



Ny järnvägstrafiklag

Sammanfattning

Utskottet ställer sig bakom regeringens förslag till ny järnvägstrafiklag. Den nya lagen är gemensam för inrikes och internationell järnvägstrafik och innebär en anpassning till den avreglering som har skett på järnvägsområdet och till utvecklingen inom EU. Syftet med den nya lagen är att modernisera regelverket och stärka järnvägens konkurrenskraft.

Den föreslagna lagen innebär att regleringen av inrikes järnvägstrafik i större utsträckning än hittills tar sin utgångspunkt i de regler som gäller internationellt. Bestämmelserna i fördraget om internationell järnvägstrafik (COTIF 1999) ska i stor utsträckning tillämpas på järnvägsföretagens avtal med bl.a. godskunder och infrastrukturförvaltare. Den föreslagna lagen innehåller även bestämmelser om skadeståndsansvar vid resor med tunnelbana eller spårväg och när utomstående skadas till följd av järnvägs-, tunnelbane- eller spårvägstrafik. Järnvägsföretag, som enligt annan lagstiftning är skyldiga att ersätta resenärer vid förseningar, ges också möjlighet att få sådana förseningskostnader ersatta av infrastrukturförvaltaren, om förseningen beror på brister i infrastrukturen.

Den nya lagen föreslås träda i kraft den 1 juli 2018.

Utskottet anser att riksdagen bör avslå motionsyrkandena.

I betänkandet finns en reservation (SD).

Behandlade förslag

Proposition 2017/18:62 Ny järnvägstrafiklag.

Ett yrkande i en följdmotion.

Ett yrkande i en motion från allmänna motionstiden 2017/18.

Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut	3
Redogörelse för ärendet	4
Ärendet och dess beredning.....	4
Utskottets överväganden.....	6
Regeringens lagförslag	6
Infrastrukturförvaltarens ansvar för skada som tillfogats tredje man	7
Reservationer	9
Infrastrukturförvaltarens ansvar för skada som tillfogats tredje man, punkt 2 (SD)	9
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag	10
Propositionen	10
Följdmotionen	10
Motion från allmänna motionstiden 2017/18	10
<i>Bilaga 2</i>	
Regeringens lagförslag	11

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Regeringens lagförslag

Riksdagen antar regeringens förslag till

1. järnvägstrafiklag,
2. lag om ändring i järnvägstrafiklagen (2018:000),
3. lag om ändring i lagen (2016:1375) om ändring i lagen (2015:338) om internationell järnvägstrafik,
4. lag om ändring i lagen (2010:974) om ändring i järnvägstrafiklagen (1985:192),
5. lag om ändring i lagen (1974:610) om inrikes vägtransport,
6. lag om ändring i trafikskadelagen (1975:1410),
7. lag om ändring i lagen (1992:1672) om paketresor,
8. lag om ändring i järnvägslagen (2004:519),
9. lag om ändring i lagen (2015:953) om kollektivtrafikresenärers rättigheter.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2017/18:62 punkterna 1–9.

2. Infrastrukturförvaltarens ansvar för skada som tillfogats tredje man

Riksdagen avslår motionerna

2017/18:351 av Per Klarberg och Jimmy Ståhl (båda SD) och

2017/18:3951 av Mikael Eskilanderesson m.fl. (SD).

Reservation (SD)

Stockholm den 8 mars 2018

På civilutskottets vägnar

Caroline Szyber

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Caroline Szyber (KD), Mats Green (M), Hillevi Larsson (S), Lars Eriksson (S), Roger Hedlund (SD), Cecilie Tenfjord-Toftby (M), Eva Sonidsson (S), Ola Johansson (C), Emma Hult (MP), Lars Beckman (M), Leif Nysmed (S), Mikael Eskilanderesson (SD), Robert Hannah (L), Johanna Haraldsson (S), ClasGöran Carlsson (S), Thomas Finnborg (M) och Hamza Demir (V).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

Regeringen beslutade 2001 att låta en särskild utredare göra en bred översyn av organisationen och lagstiftningen inom järnvägssektorn. År 2004 överlämnades slutbetänkandet En samlad järnvägslagstiftning (SOU 2004:92). I betänkandet föreslogs att Sverige skulle tillträda det internationella järnvägsfördraget COTIF 1999 (utförligare beskrivningar av fördraget finns i propositionerna 2017/18:62 och 2014/15:58). Vidare föreslogs att den civilrättsliga regleringen av inrikes järnvägstransporter skulle moderniseras i linje med regleringen för internationella järnvägstransporter. Enligt förslaget skulle järnvägstrafiklagen och lagen om internationell järnvägstrafik upphävas och ersättas av bestämmelser i en ny järnvägslag. Förslaget genomfördes inte, bl.a. eftersom den föreslagna regleringen delvis blev överspelad efter att dåvarande EG antagit Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 av den 23 oktober 2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer (EU:s tågpassagerarförordning).

I augusti 2013 beslutade regeringen att tillsätta en ny utredning om COTIF 1999. Utredningen fick i uppdrag att lämna ett underlag för bedömningen av frågan om ett svenskt tillträde till COTIF 1999 och lämna förslag till ett ställningstagande. I uppdraget ingick också att föreslå sådana lagändringar som behövdes för att fördraget skulle kunna tillträdas eller som i övrigt bedömdes lämpliga i samband med ett tillträde. Utredningen skulle i en andra del göra en översyn av lagstiftningen om inrikes järnvägstransporter och föreslå ändringar för att uppnå ett modernt regelverk.

Utredningen, som antog namnet Järnvägstrafikutredningen, särredovisade i maj 2014 delbetänkandet Tillträde till COTIF 1999 (SOU 2014:26). Utredningens förslag i den delen, som i huvudsak avsåg att Sverige skulle tillträda COTIF 1999 och att COTIF 1999 skulle inkorporeras i en ny lag om internationell järnvägstrafik, behandlades i propositionen Modernare regler för internationell järnvägstrafik (prop. 2014/15:58). Riksdagen följde regeringens förslag (bet. 2014/15:CU15, rskr. 2014/15:185). Sverige tillträdde COTIF 1999 den 12 juni 2015, då även lagen (2015:338) om internationell järnvägstrafik trädde i kraft.

Järnvägstrafikutredningens slutbetänkande En modern reglering av järnvägstransporter redovisades i mars 2015 (SOU 2015:9), och förslagen behandlas i den nu aktuella propositionen. Betänkandet har remissbehandlats.

Lagrådet har yttrat sig över förslagen.

