

HØRINGSNOTAT – Utkast til lov om endring i lov 11. juni 1993 nr. 100 om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (jernbaneloven) og utkast til lov om endring i lov 10. juni 1977 nr. 73 om jernbaneansvar (jernbaneansvarsloven)

1. Innledning

Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1371/2007 av 23. oktober 2007 om jernbanepassasjerers rettigheter og forpliktelser vurderes tatt inn i EØS-avtalen. En innlemmelse av rettsakten i EØS-avtalen vil kreve endringer i lov 11. juni 1993 nr. 100 om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (jernbaneloven) og i lov 10. juni 1977 nr. 73 om jernbaneansvar (jernbaneansvarsloven).

Forordningen skal sikre alle jernbanepassasjerer i EU minimumsrettigheter, og stiller krav om reiseinformasjon, inngåelse av transportavtaler, jernbaneforetakenes erstatningsansvar for passasjerer og bagasje, assistanse til funksjonshemmede, krav om etablering av klageordning mv. Gjennom innlemmelse av rettsakten i EØS-avtalen vil jernbanepassasjerene i EØS/EFTA-landene få de samme rettighetene som passasjerene i EU-landene.

Jernbaneloven gjelder anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane forstadsbane, og inneholder bestemmelser om godkjenningsordninger, reiseinformasjon og salg av billetter mellom virksomheter, tilsyn, tvangsmulkt mv., og hører under Samferdselsdepartementets ansvarsområde.

Erstatning for skade på passasjerene og deres reisegods i nasjonal jernbanetrafikk er regulert i jernbaneansvarsloven, og hører under Justisdepartementet.

For internasjonal jernbanetrafikk reguleres erstatningsansvaret i lov 10. desember 2004 nr. 82 om Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF-loven). COTIF-loven hører under Samferdselsdepartementet. Det vil ikke være behov for endringer i COTIF-loven i forbindelse med innlemmelse av forordningen i EØS-avtalen.

2. Forordningens innhold

Nærmere om innholdet i forordningen

Kapittel I Generelle bestemmelser

Forordningen *får anvendelse på alle jernbanereiser og –tjenester* i hele EU-området, når de utføres av ett eller flere jernbaneforetak som har lisens iht rådskonferensdirektiv 95/18/EF (artikkel 1 pkt.1).

Med unntak av bestemmelsene i artikkel 9, 11, 12, 19, 20 pkt. 1 og 26 (kjøp av billetter, erstatningsansvar for passasjerer og deres bagasje, forsikring, samt bestemmelser som omhandler funksjonshemmedes reiser med tog, artikkel 2 pkt. 3) kan medlemslandene på en transparent og ikke-diskriminerende måte *unnta fra å anvende forordningen på innenlands passasjertransport* med jernbane for en periode på høyst fem år, og med mulighet for forlengelse i ytterligere to femårsperioder (artikkel 2 pkt. 4).

Med unntak av de ovennevnte bestemmelser kan medlemslandene også *unnta passasjertransport med jernbane i byer, forsteder og regioner* fra forordningen. For definisjon av byer, forsteder og regioner vises til direktiv 91/440/EF.¹ Ved anvendelse av disse definisjoner skal det tas hensyn til avstand, tjenestens hyppighet, antall faste stopp, det rullende materiellet, billettordninger, svingninger i antall passasjerer mellom trafikksterke og trafikksvake perioder, togtype og rutetabell. Unntaket er ikke tidsbegrenset (artikkel 2 pkt. 5).

Norge vil ikke bruke muligheten som gis i forordningen til å gjøre unntak fra forordningens virkeområde. Forordningen vil derfor i sin helhet gjelde både nasjonal og internasjonal jernbanetransport i Norge. Beslutningen om ikke å gjøre unntak er gjort på bakgrunn av uttalelser fra jernbanevirksomhetene etter at spørsmålet ble forelagt disse.

Kapittel II Transportkontrakt, informasjon og billetter

Vedrørende bestemmelser om *inngåelse av transportkontrakter* gjelder bilag A (CIV), del I og del II til den internasjonale jernbaneoverenskomsten COTIF, som er tatt inn som vedlegg til forordningen (artikkel 4).

