade den 3 november 1994 att hämta in Lagrådets yttrande över de lagförslag som finns i *bilaga 5*.

Lagrådet har lämnat förslagen utan erinran. Lagrådets yttrande finns i *bilaga 6*.

4 Innehållet i tilläggsbestämmelserna

Till COTIF finns två bihang: bihang A med enhetliga rättsregler för avtal om internationell järnvägsbefordran av resande och resgods (CIV) och bihang B med enhetliga rättsregler för avtal om internationell järnvägsbefordran av gods (CIM). De tilläggsbestämmelser som nu har beslutats är uppdelade på två dokument, varav ett avser CIV (bilaga 4 till lagförslag 1) och ett avser CIM (bilaga 5 till lagförslag 1).

Tilläggsbestämmelserna till CIV

Tilläggsbestämmelserna till CIV innehåller i materiella delar följande.

Punkt 1

När järnvägslinjer anges på OTIF:s lista över de linjer som regleras av CIV är det enligt punkt 1 tillräckligt om det organ som förvaltar infrastrukturen anges; de trafikföretag som trafikerar linjen behöver således inte anges.

Punkt 2

I artikel 2 CIV finns vissa mindre betydelsefulla undantag från CIV:s tillämpningsområde. Enligt artikeln skall CIV inte tillämpas bl.a. dels när avrese- och bestämmelsestationen för en befordran ligger på en och samma stats område, en annan stats område berörs endast av genomfart och linjen trafikeras uteslutande av en järnväg med säte i avresestaten, dels när en befordran sker mellan två grannstater eller mellan två stater i genomfart över en tredje stats område och linjen uteslutande trafikeras av en järnväg med säte i någon av dessa stater.

Enligt punkt 2 i tilläggsbestämmelserna till CIV avses i dessa fall med "trafikering" endast fallet att den aktuella "järnvägen" såväl förvaltar infrastrukturen som driver järnvägstransportverksamheten.

Punkt 3

Denna punkt innehåller den viktigaste tilläggsbestämmelsen till CIV. Enligt punkten avses (med undantag av i artikel 2 CIV; se strax ovan) med "järnväg" i CIV det företag som driver järnvägstransportverksamhet på CIV-linjer. Regeln innebär att det är det företag som driver transportverksamheten, och inte det organ som förvaltar infrastrukturen, som i enlighet med CIV:s regler är ansvarigt i förhållande till den resande för t.ex. inträffade personskador.

I fråga om avtal på vilka järnvägstrafiklagen är tillämplig, dvs. i första hand avtal avseende inrikes trafik, torde ansvarigt rättssubjekt vara "det rättssubjekt som är innehavare av spåranläggningen, dvs. besitter järnvägen i eget namn och för egen räkning samt är berättigad att nyttja anläggningen självständigt och tillgodogöra sig inkomsterna av trafiken på denna" (prop. 1983/84:117 s. 33; se vidare avsnitt 6 nedan). När tilläggsbestämmelserna utarbetades ansåg vissa stater, däribland Sverige, att COTIF skulle ges motsvarande tolkning, men som framgår av den nu aktuella regeln i tilläggsbestämmelserna hade majoriteten en annan mening.

Punkt 4

Enligt CIV får järnvägarna i vissa fall genom tariffer eller avtal åstadkomma regler som avviker från CIV:s regler eller tarifferna. På de villkor som anges i artikel 5 § 3 CIV får järnvägarna således träffa avtal om nedsättning av priser i förhållande till de priser som gäller enligt tarifferna. Enligt artikel 17 § 2 CIV får tarifferna innehålla bestämmelser om att föremål som annars inte befordras som inskrivet resgods befordras som sådant och enligt artikel 19 § 4 CIV kan i tariffer eller tidtabeller anges vissa undantag i fråga om befordran av inskrivet resgods.

Punkt 4 i tilläggsbestämmelserna till CIV avser fall när endast *ett* företag utför en internationell järnvägstransport. (COTIF:s upphovsmän räknade inte med att sådana fall skulle uppstå; COTIF vilar på förutsättningen att varje stat har sin nationella järnväg som såväl sköter infrastrukturen som driver transportverksamheten på infrastrukturen i den staten.) Enligt punkten skall - i de avsedda fallen - rätten enligt CIV att genom tariffer eller avtal åstadkomma avvikande regler förstås så att företaget kan träffa avtal om motsvarande avvikelser, särskilt i de fall som avses i de bestämmelser som anges i föregående stycke.

Tilläggsbestämmelserna till CIM

Tilläggsbestämmelserna till CIM innehåller i materiella delar följande.

Här kan hänvisas till vad som ovan anförs om punkt 1 av tilläggsbestämmelserna till CIV; punkt 1 av tilläggsbestämmelserna till CIM innehåller motsvarande regel.

Punkt 2

I artikel 2 CIM finns regler om undantag från CIM:s tillämpningsområde vilka motsvarar reglerna i artikel 2 CIV. Här kan därför hänvisas till vad som ovan anförs om punkt 2 av tilläggsbestämmelserna till CIV; punkt 2 av tilläggsbestämmelserna till CIM innehåller motsvarande regel.

Punkt 3

Denna punkt innehåller den viktigaste tilläggsbestämmelsen till CIM. Enligt punkten avses - med undantag av i artikel 2 (se strax ovan) och 4 c CIM - med "järnväg" det företag som driver järnvägs-transportverksamhet på CIM-linjer. (Enligt punkten omfattar järnvägsbegreppet i artikel 4 c också det organ som förvaltar infrastrukturen. Artikel 4 c innehåller att befordran inte sker av föremål som inte lämpar sig för befordringen med hänsyn till järnvägarnas anläggningar eller utrustning; att med "järnvägar" i bestämmelsen skall avses såväl transportföretagen som förvaltarna av infrastrukturen är alltså naturligt.)

Med "järnväg" avses således - liksom enligt CIV - normalt det företag som driver transportverksamheten och inte det organ som förvaltar infrastrukturen. Därmed kan här hänvisas till vad som ovan anförs om punkt 3 av tilläggsbestämmelserna till CIV.

Punkt 4

Enligt artikel 18, 19 § 4 och 20 § 3 CIM är avsändaren ansvarig för alla följder av att dels de uppgifter som genom hans försorg förs in i fraktsedeln är oriktiga, otydliga, ofullständiga eller införda på fel ställe, dels förpackning saknas eller är bristfällig, dels lastning som har utförts av honom är bristfällig. Enligt artikel 25 § 3 är avsändaren gentemot järnvägen ansvarig för skada som uppstår till följd av att vissa handlingar saknas eller är ofullständiga eller oriktiga.

I punkt 4 av tilläggsbestämmelserna till CIM finns en regel enligt vilken de bestämmelser som anges i föregående stycke reglerar ansvaret för avsändaren endast i förhållandet mellan transportavtalets parter. Bestämmelserna reglerar därmed inte avsändarens ansvar i förhållande till det organ som förvaltar infrastrukturen, om avtalet har träffats av ett företag som endast driver transportverksamheten.

Enligt CIM får järnvägarna i vissa fall genom tariffer eller avtal åstadkomma regler som avviker från CIM:s regler eller tarifferna. Enligt artikel 27 CIM fastställs således (inom vissa gränser) leveransfristerna genom avtal mellan de järnvägar som deltar i befordringen eller genom tariffer. Enligt artikel 30 och 31 CIM kan järnvägarna i tariffer ge vissa föreskrifter om avsändarens och mottagarens rätt att i efterhand ändra befordringsavtalet.

Punkt 5 i tilläggsbestämmelserna till CIM motsvarar punkt 4 i tilläggsbestämmelserna till CIV. Enligt den förnämnda regeln skall, i de fall endast *ett* företag utför en internationell järnvägstransport, rätten enligt CIM att genom tariffer eller avtal åstadkomma avvikande regler förstås så att företaget kan träffa avtal om motsvarande avvikelser, särskilt i de fall som avses i de bestämmelser som anges i föregående stycke.

Punkt 6

I bilaga II till CIM finns reglementet om internationell järnvägsbefordran av privatvagnar (RIP). Enligt artikel 2 RIP skall privatvagnar vara registrerade av en järnväg vars linjer omfattas av CIM. Enligt punkt 6 av tilläggsbestämmelserna till CIM avses med "registreringsjärnvägen" det organ som enligt gällande föreskrifter har registrerat vagnar som skall användas i internationell trafik.

