

Protokoll fört vid enskild föredragning

Infrastrukturavdelningen

Transportbyrån

Beslutande
Infrastrukturminister
Camilla GunellFöredragande
Byråchef
Ida MannJusterat
Omedelbart**Nr 8**Principer för bedömning av ersättningsanspråk vid
försenade eller inställda turer inom buss- och färjetrafik**ÅLR 2025/662****Beslut**

Landskapsregeringen beslutade att fastställa principer för landskapsregeringens bedömning av ersättningsanspråk från passagerare vid försenade eller inställda turer inom landskapsregeringens kollektivtrafik, buss- och färjetrafik.

Principerna grundar sig på resultatet av en utredning gällande landskapsregeringens ersättningsskyldigheter, se **bilaga 1, I225E08**.

Följande principer har fastställts:

- Landskapsregering är återbetalningsskyldig för boknings- och biljettkostnader vid inställda eller försenade avgångar inom landskapsregeringens buss- och färjetrafik, som inte beror på väderlek eller andra omständigheter bortom Ålands landskapsregerings kontroll.
- Vid inställda eller försenade avgångar med färjetrafikens frigående färjor, för de färjor som har fler än tre besättningsmedlemmar, som medför att passageraren måste övernatta en eller flera nätter betalar landskapsregeringen ut ersättning för passagerarens inkvartering upp till en total kostnad på 80 €/natt per person för maximalt 3 nätter. Vid nämnda tillfällen kan landskapsregeringen även betala ut ersättning för transport mellan hamn och inkvartering. För utbetalning av ersättning krävs intyg på passagerarens utgifter gällande inkvartering och transport.
- Landskapsregeringen betalar inte ut ersättning för utgifter för snacks, måltider eller förfriskningar.

- Landskapsregeringen betalar inte ut ersättning för kostnader för alternativa transporter, såsom exempelvis taxiresor, eller följdskador, såsom exempelvis inkomstbortfall.

Kostnaderna för utbetalning av eventuella ersättningar på grund av försenade eller inställda turer inom:

- busstrafiken, belastar budgetmoment 74700, Övrig trafik, verksamhet.
- färjetrafiken, belastar budgetmomentet 75010, Upphandling av sjötrafik.

Motivering

Resultatet av utredning gällande landskapsregeringens ersättningsskyldigheter, se **bilaga 1, I225E08**, gör gällande:

Det finns inga bestämmelser om skadestånd eller ersättning vid försenade eller inställda turer i landskapslagen (1957:23) om allmänna vägar i landskapet Åland samt landskapsförordningen (1979:6) om färjor eller i landskapslagen (2019:60) om ordnande av kollektivtrafiktjänster.

Det finns ingen uttrycklig reglering av resenärers rätt till ersättning gällande av landskapsregeringen upphandlad busstrafik. Med stöd av en analog tillämpning av köplagen (FFS 355/1987) har resenärer rätt att få biljettpriset återbetalat, förutsatt att en biljett köpts.

Förordning (EU) nr 1177/2010 om passagerares rättigheter vid resor till sjöss och på inre vattenvägar är tillämplig på de flesta av färjetrafikens frigående färjor, för de färjor som har fler än tre besättningsmedlemmar. Ålands landskapsregering är i och med förordningen skyldig att:

- vid antagande om inställd avgång eller avgång som antas försenas med mer än 90 minuter erbjuda kunden val mellan i) ombokning eller fortsatt resa så fort som möjligt och ii) återbetalning av biljettpriset.
- erbjuda om nödvändigt, inkvartering ombord eller på land. Inkvarteringen på land ska vara begränsad till maximalt tre nätter och får kosta högst 80 euro per natt. Inkvartering behöver inte erbjudas om den inställda avgången eller förseningen beror på väderförhållanden.