Regeringens förslag till riksdagsbeslut finns i bilaga 1 och lagförslagen i bilaga 2.

I betänkandet behandlar utskottet ett motionsyrkande som har väckts med anledning av propositionen och ett motionsyrkande från allmänna motions-tiden 2017/18.

Motionsförslagen finns i bilaga 1.

Utskottets överväganden

Regeringens lagförslag

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen antar regeringens lagförslag.

Propositionen

För att modernisera det civilrättsliga regelverket som gäller vid bl.a. avtal om resor och godstransporter på järnväg föreslår regeringen en ny järnvägstrafiklag som ska ersätta 1985 års järnvägstrafiklag och lagen om internationell järnvägstrafik. Den nya lagen är gemensam för inrikes och internationell järnvägstrafik. Den innebär en anpassning till den avreglering som har skett på järnvägsområdet samt till den utveckling som skett inom EU och genom COTIF 1999. Förslaget syftar bl.a. till att stärka järnvägens konkurrenskraft som transportmedel.

När det gäller resor på järnväg gäller redan i stor utsträckning samma bestämmelser för inrikes och internationella resor genom EU:s tågpassagerarförordning. Den föreslagna lagen innebär att bestämmelserna om godstransporter i COTIF 1999 (bihang CIM till fördraget) – som i dagsläget tillämpas på internationella transporter enligt lagen om internationell järnvägstrafik – blir tillämpliga även på inrikes godstransporter. Bestämmelserna reglerar bl.a. ingående av avtal om godstransport och järnvägsföretagets ansvar om godset skadas eller blir försenat. Enligt regeringen innebär det en fördel för såväl järnvägsföretagen som deras kunder att samma bestämmelser gäller oavsett om transporten sker inom landet eller korsar landsgränsen. Vidare innebär lagen att de internationella bestämmelserna om avtal mellan järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare (bihang CUI till COTIF 1999) – som bl.a. reglerar parternas ansvar för skada som tillfogas den andra parten – även ska tillämpas på inrikes förhållanden. Förslaget innebär även att den internationella regleringen om avtal om nyttjande av vagnar (bihang CUV till COTIF 1999) ska tillämpas på inrikes förhållanden. Även i dessa frågor görs bedömningen att det är till fördel för parterna att samma bestämmelser gäller såväl inrikes som internationellt.

Den föreslagna lagen innehåller vidare bestämmelser om skadeståndsansvar vid resor med tunnelbana eller spårväg och när utomstående skadas till följd av järnvägs-, tunnelbane- eller spårvägstrafik. Dessa frågor regleras inte genom EU-rätten eller av internationella bestämmelser. Förslaget innebär i huvudsak att de tidigare bestämmelserna i 1985 års järnvägstrafiklag förs över till den nya lagen.

I propositionen föreslås även bestämmelser som ger järnvägsföretag möjlighet att få förseningskostnader ersatta av infrastrukturförvaltaren, om

förseningen beror på brister i infrastrukturen. Det handlar om kostnader som järnvägsföretaget åsamkats till följd av sin skyldighet att ersätta resenärer vid förseningar enligt EU:s tågpassagerarförordning och lagen (2015:953) om kollektivtrafikresenärers rättigheter.

Den nya lagen och majoriteten av lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 juli 2018.

Utskottets ställningstagande

Det har inte väckts några motioner som går emot att riksdagen antar regeringens lagförslag. Utskottet delar regeringens uppfattning att de civilrättsliga bestämmelserna om inrikes trafik är föråldrade och ser positivt på att det skapas en gemensam reglering för inrikes och internationell järnvägstrafik.

Utskottet anser således att riksdagen av de skäl som anförs i propositionen bör anta regeringens lagförslag.

Utskottet övergår nu till att behandla de motionsyrkanden som innehåller förslag om tillkännagivanden i frågor som anknyter till lagförslaget.

Infrastrukturförvaltarens ansvar för skada som tillfogats tredje man

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om lokförares rätt till ersättning för skada av infrastrukturförvaltaren. Utskottet hänvisar till innehållet i de lagändringar som utskottet har ställt sig bakom.

Jämför reservationen (SD).

Motionerna

Mikael Eskilanderesson m.fl. (SD) yrkar i motion 2017/18:3951 ett tillkännagivande om att det i den nya järnvägstrafiklagen tydligt ska framgå att en lokförare som kört på en person som sedan avlider har rätt till ersättning för ideell skada, t.ex. psykiskt lidande, i likhet med vad som gäller vid en skada som har tillfogats tredje man. Ett i allt väsentligt likadant yrkande framställs i motion 2017/18:351 av Per Klarberg och Jimmy Ståhl (båda SD).

Infrastrukturförvaltarens ansvar enligt den nya lagstiftningen

I propositionen föreslås att bestämmelserna i den hittillsvarande järnvägstrafiklagen om utomobligatoriskt ansvar för person- eller sakskada som har tillfogats tredje man till följd av järnvägs-, tunnelbane- eller spårvägsdrift ska överföras till den nya lagen. Det ska enligt förslaget framgå att infrastrukturförvaltaren är den som ansvarar för sådan skada. Detta s.k. spårdriftsansvar ska inte omfatta skada som har tillfogats en person eller

egendom under transport, sakskada som har tillfogats ett järnvägs-, tunnelbane- eller spårvägsföretag vid nyttjandet av infrastrukturen och skada som har tillfogats någon som tillhandahåller järnvägsvagnar som är avsedda att nyttjas för transport. Ersättning kan i merparten av dessa fall utgå enligt andra bestämmelser i den föreslagna lagen. Spårdriftsansvaret ska inte heller gälla vid annan skada, om skadan omfattas av en annan ansvarsbestämmelse i lagen eller i EU:s tågpassagerarförordning. Spårdriftsansvaret är alltså, liksom tidigare, subsidiärt till andra skadeståndsbestämmelser i den civilrättsliga järnvägslagstiftningen.

I bilhang CUI till COTIF 1999 regleras infrastrukturförvaltarens och transportörens ansvar för person- eller sakskada som den ena parten orsakat den andra partens personal. Som framgår ovan föreslås i propositionen att CUI ska tillämpas på såväl inrikes som internationella förhållanden. Det innebär att ansvaret för skada som infrastrukturförvaltaren eller transportören har orsakat den andra partens personal undantas från spårdriftsansvaret.