Punkt 7

I bilaga III till CIM finns reglementet om internationell järnvägsbefordran av containrar (RiCo). Enligt artikel 1 § 1 RiCo skall containrar som inte tillhör en järnväg i vissa fall godkännas av järnvägen. Enligt punkt 7 i tilläggsbestämmelserna till CIM avses med "den godkännande järnvägen" enligt RiCo det organ som enligt gällande föreskrifter har godkänt containrar som skall användas i internationell trafik.

5 Skall tilläggsbestämmelserna införlivas med svensk rätt och i så fall hur?

Regeringens förslag: De materiella delarna av tilläggsbestämmelserna till COTIF skall enligt föreskrifter i lagen om internationell järnvägstrafik gälla som svensk lag. Ansvarigheten för skada vid sådan internationell järnvägsbefordran av resande som avses i COTIF skall inte längre regleras i järnvägstrafiklagen utan i lagen om internationell järnvägstrafik.

Remissinstanserna: Ingen remissinstans har framfört någon erinran mot tilläggsbestämmelserna.

Skälen för regeringens förslag: Syftet med tilläggsbestämmelserna till COTIF är att säkerställa att COTIF i väsentliga hänseenden ges en enhetlig tolkning i alla OTIF:s medlemsstater under tiden till dess ett reviderat fördrag, som tar hänsyn till moderna förhållanden på området, träder i kraft. Sverige bör medverka till denna enhetliga tolkning genom att införliva de materiella delarna av tilläggsbestämmelserna med svensk rätt.

De nämnda delarna av tilläggsbestämmelserna bör införlivas genom att det i lagen om internationell järnvägstrafik föreskrivs att de gäller som svensk lag. På detta sätt har såväl huvuddelen av COTIF:s regler som beslutade ändringar i dessa regler redan införlivats med svensk rätt.

Införlivandet aktualiserar två frågor av lagteknisk natur. Den ena hänger samman med att riksdagen nyligen, efter ändringar i COTIF år 1990, har beslutat om motsvarande ändringar i lagen om internationell järnvägstrafik (se prop. 1993/94:16, bet. 1993/94:LU5, rskr. 1993/94:22). Ändringsförfattningen finns intagen i SFS 1993:1477 och träder i kraft den dag regeringen beslutar; ikraftträdandet skall anpassas till det internationella ikraftträdandet av ändringarna i COTIF. Eftersom detta ikraftträdande kommer att inträffa efter den tidpunkt då de lagändringar som föreslås här är avsedda att träda i kraft, måste förslag läggas fram om de anpassningar i ändringsförfattningen som här föreslagna lagändringar kräver.

Den andra frågan av lagteknisk natur har sin bakgrund i att det, som nämnts i avsnitt 3, finns ett betydelsefullt undantag från föreskrifterna om att COTIF:s materiella regler gäller som svensk lag. Undantaget gäller i fråga om ansvarigheten för skada vid befordran av resande. Enligt 2 § lagen om internationell järnvägstrafik gäller 1 och 2 kap. järnvägstrafiklagen i fråga om denna ansvarighet i stället för motsvarande bestämmelser i CIV. Av förarbetena till bestämmelsen (prop. 1984/85:33 s. 206) framgår att undantaget tillkom av rättstekniska skäl - det ansågs befogat med en gemensam reglering för inrikes och internationell befordran av resande såvitt gäller ansvarigheten för skada - och att regleringen av den internationella befordringen i 1 och 2 kap. järnvägstrafiklagen i sak överensstämmer med CIV:s regler såvitt gäller denna ansvarighet. Enligt punkt 3 i tilläggsbestämmelserna till CIV avses (med visst undantag) med begreppet "järnväg" i CIV det företag som driver transportverksamheten. Regeln innebär att detta företag, och inte det organ som förvaltar infrastrukturen, är ansvarigt i förhållande till den resande för t.ex. inträffade personskador. Av avsnitt 4 framgår att detta torde innebära en skillnad i förhållande till vad som gäller enligt järnvägstrafiklagen. Och av avsnitt 6 följer att regeringen inte är beredd att föreslå att järnvägstrafiklagens föreskrifter om inrikes trafik anpassas till regeln. När nu den nämnda regeln i tilläggsbestämmelserna skall införlivas med svensk rätt uppkommer fråga om inte det aktuella undantaget från föreskriften att CIV gäller som svensk lag bör upphävas. Ansvarigheten för skada vid sådan internationell järnvägsbefordran av resande som avses i CIV skulle då inte längre

regleras i järnvägstrafiklagen utan i lagen om internationell järnvägstrafik. Denna senare lag skulle därmed komma att föreskriva att CIV:s regler - inklusive tilläggsbestämmelserna - skall tillämpas på sådan befordran.

Vissa fördelar uppnås med en sådan lösning. För det första blir den systematiska uppdelningen mellan järnvägstrafiklagen och lagen om internationell järnvägstrafik klarare. För det andra kan särreglerna om internationell befordran i 2 kap. 5-13 §§ järnvägstrafiklagen upphävas (med undantag för 2 kap. 8 § första stycket första meningen och 9 § första och andra meningarna, se nedan).

En nackdel som följer med lösningen är att regleringen av ansvarigheten för skada vid inrikes och internationell befordran av passagerare inte längre blir gemensam. Men i fråga om alla andra materiella regler i COTIF finns det redan idag motsvarande uppdelning, vilket såvitt känt inte orsakar några beaktansvärda svårigheter i praktiken. Dessutom bör det framhållas att den nuvarande regleringen endast till viss del är gemensam; i 2 kap. 5-13 §§ järnvägstrafiklagen finns som nämnt särregler om internationell befordran.

Vid en samlad bedömning anser regeringen att den aktuella regeln i tilläggsbestämmelserna till CIV bör införlivas med svensk rätt på det sätt som nu har diskuterats.

Ovan nämndes att undantag behövde göras för bestämmelserna i 2 kap. 8 § första stycket första meningen och 9 § första och andra meningarna järnvägstrafiklagen. Dessa bestämmelser har tillkommit mot bakgrund av innehållet i artikel 3 CIV. Enligt den artikeln får en stat förbehålla sig rätten att inte tillämpa CIV:s bestämmelser angående järnvägens ansvarighet i fall då resande dödas eller skadas när såväl den aktuella händelsen inträffade inom den statens område som den resande var medborgare eller hade sin hemvist i staten.

Enligt artikel 31 CIV är järnvägens ansvarighet för förlust av eller skada på ett föremål, som en resande som skadas bar på sig eller hade med sig som handresgods, begränsad till ett belopp motsvarande 700 beräkningsenheter (ca 7.700 kr) per resande. Enligt artikel 43 § 1 CIV får den som har rätt till ersättning enligt CIV kräva ränta på ersättningen med 5 procent per år från en viss dag. I samband med Sveriges tillträde till COTIF infördes - med stöd av artikel 3 CIV - i järnvägstrafiklagen särskilda regler (2 kap. 8 § första stycket första meningen och 9 § första och andra meningarna) om ersättning för skada som inträffar inom landet men vid internationell befordran (se också 2 kap 4 § andra stycket). Reglerna innebär att för resande som är svenska medborgare eller har hemvist i Sverige är dels det nämnda begränsningsbeloppet i stället ett belopp som motsvarar hälften av basbeloppet enligt lagen (1962:381) om allmän försäkring för det år då den aktuella händelsen inträffade (under år 1994 17.600 kr), dels den nämnda räntan i stället ränta för år enligt en räntesats som motsvarar gällande diskonto med tillägg av 8 procentenheter. För resande med den angivna anknytningen till Sverige gäller därmed samma begränsningsbelopp och räntesats som vid inrikes befordran.

Den pågående utvecklingen mot en europeisk integration kan i och för sig ge upphov till frågan om regler som särbehandlar personer med anknytning till Sverige bör bibehållas. De aktuella reglerna har dock inte ansetts innebära någon diskriminering av utlänningar som inte har hemvist i Sverige, eftersom dessa får sin ersättning fastställd enligt ett internationellt fördrag (prop. 1984/85: 33 s. 210). Inte heller ger vad som i övrigt har förekommit i detta ärende anledning att nu överväga en annan ordning. Detta utesluter naturligtvis inte att saken kan komma att aktualiseras på nytt i andra sammanhang.

6 Ansvar för skador vid inrikes järnvägstrafik

Regeringens förslag: Det bör för närvarande inte göras någon ändring i rättsläget avseende fördelningen av ansvaret för skador vid inrikes trafik.