Det skal gis muligheter til å *ta med sykkel* på tog mot særskilt avgift om de er lette å håndtere, hvis det ikke er til sjenanse og om det rullende materiellet tillater det (artikkel 5).

Jernbaneforetak m.fl. må *informere de reisende* før reisen starter om billigste reise, raskeste reise, service om bord, og om tilgjengelighet for funksjonshemmede. Under reisen må jernbaneforetak informere om service om bord, neste stasjon, forsinkelser, sikkerhet mv. (artikkel 8 vedlegg II).

Det stilles krav om hvordan *billetter* skal kunne kjøpes (billettkontor, automat, om bord (med visse forbehold) internett etc, (artikkel 9).

Kapittel III Jernbaneforetakenes erstatningsansvar overfor passasjerer og bagasje

Kravene i forordningen om jernbaneforetakenes *erstatningsansvar for passasjerer og deres bagasje* følger de relevante reglene i Bilag A (CIV) i den internasjonale jernbaneoverenskomsten (COTIF), som også er tatt inn som vedlegg til forordningen (vedlegg I). Departementet legger til grunn at forordningen åpner for at man beholder visse nasjonale regler som gir passasjerene en sterkere beskyttelse enn forordningen. Se nærmere om dette i redegjørelsen for gjeldende rett i pkt 3.2 og merknadene til ny § 2. Bestemmelsene omfatter jernbaneforetakenes ansvar i forbindelse med passasjerskade eller død, ansvar for håndbagasje og reisegods, kjøretøy, herunder begrensning av ansvar, omregningskurs og renter, foreldelse og avtale om regress mellom jernbaneforetak m.v. (artikkel 11).

Jernbaneforetakene har plikt til å ha tilstrekkelig *forsikring* el.lign. for å kunne dekke sitt erstatningsansvar overfor bl.a. passasjerer og deres bagasje (artikkel 12).

¹ Transport i byer og forsteder: transporttjenester utført for å møte transportbehovet i en bykjerne eller et byområde, samt transportbehov mellom denne bykjernen eller dette byområdet og forstedene.

Dersom en passasjerer blir drept eller kommer til skade, skal det utbetales *forskuddsbeløp* som er nødvendig for dekning av øyeblikkelig økonomisk behov, og som står i forhold til omfanget av skaden. Ved dødsfall skal beløpet ikke være under 21 000 Euro. Forskuddet betyr ikke en innrømmelse av erstatningsansvar, og kan trekkes fra et eventuelt senere erstatningsbeløp. Det jernbaneforetak som utfører transporten hvor vedkommende blir drept, er i utgangspunktet ansvarlig for ytelse av forskuddet (artikkel 13).

Kapittel IV Forsinkelse, tapt korrespondanse forbindelse og innstillinger

Jernbaneforetakene er *erstatningspliktige ved forsinkelse, tapt korrespondanse og innstillinger*. Foretaket fritas imidlertid fra ansvar dersom forsinkelsen skyldes forhold utenfor jernbanedriften som foretaket ikke har mulighet for å avverge, feil fra passasjerers side eller tredjeparts handling (artikkel 15).

Ved *forsinkelser på mer enn 60 minutter* skal passasjerer umiddelbart ha valget mellom:

- a) refusjon av billettens fulle pris på de betingelser som gjaldt ved kjøpet for den eller de deler av reisen som ikke er gjennomført, og for den eller de deler av reisen som allerede er gjennomført, hvis reisen ikke lenger tjener noe formål i forhold til passasjerers opprinnelige reiseplan, samt i så fall en returreise til avgangsstedet ved første mulige anledning, eller
- b) videreføring av reisen på tilsvarende transportvilkår til endelig bestemmelsessted, eller
- c) videreføring eller omlegging av reisen på tilsvarende transportvilkår til det endelige bestemmelsessted på et senere tidspunkt etter passasjerers ønske (artikkel 16).