Gällande skyldighet att betala ersättning för lätt måltid anser landskapsregeringen att skyldigheten som stagas i förordningens artikel 17.1 inte omfattar landskapsregeringens färjetrafik då inga av de hamnar som nyttjas av färjetrafiken omfattas av förordningens definition av hamnterminal, eftersom hamnarna ifråga saknar bemanning.

Landskapsregeringens bedömning är även att "snacks, måltider eller förfriskningar" inte "finns tillgängliga eller på ett rimligt sätt kan tillhandahållas." och att denna skyldighet således ej föreligger för landskapsregeringens del.

För de färjor som inte omfattas passagerarförordningen ska bokningsavgiften återbetalas med stöd av allmänna civilrättsliga principer.

Konsumentskyddslagen (FFS 38/1978) är ej tillämplig för reglering av skadestånd eller ersättning vid försenade eller inställda turer då landskapsregeringen ej har någon ekonomisk nytta av de trafiktjänster som landskapsregeringens buss- och färjetrafik erbjuder.

Skadeståndsskyldighet regleras i skadeståndslagen (FFS 412/1974). För att skadeståndsansvar ska föreligga, måste kopplingen mellan vållandet och försummelsen vara tillräckligt förutsebar. Landskapsregeringen gör bedömningen att det inte är möjligt att överblicka alla konsekvenser av att en tur försenas eller ställs in. Därav görs bedömningen att förlorad arbetsinkomst, missade evenemang och andra jämförbara skador som en passagerare lider pga. försenade och inställda turer är sådana skador som inte kan förutses och således ej ska anses vara ersättningspliktiga för landskapsregeringen.

Bakgrund

Landskapsregeringen har under åren tagit emot ersättningsanspråk från resenärer vid försenade eller inställda turer inom landskapsregeringens kollektivtrafik, buss- och färjetrafik. De senaste åren har det konstaterats att det finns behov av att gå igenom regleringen av ersättningsskyldigheten för trafikstörningar i såväl färje- som busstrafiken och ta fram principer för bedömning av ersättningsanspråk för att säkerställa att ersättningsanspråken bedöms enligt samma grund för att upprätthålla jämlikhetsprincipen.

Exempel på dokumenttitel

DET HÄR ÄR ETT EXEMPEL PÅ UNDERTITEL

Dnr: ÅLR 2025/662

Magnus Unger

Datum:

PB 1060, AX-22111 Mariehamn

registrator@regeringen.ax

+358 18 25 000

www.regeringen.ax

Bakgrund

Denna promemoria har sin bakgrund i skadeståndsanspråk som riktades mot Ålands landskapsregering i egenskap av tillhandahållare av kollektivtrafik under sommaren och hösten 2023. I samband med att dessa anspråk skulle hanteras konstaterade man på Transportbyrån att det fanns behov av att gå igenom regleringen av ersättningsskyldigheten för trafikstörningar i såväl färje- som busstrafiken.

Promemorian redovisar rättsläget vad avser ersättningsskyldigheten för vårdslöshet och fel vid tillhandahållandet, i praktiken inställda eller försenade avgångar, av kollektivtrafiktjänster samt inom skärgårdstrafiken.

Tidigare hantering av ersättningsanspråk

Tidigare ersättningsanspråk har främst hanterats av transportbyråns logistiker. Förordning (EU) nr 1177/2010 om passagerares rättigheter vid resor till sjöss och på inre vattenvägar och om ändring av förordning (EG) nr 2006/2004 (hädanefter "passagerarförordningen") har tillämpats. Eftersom man inte har möjlighet att erbjuda "*... snacks, måltider eller förfriskningar i skälig proportion till väntetiden...*" på det sätt som avses i förordningen så har man ersatt kostnader för sådant som inköpts på annat håll av de berörda resenärerna. Även övernattningar har ersatts, i enlighet med artikel 17.2 i passagerarförordningen.

Kostnader för följdskador eller alternativa transporter har inte ersatts.