Promemorians förslag: Ansvaret för skador som drabbar passagerare och godstransportkunder skall bäras av det trafikföretag med vilket de har slutit befordringsavtalet medan ansvaret för skador som drabbar andra skall bäras av det organ som innehar infrastrukturen.

Remissinstanserna: Flertalet remissinstanser har tillstyrkt förslaget. Från flera håll har dock anförts att det inte finns skäl att ändra nuvarande rättsläge, som innebär att det organ som innehar infrastrukturen är ansvarigt rättssubjekt för alla skador.

Skälen för regeringens förslag: Också den inrikes järnvägstrafiken berörs av utvecklingen mot en uppdelning på olika juridiska personer av driften av infrastrukturen och driften av transportverksamheten. Uppdelningen av dessa uppgifter mellan Banverket och SJ i enlighet med 1988 års trafikpolitiska beslut (prop. 1987/88:50 bil. 1, bet. 1987/88:TU19, rskr 1987/88:260) skapade emellertid inga problem från den synpunkt som nu är aktuell; båda uppgifterna sköts ju fortfarande av samma juridiska person, nämligen staten. För persontrafik på länsjärnvägarna har emellertid trafikrätten tillagts de juridiska personer som är trafikhuvudmän enligt lagen (1978:438) om huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik. Under förra riksmötet godkände riksdagen bl.a. att Statens järnvägars och trafikhuvudmännens ensamrätter till trafik på det statliga bannätet skulle avvecklas från den 1 januari 1995. Rätten att få ansöka om tåglägen skulle öppnas för alla som hade ekonomiska förutsättningar för att ansvara för trafik i enlighet med det sökta trafikupplägget. I särskilda fall skulle rätten att bedriva järnvägstrafik kunna begränsas (bet. 1993/94:TU28). I propositionen 1994/95:72 föreslår regeringen emellertid att genomförandet av riksdagens beslut att järnvägstrafiken på statens spåranläggningar skall avregleras och därmed sammanhängande frågor skjuts upp för att regeringen skall få tillfälle att ompröva frågan.

I järnvägstrafiklagen är ansvarigt rättssubjekt "järnvägen", såväl när det gäller skador som drabbar passagerare 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. besitter järnvägen i eget namn och för egen räkning samt är berättigat att nyttja anläggningen självständigt och tillgodogöra sig inkomsterna av trafiken på denna". Ansvarigt rättssubjekt enligt järnvägstrafiklagen torde alltså vara det rättssubjekt som driver infrastrukturen. Eftersom detta rättssubjekt regelmässigt är staten eller ett kommunalt lokaltrafikföretag innebär ordningen att de skadelidande har ett solvent ansvarssubjekt att vända sig mot.

Den som driver transportverksamheten torde visserligen i en del fall också kunna hållas ansvarig. Detta förhållande är dock inte av någon avgörande betydelse, eftersom den skadelidande som nyss konstaterades alltid torde kunna kräva ersättning av det rättssubjekt som driver infrastrukturen. I avtal mellan detta rättssubjekt och den som driver transportverksamheten kan bestämmas hur ersättningen till skadelidande slutligt skall fördelas.

I promemorian föreslås att det i järnvägstrafiklagen skall införas en definition av begreppet "järnväg" och att definitionen skall utformas så att ansvaret för skador som drabbar passagerare och godstransportkunder bärs av det trafikföretag med vilket de har slutit befodringsavtalet medan ansvaret för skador som drabbar andra bärs av det organ som innehar infrastrukturen.

Som skäl för förslaget anförs följande. Såvitt avser skador på gods och inskrivet resgods framstår trafikföretaget som det självklara ansvarssubjektet. Genom befodringsavtalet åtar sig företaget bl.a. ett vårdansvar och svarar således gentemot transportkunden för att godset kommer fram i oförändrat skick. - När det gäller skador som drabbar passagerare är det naturligt att den som har slutit avtal om personbefordran med ett trafikföretag också skall kunna vända sig mot detta företag med anspråk på ersättning för skador som har drabbat honom under resan. I synnerhet måste det framstå som förvirrande för den passagerare som vid en och samma olycka åsamkats dels personskada, dels skada på inskrivet resgods, om han måste vända sig mot olika rättssubjekt med sina krav på gottgörelse. Trafikföretaget torde också genom val av personal och materiel ha de största möjligheterna att minska skaderiskerna för passagerarna. - Det får förutsättas att trafikföretagen skaffar sig ett sådant försäkringsskydd att de kan betala de skadeståndskrav som uppkommer. - I utomobligatoriska förhållanden föreligger däremot starka skäl för att innehavaren av spåranläggningen även fortsättningsvis skall bära ansvaret för skador. Här finns ju ingen avtalspart som den skadelidande kan vända sig mot. När det är samtrafik på en bana kan det i vissa fall rent av vara oklart vilket trafikföretag som har orsakat skadan.

Flertalet remissinstanser har tillstyrkt förslaget. Från flera håll har dock anförts att det inte finns skäl att införa någon definition av begreppet "järnväg", eftersom nuvarande rättsläge är ändamålsenligt. I anslutning till detta har följande anförts. Skador i samband med järnvägstrafik kan uppstå på grund av defekter hos rullande materiel

eller misstag av tågförare, men lika ofta eller oftare uppstår de på grund av att räls eller banvallar är skadade, att signalanordningar är ur funktion eller att det finns någon annan brist i infrastrukturen. De kan också uppstå på grund av vårdslös trafikledning. I många fall är det omöjligt att peka ut den omständighet som föranledde skadan. Infrastrukturen är det värdemässigt tyngsta och det mest sårbara elementet i järnvägstrafiken. Järnvägsansvaret bör därför inte delas upp på det sätt som föreslås i promemorian utan ligga på innehavaren av infrastrukturen. Då behövs inte de försäkringslösningar som annars blir aktuella för att se till att skadade passagerare får ersättning; ansvarssubjekten är solventa. Dessutom blir skaderegleringen mera enhetlig än om varje trafikföretag skall betala ersättning till sina avtalsparter. Eftersom trafikföretagen ändå regressvis får ersätta den som driver infrastrukturen i den mån inträffade skador har vållats av trafikföretagen, finns incitament för dessa att noga förebygga skador.

Under arbetet med tilläggsbestämmelserna till CIV och CIM anförde Sverige och vissa andra stater att övervägande skäl synes tala för att de skadelidande skall kunna kräva ersättning av den som driver infrastrukturen. Ståndpunkten vann inte majoritetens gillande utan tilläggsbestämmelserna till CIV och CIM innebär (se avsnitt 4) att trafikföretagen skall ansvara för skador som drabbar resande och gods; i tilläggsbestämmelserna har alltså samma lösning valts som i promemorian. Det skall dock sägas att endast ett begränsat antal stater uttryckte någon bestämd uppfattning i frågan under arbetet med tilläggsbestämmelserna och det torde få betecknas som oklart om den valda lösningen kommer att stå sig i det fortsatta arbetet.

Enligt regeringens uppfattning har det synsätt i fråga om ansvarighetens placering som ligger till grund för nuvarande svensk lagstiftning och som Sverige också hävdar i det internationella arbetet goda skäl för sig. Också i det nyligen påbörjade arbetet med en revision av COTIF som nämndes i avsnitt 3 har Sverige intagit denna ståndpunkt. Mot denna bakgrund anser regeringen att det för närvarande inte bör göras någon ändring i rättsläget avseende ansvarets fördelning vid inrikes trafik och därmed att det inte behövs någon definition av begreppet "järnväg" i järnvägstrafiklagen. Denna ståndpunkt medför att ansvarsfördelningen vid inrikes trafik kommer att skilja sig från ansvarsfördelningen vid internationell trafik, åtminstone under den tid revisionen av COTIF pågår. Detta är visserligen mindre tillfredsställande men får godtas. 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.

7 Ikraftträdande

OTIF:s medlemsstater har rekommenderats att sätta i kraft tilläggsbestämmelserna den 1 januari 1995. Med hänsyn till den tid som

kommer att förflyta innan riksdagen kan fatta beslut i lagstiftnings- ärendet är detta dock inte en möjlig tidpunkt för svensk del. Inte före den 1 mars 1995 torde de här föreslagna lagändringarna kunna träda i kraft. Det föreslås därför att ikraftträdande skall ske sistnämnda dag.