Enligt artikel 8 i CUI ansvarar infrastrukturförvaltaren för bl.a. personskada som har orsakats transportörens järnvägspersonal vid nyttjandet av infrastrukturen och som beror på infrastrukturen. Personskada omfattar enligt CUI fysisk och psykisk skada.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har tidigare i detta betänkande ställt sig bakom regeringens förslag om en ny järnvägstrafiklag. Förslaget ger möjlighet för anställda hos järnvägsföretaget att få ersättning för bl.a. psykisk skada till följd av en olycka som skett vid nyttjandet av infrastrukturen. I sammanhanget kan också nämnas att den som drabbats av en arbetsskada kan ha rätt till ersättning inom ramen för arbetsskadeförsäkringen.

Utskottet anser mot denna bakgrund att det inte finns anledning att föreslå något initiativ med anledning av motionerna. Motionsyrkandena bör därför avslås.

Reservationer

Infrastrukturförvaltarens ansvar för skada som tillfogats tredje man, punkt 2 (SD)

av Roger Hedlund (SD) och Mikael Eskilandersson (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 2 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2017/18:351 av Per Klarberg och Jimmy Ståhl (båda SD) och

2017/18:3951 av Mikael Eskilandersson m.fl. (SD).

Ställningstagande

Enligt Trafikverkets rapport Åtgärder mot personpåkörningar på järnväg inträffar ca 60–80 självmord varje år på landets järnvägar. Vid en sådan tragisk händelse tas lokföraren ur säkerhetstjänst. Det är sedan företagsläkaren som bedömer när lokföraren får återgå i säkerhetstjänst.

Efter en personpåkörning till följd av självmord betalar Trafikverket ut ersättning för begravningskostnader och gravvård samt en ideell ersättning till de närmast anhöriga. Den ideella ersättningen uppgår till cirka ett prisbasbelopp per anhörig. Lokföraren, som mot sin vilja kört på en person som avlidit, får dock inte någon ersättning av Trafikverket. För att få ersättning för sveda och värk tvingas lokföraren efter ett par månader till ett, oftast förnedrande, samtal med försäkringsbolaget (AFA). Ersättningen blir oftast några symboliska tusenlappar. Vi anser att Trafikverket bör betala ut samma ersättning till lokföraren som till de närmast anhöriga.

Det är regeringens uppgift att ta nödvändiga initiativ och återkomma till riksdagen med lagförslag.

Vad som anförts ovan bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

BILAGA 1

Förteckning över behandlade förslag

Propositionen

Proposition 2017/18:62 Ny järnvägstrafiklag:

1. Riksdagen antar regeringens förslag till järnvägstrafiklag.
2. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i järnvägstrafiklagen (2018:000).
3. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2016:1375) om ändring i lagen (2015:338) om internationell järnvägstrafik.
4. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2010:974) om ändring i järnvägstrafiklagen (1985:192).
5. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (1974:610) om inrikes vägtransport.
6. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i trafikskadelagen (1975:1410).
7. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (1992:1672) om paketresor.
8. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i järnvägslagen (2004:519).
9. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2015:953) om kollektivtrafikresenärers rättigheter.

Följdmotionen

2017/18:3951 av Mikael Eskilandersson m.fl. (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att det av järnvägstrafiklagen tydligt ska framgå att ersättning för ideell skada, t.ex. psykiskt lidande, till lokförare som kört på en person som avlidit ska betalas så som skada har tillfogats tredje man, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

Motion från allmänna motionstiden 2017/18

2017/18:351 av Per Klarberg och Jimmy Ståhl (båda SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda ändringar i 5 kap. 1 § järnvägstrafiklagen (1985:192) så att ersättning för ideell skada, t.ex. psykiskt lidande, till lokförare som kört på en person som avlidit kan utgå, och tillkännager detta för regeringen.

BILAGA 2

Regeringens lagförslag

1 Förslag till järnvägstrafiklag

Härigenom föreskrivs följande.

Lagens innehåll

1 § I denna lag finns bestämmelser om

1. avtal om transport av resenärer eller gods på järnväg,
2. avtal om nyttjande av vagnar i järnvägstrafik,
3. avtal om nyttjande av infrastruktur i järnvägstrafik, och
4. ansvar för skada som tillfogats en resenär vid transport på tunnelbana eller spårväg.

Lagen innehåller också bestämmelser om ansvar för person- eller sakskada som någon har tillfogats till följd av spårdrift i annat fall än inom ramen för ett avtal om transport.

Till lagen hör en bilaga med de franska och engelska originaltexterna av fördraget om internationell järnvägstrafik av den 9 maj 1980 i dess lydelse enligt ändringsprotokollet av den 3 juni 1999 (COTIF 1999) och en översättning till svenska. Om originaltexterna skiljer sig åt, gäller den franska texten.¹

Avtal om transport av resenärer

2 § Originaltexterna av bestämmelserna i bilang A till COTIF 1999 för avtal om internationell transport av resenärer på järnväg ska gälla som svensk lag. Detta gäller inte till den del bestämmelserna uteslutande reglerar de fördragsslutande staternas förpliktelser mot varandra eller mot Mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik (OTIF).

3 § Särskilda bestämmelser om transport av resenärer på järnväg finns i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 av den 23 oktober 2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer (EU:s tågpassagerarförordning).

4 § På sådana avtal om inrikes transport av resenärer på järnväg som inte omfattas av tillämpningsområdet i artikel 2.1 i EU:s tågpassagerarförordning, i den ursprungliga lydelsen, ska det som föreskrivs i artikel 11 (om skadeståndsansvar för resenärer och resgods) i förordningen tillämpas. Detsamma gäller för avtal om transport av resenärer på tunnelbana eller spårväg.

¹ Här återfinns bilagan, tillsammans med andra delar av COTIF 1999, som bilaga 1 till propositionen.

5 § En fordran som grundar sig på en skyldighet enligt artikel 15, 16, 17 eller 18 (om försening, utebliven anslutning och inställelse) i EU:s tågpassagerarförordning, i den ursprungliga lydelsen, upphör om resenären inte väcker talan inom tre år från det att fordran uppkom.

Avtal om transport av gods på järnväg

6 § Originaltexterna av bestämmelserna i bihang B till COTIF 1999 för avtal om internationell transport av gods på järnväg ska gälla som svensk lag. Detta gäller inte till den del bestämmelserna uteslutande reglerar de fördragsslutande staternas förpliktelser mot varandra eller mot OTIF.

På avtal om transport av gods på järnväg när den plats där godset tas emot och den plats där godset ska lämnas ut ligger i Sverige ska det som föreskrivs i bihang B, med undantag för artiklarna 46 och 51, tillämpas. På sådana avtal ska också det som föreskrivs i artikel 1.4 i bihang A till COTIF 1999 tillämpas.