Ersättningsskyldighet – offentligrättslig reglering

Landskapslag (1957:23) om allmänna vägar i landskapet Åland samt

landskapsförordning (1979:6) om färjor

I 3 § 2 punkten i landskapslag (1957:23) om allmänna vägar i landskapet Åland sägs att till väg hör "färja med färjeläge". I 18 § sägs att avgift kan uppbäras för nyttjande av frigående färja. I

Landskapsförordning (1979:6) om färjor beskrivs vilka krav färjorna ska leva upp till och dylikt.

I landskapslag (2019:60) om ordnande av kollektivtrafiktjänster bestäms bland annat om ansvaret för kollektivtrafiken, busspassagerares rättigheter och annat som krävs för att implementera EU-lagstiftning.

Det finns dock inga bestämmelser om skadestånd eller ersättning vid försenade eller inställda turer i de ovan angivna lagarna.

Konsumentskyddslagen ej tillämplig

Konsumentskydd regleras i konsumentskyddslagen (FFS 38/1978). Denna lag är tillämplig då en näringsidkare på något vis förmedlar konsumtionsnyttigheter till en konsument, vilket framgår i 1 §. I 5 § definieras näringsidkare:

”Med näringsidkare avses i denna lag en fysisk person eller en privat eller offentlig juridisk person som i syfte att få inkomst eller annan ekonomisk nytta yrkesmässigt håller till salu, säljer eller i övrigt bjuder ut konsumtionsnyttigheter för anskaffning mot vederlag.”

De tjänster som vi nu diskuterar har landskapsregeringen ingen ekonomisk nytta av utan subventioneras tvärtom till stor del av skattemedel. Således är konsumentskyddslagen ej tillämplig på de situationer som nu är aktuella.

EU-rätt

Bussförordningen (EU) nr 181/2011

Förordning (EU) nr 181/2011 om passagerares rättigheter vid busstransport och om ändring av förordning (EG) nr 2006/2004 innehåller bestämmelser om vissa resor med busstrafik.

Denna förordning är dock endast tillämplig i vissa delar, vilket framgår i artikel 2.2 vari sägs att:

”När det gäller de transporttjänster som avses i punkt 1 men där transportsträckan enligt tidtabell understiger 250 km ska artiklarna 4.2, 9, 10.1, 16.1 b, 16.2, 17.1, 17.2 och 24–28 tillämpas.”

Artiklarna 24-28 berör passagerares rätt till information vid försenade eller inställda avgångar. Rätt till återbetalning av biljettpriset eller ombokning av biljett vid försenad eller inställd avgång återfinns i artikel 19 och är således inte tillämplig på de bussresor som landskapet tillhandahåller.

Passagerarförordningen (EU) nr 1177/2010

Gällande skärgårdsfärjorna finns förordning (EU) nr 1177/2010 om passagerares rättigheter vid resor till sjöss och på inre vattenvägar och om ändring av förordning (EG) nr 2006/2004. I artikel 2.1 a sägs att *”Denna förordning ska tillämpas på passagerare som reser...*

med passagerartransport där ombordstigningshamnen är belägen inom en medlemsstats territorium.”. Passagerartransporter definieras i artikel 3.1 f som: *”passagerartransport:*

kommersiell passagerartrafik till sjöss eller på inre vattenvägar enligt en offentliggjord tidtabell”.

Ordet kommersiell betyder i sin tur enligt svenska akademins ordlista

(<https://svenska.se/tre/?sok=kommersiell&pz=2>):

”1 affärsmässig

2 (bl. ngt nedsätt.) inriktad på att tjäna vinstintressen”

I en rapport från kommissionen till Europaparlamentet och rådet (Rapport om tillämpningen av förordning (EU) nr 1177/2010 om passagerares rättigheter vid resor till sjöss och på inre vattenvägar och om ändring av förordning (EG) nr 2006/2004, COM(2016) 274 final., sägs emellertid följande på s 2 gällande tolkning av kommersiell passagerartransport: ” *Kommersiell passagerartransport är passagerartransporttjänster mellan hamnar enligt en offentliggjord tidtabell.*” Dvs ordet kommersiell saknar egentlig betydelse i sammanhanget utan förordningen omfattar alla passagerartransporter, oavsett om dessa sker i vinstsyfte eller ej. Det bör dock noteras att denna ordalydelse ej hittills har prövats av EU-domstolen.