8 Kostnadsaspekter

De föreslagna lagändringarna kan inte förväntas orsaka kostnader för det allmänna.

9 Författningskommentarer

9.1 Förslaget till lag om ändring i lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik

2 §

I fråga om sådan internationell järnvägsbefordran av resande som avses i bihang A till fördraget gäller som svensk lag bihanget i dess franska lydelse

1. ändrat enligt det protokoll den 21 december 1989 som är intaget i bilaga 2 till denna lag och

2. kompletterat med punkterna 1-4 i de tilläggsbestämmelser som är intagna i bilaga 4 till lagen.

Bestämmelsens innehåll har ändrats i två avseenden. För det första föreskrivs att den franska lydelsen av punkterna 1-4 i tilläggsbestämmelserna till CIV skall gälla som svensk lag. Vad punkterna innehåller har beskrivits i avsnitt 4. För det andra har det nuvarande undantaget avseende ansvarigheten för skada vid befordran av resande utmönstrats. Innebörden av detta har beskrivits i avsnitt 5. Bestämmelsen har också justerats redaktionellt.

2 a §

Om den resande var svensk medborgare eller hade hemvist i Sverige skall

1. vid tillämpning av artikel 31 i bihang A till fördraget i stället för 700 beräkningsenheter gälla ett belopp motsvarande hälften av basbeloppet enligt lagen (1962:381) om allmän försäkring för det år då den händelse som orsakade skadan inträffade, och

2. vid tillämpning av artikel 43 § 1 i bihang A till fördraget i stället för ränta med 5 procent gälla ränta enligt 6 § räntelagen (1975:635).

Paragrafen, som är ny, svarar i sak mot 2 kap. 4 § andra stycket och 8 § första stycket första meningen samt 9 § första och andra meningarna järnvägstrafiklagen. Den har behandlats i avsnitt 5.

3 §

I fråga om sådan internationell järnvägsbefordran av gods som avses i bihang B till fördraget gäller som svensk lag bihanget, med undantag av bestämmelserna i bilaga I (RID), i dess franska lydelse

1. *ändrat enligt dels det protokoll som nämns i 2 § 1, dels det protokoll den 31 maj 1990 som är intaget i bilaga 3 till denna lag och*
2. *kompletterat med punkterna 1-7 i de tilläggsbestämmelser som är intagna i bilaga 5 till lagen.*

Bestämmelsens innehåll har ändrats på så sätt att det föreskrivs att den franska lydelsen av punkterna 1-7 i tilläggsbestämmelserna till CIM skall gälla som svensk lag. Vad punkterna innehåller har beskrivits i avsnitt 4. Bestämmelsen har också justerats redaktionellt.

9.2 Förslaget till lag om ändring i lagen (1993:1477) om ändring i lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik

Ändringsförslaget har, som nämnts i avsnitt 5, sin bakgrund i att det efter ändringar i COTIF år 1990 har beslutats om motsvarande ändringar i lagen om internationell järnvägstrafik (se prop. 1993/94:16, bet. 1993/94:LU5, rskr. 1993/94:22). Ändringsförfattningen finns intagen i SFS 1993:1477 och träder i kraft den dag regeringen beslutar; ikraftträdandet skall anpassas till det internationella ikraftträdandet av ändringarna i COTIF. Eftersom detta ikraftträdande kommer att inträffa efter den tidpunkt då de lagändringar som föreslås här är avsedda att träda i kraft, måste förslag läggas fram om de anpassningar i ändringsförfattningen som här föreslagna lagändringar kräver.

1 §

Denna lag tillämpas på sådan internationell järnvägsbefordran som avses i det i bilaga 1 intagna fördraget den 9 maj 1980 om internationell järnvägstrafik (COTIF) *ändrat enligt det protokoll den 20 december 1990 som är intaget i bilaga 6 till denna lag.*

Det protokoll som nämns i bestämmelsen har flyttats från bilaga 4 till bilaga 6. Bestämmelsen har också justerats redaktionellt.

2 §

I fråga om sådan internationell järnvägsbefordran av resande som avses i bihang A till fördraget gäller som svensk lag bihanget i dess franska lydelse

1. ändrat enligt dels det protokoll den 21 december 1989 som är intaget i bilaga 2 till denna lag, dels det protokoll som nämns i 1 § och
2. kompletterat med punkterna 1-4 i de tilläggsbestämmelser som är intagna i bilaga 4 till lagen.

Bestämmelsen har anpassats till de föreslagna ändringarna i 2 § lagen om internationell järnvägstrafik. Här kan hänvisas till kommentaren till denna paragraf.

3 §

I fråga om sådan internationell järnvägsbefordran av gods som avses i bihang B till fördraget gäller som svensk lag bihanget, med undantag av bestämmelserna i bilaga I (RID), i dess franska lydelse

1. ändrat enligt dels de protokoll som nämns i 2 § 1, dels det protokoll den 31 maj 1990 som är intaget i bilaga 3 till denna lag och
2. kompletterat med punkterna 1-7 i de tilläggsbestämmelser som är intagna i bilaga 5 till lagen.

Bestämmelsen har anpassats till de föreslagna ändringarna i 3 § lagen om internationell järnvägstrafik. Här kan hänvisas till kommentaren till denna paragraf.

9.3 Förslaget till lag om ändring i järnvägstrafiklagen (1985:192)

1 kap. 1 §

Denna lag tillämpas på järnvägstrafik på bana inom Sverige eller på svensk tågfarja. Vad som föreskrivs om järnväg i 1 kap., 2 kap. 2-5 §§ och 5 kap. tillämpas också på tunnelbana och spårväg.

Av 2 kap. 4 § och 3 kap. 1 § följer att vissa bestämmelser i lagen kan tillämpas även på befordran med annat transportmedel än som anges i första stycket. I fall som avses i 2 kap. 4 § kan därvid bestämmelser i lagen tillämpas på befordran även utom Sverige. Enligt 2 kap. 1 §, 3 kap. 1 § och 4 kap. 1 § skall lagen i vissa fall inte tillämpas på befordran i trafik med utlandet.

Lagen tillämpas inte på postbefordran med järnväg.

I andra stycket har förts in en hänvisning till den föreslagna 2 kap. 1 §. Liksom 3 kap. 1 § och 4 kap. 1 § innebär nämligen den föreslagna 2 kap. 1 § att järnvägstrafiklagen i vissa fall inte skall tillämpas på befordran i trafik med utlandet.

I övrigt har hänvisningarna i paragrafen anpassats till föreslagna ändringar i 2 kap. Detta innebär inte någon ändring i sak.

1 kap. 5 §

Den som har en fordran på ersättning enligt denna lag eller en annan fordran på betalning på grund av befordringsavtal som avses i

lagen förlorar rätten att kräva ut sin fordran, om han inte väcker talan inom den preskriptionstid som anges i andra eller tredje stycket. Prop. 1994/95:111

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 2 kap. 3 §, om den resande har avlidit till följd av den skadevällande händelsen tre år från dödsfallet, dock inte längre än fem år från den skadevällande händelsen,

vid sakskada när fordringen rör avtal om befordran av gods eller inskrivet resgods ett år från dagen då godset eller resgodset 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 fordringen uppkom.

När fordran avser sakskada och rör avtal om befordran av gods eller inskrivet resgods eller när den avser annat än person- eller sakskada är dock preskriptionstiden tre år, om järnvägen eller någon som järnvägen ansvarar för enligt 4 § 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 genkärsmål 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.

I andra stycket tredje punkten har hänvisningen anpassats till föreslagna ändringar i 2 kap. Detta innebär inte någon ändring i sak.

I tredje stycket har en specialregel om internationell befordran utmönstrats. Detta innebär inte någon ändring i sak; samma rättsläge som det nuvarande följer i stället av lagen om internationell järnvägs- trafik.

1 kap. 9 §

Om anspråk på ersättning för skada som järnvägen är ansvarig för enligt denna lag riktas mot någon som är anställd hos järnvägen eller i annan egenskap anlitas för järnvägsdriften, gäller i fråga om denne vad som sägs i 7 och 8 §§ om järnvägen. Om anspråket grundas på brottsligt förfarande av den mot vilken anspråket riktas, får han dock inte mot anspråket göra gällande att talan mot järnvägen gått förlorad på grund av preskription enligt 5 §.

En specialregel om internationell järnvägstrafik har utmönstrats. Detta innebär inte någon ändring i sak; samma rättsläge som det nuvarande följer i stället av lagen om internationell järnvägstrafik.

