



Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ersättning vid åsidosättande av avtalade kvalitetskrav för godstransport på järnväg

Justitiedepartementet

2004-06-30

Dokumentbeteckning

(COD) 7150/04 TRANS 110 CODEC 338

Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ersättning vid åsidosättande av avtalade kvalitetskrav för godstransport på järnväg

Sammanfattning

Som en del av det tredje järnvägspaketet har kommissionen lagt fram ett förordningsförslag som ersättning vid åsidosättande av avtalade kvalitetskrav för godstransport på järnväg. Det föreslås bestämmelser om kvalitetskrav och om ersättning i den mån de åsidosätts. Ett av huvudsyftena med förslaget är att allmänt främja godstransporter på järnväg inom EU och särskilt hastigheten hos dessa.

I den mån Sverige bör stödja en harmonisering, bör förordningen utformas så att den inte stör balansen mellan parterna på ett område där lagstiftning av tradition inte varit tvingande. Förordningen bör vidare utformas så att den inte äventyrar den pågående ratifikationen av 1999 års COTIF (den internationella järnvägskonventionen).

1 Förslaget

1.1 Innehåll

Under 2001 presenterade kommissionen vitboken "Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010: Vägval inför framtiden" [KOM(2001)370 slutlig]. I denna vitbok behandlades frågor om utformningen av

gemenskapens transportpolitik de kommande tio åren. Politiken borde enligt kommissionen ha medborgarnas behov som utgångspunkt.

En målsättning för gemenskapen skulle enligt vitboken vara att flytta balansen mellan olika transportmedel för att ge nytt liv åt bland annat järnvägstrafiken. Tanken bakom detta var åtminstone delvis att öka de mest miljövänliga transportsättens attraktions- och konkurrenskraft.

I ett senare meddelande från kommissionen, ”Mot ett integrerat europeiskt järnvägsområde” (KOM[2002]18 slutlig), konstaterades att det behövdes gemenskapsåtgärder på detta område. Kommissionen hade genom olika undersökningar konstaterat att det förelåg många brister i kvaliteten på de tjänster som erbjuds internationella tågresenärer. Kritik mot den bristfälliga kvaliteten på de tjänster som erbjuds inom den internationella järnvägstrafiken hade också i olika sammanhang kommit kommissionen till del från enskilda.

Ett behov av starkare konsumentskydd för internationella tågresenärer har därtill konstaterats i kommissionens strategi för konsumentpolitik 2002–2006 (KOM[2002]208 slutlig).

Mot denna bakgrund har kommissionen presenterat ett flertal lagförslag och andra åtgärder för att uppnå målsättningen att skapa bättre järnvägstransporter inom EU. Ett första och andra järnvägspaket presenterades under 2001 respektive 2002. Det första järnvägspaketet innehöll åtgärder för att genomföra en reglerad konkurrensutsättning av marknaden för internationella godstransporter. Det andra paketet har som syfte att öppna marknaderna för nationella godstransporter (cabotage). Det innehåller också bland annat åtgärder för att stärka säkerheten vid järnvägstransporter och att inrätta en europeisk myndighet för järnvägssäkerhet.

Turen har nu kommit till det tredje järnvägspaketet. Paketet består av fyra nya förslag: 1. förslag till direktiv som rör behörighetsprövning av tåg- och lokförare på tåg som används för gods- och persontrafik inom gemenskapen, 2. förslag till förordning som rör internationella tågresenärers rättigheter, 3. förslag till direktiv som rör öppnandet av marknaden för järnvägstrafik och 4. förslag till förordning som rör kvaliteten på godstransport på järnväg.

I denna promemoria behandlas förslaget till förordning om internationella tågresenärers rättigheter och skyldigheter.

Det föreslås bestämmelser om kvalitetskrav och ersättning om de åsidosätts. Ett av huvudsyftena med förslaget är att allmänt främja godstransporter på järnväg inom EU och särskilt hastigheten hos dessa.

Internationell godstransport med järnväg omfattas av ett internationellt regelverk i form av konventionen om internationell järnvägstrafik av den 9 maj 1980 (COTIF) jämte bihang (CIM). Bestämmelserna har utarbetats i den mellanstatliga organisationen OTIF (Organisation des Transports

Internationaux Ferroviaires). Fördraget har ändrats genom ett protokoll från 1999.

2003/04:FPM117

Kommissionen har gjort gällande att COTIF, jämte bihang, inte ger ett tillräckligt gott skydd för lastägare och det därför är nödvändigt med åtgärder på gemenskapsnivå (se vidare nedan under ”Svensk ståndpunkt”).

Sammanfattningsvis innehåller förslaget således en reglering av vissa aspekter på godstransportavtalet, nämligen främst vilken ersättning som skall utgå vid olika brister i transporttjänstens utförande.

Förordningen har sammanlagt 20 artiklar. Innehållet i de enskilda bestämmelserna är följande:

Artikel 1: I den här artikeln anges förordningens syfte och tillämpningsområde.

Artikel 2: I den här artikeln definieras olika termer och begrepp.

Artikel 3: Enligt denna artikel skall kvalitetskraven för godstransport baseras på transportavtalet. Detta skall vara ogiltigt om inte vissa uppräknade frågor reglerats. Bland dessa finns leveranstidpunkt, ersättning vid försening, ersättning vid skada på gods samt kvalitetskontrollsystem.

Artikel 4: Av denna artikel följer att transportören är ansvarig om de avtalade kvalitetskraven åsidosätts.

