

Datum
2014-09-12Dnr/Beteckning
TSJ 2014-2408Ert datum
2014-05-19Er beteckning
Ju2014/3331/L3

Kopia till

Ju.registrator@regeringskansliet.se

Näringsdepartementet
103 33 Stockholm

Promemoria SOU 2014:26 – Tillträde till COTIF 1999 delbetänkande av järnvägstrafikutredningen

Sammanfattning

Transportstyrelsen delar utredningens bedömning att Sverige bör tillträde COTIF 1999 på det sätt som föreslås. Transportstyrelsen delar också utredningens skäl och bakgrund till det ställningstagandet.

De delar av utredningen som berör Transportstyrelsens ansvarsområde är: tekniska godkännanden av järnvägsmateriel, men även frågorna om villkor för trafikering såsom regressrätt och krav på ersättningar vid uppkomna störningar eller händelser. Effekterna för järnvägsföretagen bedöms främst falla på de som bedriver godstrafik, eftersom ersättningsystemet där är kopplat till transportavgiften. För den persontrafik som bedöms vara av internationell karaktär är effekterna knappt märkbara, enligt utredningen.

Transportstyrelsens synpunkter

I det följande ges Transportstyrelsens synpunkter kopplat till respektive kapitel i utredningen.

1. Införlivande av COTIF 1999 i svensk rätt

Avsnitt 7.7 Framtida ändringar av COTIF 1999

Ändringar i CIV, CIM, CUV, CUI och ATMF som revisionsutskottet kommer att besluta om ska enligt förslaget gälla automatiskt i Sverige; 3 a § lagen om internationell järnvägstrafik, 1 kap. 2 c i järnvägslagen och 2 kap. 3 e § järnvägsförordningen. Samtidigt anges i dessa bestämmelser - liksom tidigare - att detta endast ska gälla de ändringar som är bindande för

Sverige. Utredningen har bedömt att det saknas skäl för Sverige att göra reservationer till COTIF 1999. Transportstyrelsen antar att utredningen samtidigt har ansett att en reservation bör behållas inför framtida ändringar. Transportstyrelsen anser att det är bra att möjligheten att reservera sig behålls om detta är avsikten.

2. Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Utredningen föreslår att en transport som har påbörjats före ikraftträdandet ska omfattas av äldre bestämmelser. I övrigt föreslås inga övergångsregler. Transportstyrelsen har inga invändningar mot förslaget i denna del. Styrelsen noterar dock att de nya reglerna blir tillämpliga på transport som sker efter ikraftträdandet, men omfattas av trafikeringsavtal som ingåtts före ikraftträdandet. Transportörens och infrastrukturförvaltarens ansvar för dödsfall och personskador begränsas till 400 000 särskilda dragningsrätter (SDR)¹ enligt förslaget i 8 § lagen om internationell järnvägstrafik. Detta utgör en inskränkning av det obegränsade skadeståndsansvar som gäller enligt 2 kap. 5 § järnvägstrafiklagen och skadeståndslagen. Detta är dock sannolikt av teoretisk betydelse med hänsyn till den låga risken att det inträffar så allvarliga olyckor att det blir aktuellt med så höga ersättningsbelopp. Transportstyrelsen bedömer därför att nivån är tillräcklig.

Detta ärende har beslutats av stabschef Jacob Gramenius, GD-stab. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog juristen Ingar Werkström och utredaren Nils Enberg, den senare föredragande.

Jacob Gramenius
Stabschef

¹ Värdet av en SDR motsvarade i början av april 2014 cirka 10 kr (SOU 2014:26 avsnitt 5.3.2)