Avtal om nyttjande av vagnar i järnvägstrafik

7 § Originaltexterna av bestämmelserna i bihang D till COTIF 1999 för avtal om nyttjande av vagnar i internationell järnvägstrafik ska gälla som svensk lag.

På avtal om nyttjande av järnvägsvagnar för transport av gods på järnväg när den plats där godset tas emot och den plats där godset ska lämnas ut ligger i Sverige ska det som föreskrivs i bihang D, med undantag för artikel 11, tillämpas. Det som föreskrivs i dessa bestämmelser ska även tillämpas på avtal om nyttjande av järnvägsvagnar för transport av resenärer enligt EU:s tågpassagerarförordning, i den ursprungliga lydelsen, när platsen för avresa och platsen för ankomst ligger i Sverige.

Avtal om nyttjande av infrastruktur i järnvägstrafik

8 § Originaltexterna av bestämmelserna i bihang E till COTIF 1999 för avtal om nyttjande av infrastruktur i internationell järnvägstrafik ska gälla som svensk lag. Detta gäller inte till den del bestämmelserna uteslutande reglerar de fördragsslutande staternas förpliktelser mot varandra eller mot OTIF.

På avtal om nyttjande av järnvägsinfrastruktur för transport av gods på järnväg när den plats där godset tas emot och den plats där godset ska lämnas ut ligger i Sverige ska det som föreskrivs i bihang E, med undantag för artiklarna 22–24, tillämpas. Det som föreskrivs i dessa bestämmelser ska även tillämpas på avtal om nyttjande av järnvägsinfrastruktur för transport av resenärer enligt EU:s tågpassagerarförordning, i den ursprungliga lydelsen, när platsen för avresa och platsen för ankomst ligger i Sverige.

9 § Det ansvar för ekonomisk skada för infrastrukturförvaltaren som föreligger enligt 8 § ska också omfatta ekonomisk skada som uppkommer för transportören till följd av dennes skyldigheter enligt artiklarna 16–18 i EU:s tågpassagerarförordning, i den ursprungliga

lydelsen, och enligt 14 och 15 §§ lagen (2015:953) om kollektivtrafikresenärers rättigheter.

Avtalsvillkor som i jämförelse med denna paragraf inskränker infrastrukturförvaltarens ansvar är utan verkan mot transportören.

10 § Om en transportör har rätt till ersättning av infrastrukturförvaltaren enligt 8 eller 9 § och har fått kvalitetsavgift enligt 6 kap. 22 a § järnvägslagen (2004:519) av förvaltaren på grund av samma händelse, ska kvalitetsavgiften räknas av från ersättningen.

Generella bestämmelser för avtal om transport eller nyttjande av infrastruktur i järnvägstrafik

Beräkningsenhet

11 § Originaltexterna av bestämmelserna i artikel 9.1, 9.2 och 9.5 i COTIF 1999 om beräkningsenhet ska gälla som svensk lag.

Ansvarsbegränsning för personskada

12 § Vid personskada har transportören och infrastrukturförvaltaren rätt att begränsa sitt ansvar till 400 000 särskilda dragningsrätter per person vid en och samma olycka, när det är fråga om sådan ersättning som avses i artikel 27.2 eller 28 b i bilang A till COTIF 1999, artikel 11.2 eller 12 b i bilang E till COTIF 1999 eller artikel 27.2 eller 28 b i bilaga I till EU:s tågpassagerarförordning i den ursprungliga lydelsen.

Beslut om sakkunnig

13 § Om parterna i ett fall som avses i artikel 54 i bilang A till COTIF 1999, artikel 42 i bilang B till COTIF 1999 eller artikel 54 i bilaga I till EU:s tågpassagerarförordning i den ursprungliga lydelsen inte kan enas om en viss sakkunnig, ska tingsrätten på den ort där godset, resgodset eller fordonet finns efter ansökan utse en sakkunnig.

Vid handläggning i domstol av ett ärende enligt första stycket tillämpas i övrigt lagen (1996:242) om domstolsärenden.

Särskilda bestämmelser för avtal i internationella förhållanden

Processrättsliga bestämmelser

14 § I fråga om järnvägstrafik som regleras i COTIF 1999 ska originaltexterna av bestämmelserna i artiklarna 11 (om ställande av säkerhet), 12 (om verkställande av domar, kvarstad och utmätning) och 32 (om preskription och verkställighet) gälla som svensk lag.

Förfarande för verkställbarhet av en utländsk exekutionstitel

15 § En ansökan om att en utländsk dom eller annan utländsk exekutionstitel ska förklaras verkställbar enligt artikel 12 eller 32 i COTIF 1999 görs hos tingsrätten. Regeringen kan med stöd av 8 kap. 7 § regeeringsformen meddela föreskrifter om vilka tingsrätter som får pröva en ansökan.

Sökanden ska tillsammans med ansökan ge in

1. exekutionstiteln i original eller i kopia som har bestyrkts av en behörig myndighet, och

2. en förklaring av en behörig myndighet i den stat där exekutionstiteln har upprättats att den avser en tvist som omfattas av COTIF 1999 samt att den får verkställas i den staten och, i fråga om en domstols dom, att den har fått laga kraft.

Vid handläggning i domstol av ett ärende enligt denna paragraf tillämpas i övrigt lagen (1996:242) om domstolsärenden.

Verkställighet av en utländsk exekutionstitel

16 § Om en dom eller annan exekutionstitel förklaras verkställbar, verkställs den på samma sätt som en svensk dom som har fått laga kraft.

Infrastrukturförvaltarens ansvar för skada som har tillfogats i annat fall

Infrastrukturförvaltarens grundläggande ansvar

17 § Infrastrukturförvaltaren ansvarar för person- eller sakskada till följd av järnvägs-, tunnelbane- eller spårvägsdrift inom Sverige även om förvaltaren inte har vållat skadan.

Undantag från ansvaret

18 § Infrastrukturförvaltarens ansvar enligt 17 § gäller inte

1. för person- eller sakskada som har tillfogats en resenär under resa eller som har uppkommit på egendom under transport,

2. för sakskada som har tillfogats ett järnvägs-, tunnelbane- eller spårvägsföretag vid nyttjandet av infrastrukturen eller för skada som har tillfogats någon som tillhandahåller järnvägsvagnar som är avsedda att nyttjas för transport, eller

3. för person- eller sakskada som omfattas av någon annan bestämmelse i denna lag eller i EU:s tågpassagerarförordning eller om annat följer av 19 eller 20 §.