Av artikkel 17 fremgår det at dersom passasjerer *ikke har fått erstatning etter artikkel 16*, kan det kreves erstatning for billettprisen for forsinkelser uten å miste retten til å bli transportert. Minimumsbeløp for forsinkelser er:

- 25 % av billettprisen ved forsinkelser mellom 60 -119 minutter
- 50 % av billettprisen ved forsinkelser på 120 minutter eller mer.

Passasjerer med *periodekort* og lignende, og som rammes av gjentatte forsinkelser eller avlysninger i kortets gyldighetsperiode, kan søke om passende erstatning i overensstemmelse med operatørens erstatningsordninger.

Erstatningen for billettprisen skal *betales innen en måned* etter innlevering av kravet. Erstatningen kan utbetales i form av verdikort og/eller andre tjenester hvis betingelsene er fleksible. På anmodning fra passasjerer utbetales erstatningen kontant.

Erstatningen skal *ikke reduseres* ved fradrag av transaksjonsutgifter, som gebyrer og utgifter til telefon mv.

Jernbaneforetakene *kan innføre en minimumsterskel* hvor erstatning ikke skal betales. Denne terskel får ikke overskride fire euro.

Passasjerer har ikke rett til erstatning hvis de ble underrettet om forsinkelsen ved billettkjøpet.

Artikkel 18 omhandler *retten til assistanse ved forsinkelser* ved avgang og ankomst. Jernbaneforetaket eller stasjonsansvarlig skal opplyse om forventede avgangs- og ankomsttider så snart slike foreligger. Ved forsinkelser på mer enn 60 minutter skal passasjerer tilbys:

- *måltider og forfriskninger* som står i rimelig forhold til ventetiden, hvis dette er tilgjengelig på toget eller stasjonen, eller kan leveres på rimelige vilkår
- *innkvartering* og transport mellom jernbanestasjonen og innkvarteringsstedet, dersom opphold er nødvendig for en eller flere netter, og hvor og når det er fysisk mulig
- *transport fra toget til stasjonen*, til et annet avgangssted eller til reisens endelige bestemmelsessted hvor og når det er fysisk mulig i tilfelle toget er blokkert på sporet.

Hvis jernbaneforbindelsen ikke kan fortsette, skal jernbaneforetaket snarest mulig arrangere *alternativ transport*.

Ved ovennevnte assistanse skal jernbaneforetaket være særskilt oppmerksom på *funksjonshemmedes behov*.

Kapittel V Funksjonshemmede og bevegelseshemmede passasjerer

Jernbaneforetak og stasjonsansvarlige skal, under aktiv medvirkning av funksjonshemmedes organisasjoner, sikre at det finnes *ikke-diskriminerende regler* for transport. Bestillinger og billetter skal tilbys uten ekstra kostnad (artikkel 19).

Jernbaneforetak, billettutsteder eller reisebyråer skal på anmodning *informere* om tilgjengelighet på reisen, herunder om det rullende materiellet og fasiliteter om bord (artikkel 20).

Ved *bemannede stasjoner* skal stasjonsansvarlig vederlagsfritt sørge for at funksjonshemmede får tilstrekkelig assistanse til å komme av og på toget han har kjøpt billett til. På *ubemannede stasjoner* skal jernbaneforetak og stasjonsansvarlig sørge for at det gis informasjon om de nærmeste bemannede stasjonene og hvor tilgjengelig assistanse er å få (artikkel 22).

Jernbaneforetakene skal vederlagsfritt yte funksjonshemmede *assistanse om bord på toget* og under på- og avstigning (artikkel 23).

Jernbaneforetak, stasjonsansvarlig, billettutsteder og reisebyråer skal samarbeide for å yte assistanse til funksjonshemmede iht artikkel 22 og 23 nevnt ovenfor i overensstemmelse med følgende punkter:

- a) disse skal yte assistanse når det er gitt *beskjed minst 48 timer i forveien* om behov for assistanse. Dersom billetten gjelder flere reiser, er én beskjed tilstrekkelig forutsatt at det er gitt tilfredsstillende informasjon om tidspunkt for de påfølgende reiser,
- b) det skal treffes nødvendige *tiltak for å kunne motta slik underretning*,
- c) hvis det *ikke er mottatt beskjed* i overensstemmelse med a) skal det treffes alle rimelige tiltak for å yte den funksjonshemmede *tilstrekkelig assistanse* for at denne skal kunne reise,

d) stasjonsansvarlig eller annen bemyndiget skal *utpeke steder på eller utenfor stasjonen, der funksjonshemmede kan meddele sin ankomst* og be om assistanse.

e) *assistanse* ytes på vilkår av at den funksjonshemmede er *på sted og tidspunkt som angitt*. Det skal ikke være mer enn 60 minutter før avgangstidspunktet, og ikke mindre enn 30 minutter (artikkel 24).