2 kap. 1 §

Detta kapitel tillämpas på befordran av resande med järnväg i allmän inrikes trafik. På befordran i trafik med utlandet tillämpas kapitlet endast om något annat inte följer av fördraget den 9 maj 1980 om internationell järnvägstrafik.

Paragrafen är ny. Den har tillkommit på grund av att lagförslaget innebär att frågor avseende internationell befordran av resande inte längre skall regleras av järnvägstrafiklagen, i den mån något annat följer av COTIF. Enligt 3 kap. 1 § och 4 kap. 1 § regleras inte heller frågor avseende internationell godsbefordran och befordran av inskrivet resgods av järnvägstrafiklagen, i den mån något annat följer av COTIF. Dessa bestämmelser har därför använts som förebild när paragrafen har utformats.

2 kap. 3 §

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

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

I första stycket har hänvisningen anpassats till övriga föreslagna ändringar i 2 kap. Detta innebär inte någon ändring i sak.

2 kap. 4 §

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 sådan sakskada som avses i 3 §, är järnvägen ansvarig för skadan enligt de regler som gäller för det använda befordringsättet. Bestämmelserna i 1 kap. 5 och 6 §§ skall dock tillämpas.

Hänvisningen har anpassats till övriga föreslagna ändringar i 2 kap. Detta innebär inte någon ändring i sak.

2 kap. 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 järnvägens ersättningsskyldighet begränsad till ett belopp som för varje resande motsvarar hälften av basbeloppet enligt lagen (1962:381) om allmän försäkring för det år då den händelse som orsakade skadan inträffade.

Hänvisningarna har anpassats till övriga föreslagna ändringar i 2 kap. Detta innebär inte någon ändring i sak.

Förteckning över remissinstanser; tilläggsbestämmelserna

Följande remissinstanser har beretts tillfälle att yttra sig.

Statens Järnvägar, Banverket, Statens Räddningsverk, Konsumentverket, Sveriges Försäkringsförbund, Folksam, Sveriges Industriförbund, Grossistförbundet Svensk Handel, Sveriges Speditörsförbund, Sjöassuradörernas Förening.

Sammanfattning av aktuella delar av departementspromemorian Järnvägars skadeståndsansvar. Utredning av järnvägsolyckor (Ds 1988:75)

I denna promemoria behandlas frågan om vem som gentemot en skadelidande skall bära det särskilda järnvägsansvar som föreskrivs i järnvägstrafiklagen (1985:192). ---

Järnvägstrafiklagen innehåller inte någon definition av begreppet järnväg. Genom att SJ har haft en helt dominerande ställning både som baninnehavare och trafikföretag har avsaknaden av en sådan definition i praktiken inte betytt särskilt mycket. På grundval av regeringens proposition 1987/88:50 om trafikpolitiken inför 1990-talet beslöt emellertid riksdagen vid 1987/88 års riksmöte om vissa strukturförändringar på järnvägstrafikens område. Beslutet innebär bl.a. att SJ blir ett affärsmässigt drivet trafikföretag medan huvudansvaret för drift och underhåll av infrastrukturen ankommer på en ny myndighet, banverket. Trafikhuvudmännen, dvs. kommuner och landsting, skall i ökad utsträckning ges trafikeringsrätt. Även andra intressenter kan komma att få rätt att driva järnvägstrafik på det statliga järnvägsnätet.

Mot denna bakgrund föreslås i promemorian att det i järnvägstrafiklagen uttryckligen anges vem som skall bära det särskilda järnvägsansvar som föreskrivs där. Förslaget går ut på att ansvaret för skador som drabbar passagerare och godstransportkunder åvilar det trafikföretag med vilket de slutit befodringsavtal. Andra skadelidande skall enligt förslaget vända sig mot innehavaren av den bana vid vilken skadan uppkommit. Vidare föreslås att det införs en regel som innebär att, om någon skadelidande av misstag vänder sig till fel järnväg, järnvägen bör hjälpa honom till rätta.

Lagtextförslag i aktuella delar; Ds 1988:75

Förslag till lag om ändring i järnvägstrafiklagen (1985:192)

Härigenom föreskrivs att det i 1 kap. järnvägstrafiklagen (1985:192) skall införas två nya paragrafer, 4 a och 6 a §§, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap. 4 a §

Med järnväg förstås i denna lag a) såvitt gäller förhållandet till passagerare samt till avsändare och mottagare av gods: trafikföretag som bedriver järnvägstrafik och som är part i befodringsavtalet;

b) såvitt gäller ansvar i annat fall än vid befodran: innehavare av den bana för järnvägstrafik vid vilken skada har uppkommit.

Då det i 2 kap. 1 § andra stycket, 3 kap. 23 § 4 och 4 kap. 8 § tredje stycket 3 anges att järnvägen har att vidta åtgärder för att gå fri från ansvar skall dock med järnväg förstås såväl trafikföretaget som spåranläggningens innehavare.

1 kap. 6 a §

Om någon av misstag vänder sig med ett ersättningskrav till fel järnväg, bör järnvägen hjälpa honom till rätta.

Har kravet framställts skriftligen, skall den järnväg som mottagit skrivelsen utan dröjsmål överlämna denna till den ansvariga järnvägen.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1990.

Förteckning över remissinstanser; Ds 1988:75

Yttranden över promemorian i aktuella delar har avgetts av Justitiekanslern, Hovrätten över Skåne och Blekinge, Statens järnvägar, Banverket, Transportrådet, Konsumentverket, Kommunförbundet, Landstingsförbundet, Sveriges Advokatsamfund, AB Storstockholms Lokaltrafik, Axel Ax:son Johnsons institut för sjörätt och annan transporträtt, Järnvägshistoriska Riksförbundet, Museibanornas Riksorganisation, Svenska Försäkringsbolags Riksförbund, Folksam, Svenska Lokaltrafikföreningen och Sveriges Speditörförbund.

1 Förslag till lag om ändring i lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik

dels att 2 och 3 §§ skall ha följande lydelse,
dels att det i lagen skall införas en ny paragraf, 2 a §, av följande lydelse,

dels att det i lagen skall införas två nya bilagor, bilaga 4 och 5, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §

I fråga om sådan internationell järnvägsbefordran av resande som avses i bihang A till fördraget gäller som svensk lag bihanget i dess franska lydelse *efter den ändring som har antagits av revisionsutskottet inom den Mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik (OTIF) enligt beslutsprotokoll d. 21 december 1989. Protokollet är intaget i bilaga 2 till denna lag. Beträffande ansvarigheten för skada vid befordran av resande gäller dock 1 och 2 kap. järnvägstrafiklagen (1985:192) i stället för motsvarande bestämmelser i bihang A.*

I fråga om sådan internationell järnvägsbefordran av resande som avses i bihang A till fördraget gäller som svensk lag bihanget i dess franska lydelse

1. *ändrat enligt det protokoll den 21 december 1989 som är intaget i bilaga 2 till denna lag och*

2. *kompletterat med punkterna 1-4 i de tilläggsbestämmelser som är intagna i bilaga 4 till lagen.*

2 a §

Om den resande var svensk medborgare eller hade hemvist i Sverige skall

1. *vid tillämpning av artikel 31 i bihang A till fördraget i stället för 700 beräkningsenheter gälla ett belopp motsvarande hälften av basbeloppet enligt lagen (1962:381) om allmän försäkring för det år då den händelse som orsakade skadan inträffade, och*

2. vid tillämpning av artikel 43 § 1 i *bihang A till fördraget i stället för ränta med 5 procent gälla ränta enligt 6 § räntelagen (1975:635).*

Prop. 1994/95:111

Bilaga 5

3 §

I fråga om sådan internationell järnvägsbefordran av gods som avses i *bihang B till fördraget* gäller som svensk lag *bihanget, med undantag av bestämmelserna i bilaga I (RID), i dess franska lydelse efter dels ändring enligt det beslutsprotokoll som nämns i 2 §, dels den ändring som har antagits av revisionsutskottet inom OTIF enligt beslutsprotokoll d. 31 maj 1990. Sistnämnda protokoll är intaget i bilaga 3 till denna lag.*

I fråga om sådan internationell järnvägsbefordran av gods som avses i *bihang B till fördraget* gäller som svensk lag *bihanget, med undantag av bestämmelserna i bilaga I (RID), i dess franska lydelse*

1. *ändrat enligt dels det protokoll som nämns i 2 § 1, dels det protokoll den 31 maj 1990 som är intaget i bilaga 3 till denna lag och*

2. *kompletterat med punkterna 1-7 i de tilläggsbestämmelser som är intagna i bilaga 5 till lagen.*

Denna lag träder i kraft den 1 mars 1995.