19 § Infrastrukturförvaltaren är fri från ansvar enligt 17 §, om skadan har orsakats av omständigheter som inte kan hänföras till själva järnvägs-, tunnelbane- eller spårvägsdriften och som infrastrukturförvaltaren inte hade kunnat undgå eller förebygga följderna av även om infrastrukturförvaltaren hade iakttagit den omsorg som omständigheterna krävde.

20 § Om en förare eller passagerare i ett motordrivet fordon som är i trafik skadas eller om ett sådant fordon eller egendom som transporteras med fordonet skadas, är infrastrukturförvaltaren ansvarig enligt 17 § endast om någon på infrastrukturförvaltarens eller transportörens sida uppsåtligen eller av oaktsamhet har vållat skadan eller om skadan har orsakats genom bristfällighet i någon anordning för driften.

Skadeståndets bestämmande m.m.

21 § I fråga om skadestånd enligt 17 § ska 5 kap. 1–5 och 7 §§ och 6 kap. 1–4 §§ skadeståndslagen (1972:207) tillämpas.

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

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

Preskription

22 § En fordran enligt 17 § upphör, om talan inte väcks

1. vid dödsfall: inom tre år från dödsfallet men inte senare än fem år från den händelse som ledde till dödsfallet,
2. vid personskada som inte har lett till döden: inom tre år från den händelse som orsakade skadan, eller
3. vid sakskada: inom tre år från den händelse som orsakade skadan.

Vid återkrav mot en infrastrukturförvaltare enligt 20 § tredje stycket trafikskadelagen (1975:1410) ska fristen att väcka talan alltid vara minst ett år från den betalning som grundade återkravet.

-
1. Denna lag träder i kraft den 1 juli 2018.
 2. Genom lagen upphävs järnvägstrafiklagen (1985:192) och lagen (2015:338) om internationell järnvägstrafik.
 3. I fråga om avtal om nyttjande av infrastruktur i järnvägstrafik som har ingåtts före ikraftträdandet ska den nya lagen gälla för en skadehändelse som har inträffat efter ikraftträdandet.

2 Förslag till lag om ändring i järnvägstrafiklagen (2018:000)

Härigenom föreskrivs att bilagan till järnvägstrafiklagen (2018:000) ska ha följande lydelse.

Lydelse enligt förslag 2.1

Bilaga

Convention relative aux transports internationaux ferroviaires du 9 mai 1980 dans la teneur du Protocole de modification du 3 juin 1999

Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) of 9 May 1980 in the version of the Protocol of Modification of 3 June 1999

Fördrag om internationell järnvägstrafik (COTIF) av den 9 maj 1980 i dess lydelse enligt ändringsprotokollet av den 3 juni 1999

Article 12
Exécution de
jugements.
Saisies

Article 12
Execution of
judgments.
Attachment

Artikel 12
Verkställande av
domar.
Kvarstad och
utmätning

§ 1 Lorsque les jugements prononcés en vertu des dispositions de la Convention, contradictoirement ou par défaut, par le juge compétent, sont devenus exécutoires d'après les lois appliquées par ce juge, ils acquièrent force exécutoire dans chacun des autres Etats membres après l'accomplissement des formalités prescrites dans l'Etat où l'exécution doit avoir lieu. La révision du fond de

§ 1 Judgments pronounced by the competent court or tribunal pursuant to the provisions of the Convention after trial or by default shall, when they have become enforceable under the law applied by that court or tribunal, become enforceable in each of the other Member States on completion of the formalities required in the State where enforcement is to take place. The merits of

§ 1 När domar, som har meddelats till följd av bestämmelserna i detta fördrag av en behörig domstol efter parternas hörande eller genom tredskodom, får verkställas enligt den lagstiftning som tillämpas av domstolen ska de vara verkställbara i alla andra medlemsstater så snart de formföreskrifter har uppfyllts som gäller i den stat där domen ska verkställas. Ingen ny prövning av själva

l'affaire n'est pas admise. Ces dispositions s'appliquent également aux transactions judiciaires.

§ 2 Le § 1 ne s'applique ni aux jugements qui ne sont exécutoires que provisoirement, ni aux condamnations à des dommages-intérêts qui seraient prononcées, en sus des dépens, contre un demandeur en raison du rejet de sa demande.

§ 3 Les créances nées d'un transport soumis aux Règles uniformes CIV ou aux Règles uniformes CIM, au profit d'une entreprise de transport sur une autre entreprise de transport qui ne relève pas du même Etat membre, ne peuvent être saisies qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de l'Etat membre dont relève l'entreprise titulaire des créances à saisir.

§ 4 Les créances nées d'un contrat soumis aux Règles uniformes CUV ou aux Règles uniformes CUI ne peuvent être saisies qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de l'Etat membre dont

the case shall not be subject to review. These provisions shall apply also to judicial settlements.

§ 2 § 1 shall apply neither to judgments which are provisionally enforceable, nor to awards of damages in addition to costs against a plaintiff who fails in his action.

§ 3 Debts arising from a transport operation subject to the CIV Uniform Rules or the CIM Uniform Rules, owed to one transport undertaking by another transport undertaking not under the jurisdiction of the same Member State, may only be attached under a judgment given by the judicial authority of the Member State which has jurisdiction over the undertaking entitled to payment of the debt sought to be attached.

§ 4 Debts arising from a contract subject to the CUV Uniform Rules or the CUI Uniform Rules may only be attached under a judgment given by the judicial authority of the Member State which has

saken får göras. Dessa bestämmelser ska även vara tillämpliga på förlikning som har träffats inför domstol.

§ 2 Vad som sägs i § 1 ska varken vara tillämpligt på domar som endast får verkställas interimistiskt, eller på skadestånd utöver rättegångskostnaderna som en kändande förpliktas att betala med anledning av att hans talan har ogillats.

§ 3 En fordran från ett transportföretag mot ett annat i samband med en transport som omfattas av de enhetliga rättsreglerna CIV eller de enhetliga rättsreglerna CIM får, om företagen inte hör hemma i samma medlemsstat, beläggas med kvarstad eller utmätas endast på grund av ett avgörande av en judiciell myndighet i den medlemsstat där det fordringsägande företaget hör hemma.