Passagerarförordningen är således tillämplig på skärgårdstrafikens frigående färjor, för de färjor som har fler än tre besättningsmedlemmar.

Gällande skyldighet att betala ersättning för måltider och inkvartering må följande sägas. I artikel 17.1 sägs att:

”Om en transportör på skäliga grunder kan anta att en avgång med en passagerartransport eller en kryssning kommer att ställas in eller bli försenad med mer än 90 minuter i förhållande till den angivna avgångstiden, ska passagerare som reser från hamnterminaler kostnadsfritt erbjudas snacks, måltider eller förfriskningar i skälig proportion till väntetiden, förutsatt att sådana finns tillgängliga eller på ett rimligt sätt kan tillhandahållas.

Hamnterminaler definieras i artikel 3 k) som:

”en terminal bemannad av en transportör eller terminaloperatör i en hamn med anläggningar, t.ex. incheckning, biljettluckor eller vänthallar, och personal för ombordstigning och landstigning av passagerare som reser med en passagerartransport eller på en kryssning,”

Inga av de hamnar som nyttjas av skärgårdstrafiken omfattas av denna definition, eftersom hamnarna ifråga saknar bemanning. Redan på den grunden omfattas inte landskapsregeringen av skyldigheten som stadgas i artikel 17.1. Landskapsregeringens bedömning är att ”*snacks, måltider eller förfriskningar*” inte ”*finns tillgängliga eller på ett rimligt sätt kan tillhandahållas.*” och att denna skyldighet således ej föreligger för landskapsregeringens del.

När det gäller inkvartering så ska ”*transportören om det är fysiskt möjligt kostnadsfritt erbjuda passagerare som reser från hamnterminaler lämplig inkvartering ombord eller i land och transport*

mellan hamnterminalen och inkvarteringen.” enligt artikel 17.2. Det här innebär således att Ålands landskapsregering i vissa fall kan vara skyldig att erbjuda inkvartering och även transport till inkvartering.

Atenförordningen (EG) nr 392/2009

Förordning (EG) nr 392/2009 om transportörens skadeståndsansvar i samband med olyckor vid passagerarbefordran till sjöss (hädanefter ”Atenförordningen”) innehåller bestämmelser om ersättning vid sjötrafik. I artikel 2 som behandlar tillämpningsområdet sägs:

”Denna förordning ska tillämpas på varje internationell befordran i den mening som avses i artikel 1.9 i Atenkonventionen och på befordran till sjöss i en enda medlemsstat ombord på fartyg som är av klass A- och B-typ i enlighet med artikel 4 i direktiv 98/18/EG, om

a) fartyget för en medlemsstats flagg eller är registrerat i en medlemsstat, eller

b) befordringsavtalet har träffats i en medlemsstat, eller

c) avgångs- eller bestämmelseorten enligt befordringsavtalet är belägen i en medlemsstat.

Medlemsstaterna får tillämpa denna förordning på befordran till sjöss i en enda medlemsstat.”

Skärgårdstrafikens fartyg är av klass D och Atenförordningen enligt artikel 2 ovan endast tillämplig på inrikes befordran på fartyg av klass A- och B-typ. Således är Atenförordningen ej tillämplig.

Sjölagen (FFS 674/1994)

I 15 kap i sjölagen finns bestämmelser om befordran av passagerare och resgods samt transportörens ersättningsskyldighet vid försening.