Det kan gis *erstatning for tap og skade på hjelpemidler* for funksjonshemmede dersom jernbaneforetaket er ansvarlig for dette. Det er ikke satt en grense for slik erstatning (artikkel 25).

Kapittel VI Sikkerhet, klager og kvalitet på service

Gjennom avtale med offentlige myndigheter skal jernbaneforetak, infrastrukturforvaltere og stasjonsansvarlig på sine respektive ansvarsområder treffe passende tiltak, og tilpasse dem til det sikkerhetsnivå som er bestemt av offentlige myndigheter for å *sikre passasjerers personlige sikkerhet på stasjoner og om bord på toget*. Disse skal også samarbeide og utveksle informasjon om beste framgangsmåte med hensyn til å avverge handlinger som kan svekke sikkerhetsnivået (artikkel 26).

Jernbaneforetakene må *etablere en klageordning* som skal omfatte de rettigheter og plikter som forordningen omhandler. Jernbaneforetakene skal gjøre det allment kjent hvor passasjerer skal henvende seg, og om sitt arbeidsspråk. Passasjerer skal kunne klage til ethvert jernbaneforretak som har vært involvert i reisen. Mottakeren av klagen skal enten innen en måned gi et svar med begrunnelse eller i berettigede tilfeller informere passasjerer om når svar vil foreligge, og som ikke må være senere enn tre måneder fra mottak av klagen. Jernbaneforetaket skal i en årsrapport informere om antallet og kategorier av mottatte og behandlede klager, svartid og eventuelle forbedringstiltak som er foretatt (artikkel 28).

Jernbaneforetaket skal definere *kvalitetsstandarder* og implementere et kvalitetsstyringssystem. Dette systemet skal minst omfatte opplysninger om billetter, punktlighet og prinsipper for behandling av trafikkforstyrrelser, kanselleringer, rengjøring av rullende materiell, undersøkelse av kundetilfredshet, klagebehandling, refusjon og kompensasjon for ikke oppfylte servicekvalitetsstandarder og assistanse til funksjonshemmede. Jernbaneforetaket skal overvåke sine egne ytelser som fremgår av kvalitetsstyringssystemet. Hvert år skal jernbaneforetaket offentliggjøre en rapport om kvalitetsstandarden sammen med årsrapporten. Rapporten skal offentliggjøres på jernbaneforetakets internettside, og i tillegg gjøres tilgjengelig på ERAs nettsider (artikkel 28).

Kapittel VI Informasjon og håndhevelse

Når jernbaneforretak, stasjonsansvarlig og reisebyrå selger billetter skal de *opplyse passasjerene om sine rettigheter og plikter* iht forordningen. Jernbaneforretak og stasjonsansvarlig skal på passende vis på stasjonen og på toget gi informasjon om det organ som i medlemslandet er utpekt til å håndheve forordningen (artikkel 29).

Medlemsstatene *utpeker et eller flere organ som er ansvarlig for håndhevelsen* av forordningen. Dette organ skal være uavhengig med hensyn til organisering, finansiering, rettslig organisering og beslutningstaking fra fordelingsorgan, avgiftsorgan, infrastrukturforvalter og jernbaneforretak. Alle passasjerer kan klage til dette organet eller annet passende utpekt organ, om påstått overtredelse av forordningen (artikkel 30).

De organene i medlemsstatene som er utpekt til å håndheve bestemmelsene i denne forordningen skal *samarbeide* for å koordinere sine beslutningstakingsprinsipper i hele fellesskapet (artikkel 31).