INTERPRETANT LES REGLES UNIFORMES CONCERNANT LE CONTRAT DE TRANSPORT INTERNATIONAL FERROVIAIRE DES VOYAGEURS ET DES BAGAGES (CIV), APPENDICE A A LA COTIF, EN CAS DE SEPARATION DE LA GESTION DE L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE ET DE L'EXPLOITATION DES SERVICES DE TRANSPORT DES ENTREPRISES FERROVIAIRES

CONSIDERANT que la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 repose sur le principe que les chemins de fer sont à la fois les gestionnaires de leur infrastructure et les exploitants des services de transport ferroviaire, mais que certains Etats sont engagés dans un processus de séparation de ces deux activités,

CONSIDERANT que l'unicité du droit réalisé par la COTIF constitue aussi bien pour les usagers que pour les transporteurs un élément de sécurité juridique important qui facilite les transport ferroviaires internationaux directs en Europe et au-delà,

CONSIDERANT qu'il est donc souhaitable que les transports internationaux ferroviaires continuent à être soumis à la COTIF,

CONSIDERANT que la COTIF ne présuppose pas que plus d'une entreprise ferroviaire exécute un transport international ferroviaire en tant que partenaire contractuel du client,

CONSCIENTS cependant qu'en pareil cas certaines dispositions de la CIV peuvent être sans objet, dans la mesure où elles partent de l'idée que plusieurs chemins de fer participent successivement en tant que transporteurs à l'exécution d'un transport international régi par un contrat unique,

CONSCIENTS qu'une révision de la COTIF est nécessaire et urgente mais qu'elle exige d'importants travaux, les représentants des Etats membres de l'OTIF, réunis du 22 au 26 novembre 1993 à Berne, ont élaboré, en vertu de l'article 7 de la CIV, les dispositions complémentaires suivantes et recommandent aux Etats membres de les mettre en vigueur le 1er janvier 1995:

1. Lors de l'inscription des lignes ferroviaires au sens de l'article 2, § 1, de la COTIF, il suffit que l'organisme qui gère l'infrastructure soit inscrit sur la liste des lignes CIV.

2. Il n'y a "exploitation" au sens de l'article 2, §§ 1 et 2, de la CIV que lorsque "le chemin de fer" en cause est à la fois le gestionnaire de l'infrastructure et l'exploitant des services de transport ferroviaire.

3. A l'exception de l'article 2 de la CIV, on entend par "chemin de fer" ou par "celui qui, d'après la liste des lignes prévue aux articles 3 et 10 de la Convention, exploite la ligne" (article 26, § 4, de la CIV), l'exploitant des services de transport ferroviaire sur des lignes CIV.

4. Tant que dans un transport international ferroviaire un seul exploitant des services de transport ferroviaire intervient, les autorisations accordées par la CIV d'adopter des réglementations dérogatoires, soit dans les tarifs, soit conventionnellement, doivent être comprises en ce sens que l'exploitant des services de transport ferroviaire peut passer les accords contractuels correspondants, notamment dans le cadre des articles 5, § 3, 17, § 2, 19, § 4 et 25, § 2, de la CIV.

5. Les présentes dispositions complémentaires sont mises en vigueur et publiées selon la forme prévue par les lois et règlements de chaque Etat membre. Les dispositions complémentaires et leur mise en vigueur sont communiquées à l'Office central qui en donne immédiatement connaissance à tous les autres Etats membres.

FÖR TOLKNINGEN AV DE ENHETLIGA RÄTTSREGLERNA
FÖR AVTAL OM INTERNATIONELL JÄRNVÄGSBEFORDRAN
AV RESANDE OCH RESGODS (CIV), BILAGA A TILL COTIF,
NÄR UPPDELNING HAR GJORTS MELLAN Å ENA SIDAN
FÖRVALTNINGEN AV JÄRNVÄGSINFRASTRUKTUREN OCH
Å ANDRA SIDAN JÄRNVÄGSFÖRETAGENS DRIFT AV
TRANSPORTVERKSAMHETEN

Fördraget om internationell järnvägstrafik (COTIF) av den 9 maj 1980 vilar på förutsättningen att järnvägarna såväl förvaltar sin infrastruktur som driver järnvägstransportverksamheten, medan vissa stater har inlett arbete med att dela upp dessa båda verksamheter,

Den rättsenhet som har uppnåtts genom COTIF utgör såväl för användarna som för transportföretagen en del av den viktiga rättssäkerhet som underlättar de genomgående internationella järnvägstransporterna inom och vidare från Europa,

Det är alltså önskvärt att den internationella järnvägstrafiken också i fortsättningen regleras av COTIF,

COTIF förutsätter visserligen inte att mer än ett järnvägsföretag utför en internationell järnvägstransport som avtalspart i förhållande till kunden,

Men i ett sådant fall kan vissa bestämmelser i CIV vara utan innehåll, eftersom de utgår ifrån att flera järnvägar deltar som på varandra följande transportörer i utförandet av en internationell transport reglerad i ett enda avtal,

En revision av COTIF är nödvändig och brådskande men kräver omfattande arbete, och därför har företrädare för COTIF:s medlemsstater, som sammanträdde i Bern den 22-26 november 1993, med stöd av artikel 7 CIV utarbetat följande tilläggsbestämmelser, vilka medlemsstaterna rekommenderas att sätta i kraft den 1 januari 1995:

1. Vid angivande av järnvägslinjer enligt artikel 2 § 1 COTIF är det tillräckligt om det organ som förvaltar infrastrukturen anges i listan över CIV-linjer.

2. Med "trafikering" i artikel 2 §§ 1 och 2 CIV avses endast fallet att den aktuella "järnvägen" såväl förvaltar infrastrukturen som driver järnvägstransportverksamheten.

3. Med undantag av i artikel 2 CIV avses med "järnväg" eller "den järnväg som, enligt den lista över linjer som avses i artiklarna 3 och 10 i själva fördraget, trafikerar den linje..." (artikel 26 § 4 CIV) det företag som driver järnvägstransportverksamhet på CIV-linjer.

4. Om endast *ett* företag som driver järnvägstransportverksamhet utför en internationell järnvägstransport, skall rätten enligt CIV att genom tariffer eller avtal åstadkomma avvikande regler förstås så att detta företag kan träffa avtal om motsvarande avvikelser, särskilt i de fall som avses i artikel 5 § 3, 17 § 2, 19 § 4 och 25 § 2 CIV.

5. Dessa tilläggsbestämmelser skall sättas i kraft och offentliggöras på det sätt som föreskrivs i lagar och förordningar i varje medlemsstat. Tilläggsbestämmelserna och deras ikraftträdande skall meddelas Centralbyrån som genast meddelar alla övriga medlemsstater om åtgärderna.

INTERPRETANT LES REGLES UNIFORMES CONCERNANT LE CONTRAT DE TRANSPORT INTERNATIONAL FERROVIAIRE DES MARCHANDISES (CIM), APPENDICE B A LA COTIF, EN CAS DE SEPARATION DE LA GESTION DE L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE ET DE L'EXPLOITATION DES SERVICES DE TRANSPORT DES ENTREPRISES FERROVIAIRES

CONSIDERANT que la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 repose sur le principe que les chemins de fer sont à la fois les gestionnaires de leur infrastructure et les exploitants des services de transport ferroviaire, mais que certains Etats sont engagés dans un processus de séparation de ces deux activités,

CONSIDERANT que l'unicité du droit réalisé par la COTIF constitue aussi bien pour les usagers que pour les transporteurs un élément de sécurité juridique important qui facilite les transports ferroviaires internationaux directs en Europe et au-delà,

CONSIDERANT qu'il est donc souhaitable que les transports internationaux ferroviaires continuent à être soumis à la COTIF,

CONSIDERANT que la COTIF ne présuppose pas que plus d'une entreprise ferroviaire exécute un transport international ferroviaire en tant que partenaire contractuel du client,

CONSCIENTS cependant qu'en pareil cas certaines dispositions de la CIM peuvent être sans objet, dans la mesure où elles partent de l'idée que plusieurs chemins de fer participent successivement en tant que transporteurs à l'exécution d'un transport international régi par un contrat unique,

CONSCIENTS qu'une révision de la COTIF est nécessaire et urgent mais qu'elle exige d'importants travaux, les représentants des Etats membres de l'OTIF, réunis du 22 au 26 novembre 1993 à Berne, ont élaboré, en vertu de l'article 9 de la CIM, les dispositions complémentaires suivantes et recommandent aux Etats membres de les mettre en vigueur le 1er janvier 1995:

1. Lors de l'inscription des lignes ferroviaires au sens de l'article 2, § 1, de la COTIF, il suffit que l'organisme qui gère l'infrastructure soit inscrit sur la liste des lignes CIM.