§ 4 Fordringar som uppkommer enligt ett avtal som omfattas av de enhetliga rättsreglerna CUV eller de enhetliga rättsreglerna CUI får beläggas med kvarstad eller utmätas endast på grund av ett avgörande av en judi-

<p>relève l'entreprise titulaire des créances à saisir.</p>	<p>jurisdiction over the undertaking entitled to payment of the debts sought to be attached.</p>	<p>ciell myndighet i den medlemsstat där det fordringsägande företaget hör hemma.</p>
---	--	---

<p>§ 5 Les véhicules ferroviaires ne peuvent être saisis, sur un territoire autre que celui de l'Etat membre dans lequel le détenteur a son siège social, qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de cet Etat. Le terme "détenteur" désigne <i>celui qui exploite économiquement, de manière durable, un véhicule ferroviaire en tant que moyen de transport, qu'il en soit propriétaire ou qu'il en ait le droit de disposition.</i></p>	<p>§ 5 Railway vehicles may only be seized on a territory other than that of the Member State in which the keeper has its registered office, under a judgment given by the judicial authority of that State. The term "keeper" means the person <i>who, being the owner or having the right to dispose of it, exploits the railway vehicle economically in a permanent manner as a means of transport.</i></p>	<p>§ 5 Järnvägsfordon får beläggas med kvarstad eller utmätas inom en annan medlemsstat än den där innehavaren har sitt säte endast på grund av ett avgörande av en judiciell myndighet i den sistnämnda staten. Med ordet innehavare avses den som <i>varaktigt nyttjar ett järnvägsfordon som transportmedel, vare sig han är ägare eller har nyttjanderätt till detta fordon.</i></p>
---	--	--

Règles uniformes concernant les contrats d'utilisation de véhicules en trafic international ferroviaire (CUV, appendice D à la Convention)

Uniform Rules concerning Contracts of Use of Vehicles in International Rail Traffic (CUV, appendix D to the Convention)

Enhetliga rättsregler för avtal om nyttjande av vagnar i internationell järnvägstrafik (CUV, bilag D till fördraget)

Article 9

Responsabilité pour les agents et autres personnes

§ 1 Les parties au contrat sont responsables de leurs agents et des autres personnes au service desquelles elles recourent pour l'exécution du contrat, lorsque ces agents ou ces autres personnes agissent dans l'exercice de leurs fonctions.

§ 2 Sauf convention contraire entre les parties au contrat, les gestionnaires de l'infrastructure, sur laquelle l'entreprise de transport ferroviaire utilise le véhicule en tant que moyen de transport, sont considérés comme des personnes au service desquelles l'entreprise de transport ferroviaire recourt.

§ 3 Les §§ 1 et 2 s'appliquent également en cas de subrogation conformément à l'article 8.

Article 9

Liability for servants and other persons

§ 1 The contracting parties shall be liable for their servants and other persons whose services they make use of for the performance of the contract, when these servants and other persons are acting within the scope of their functions.

§ 2 Unless the contracting parties otherwise agree, the managers of the infrastructure on which the rail transport undertakings use the vehicle as a means of transport, shall be regarded as persons whose services the rail transport undertaking makes use of.

§ 3 §§ 1 and 2 shall also apply in the case of subrogation in accordance with Article 8.

Artikel 9

Ansvar för anställda och andra personer

§ 1 Avtalsparterna ska vara ansvariga för sina anställda och andra personer vilkas tjänster de anlitar för att fullgöra sina avtalsförpliktelser, när dessa anställda och andra personer handlar under fullgörande av sina uppgifter.

§ 2 Om inte avtalsparterna kommer överens om något annat, ska förvaltarna av den infrastruktur på vilken järnvägsföretaget nyttjar vagnen som transportmedel anses som personer vilkas tjänster järnvägsföretaget anlitar.

§ 3 §§ 1 och 2 ska även tillämpas vid fall av övertagande av ansvar enligt artikel 8.

*Föreslagen lydelse**Bilaga*

Convention relative aux transports internationaux ferroviaires du 9 mai 1980 dans la teneur du Protocole de modification du 3 juin 1999

Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) of 9 May 1980 in the version of the Protocol of Modification of 3 June 1999

Fördrag om internationell järnvägstrafik (COTIF) av den 9 maj 1980 i dess lydelse enligt ändringsprotokollet av den 3 juni 1999

Article 12
Exécution de
jugements.
Saisies

§ 1 Lorsque les jugements prononcés en vertu des dispositions de la Convention, contradictoirement ou par défaut, par le juge compétent, sont devenus exécutoires d'après les lois appliquées par ce juge, ils acquièrent force exécutoire dans chacun des autres Etats membres après l'accomplissement des formalités prescrites dans l'Etat où l'exécution doit avoir lieu. La révision du fond de l'affaire n'est pas admise. Ces dispositions s'appliquent également aux transactions judiciaires.

Article 12
Execution of
judgments.
Attachment

§ 1 Judgments pronounced by the competent court or tribunal pursuant to the provisions of the Convention after trial or by default shall, when they have become enforceable under the law applied by that court or tribunal, become enforceable in each of the other Member States on completion of the formalities required in the State where enforcement is to take place. The merits of the case shall not be subject to review. These provisions shall apply also to judicial settlements.

Artikel 12
Verkställande av
domar.
Kvarstad och
utmätning

§ 1 När domar, som har meddelats till följd av bestämmelserna i detta fördrag av en behörig domstol efter parternas hörande eller genom tredskodom, får verkställas enligt den lagstiftning som tillämpas av domstolen ska de vara verkställbara i alla andra medlemsstater så snart de formföreskrifter har uppfyllts som gäller i den stat där domen ska verkställas. Ingen ny prövning av själva saken får göras. Dessa bestämmelser ska även vara tillämpliga på förlikning som har träffats inför domstol.

§ 2 Le § 1 ne s'applique ni aux jugements qui ne sont exécutoires que provisoirement, ni aux condamnations à des dommages-intérêts qui seraient prononcées, en sus des dépens, contre un demandeur en raison du rejet de sa demande.

§ 3 Les créances nées d'un transport soumis aux Règles uniformes CIV ou aux Règles uniformes CIM, au profit d'une entreprise de transport sur une autre entreprise de transport qui ne relève pas du même Etat membre, ne peuvent être saisies qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de l'Etat membre dont relève l'entreprise titulaire des créances à saisir.

§ 4 Les créances nées d'un contrat soumis aux Règles uniformes CUV ou aux Règles uniformes CUI ne peuvent être saisies qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de l'Etat membre dont relève l'entreprise titulaire des créances à saisir.

§ 2 § 1 shall apply neither to judgments which are provisionally enforceable, nor to awards of damages in addition to costs against a plaintiff who fails in his action.