Gällande huruvida sjölagen är tillämplig på skärgårdstrafiken må följande sägas. Landskapsregeringen lämnade aldrig något utlåtande på 1994-års sjölag och har av det skälet inte tagit ställning till huruvida sjölagen faller inom åländsk eller rikets behörighet eller om behörigheten är delad beroende på vilka specifika bestämmelser i sjölagen man åsyftar.

I 13 § 17 punkten i 1951-års självstyrelselag framgick att *"den lokala sjötrafiken och härför avsedda kommunikationsleder"* ingick i landskapets behörighet. Skärgårdstrafiken nämns ej i förarbetena till den lagen. Det bör dock noteras att skärgårdstrafiken i sin nuvarande omfattning inte startade förrän 1960-talet och således efter det att 1951-års självstyrelselag trätt i kraft (Jan Kronholm: *"Stort om Ålands skärgårdstrafik"*, Nya Åland, 16.10.2008, <<https://www.nyan.ax/kultur/stort-om-aland-skargardstrafik/>>, besökt 5.3.2024).

I 18 § 21 punkten i självstyrelselagen sägs att *"båttrafik"* hör till landskapets behörighet. I detaljmotiveringen (RP 1990/73, s 69):

"Termen båttrafik avses motsvara uttrycket "den lokala sjötrafiken" i gällande lag, vilket har ansetts omfatta den lagstiftning som ingår i lagen om båttrafik (151/69). Förslaget innebär även på denna punkt en kompetensöverföring."

I 27 § 10 punkten självstyrelselagen sägs att konsumentskydd hör till rikets behörighet.

Frågan uppstår därför om passagerarförordningens bestämmelser är att hänföra till konsumentskydd eller den lokala båttrafiken?

Innehållet i passagerarförordningen syftar till att trygga enskilda konsumenters rätt mot näringsidkare och kan därför sägas ha en konsumentskyddskaraktär.

I den proposition som syftade till att implementera såväl Atenförordningen som att undanröja de bestämmelser i sjölagen som strider mot Atenförordningen, förordningen om passagerares rättigheter vid resor till sjöss eller Rom I-förordningen (RP 271/2016, s 14). sades följande om behörighetsfördelningen (RP 271/2016, s 46):

"I självstyrelselagen för Åland (1144/1991) finns bestämmelser om fördelningen av lagstiftningsbehörigheten mellan riket och Åland. Enligt 27 § 13 punkten i självstyrelselagen har riket lagstiftningsbehörighet i fråga om handelssjöfart samt farleder för handelssjöfarten. Bestämmelserna i protokollet gäller transportörens ansvar för skador som orsakas passagerare och deras resgods. Bestämmelserna i protokollet hör således till rikets lagstiftningsbehörighet."

Det kan emellertid noteras att stycket ovan inte tar ställning till huruvida passagerarförordningens bestämmelser omfattas av rikets behörighet eller ej.

I 2 a § sjölagen definieras passagerare som: *”... den som transporteras eller ska transporteras med fartyg enligt avtal om passagerartransport och den som med transportörens samtycke medföljer fordon eller levande djur som transporteras enligt avtal om godstransport.”*

I detaljmotiveringen (RP 271/2016, s 35) sägs: *”Definitioner. I 1 § i kapitlet definieras i nuläget de begrepp som används i kapitlet. I enlighet med vad som anges ovan föreslås det att paragrafen ska bli en ny 2 a §.”* dvs någon ändring i sak från tidigare definitioner är inte avsedd.

I detaljmotiveringen (RP 1994/62, 93) till motsvarande lagrum från 1994 konstateras att: *”I paragrafen finns definitioner på bortfraktare, passagerare och resgods. Paragrafen motsvarar 169 § i gällande lag.*

I proposition 1974 nr 116 s 14 sägs följande om begreppet passagerare:

”I fråga om begreppet passagerare bör observeras att i definitionen förutsättes att befordringen sker p.g.a. avtal, men i den sägs inte uttryckligen att befordran måste ske mot vederlag. Till det här avsedda befodringsavtalet kan dock icke hänföras vederlagsfri befordran som till sin natur icke är kommersiell. Utanför begreppet passagerare faller under sådana omständigheter bland annat personer tillhörande besättningen, blindpassagerare och gäster ombord nöjesfarkoster.”