Kapittel VIII Avsluttende bestemmelser

Medlemsstatene fastsetter hvilke *sanksjoner* som skal anvendes ved overtredelse av bestemmelsene i forordningen, og skal sikre at disse iverksettes. Sanksjonene skal være effektive, stå i rimelig forhold til overtredelsen og ha avskrekkende virkning (artikkel 32).

Forordningen trer i kraft 3. desember 2009.

3. Gjeldende rett

Virkeområde

Jernbaneloven gjelder anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane, forstadsbane og lignende sporbundet transportmiddel. Tilsvarende gjelder jernbaneansvarsloven innretning for motordrevet transport på skinner, således også tunnelbane, forstadsbane, kabelbane og sporveg.

Etter passasjerrettighetsforordningen artikkel 2 nr. 1 gjelder forordningen for alle jernbanereiser og –tjenester i hele Fellesskapet som utføres av en eller flere jernbaneforetak med lisens i samsvar med rådsdirektiv 95/18/EF av 19. juni 1995 om lisens. Lisenskravet for det nasjonale jernbanenettet er regulert i forskrift 16. desember 2005 nr. 1090 om lisens, sikkerhetssertifikat og om tilgang til å trafikkere det nasjonale jernbanenettet, samt om sikkerhetsgodkjenning for å drive infrastruktur (lisensforskriften). Denne forskriften gjennomfører Norges forpliktelser etter fellesskapslovgivningen. Dette betyr altså at jernbanebegrepet har et snevrere innhold i fellesskapslovgivningen, herunder passasjerrettighetsforordningen, enn i norsk jernbanelovgivning.

COTIF-loven gjennomfører Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) i Norge. De materielle bestemmelsene i Overenskomstens bilag 1, CIV, om passasjeransvaret er tatt inn som eget vedlegg til passasjerrettighetsforordningen.

Passasjerrettighetsforordningen dekker det samme stedlige virkeområdet som de norske reglene i henholdsvis jernbaneloven, jernbaneansvarsloven og COTIF-loven, dog slik at det for innenriks jernbanetransport kan gjøres enkelte unntak fra forordningen etter artikkel 2 nr. 4 og 5. Norge vil, som nevnt ovenfor, ikke benytte seg av muligheten for å gjøre slike unntak.

Flere av bestemmelsene i forordningen er ikke tydelig forankret i jernbaneloven. Bl.a. stiller forordningen konkrete krav til informasjon og salg av billetter, erstatning ved forsinkelser og tapt korrespondanse, assistanse til reisende med funksjonshemming og bevegelseshemming, krav til etablering av klageordninger i jernbaneselskapene mv. Departementet vil derfor foreslå endringer i jernbaneloven.

Jernbaneansvarsloven omhandler i kapittel II og kapittel IV ansvaret for tap passasjerene lider. Innenfor forordningens virkeområde kan slike regler ikke bli stående, men må erstattes med forordningens regler. Jernbaneansvarslovens regler omfatter også transportmidler som ikke er omfattet av forordningen. De nasjonale

reglene i jernbaneansvarsloven om ansvaret kan derfor bli stående, men slik at det må gjøres unntak for transporter som er omfattet av forordningen.

Det anses ikke å være behov for endringer i COTIF-loven, da de materielle bestemmelsene i loven er i samsvar med passasjerrettighetsforordningens vedlegg I.

3.1 Jernbaneloven

Jernbanelovens § 16 inneholder en generell bestemmelse som gir Kongen myndighet til å gi forskrift om utfylling og gjennomføring av EØS-avtalen på jernbanens område. Imidlertid inneholder passasjerrettighetsforordningen meget detaljerte bestemmelser om bl.a. informasjon og kjøp av billetter, erstatning ved forsinkelser og tapt korrespondanse, assistanse mv. for funksjonshemmede og bevegelseshemmede, krav til kvalitetsstandarder, krav om at jernbaneselskapene skal etablere klageordning og om håndhevelse av forordningen.