Artikel 5: Enligt denna bestämmelse skall godskunden ersätta transportören om godskunden inte följer de avtalade kvalitetskraven.

Artikel 6: I den här artikeln fastställs vilken ersättning som skall utgå om godset förloras. Bestämmelsen innehåller en begränsning av ersättningen till 75 euro per kilogram.

Artikel 7: En motsvarande gräns som i artikel 6 på 75 euro gäller enligt denna artikel i de fall godset skadas.

Artikel 8: Den här artikeln handlar om vilken ersättning som skall utgå vid försening.

Artikel 9: Av denna artikel följer att transportören även skall utge ersättning om denne inte givit fullgod information om en försening.

Artikel 10: Enligt den här artikeln skall ersättning utgå inte bara för försening i sig utan även för skada som uppkommer på grund av att gods skadas eller förloras på grund av förseningen.

Artikel 11: Av denna artikel följer att ersättning skall betalas om transportören ställer in ett tåg.

Artikel 12: Genom den här artikeln införs en ersättningsrätt för transportören in det fall godskunden ställer in ett tåg.

Artikel 13: Den här artikeln ger en godskund möjlighet att få rätt till högre ersättning än de 75 euro som gäller enligt artikel 6. Detta gäller i de fall ett högre värde deklarerats.

Artikel 14: I den här artikeln fastställs en möjlighet för godskunden att få högre ersättning än vad som anges i artiklarna 6, 7, 8 och 10 genom att deklarerar värdet av sitt intresse av leverans.

Artikel 15: I denna artikel anges ett antal olika ansvarsfrihetsgrunder, bland annat force majeure.

Artikel 16 I den här artikeln regleras förhållandena då olika transportörer är inblandade i en transport, med huvudregeln att den avtalande transportören har ansvar för hela transportsträckan.

Artikel 17: Enligt den här artikeln har transportören principalansvar i förhållande till sin personal.

Artikel 18: Denna artikel innehåller regler om förhållandet mellan transportören och infrastrukturförvaltaren. Den gör transportörens primärt ansvarig gentemot godskunden, medan transportören ges en regressrätt.

Artikel 19: Artikeln innehåller bestämmelser om ett kontrollsystem för de kvalitetsåtaganden som avtalats.

Artikel 20: Enligt den här artikeln skall kommissionen överlämna en rapport till Europaparlamentet och rådet om genomförandet och resultaten av denna förordning senast i januari 2009.

Artikel 21: I den här artikeln anges när förordningen träder i kraft

1.2 Gällande svenska regler och förslagets effekt på dessa

I svensk rätt finns regler om järnvägstransport dels i järnvägstrafiklagen (1985:192), dels i lagen om internationell järnvägstrafik (1985:193).

Järnvägstrafiklagen och lagen om internationell järnvägstrafik är föremål för översyn inom ramen för Järnvägsutredningen (N 2001:09). Utredningen avses lägga fram sina förslag den 15 september 2004. Proposition på dessa förslag kan tidigast läggas 2005.

Förordningen har direkt effekt i alla medlemsstater när den har trätt i kraft. Vissa kompletterande bestämmelser måste dock införas. Detta gäller bland annat i fråga om vilken myndighet som skall utöva tillsyn över efterlevnaden av förordningen och i fråga om påföljder för överträdelser av bestämmelserna i förordningen.

1.3 Budgetära konsekvenser

Förslaget medför inte några budgetära konsekvenser

2.1 Svensk ståndpunkt

Regeringen har ännu inte hunnit bereda en färdig svensk ståndpunkt till förslaget. Därmed är det för tidigt att säga om Sverige bör stödja en harmonisering. Det kan konstateras att de frågor som regleras i förslaget är sådana som normalt omfattas av partsautonomi, dvs. att parterna själva får reglera dem mellan sig. Det kan ifrågasättas om det finns skäl att göra avsteg från denna huvudprincip. Det kan vidare finnas skäl att uppmärksamma att inte förslagen är för detaljreglerande, något som kan ske under den fortsatta beredningen inom regeringskansliet.

Ett särskilt problem är förhållandet mellan förordningen och den internationella regleringen av godstransporter, särskilt järnvägstransporter enligt COTIF. En ny version av denna överenskommelse antogs som nämnts under 1999 och regeringen avser att lämna proposition under nästa år avseende svenskt tillträde. Kommissionens förslag avviker dock i vissa avseenden från den nya COTIF:en. Detta är inte lämpligt eftersom det skulle hindra ett svenskt tillträde till COTIF och Sverige bör därför verka för att reglerna inte får en sådan effekt.

2.2 Medlemsstaternas ståndpunkter

Eftersom rådsbehandlingen inte inletts saknas uppgifter om andra medlemsstaters inställning.

2.3 Institutionernas ståndpunkter

Parlamentet har ännu inte avslutat sin första behandling.

2.4 Remissinstansernas ståndpunkter

Förslaget är för närvarande föremål för remissbehandling.

3 Övrigt

3.1 Fortsatt behandling av ärendet

Behandlingen av förslagen i rådet har ännu inte inletts. Från det nederländska ordförandeskapet har förutskickats att man avser att ta upp förslaget under sitt ordförandeskap hösten 2004.

3.2 Rättslig grund och beslutsförfarande

2003/04:FPM117

Kommissionen har som rättslig grund åberopat artikel 71.1 i fördraget. Europaparlamentet deltar i beslutsförfarandet genom medbeslutande-proceduren i artikel 251 i fördraget.

3.3 Fackuttryck/termer