

**Justitiedepartementet**

*Enheten för immaterialrätt och  
transporträtt*

*Ämnessakkunnig, docent Johan Schelin*

*Telefon 08-405 46 70*

*Mobil 0703-20 51 59*

*E-post johan.schelin@justice.ministry.se*

Europeiska kommissionen

Generaldirektoratet för energi och transport

Herr Peter Faross

Chef för avdelning U5

Rue de la Loi 200

B-1049 Bryssel

**Frågeformulär avseende regleringen av internationella  
busstransporter**

---

Sverige överlämnar härmed svar till det frågeformulär avseende regleringen av internationella busstransporter, vilket översändes som bilaga till brev daterat den 25 juli 2005 (TREN A5 MD/mm D (2005) 115613. Svaren utgör inte några definitiva ställningstaganden i de frågor som tas upp i formuläret.

**Fråga 1**

Sverige välkomnar en reglering rörande den internationella busstrafiken. Med tanke på att bussresenärerna många gånger tillhör de ekonomiskt svaga grupperna i samhället finns det behov av en skyddsreglering av det här slaget. I ljuset av regleringen på framförallt järnvägsområdet (passagerarförordningen) framstår det även som viktigt att en liknande reglering införs på vägtransportområdet. I annat fall riskerar det att uppstå en obalans mellan bussektorn och järnvägssektorn där den sistnämnda skulle komma att lida av en konkurrensnackdel i förhållande till den förstnämnda.

**Fråga 2**

Ja, det förefaller naturligt i och med att det här rör sig om internationella transporter inom Europa samtidigt som järnvägs- och flygsektorn redan reglerats på europeisk nivå genom förordningar. Även busstransporterna bör regleras genom en förordning i avsikt att uppnå en hög grad av uniformitet på området.

**Fråga 3**

En förordning bör i likhet med förslaget till passagerarförordning på järnvägsområdet endast omfatta internationella transporter.

Förutsättningarna för att driva busstrafik varierar alltför kraftigt inom olika delar av gemenskapen för att det skall vara lämpligt att reglera även nationella transporter. Även subsidiaritetsprincipen talar starkt för att de nationella transporterna bör lämnas utanför en reglering av det här slaget.

#### Fråga 4

Nej, det saknas anledning att ta med sådana regler i en förordning. Det torde här röra oftast röra sig om nationella anslutningsresor till eller från flygplatser eller järnvägsstationer, vilka ändå skulle falla utanför tillämpningsområdet för en förordning om internationella bussresor.

#### Fråga 5

Avseende ansvar och försäkring för dödsfall och skador på passagerare bör en förordning i grunden bygga på det obligatoriska trafikskadeansvaret. Det kan sedan finnas skäl att bygga ut detta med regler om exempelvis förskottsbetalning i samband med olyckor.

#### Fråga 6

Utgångspunkten bör vara att en passagerare är berättigad till samma skydd oavsett vilket transportmedel han väljer. Ett ansvarssystem måste emellertid anpassas efter de ekonomiska och organisatoriska förutsättningarna för det aktuella trafikslaget. Busstrafiken torde generellt sett inte ha samma ekonomiska förutsättningar att bära ett så pass strängt ansvar som inom flyget i och med att biljettpriserna ligger betydligt lägre.

#### Fråga 7

Någon specifikt belopp kan inte preciseras utan ingående undersökningar av förhållandena inom branschen.

#### Fråga 8

Den frågan kan inte besvaras exakt utan en mer grundlig utredning. Den bör naturligtvis stå i relation till de utgifter en passagerare kan tänkas ha samt till den slutliga ersättningen.

#### Fråga 9

Ansvaret bör på något sätt begränsas i och med att det annars kan komma att bli svårt att försäkra detta. Även den obligatoriska trafikförsäkringen innehåller en begränsning avseende den totala ersättningen per incident.

#### Fråga 10

I och med att bestämmelserna rörande ansvar i grunden bör bygga på de obligatoriska reglerna avseende trafikskada bör ersättningen utgå enligt reglerna i det land där skadan uppstod alternativt enligt reglerna i det land

där fordonet var registrerat förutsatt att den skadelidande var medborgare eller bosatt i samma land.

Passageraren bör ges rätt att stämma transportören i det land där skadan inträffade alternativt på sin hemort.

Vid övervägande av dessa frågor är det nödvändigt att hänsyn tas till det arbete som mynnat ut i Bryssel I-förordningen, samt det arbete som pågår beträffande Rom I- Och Rom II-förordningen.

Fråga 11

Ja.

Fråga 12

Ja.