I och med att passagerare till fots ej erlägger någon avgift och att färjetrafiken inte i egentlig mening kan sägas vara kommersiell (ordet ”kommersiell” har inte samma koppling i sjölagen till en offentliggjord tidtabell som i passagerarförordningen, utan ska ges sin sedvanliga betydelse) är det tveksamt om resenärer med landskapsregeringens färjor kan sägas omfattas av sjölagens definition av passagerare.

Sjölagen tillkom genom ett gemensamt nordiskt lagstiftningsprojekt och förslagen till nya lagar i dessa länder (Finland, Sverige, Norge och Danmark) hade samma innehåll (RP 1994/62, s 1).

Det kan konstateras att definitionen av passagerare är likalydande i 5 § den svenska sjölagen (SFS 1994:1009): *”I detta kapitel avses med*

...

passagerare: den som transporteras eller ska transporteras med ett fartyg enligt ett avtal om passagerartransport samt den som med transportörens samtycke följer med fordon eller levande djur som transporteras enligt ett avtal om godstransport,”

Mot den bakgrunden finns det skäl att se på doktrinen i Sverige avseende definitionen av passagerare. Gällande vad som ska anses utgöra ett avtal har i doktrinen framförts följande

(Tiberg, Hugo m fl (2016), *Svensk sjö rätt*. Jure Förlag, s 298): "...passagerartransportavtalet, vilket normalt kommer till uttryck genom en biljett..."

På följande sida konstateras att transportörer enligt sjölagen inte har någon skyldighet att transportera passagerare (Tiberg, Hugo m fl (2016), s 299), vilket inte stämmer för landskapsregeringen.

Mot bakgrund av det ovan anförda kan det konstateras att även om sjölagen är tillämplig på Åland, vilket inte är säkerställt, så kan inte resenärer med landskapsregeringens färjor anses vara passagerare i den mening som avses i 15 kap 2 a § i sjölagen. Någon skyldighet att utge ersättning med stöd av 15 kap sjölagen finns således inte.

Ersättningsskyldighet – civilrättslig reglering

Köprättslig reglering

Köplagen (FFS 355/1987) är enligt 1 § 1 mom. tillämplig på köp av lös egendom. Den är därför inte tillämplig på köp av kollektivtrafik- och transporttjänster av de slag som denna promemoria behandlar.

I den juridiska litteraturen (Bärlund, Johan m fl (2016), *Finlands civil- och handelsrätt: en introduktion*. Talentum, s 308) betonas kopplingen mellan kontraktsrättsliga principer och köplagen):

"Bestämmelserna om köp av lös egendom har traditionellt ansetts utgöra ett slags modeller för den övriga avtalsrätten. Köp av lös egendom anses vara grundtypen för ett avtal och principerna i denna reglering tas ofta i beaktande vid lösningen av problem som gäller andra avtalstyper som inte blivit reglerade i lag."

Man konstaterar vidare (Bärlund, m fl, s 320):

"Någon allmän avtalsrättslig lagstiftning om tjänster och andra immateriella prestationstyper har inte utfärdats. I fråga om de flesta särskilda avtalstyper som kommer i fråga existerar det inte heller någon särskild lagstiftning. Vid lösningen av problem som hänför sig till dessa avtal blir alltså ofta tvungen att söka ledning endast av allmänna avtalsrättsliga principer, eventuellt genom analogislut från köplagen och annan lagstiftning, samt av rättspraxis om avtalstypen i fråga, i den mån sådan finns."

Mot bakgrund av det ovanstående finns det skäl att se på köplagens bestämmelser om försening av prestation.