§ 3 Debts arising from a transport operation subject to the CIV Uniform Rules or the CIM Uniform Rules, owed to one transport undertaking by another transport undertaking not under the jurisdiction of the same Member State, may only be attached under a judgment given by the judicial authority of the Member State which has jurisdiction over the undertaking entitled to payment of the debt sought to be attached.

§ 4 Debts arising from a contract subject to the CUV Uniform Rules or the CUI Uniform Rules may only be attached under a judgment given by the judicial authority of the Member State which has jurisdiction over the undertaking entitled to payment of the debts sought to be attached.

§ 2 Vad som sägs i § 1 ska varken vara tillämpligt på domar som endast får verkställas interimistiskt, eller på skadestånd utöver rättegångskostnaderna som en kärande förpliktas att betala med anledning av att hans talan har ogillats.

§ 3 En fordran från ett transportföretag mot ett annat i samband med en transport som omfattas av de enhetliga rättsreglerna CIV eller de enhetliga rättsreglerna CIM får, om företagen inte hör hemma i samma medlemsstat, beläggas med kvarstad eller utmätas endast på grund av ett avgörande av en judiciell myndighet i den medlemsstat där det fordringsägande företaget hör hemma.

§ 4 Fordringar som uppkommer enligt ett avtal som omfattas av de enhetliga rättsreglerna CUV eller de enhetliga rättsreglerna CUI får beläggas med kvarstad eller utmätas endast på grund av ett avgörande av en judiciell myndighet i den medlemsstat där det fordringsägande företaget hör hemma.

§ 5 Les véhicules ferroviaires ne peuvent être saisis, sur un territoire autre que celui de l'Etat membre dans lequel le détenteur a son siège social, qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de cet Etat. Le terme "détenteur" désigne la personne ou l'entité propriétaire du véhicule ou disposant d'un droit de disposition sur celui-ci, qui exploite ledit véhicule à titre de moyen de transport.

§ 5 Railway vehicles may only be seized on a territory other than that of the Member State in which the keeper has its registered office, under a judgement given by the judicial authority of that State. The term "keeper" means the person or entity that, being the owner of a vehicle or having the right to use it, exploits the vehicle as a means of transport.

§ 5 Järnvägsfordon får beläggas med kvarstad eller utmätas inom en annan medlemsstat än den där innehavaren har sitt säte endast på grund av ett avgörande av en judiciell myndighet i den sistnämnda staten. Med ordet innehavare avses den som i egenskap av ägare eller nyttjanderättshavare använder fordonet som transportmedel.

Règles uniformes concernant les contrats d'utilisation de véhicules en trafic international ferroviaire (CUV, appendice D à la Convention)

Uniform Rules concerning Contracts of Use of Vehicles in International Rail Traffic (CUV, appendix D to the Convention)

Enhetliga rättsregler för avtal om nyttjande av vagnar i internationell järnvägstrafik (CUV, bihang D till fördraget)

Article 1^{er} bis
Champ de
réglementation

Les présentes Règles uniformes régissent exclusivement les droits et obligations des parties résultant du contrat concernant l'utilisation de véhicules ferroviaires en tant que moyen de transport pour effecteur des transports

Article 1a
Areas governed

These Uniform Rules govern only the rights and obligations of the parties which arise from a contract concerning the use of railway vehicles as means of transport for carriage in accordance with the CIV Uniform Rules and in

Artikel 1a
Bestämmelsernas
omfattning

Dessa enhetliga rättsregler ska endast tillämpas i fråga om de rättigheter och förpliktelser för parterna som härrör ur ett avtal rörande nyttjande av järnvägsvagnar för att utföra transport i enlighet med de enhetliga rättsreglerna

selon les Règles uniformes CIV et selon les Règles uniformes CIM. Il n'est pas porté atteinte aux prescriptions de droit public, notamment aux prescriptions relatives à l'admission technique des véhicules, à la maintenance et à la sécurité d'exploitation.

accordance with the CIM Uniform Rules. Public law prescriptions applicable to the use of railway vehicles, in particular those prescriptions relating to the technical admission of vehicles, to maintenance and to operational safety, shall remain unaffected.

CIV och de enhetliga rättsreglerna CIM. Tillämpliga offentlig-rättsliga föreskrifter avseende användningen av järnvägsvagnar, särskilt sådana föreskrifter som avser tekniskt godkännande, underhåll samt driftsäkerhet, berörs inte.

Article 9

Responsabilité pour les agents et autres personnes

§ 1 Les parties au contrat sont responsables de leurs agents et des autres personnes au service desquelles elles recourent pour l'exécution du contrat, lorsque ces agents ou ces autres personnes agissent dans l'exercice de leurs fonctions.

§ 2 Sauf convention contraire entre les parties au contrat, les gestionnaires de l'infrastructure, sur laquelle l'entreprise de transport ferroviaire utilise le véhicule en tant que moyen de transport, sont considérés comme des personnes au service desquelles l'entreprise de transport ferroviaire recourt.

Article 9

Liability for servants and other persons

§ 1 The contracting parties shall be liable for their servants and other persons whose services they make use of for the performance of the contract, when these servants and other persons are acting within the scope of their functions.

§ 2 Unless the contracting parties otherwise agree, the managers of the infrastructure on which the rail transport undertakings use the vehicle as a means of transport, shall be regarded as persons whose services the rail transport undertaking makes use of.

Artikel 9

Ansvar för anställda och andra personer

§ 1 Avtalsparterna ska vara ansvariga för sina anställda och andra personer vilkas tjänster de anlitar för att fullgöra sina avtalsförpliktelser, när dessa anställda och andra personer handlar under fullgörande av sina uppgifter.

§ 2 Om inte avtalsparterna kommer överens om något annat, ska förvaltarna av den infrastruktur på vilken järnvägsföretaget nyttjar vagnen som transportmedel anses som personer vilkas tjänster järnvägsföretaget anlitar.

§ 3 *L'entité chargée de l'entretien (ECE) définie à l'article 15, § 2, des Règles uniformes ATMF est considérée comme une personne au service de laquelle le détenteur recourt.*

Le contrat visé à l'article premier doit indiquer les dispositions nécessaires pour garantir l'échange d'informations au sens de l'article 15, § 3, des Règles uniformes ATMF entre l'ECE et l'entreprise ferroviaire.