Fråga 13

I Sverige gäller trafikskadelagen (1975:1410). Lagen stadgar att det för fordon skall finnas en obligatorisk trafikförsäkring, vilken ersätter dödsfall och personskador som tillfogats människor i det fordon för vilken försäkringen gäller (2 § och 10 § första stycket). Sakskador, exempelvis bagageskador, ersätts normalt endast i de fall ett annat fordon vållat skadorna och då genom ersättning från det andra fordonets trafikförsäkring (10 § 2 stycket). Det innebär i praktiken att skadas en busspassagerare på grund av en kollision med en bil erhåller han ersättning för personskadorna ur bussens trafikförsäkring. För skador på bagage erhåller passageraren ersättning ur den kolliderande bilens trafikförsäkring under förutsättning att bilens förare vållat kollision. Är detta inte fallet erhåller passageraren inte någon ersättning alls för skadorna på bagaget för det fall bussbolaget inte iklätt sig något ansvar för detta genom transportkontraktet.

Beträffande villkoren in transportkontraktet gäller i Sverige avtalsfrihet.

Slutligen förtjänar det att framhållas att om en busstransport utgjort en del i en paketresa kan eventuella brister eller fel i transporten utlösa ansvar för paketresearrangören.

Fråga 14

Ja, det verkar skäligt. Ansvarsnivåerna bör dock anpassas till de ekonomiska förutsättningarna i branschen.

Fråga 15

Ja, det verkar skäligt.

Fråga 16

Ja, skälig kompensation bör utgå.

#### Fråga 17

Kompensationen bör utgå i form av kontantersättning vid förseningar. Den bör ställas i relation till biljettpriset och graden av försening. Endast i de fall resan inte längre fyller något syfte bör hela biljettpriset betalas tillbaka.

Vid inställda avgångar bör passageraren erbjudas ombokning eller återbetalning av biljettpriset.

#### Fråga 18

Transportören bör inte vara skyldig att betala ersättning i de fall han inte kunnat undgå förseningen, exempelvis i samband med oförutsedda trafikstockningar, dålig väderlek, etc., under förutsättning att han vidtagit rimliga åtgärder för att begränsa skadeverkningarna samt bistått resenärerna med information.

Transportören bör befrias från ersättningsskyldighet för det fall han i förväg, informerar om att en viss tur är inställd eller försenad. Informationen bör ges inom rimlig tid före den planerade avgången.

#### Fråga 19

Ja, det är i princip rimligt.

#### Fråga 20

Funktionshindrade passagerare bör framförallt få hjälp med att komma ombord på och kliva av bussen samt hjälp med att lasta och lossa bagage. I större bussterminaler bör dessa vid behov erhålla assistans med att ta sig från en mötesplats till den plats där bussen väntar. Funktionshindrade bör även få för dem relevant information i samband med bokning och biljettköp.

#### Fråga 21

Transportörerna bör ha en skyldighet att ta med fällbara rullstolar, däremot bör de inte ha någon skyldighet att ta med tyngre elektriska rullstolar i form av så kallade permobiler.

#### Fråga 22

Nej, den frågan får lösas på annat sätt. Personer bosatta i Sverige har i den mån de inte kan använda kollektiva färdmedel rätt till så kallad färdtjänst. Dessa bilar är många gånger specialanpassade för transport av funktionshindrade personer. Färdtjänsten tillhandahålls genom det offentliga försorg.

## Fråga 23

Personer som reser med små barn bör ha rätt att ta med barnvagn ombord på bussen i den mån det finns plats ombord.

## Fråga 24

Senast 24 timmar i före resan är en skälig tid.

## Fråga 25

Bussterminaler bör vara anpassade till personer med funktionshinder.

## Fråga 26

Det bör finnas hissar eller liknande som alternativ till trappor. Dörrar och toaletter bör vara handikappanpassade. Större terminaler med högtalarutrop bör vara utrustade med hörselslinga.

## Fråga 27

Ja, utvecklingen bör här ske i dialog med bland annat organisationer som representerar de funktionshindrade

## Fråga 28

Det bör överlåtas till näringen själv att utveckla en konkret kvalitetsstandard.

## Fråga 29

Kvalitetsstandarden bör kunna granskas av ett nationellt tillsynsorgan.

## Fråga 30

Möjligen kan hanteringen av klagomål läggas till listan.

## Fråga 31

Biljetten bör hållas mycket så enkel som möjligt. Det gäller speciellt som många passagerare kan förväntas lösa biljett först ombord på bussen. Däremot bör bussbolagen åläggas att tillhandahålla information i turlistan avseende avgångs- och ankomsttider till viktigare hållplatser, om bussen är anpassad för funktionshindrade, etc.

## Fråga 32

Nej, det är inte nödvändigt. Det bör räcka med att biljetten hänvisar till standardvillkoren och att dessa hålls tillgängliga vid olika försäljningsställen, ombord på bussen och på bussföretagets hemsida.