Samferdselsdepartementet mener derfor at gjennom å innta en bestemmelse i jernbaneloven som gir forskriftshjemmel til å gjennomføre forordningen vil det ikke råde tvil om hjemmelsgrunnlaget for det materielle innholdet i denne.

Det foreslås derfor å innta en slik forskriftshjemmel i en ny § 7c som gir Kongen myndighet til gjennomføring og utfylling av forordningen med senere endringer, herunder om gebyrer for etablering og drift av klageordning etter forordningen.

3.2 Jernbaneansvarsloven

Som det fremgår ovenfor er det nødvendig med en unntaksbestemmelse i jernbaneansvarsloven. Dette unntaket kan gjøres ved et nytt tredje ledd første punktum i jernbaneansvarsloven § 2. I tillegg foreslås det å innta en regel som gir informasjon om hvilke befordringsmidler som ikke er omfattet av forordningen. Dette foreslås tatt inn i som annet punktum i forslaget til tredje ledd nevnt ovenfor.

Etter artikkel 11 gjelder passasjerrettighetsforordningens regler om erstatningsansvaret for passasjerer med forbehold for gjeldende nasjonal lovgivning som gir passasjerer supplerende erstatning for skader. Departementet har vurdert nærmere hvor langt retten til å gi supplerende erstatning går.

Forordningen gir COTIFs regler om ansvar for passasjerer og deres reisegods anvendelse, jf. forordningen artikkel 11 som henviser til Bilag I avdeling IV kapitlene I, III og IV, avdeling VI og avdeling VII.

Innenfor anvendelsesområdet til COTIF kan det bare vedtas supplerende regler så langt Bilag I (COTIF-reglene) oppstiller minimumsregler og/eller åpner for valgfrihet hos medlemsstatene. Statenes konvensjonsbestemmelser etter COTIF er til hinder for å gi supplerende erstatningsregler som vil være i strid med COTIF. Imidlertid gjelder COTIF for internasjonale transporter. Når det gjelder nasjonale transporter, begrenser COTIF som alminnelig utgangspunkt altså ikke statenes handlefrihet når det gjelder passasjerrettighetene.

Etter forordningens artikkel 6 kan reglene i forordningen ikke fravikes ved avtale som gir passasjerene svakere rettigheter, men bestemmelsen tillater avtaler som styrker rettighetene. Bestemmelsen regulerer ikke spørsmålet om nasjonal rett kan gi styrkede rettigheter for nasjonale transporters vedkommende.

Ut fra den språklige sammenhengen kan det være nærliggende å forstå forordningens artikkel 11 på samme måte som COTIF artikkel 29. COTIF artikkel 29 åpner for at det kan gis supplerende regler for andre former for personskade enn det som er omfattet av artikkel 27 og 28 (død og personskade), for eksempel oppreisning.

Bestemmelsen må imidlertid tolkes i lys av omstendighetene for øvrig. Under forhandlingene i Rådet var det en forutsetning at forordningen skulle gjennomføre COTIF-reglene om passasjertransport. Det ble fra Rådets side lagt til grunn at forordningen skulle gjelde internasjonale transporter. I sin behandling av forordningen utvidet Parlamentet reglene til å gjelde også rent nasjonale transporter.

I henhold til forordningens forord punkt (6) blir det fastslått at et formål med forordningen er at beskyttelsen under COTIF også skal gjelde for nasjonale transporter. At medlemsstatene pålegges å sikre at alle innenriks passasjerer gis den minimumsbeskyttelse som følger av COTIF, kan ikke ses å være til hinder for at passasjerene, der det er rom for det, kan gis sterkere rettigheter enn etter COTIF.

Bestemmelsen § 2 fjerde og femte ledd er foreslått inntatt for å sikre at avveiningen mellom jernbanen og passasjerene i dagens regelverk opprettholdes på de punktene hvor passasjerforordningen ellers ville ha resultert i et svekket vern. Formålet er ikke på de nevnte punktene å skjerpe jernbanens ansvar utover det som allerede følger av gjeldende rett.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser

Samferdselsdepartementet kan i utgangspunktet ikke se at selve lovforslaget genererer særskilte økonomiske og/eller administrative konsekvenser. Økonomiske og administrative konsekvenser vil først oppstå i forbindelse med implementeringen av forordningen i norsk rett.