2. Il n'y a "exploitation" au sens de l'article 2, §§ 1 et 2, de la CIM que lorsque "le chemin de fer" en cause est à la fois le gestionnaire de l'infrastructure et l'exploitant des services de transport ferroviaire.

3. A l'exception des articles 2 et 4, lettre c), de la CIM, on entend par "chemin de fer" l'exploitant des services de transport ferroviaire sur des lignes CIM. A l'article 4, lettre c) de la CIM, la notion de "chemins de fer à emprunter" comprend également les gestionnaires de l'infrastructure.

4. Les articles 18, 19, § 4, 20, § 3 et 25, § 3, de la CIM règlent la responsabilité de l'expéditeur uniquement entre les parties au contrat de transport.

5. Tant que dans un transport international ferroviaire un seul exploitant des services de transport ferroviaire intervient, les autorisations accordées par la CIM d'adopter des réglementations dérogatoires, soit dans les tarifs, soit conventionnellement, doivent être comprises en ce sens que cet exploitant des services de transport ferroviaire peut passer les accords contractuels correspondants, notamment dans le cadre des articles 27, 30 et 31 de la CIM.

6. Par "chemin de fer (réseau) immatriculateur" dans le RIP, on entend l'organisme qui a immatriculé, conformément aux dispositions en vigueur, des wagons destinés à être utilisés en trafic international.

7. Par "chemin de fer (réseau) qui procède à l'agrément" dans le RICO, on entend l'organisme qui a agréé, conformément aux dispositions en vigueur, des conteneurs destinés au trafic international.

8. Les présentes dispositions complémentaires sont mises en vigueur et publiées selon la forme prévue par les lois et règlements de chaque Etat membre. Les dispositions complémentaires et leur mise en vigueur sont communiquées à l'Office central qui en donne immédiatement connaissance à tous les autres Etats membres.

FÖR TOLKNINGEN AV DE ENHETLIGA RÄTTSREGLERNA
FÖR AVTAL OM INTERNATIONELL JÄRNVÄGSBEFORDRAN
AV GODS (CIM), BILAGA B TILL COTIF, NÄR UPPDELNING
HAR GJORTS MELLAN Å ENA SIDAN FÖRVALTNINGEN AV
JÄRNVÄGSINFRASTRUKTUREN OCH Å ANDRA SIDAN
JÄRNVÄGSFÖRETAGENS DRIFT AV
TRANSPORTVERKSAMHETEN

Fördraget om internationell järnvägstrafik (COTIF) av den 9 maj 1980 vilar på förutsättningen att järnvägarna såväl förvaltar sin infrastruktur som driver järnvägstransportverksamheten, medan vissa stater har inlett arbete med att dela upp dessa båda verksamheter,

Den rättsenhet som har uppnåtts genom COTIF utgör såväl för användarna som för transportföretagen en del av den viktiga rättssäkerhet som underlättar de genomgående internationella järnvägstransporterna inom och vidare från Europa,

Det är alltså önskvärt att den internationella järnvägstrafiken också i fortsättningen regleras av COTIF,

COTIF förutsätter visserligen inte att mer än ett järnvägsföretag utför en internationell järnvägstransport som avtalspart i förhållande till kunden,

Men i ett sådant fall kan vissa bestämmelser i CIM vara utan innehåll, eftersom de utgår ifrån att flera järnvägar deltar som på varandra följande transportörer i utförandet av en internationell transport reglerad i ett enda avtal,

En revision av COTIF är nödvändig och brådskande men kräver omfattande arbete, och därför har företrädare för COTIF:s medlemsstater, som sammanträdde i Bern den 22-26 november 1993, med stöd av artikel 9 CIM utarbetat följande tilläggsbestämmelser, vilka medlemsstaterna rekommenderas att sätta i kraft den 1 januari 1995:

1. Vid angivande av järnvägslinjer enligt artikel 2 § 1 COTIF är det tillräckligt om det organ som förvaltar infrastrukturen anges i listan över CIM-linjer.

2. Med "trafikering" i artikel 2 §§ 1 och 2 CIM avses endast fallet att den aktuella "järnvägen" såväl förvaltar infrastrukturen som driver järnvägstransportverksamheten.

3. Med undantag av i artikel 2 och 4 c CIM avses med "järnväg" det företag som driver järnvägstransportverksamhet på CIM-linjer. I artikel 4 c CIM omfattar begreppet "järnvägar som skulle ha utfört befordringen" också den som förvaltar infrastrukturen.

4. Artiklarna 18, 19 § 4, 20 § 3 och 25 § 3 CIM reglerar ansvaret för avsändaren endast mellan transportavtalets parter.

5. Om endast *ett* företag som driver järnvägstransportverksamhet utför en internationell järnvägstransport, skall rätten enligt CIM att genom tariffer eller avtal åstadkomma avvikande regler förstås så att detta företag kan träffa avtal om motsvarande avvikelser, särskilt i de fall som avses i artikel 27, 30 och 31 CIM.

6. Med "registreringsjärnvägen" enligt RIP avses det organ som enligt gällande föreskrifter har registrerat vagnar som skall användas i internationell trafik.

7. Med "den godkännande järnvägen" enligt RICO avses det organ som enligt gällande föreskrifter har godkänt containrar som skall användas i internationell trafik.

8. Dessa tilläggsbestämmelser skall sättas i kraft och offentliggöras på det sätt som föreskrivs i lagar och förordningar i varje medlemsstat. Tilläggsbestämmelserna och deras ikraftträdande skall meddelas Centralbyrån som genast meddelar alla övriga medlemsstater om åtgärderna.

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1993:1477) om ändring i lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik
*dels att 1,2 och 3 §§ skall ha följande lydelse,
dels att nuvarande bilaga 4 skall betecknas bilaga 6,
dels att det i lagen skall införas två nya bilagor, bilaga 4 och 5, av följande lydelse.*

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §

Denna lag tillämpas på sådan internationell järnvägsbefordran som avses i det i bilaga 1 intagna fördraget den 9 maj 1980 om internationell järnvägstrafik (COTIF) *efter de ändringar som har beslutats av generalförsamlingen inom den Mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik (OTIF) enligt protokoll den 20 december 1990. Protokollet är intaget i bilaga 4 till denna lag.*

Denna lag tillämpas på sådan internationell järnvägsbefordran som avses i det i bilaga 1 intagna fördraget den 9 maj 1980 om internationell järnvägstrafik (COTIF) *ändrat enligt det protokoll den 20 december 1990 som är intaget i bilaga 6 till denna lag.*

2 §

I fråga om sådan internationell järnvägsbefordran av resande som avses i bihang A till fördraget gäller som svensk lag bihanget i dess franska lydelse *efter dels den ändring som har antagits av revisionsutskottet inom OTIF enligt beslutsprotokoll den 21 december 1989 vilket protokoll är intaget i bilaga 2 till denna lag, dels de ändringar som har beslutats av generalförsamlingen inom OTIF enligt protokoll den 20 december 1990, vilket protokoll är intaget i bilaga 4 till denna lag. Beträffande ansvarigheten för skada vid befordran av resande gäller dock 1 och 2 kap.*

I fråga om sådan internationell järnvägsbefordran av resande som avses i bihang A till fördraget gäller som svensk lag bihanget i dess franska lydelse
*1. ändrat enligt dels det protokoll den 21 december 1989 som är intaget i bilaga 2 till denna lag, dels det protokoll som nämns i 1 § och
2. kompletterat med punkterna 1-4 i de tilläggsbestämmelser som är intagna i bilaga 4 till lagen.*

3 §

I fråga om sådan internationell järnvägsbefordran av gods som avses i bihang B till fördraget gäller som svensk lag bihanget, med undantag av bestämmelserna i bilaga I (RID), i dess franska lydelse efter dels ändring enligt det beslutsprotokoll som nämns i 2 §, dels den ändring som har antagits av revisionsutskottet inom OTIF enligt beslutsprotokoll den 31 maj 1990, vilket protokoll är intaget i bilaga 3 till denna lag, dels de ändringar som har beslutats av generalförsamlingen inom OTIF enligt protokoll den 20 december 1990, vilket protokoll är intaget i bilaga 4 till denna lag.