§ 4 *Les §§ 1, 2 et 3 s'appliquent également en cas de subrogation conformément à l'article 8.*

§ 3 *The entity in charge of maintenance (ECM) as defined in Article 15 § 2 of the ATMF Uniform Rules shall be considered as a person whose services the keeper makes use of.*

The contract defined in Article 1 shall contain the relevant provisions to ensure the exchange of information as defined in Article 15 § 3 of the ATMF Uniform Rules between the ECM and the railway undertaking.

§ 4 *§§ 1, 2 and 3 shall also apply in the case of subrogation in accordance with Article 8.*

§ 3 *Den underhållsansvariga enheten (ECM) som anges i artikel 15 § 2 i de enhetliga rättsreglerna ATMF ska anses som en person vars tjänster innehavaren anlitar.*

Avtalet som avses i artikel 1 ska innehålla nödvändiga bestämmelser för att tillförsäkra utväxling av sådan information som anges i artikel 15 § 3 i de enhetliga rättsreglerna ATMF mellan ECM och järnvägsföretaget.

§ 4 *Vad som sägs i §§ 1, 2 och 3 ska även tillämpas vid fall av övertagande av ansvar enligt artikel 8.*

-
1. Denna lag träder i kraft den dag som regeringen bestämmer.
 2. Ändringarna i bilagan får sättas i kraft vid olika tidpunkter.

3 Förslag till lag om ändring i lagen (2016:1375)
om ändring i lagen (2015:338) om
internationell järnvägstrafik

Härigenom föreskrivs att lagen (2016:1375) om ändring i lagen (2015:338) om internationell järnvägstrafik ska utgå vid utgången av juni 2018.

4 Förslag till lag om ändring i lagen (2010:974) om ändring i järnvägstrafiklagen (1985:192)

Härigenom föreskrivs att lagen (2010:974) om ändring i järnvägstrafiklagen (1985:192) ska utgå vid utgången av juni 2018.

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

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §¹

Lagen ska inte tillämpas på brevbefordran, begravningstransporter eller befordran av flyttsaker.

Lagen ska inte heller tillämpas på sådan befordran på väg som omfattas av *lagen (2015:338) om internationell järnvägstrafik eller som en järnväg i annat fall utför inom Sverige till fullgörande av avtal om befordran av gods på järnväg.*

Lagen ska inte heller tillämpas på sådan befordran på väg som omfattas av *järnvägstrafiklagen (2018:000).*

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2018.

¹ Senaste lydelse 2015:341.

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

Härigenom föreskrivs att 11 och 20 §§ trafikskadelagen (1975:1410)¹ ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

11 §

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

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

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

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

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

Skadas ett spårfordon som omfattas av *järnvägstrafiklagen (2018:000)* och som är i trafik eller skadas person eller egendom i ett *sådant* fordon, utgår trafikskadeersättning enligt första stycket endast om skadan har orsakats genom vållande i samband med förandet av det motordrivna fordonet eller genom bristfällighet på det fordonet. *Skadas då* också egendom som ingår i spåraneläggningen, gäller *det som* nu har sagts även i fråga om denna skada.

20 §

Har skada för vilken trafikskadeersättning utgått vållats upp-

Har *en* skada för vilken trafikskadeersättning utgått vållats upp-

¹ Lagen omtryckt 1994:43.

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

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

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

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

Om en infrastrukturförvaltare är ansvarig enligt järnvägstrafiklagen (2018:000) eller annan författning för skada till följd av spårdriften och trafikskadeersättning har utgått för skadan, får försäkringsanstalten kräva ersättningen åter från infrastrukturförvaltaren i den omfattning som är skälig med hänsyn till den medverkan som har förekommit på ömse sidor och omständigheterna i övrigt.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2018.

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

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

18 §¹

Vissa skador, som omfattas av andra bestämmelser, ersätts enligt de bestämmelserna i stället för enligt denna lag. Detta gäller skador som omfattas av bestämmelserna i

1. Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 392/2009 av den 23 april 2009 om transportörens skadeståndsansvar i samband med olyckor vid passagerarbefordran till sjöss,

1. Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 392/2009 av den 23 april 2009 om transportörens skadeståndsansvar i samband med olyckor vid passagerarbefordran till sjöss, *i den ursprungliga lydelsen,*

2. 2002 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgods,

3. sjölagen (1994:1009),

4. rådets förordning (EG) nr 2027/97 av den 9 oktober 1997 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar avseende lufttransport av passagerare och deras bagage,

4. rådets förordning (EG) nr 2027/97 av den 9 oktober 1997 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar avseende lufttransport av passagerare och deras bagage, *i lydelsen enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 889/2002,*

5. lagen (2010:510) om lufttransporter,

6. Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 av den 23 oktober 2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer,

6. Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 av den 23 oktober 2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer, *i den ursprungliga lydelsen, eller*

7. järnvägstrafiklagen (1985:192), *eller*

7. järnvägstrafiklagen (2018:000).

8. lagen (2015:338) om internationell järnvägstrafik.

Arrangören är dock alltid skyldig att ersätta resenären för vad denne har rätt att fordra enligt de nämnda bestämmelserna.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2018.

¹ Senaste lydelse 2015:345.

8 Förslag till lag om ändring i järnvägslagen (2004:519)

Härigenom föreskrivs att 1 kap. 2 § järnvägslagen (2004:519) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

2 §¹

Särskilda bestämmelser om *befordran* av passagerare finns i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 av den 23 oktober 2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer. Dessutom finns särskilda bestämmelser om *befordran* av passagerare och gods i *järnvägstrafiklagen (1985:192)* och i *lagen (2015:338) om internationell järnvägstrafik*.

Särskilda bestämmelser om *transport* av passagerare finns i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 av den 23 oktober 2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer. Dessutom finns särskilda bestämmelser om *transport* av passagerare och gods i *järnvägstrafiklagen (2018:000)*.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2018.

¹ Senaste lydelse 2015:339.

9 Förslag till lag om ändring i lagen (2015:953) om kollektivtrafikresenärers rättigheter

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (2015:953) om kollektivtrafikresenärers rättigheter

dels att nuvarande 18 och 19 §§ ska betecknas 19 och 20 §§,

dels att rubrikerna närmast före 18 och 19 §§ ska sättas närmast före 19 och 20 §§,

dels att det ska införas en ny paragraf, 18 §, och närmast före 18 § en ny rubrik av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Ersättning till transportören

18 §

I 9 § järnvägstrafiklagen (2018:000) finns bestämmelser om transportörens rätt till ersättning i vissa fall av en infrastrukturförvaltare för skada som uppkommer för transportören till följd av dennes skyldigheter enligt 14 och 15 §§ i denna lag.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2018.