Vi ber imidlertid om høringsinstansenes innspill til hvilke konsekvenser selve lovendringene vil kunne få, herunder hvilke konsekvenser man antar at innlemming av forordningen i norsk rett vil ha. Forordningen vil, som nevnt, bli gjennomført i norsk rett gjennom forskrift, med hjemmel i de foreslåtte bestemmelsene i jernbaneloven og jernbaneansvarsloven.

5. Merknader til bestemmelsene i jernbaneloven og jernbaneansvarsloven

5.1 Merknader til endring i jernbaneloven

Til § 7 c

Bestemmelsen tar høyde for at fremtidige endringer i forordningen som ikke går ut over lovens virkeområde kan gjennomføres gjennom forskrift gitt av Kongen. Andre endringer av materiell karakter som går ut over lovens virkeområde vil kreve lovendring og må forelegges Stortinget.

Nærmere regler om klageordning, herunder finansiering av en slik klageordning forutsettes fastsatt i forskrift.

5.2 Merknader til endring i jernbaneansvarsloven

Jernbaneansvarsloven kapittel II og kapittel IV må erstattes med forordningens regler innenfor forordningens virkeområde.

Ny § 2 tredje ledd fastslår at forordningens regler kommer til anvendelse. Som nevnt i punkt 3 foran, gjelder dette imidlertid bare for transportmidler som er omfattet av forordningen. I annet punktum presiseres derfor at tunnelbane, kabelbane og sporveg ikke er omfattet.

Ny § 2 fjerde og femte ledd innfører supplerende erstatningsregler på forordningens virkeområde.

Passasjerforordningen styrker på flere punkter passasjerrettighetene. For eksempel gjelder det ikke noen ansvarsbegrensning for tap av eller skade på håndbagasje i andre tilfelle enn der passasjeren også skades.

På to sentrale punkter svekker passasjerrettighetsforordningen imidlertid passasjerenes rettigheter sammenlignet med situasjonen etter jernbaneansvarslovens regler.

For det første oppstiller passasjerrettighetsforordningen regler om ansvarsfritak i gitte situasjoner.

Etter passasjerforordningen artikkel 11, jf. Bilag I artikkel 26, jf. COTIF, gjelder det objektivt ansvar for operatøren ved død og personskade, men slik at operatøren kan bli fri for ansvar i visse tilfelle nevnt i Bilag I artikkel 26 nr. 2 bokstavene a, b og c.

Etter passasjerforordningen artikkel 11, jf. Bilag I artikkel 33 nr. 2 siste avsnitt, får artikkel 26, herunder også artikkel 26 nr. 2 som fastsetter reglene om ansvarsfritak, tilsvarende anvendelse ved tap av eller skade på håndbagasje i de tilfelle hvor passasjeren skades.

Jernbaneansvarsloven har ikke tilsvarende regler om ansvarsfritak. Derimot åpner jernbaneansvarsloven på generelt grunnlag for at det ansvaret kan lempes i situasjoner som omfattes av Bilag I artikkel 26 nr. bokstavene a, b og c.

Etter jernbaneansvarsloven § 12 første ledd kan jernbanens ansvar settes ned eller falle bort i medhold av skadeerstatningsloven § 5-1 når skadelidte har medvirket til skaden (dvs. i tilfelle som vil omfattes av Bilag I artikkel 26 nr. 2 bokstav b).

Tilsvarende åpner jernbaneansvarsloven § 12 andre ledd for at ansvaret kan nedsettes i situasjoner hvor naturhendelser, sabotasjehandlinger og krigshandlinger og liknende i betydelig grad har bidratt til skaden eller dennes omfang under forhold som er utenfor jernbanens kontroll (dvs. i tilfelle som vil omfattes av Bilag I artikkel 26 nr. 2 bokstavene a og c).

For det andre er ansvaret for tap av eller skade på håndbagasje i tilfelle der passasjeren også skades etter passasjerrettighetsforordningen oppad begrenset.