I fråga om sådan internationell järnvägsbefordran av gods som avses i bihang B till fördraget gäller som svensk lag bihanget, med undantag av bestämmelserna i bilaga I (RID), i dess franska lydelse

1. ändrat enligt dels de protokoll som nämns i 2 § 1, dels det protokoll den 31 maj 1990 som är intaget i bilaga 3 till denna lag och

2. kompletterat med punkterna 1-7 i de tilläggsbestämmelser som är intagna i bilaga 5 till lagen.

(Bilagan har samma innehåll som bilaga 4 till lagförslag 1)

(Bilagan har samma innehåll som bilaga 5 till lagförslag 1)

(Bilagan har samma innehåll som bilaga 4 till SFS 1993:1477)

Härigenom föreskrivs i fråga om järnvägstrafiklagen (1985:192)
dels att 2 kap. 5-13 §§ skall upphöra att gälla,
dels att rubriken närmast före 2 kap. 5 § skall utgå,
dels att nuvarande 2 kap. 1-4 §§ skall betecknas 2 kap. 2-5 §§,
dels att de nya 2 kap. 3-5 §§ skall ha följande lydelse,
dels att rubrikerna närmast före 2 kap. 1 § och 4 § skall sättas
närmast före 2 kap. 2 § respektive 5 §,
dels att 1 kap. 1, 5 och 9 §§ skall ha följande lydelse,
dels att det i lagen skall införas en ny paragraf, 2 kap. 1 §, samt
närmast före paragrafen en ny rubrik av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap. 1 §

Denna lag tillämpas på järnvägstrafik på bana inom Sverige eller på svensk tågfarja. Vad som föreskrivs i 1 kap., 2 kap. 1-4 §§ och 5 kap. tillämpas också på tunnelbana och spårväg. Av 2 kap. 3 § och 3 kap. 1 § följer att vissa bestämmelser i lagen kan tillämpas även på befordran med annat transportmedel än som anges i första stycket. I fall som avses i 2 kap. 3 § kan därvid bestämmelser i lagen tillämpas på befordran även utom Sverige. Enligt 3 kap. 1 § och 4 kap. 1 § skall lagen i vissa fall inte tillämpas på befordran av gods eller inskrivet resgods i trafik med utlandet.

Denna lag tillämpas på järnvägstrafik på bana inom Sverige eller på svensk tågfarja. Vad som föreskrivs i 1 kap., 2 kap. 2-5 §§ och 5 kap. tillämpas också på tunnelbana och spårväg. Av 2 kap. 4 § och 3 kap. 1 § följer att vissa bestämmelser i lagen kan tillämpas även på befordran med annat transportmedel än som anges i första stycket. I fall som avses i 2 kap. 4 § kan därvid bestämmelser i lagen tillämpas på befordran även utom Sverige. Enligt 2 kap. 1 §, 3 kap. 1 § och 4 kap. 1 § skall lagen i vissa fall inte tillämpas på befordran i trafik med utlandet.

Lagen tillämpas inte på postbefordran med järnväg.

1 kap. 5 §

Den som har en fordran på ersättning enligt denna lag eller en annan fordran på betalning på grund av befordringsavtal som avses i lagen 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 2 kap. 2 §, 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 fordringen rör avtal om befordran av gods eller inskrivet resgods	ett år från dagen då godset eller resgodset 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 fordringen uppkom.

Föreslagen lydelse

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 2 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 fordringen rör avtal om befordran av gods eller inskrivet resgods	ett år från dagen då godset eller resgodet 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,

Prop. 1994/95:111
Bilaga 5

för annan fordran

ett år från det att fordringen
uppkom.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

När fordran avser sakskada och rör avtal om befordran av gods eller inskrivet resgods eller när den avser annat än person- eller sakskada är dock preskriptionstiden tre år, om järnvägen eller någon som järnvägen ansvarar för enligt 4 § 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 genkärsmål 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 *och fordringen inte rör sådan internationell befordran som avses i 2 kap.*

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

1 kap. 9 §

Om anspråk på ersättning för skada som järnvägen är ansvarig för enligt denna lag riktas mot någon som är anställd hos järnvägen eller i annan egenskap anlitas för järnvägsdriften, gäller i fråga om denne vad som sägs i 7 och 8 §§ om järnvägen. Om anspråket grundas på brottsligt förfarande av den mot vilken anspråket riktas *och detta inte rör sådan internationell befordran som avses i 2 kap.*, får han dock inte mot anspråket göra gällande att talan mot järnvägen gått förlorad på grund av preskription enligt 5 §.

Om anspråk på ersättning för skada som järnvägen är ansvarig för enligt denna lag riktas mot någon som är anställd hos järnvägen eller i annan egenskap anlitas för järnvägsdriften, gäller i fråga om denne vad som sägs i 7 och 8 §§ om järnvägen. Om anspråket grundas på brottsligt förfarande av den mot vilken anspråket riktas, får han dock inte mot anspråket göra gällande att talan mot järnvägen gått förlorad på grund av preskription enligt 5 §.

Tillämpningsområde

2 kap. 1 §

Detta kapitel tillämpas på

befordran av resande med järnväg i allmän inrikes trafik. På befordran i trafik med utlandet tillämpas kapitlet endast om något annat inte följer av fördraget den 9 maj 1980 om internationell järnvägstrafik.

Prop. 1994/95:111
Bilaga 5

2 kap. 2 §

Om egendom som den resande bär på sig eller har med sig som handresgods helt eller delvis går förlorad eller skadas i samband med att den resande tillfogas sådan skada som järnvägen är ansvarig för enligt 1 §, skall järnvägen ersätta också skadan på egendomen.

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

2 kap. 3 §

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 sådan sakskada som avses i 2 §, är järnvägen ansvarig för skadan enligt de regler som gäller för det använda befordringssättet. Bestämmelserna i 1 kap. 5 och 6 §§ skall dock tillämpas.

2 kap. 4 §

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

Vid sakskada som avses i 2 § är järnvägens ersättningsskyldighet begränsad till ett belopp som för varje resande motsvarar hälften av

2 kap. 3 §

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

2 kap. 4 §

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 sådan sakskada som avses i 3 §, är järnvägen ansvarig för skadan enligt de regler som gäller för det använda befordringssättet. Bestämmelserna i 1 kap. 5 och 6 §§ skall dock tillämpas.

2 kap. 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 järnvägens ersättningsskyldighet begränsad till ett belopp som för varje resande motsvarar hälften av

basbeloppet enligt lagen (1962:381) om allmän försäkring för det år då den händelse som orsakade skadan inträffade.	basbeloppet enligt lagen (1962:381) om allmän försäkring för det år då den händelse som orsakade skadan inträffade.	Prop. 1994/95:111 Bilaga 5
--	--	-------------------------------

Denna lag träder i kraft den 1 mars 1995.

Lagrådets yttrande

Prop. 1994/95:111
Bilaga 6

Utdrag ur protokoll vid sammanträde den 10 november 1994

Närvarande: f.d. regeringsrådet Bengt Hamdahl, justitierådet Bo Svensson, regeringsrådet Arne Bækkevold.

Enligt en lagrådsremiss den 3 november 1994 (Justitiedepartementet) har regeringen beslutat inhämta Lagrådets yttrande över förslag till lag om ändring i lagen (1985:193) om internationell järnvägstrafik, m.m.

Förslagen har inför Lagrådet föredragits av hovrättsassessorn Gudmund Toijer.

Lagrådet lämnar förslagen utan erinran.

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 24 november 1994

Närvarande: statsrådet Sahlin, ordförande, och statsråden Peterson, Hellström, Thalén, Freivalds, Wallström, Persson, Tham, Blomberg, Heckscher, Hedborg, Andersson, Winberg, Uusmann, Nygren, Sundström, Lindh

Föredragande: statsrådet Freivalds

Regeringen beslutar proposition 1994/95:111 Ansvar för skada vid internationell järnvägstrafik, m.m.