## Fråga 33

Bussföretagen kan åläggas att viss information i sina tidtabeller samt på begäran tillhandahålla de standardvillkor som gäller för transporten.

## Fråga 34

Information inför resan bör tillhandahållas såväl skriftligt (tidtabeller, hemsida, etc.) som muntligt (via telefon eller audiofiler).

Ombord på bussarna bör information om nästa uppehåll tillhandahållas genom åtminstone högtalarsystemet.

## Fråga 35

Ja, det är rimligt att resenären får reda på vem som är den faktiske transportören.

## Fråga 36

Ja, det förefaller rimligt eftersom det är fråga om internationella resor.

## Fråga 37

Frågan bör utredas närmare. Det kan ligga en poäng i att ha en sådan ordning för att undvika dubbelarbete.

## Fråga 38

Generellt sett gäller att klagomålen bör handläggas skyndsamt. Omedelbart förefaller det svårt att slå fast en maximitid för handläggningen av ett klagomål. Handläggningen kan vara beroende av en rad individuella omständigheter. Vid ett totalhaveri med en buss kan det krävas betydligt mer än fyra veckor handläggningstid medan klagomål rörande bristande service bör kunna besvaras inom några få dagar.

## Fråga 39

Nej.

## Fråga 40

Nej.

## Fråga 41

I Sverige bevakar Konsumentverket konsumentmarknaden för resor. I detta ligger att verket redan spelar en aktiv roll på området. Verket kan redan idag inleda förhandlingar med bussbolagen angående utformningen av transportvillkor. Vidare har Konsumentverket utsetts till tillsynsmyndighet på

luftfartens område enligt EG-förordningen 261/2004 om nekad ombordstigning.

#### Fråga 42

Nej. I Sverige har Konsumentverket möjlighet att ingripa mot oskäligen avtalsvillkor i enlighet med reglerna i avtalsvillkorslagen (1994:1512). Den regleringen är i sig ägnad att indirekt förmå branschorganisationer med vilka Konsumentverket vill diskutera olika standardvillkor att infinna sig till förhandlingar.

#### Fråga 43

För närvarande finns det ingen generell standard för hur klagomål skall hanteras inom branschen. Däremot övervägs inom det svenska regeringskansliet ett lagförslag om att i framtiden transportörer som bedriver linjetrafik skall vara tvungna att ha ett system för ersättning till resenärer som drabbas av exempelvis förseningar. Ett sådant system måste även inbegripa mekanismer för hantering av klagomål.

#### Fråga 44

Nej, har resenären individuella krav på ersättning enligt tvingande regler måste det finnas möjlighet att i sista hand driva igenom krav med tvång. Även ett eventuellt tillsynsorgan bör ges befogenheter att i sista hand genom tvång se till att transportörerna uppfyller sina skyldigheter enligt en tvingande reglering.

#### Fråga 45

I Sverige har konsumenter redan enligt gällande rätt möjlighet att i de fall de har krav mot en näringsidkare vända sig till den Allmänna reklamationsnämnden. Handläggningen vid nämnden är gratis. Nämndens utslag är inte bindande för näringsidkarna, men de sistnämnda tenderar att i de flesta fall följa nämndens rekommendationer. För det fall en näringsidkare inte rättar sig efter beslutet har konsumenten möjlighet att vända sig till domstol. För krav i andra länder kan konsumenterna använda sig av ECC-nätverket.

#### Fråga 46

Konsumentverket har inom flera branscher förhandlat fram standardvillkor för konsumenternas räkning. Beträffande enskilda tvister mellan konsumenter och näringsidkare gäller att i de allra flesta fall följer de sistnämnda den Allmänna reklamationsnämndens beslut, trots att dessa inte är bindande.

#### Fråga 47

En väg att gå kan vara att som ovan föreslagits föreskriva att bussföretagen skall upprätta kvalitetssäkringsplaner.

## Fråga 48

Eftersom de passagerare som reser med buss inte sällan tillhör de svagare grupperna i samhället finns det skäl att införa en tvingande minimireglering. Reglering bör dock hållas så enkel som möjligt för inte i onödan fördyra bussbolagens administration. En tvingande minimireglering skulle också få en konkurrensutjämnande effekt i förhållande till övriga transportslag.

## Fråga 49

Ett sådant samarbete synes förutsätta anslutning till internationella boknings- och biljettförsäljningssystem. En sådan anslutning kan vara kostsam för mindre bolag med bara enstaka gränsöverskridande linjer. Samtidigt gäller internationella bussnäringen till stor del är organiserad som ett antal direktlinjer. Det saknas därför anledning att tvinga in bussföretagen i ett sådant kostsamt samarbete.