Ansvaret for håndbagasje der passasjeren også skades, er oppad begrenset også etter norsk rett, jf. jernbaneansvarsloven § 5 første ledd. Det maksimale ansvarsbeløpet etter forordningen artikkel 11, jf. Bilag I artikkel 34 (1400 SDR/regneenheter pr passasjer) er ca. en tredel av ansvarsbeløpet etter gjeldende norsk rett (1/2 G, for tiden kr 35 000).

Det skal generelt sterke grunner til for å svekke passasjerenes rettigheter.

Passasjerforordningen artikkel 11 fastslår at passasjerforordningens regler om erstatningsansvaret for passasjerer gjelder "[m]ed forbehold af gældende national ret, hvorved passagerer indrømmes *supplerende erstatning*" [vår kursivering]. Etter bestemmelsens ordlyd kan man i nasjonal rett innrømme passasjerene rett til erstatning utover det som følger av forordningen. Se nærmere om dette i pkt. 3.2 ovenfor.

For det første er det generelt ønskelig å opprettholde løsningen i dagens jernbaneansvarslov med ansvar på objektivt grunnlag som kan lempes i særskilte tilfelle der forordningen ellers ville medføre ansvarsfritak. Dette oppnås ved at det fastslås at operatøren plikter å svare erstatning etter jernbaneansvarsloven §§ 3 og 4, jf. § 12, der det ellers ville gjelde ansvarsfritak etter passasjerforordningen.

For det andre er det ønskelig at det høyere ansvarsbeløpet (1/2 G, for tiden kr 35 000) etter dagens regelverk legges til grunn. Dette oppnås ved at ny § 2 fjerde ledd tredje punktum viser til ansvarsbeløpet i jernbaneansvarsloven § 5 første ledd. Imidlertid reguleres spørsmålet om bortfall av retten til ansvarsbegrensninger av forordningen artikkel 11, jf. Bilag I artikkel 48.

6. Forslag til lovendringer

6.1 Forslag til endringer i jernbaneloven

Samferdselsdepartementet foreslår følgende endringer i lov 11. juni 1993 nr. 100 om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (jernbaneloven):

Ny § 7 c skal lyde:

§ 7 c. (Passasjerrettigheter)

Kongen kan gi forskrift om gjennomføring og utfylling av Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1371/2007 av 23. oktober 2007 om jernbanepassasjerers rettigheter og forpliktelser med senere endringer, herunder om gebyr for etablering og drift av klageorgan etter denne.

6.2 Forslag til endringer i jernbaneansvarsloven

Samferdselsdepartementet foreslår følgende endringer i lov 10. juni 1977 nr. 73 om jernbaneansvar (jernbaneansvarsloven):

Ny § 2 tredje til femte ledd skal lyde:

Fra lovens regler i Kapittel II, jf. kapittel IV, unntas befordring som er omfattet av Europaparlaments- og rådsforordning (EF) 2007/1371 av 23. oktober 2007 om jernbanepassasjerers rettigheter og forpliktelser, som gjennomført i medhold av lov 11. juni 1993 nr. 100 om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (jernbaneloven) § 7c. Tunnelbane, kabelbane og sporveg er ikke omfattet av forordningen nevnt i første punktum.

Der det etter Bilag I artikkel 26 nr. 2 bokstavene a til c i forordningen som nevnt i tredje ledd, gjelder unntak fra operatørens ansvar, plikter operatøren likevel å svare erstatning etter § 3, jf. § 12, i denne loven. For dette ansvaret gjelder ellers reglene i nevnte forordning.

Der det etter Bilag I artikkel 33 nr. 1, jf. artikkel 26 nr. 2, i forordningen som nevnt i tredje ledd, gjelder unntak fra operatørens ansvar, plikter operatøren likevel å svare erstatning etter § 4, jf. § 12, i denne loven. Der det etter Bilag I artikkel 34 i nevnte forordning gjelder et begrensningsbeløp på 1400 regneenheter til hver passasjer for tap eller skade på håndbagasje mv., gjelder for et eventuelt overskytende tap reglene i § 5 første ledd i denne lov. For dette ansvaret gjelder ellers reglene i nevnte forordning.