I 22 § i köplagen sägs:

”Avlämnas inte varan eller avlämnas den för sent och beror det inte på köparen eller något förhållande på hans sida, får köparen enligt stadgandena i detta kapitel kräva fullgörelse eller häva köpet samt dessutom kräva skadestånd. Han får även hålla inne betalningen enligt 42 §.”

Fullgörelse i dessa sammanhang kommer inte att bli aktuellt och således återstår endast hävning. Detta innebär att parternas prestationer går åter och rent konkret innebär det att resenärer får tillbaka den kostnad de haft för biljett när det gäller busstrafiken, eller den kostnad de haft för att boka bilplats i skärgårdstrafiken.

Skadeståndsrättslig reglering

Boknings- och biljettkostnad

Att bokningskostnaden ska återbetalas följer redan av avtalsrättsliga principer och det saknas därför skäl att utreda kostnadernas hantering vidare i detta sammanhang.

Följdskador

Skadeståndsskyldighet regleras i skadeståndslagen (FFS 412/1974). Denna lag är dispositiv, dvs den åsidosätts om något annat sägs i lag eller avtal, vilket framgår i 1 kap 1 §:

”När fråga är om skadestånd skall stadgandena i denna lag tillämpas. Denna lag gäller likväl icke, om i denna eller annan lag ej annorlunda stadgas, på avtal baserat eller i annan lag stadgat skadeståndsansvar.”

I lagrummet nämns avtal och i praxis har detta sedan utvidgats till att även omfatta även vissa avtalsliknande situationer (Pauli Ståhlberg & Juha Karhu (2014), *Finsk skadeståndsrätt*. Talentum, s 46 – 48). I rättsfallet HD 2009:45 fäste Högsta domstolen vikt vid att berättigade förväntningar vid avtalsförhandlingar kan ge upphov till skadeståndsansvar, fastän något avtal ej ännu kommit till stånd. Landskapsregeringens bedömning är att situationen med kollektivtrafiken är likadan, trots att man i vissa situationer ännu ej inträtt i ett avtal (genom erläggande av bokningsavgift eller köp av biljett) så finns det ändå en skyddsvärd förväntan på att man kommer kunna träffa ett avtal på vissa på förhand bestämda villkor.

Som passus kan nämnas att i 5 kap 1 § i skadeståndslagen så sägs att skaden i ren förmögenhetsskada ska ersättas om den vållas vid myndighetsutövning. Även om Ålands landskapsregering är en

myndighet så är den kollektivtrafik och skärgårdstrafik vi bedriver inte myndighetsutövning utan s k faktisk förvaltningsverksamhet (Heikki Kulla (2014), *Förvaltningsförfarandets grunder*, Talentum, s 31). 5 kap 1 § skadeståndslagen är således ej tillämplig.

Gällande huruvida adekvat kausalitet (= ett juridiskt godtagbart orsakssamband) föreligger och betydelsen av förutsebarhet för att besvara denna fråga (Kulla, s 372) finns följande från den juridiska doktrinen:

”Utanför de egentliga avtalsförhållandena torde förutsebarheten påverkas av att rättsförhållandet kan vara opreciserat i fråga om både personer och innehåll. T. ex. kan det för busstrafikidkare vara förutsebart att de personer som ständigt använder en reguljär bussrutt kan lida skada om bussturen inte körs. Däremot är orsakssambandet säkerligen inte tillräckligt när det gäller alla potentiella användare av bussturen.”

För att skadeståndsansvar ska föreligga, måste kopplingen mellan vållandet och försummelsen vara tillräckligt förutsebar. Precis som Ståhlberg och Karhu beskriver i det kursiverade stycket ovan, är det inte möjligt att överblicka alla konsekvenser av att en tur försenas eller ställs in. Denna princip kommer till uttryck i Högsta domstolens dom HD 1997:79 vars svenska sammanfattning lyder:

”A hade sålt en tävlingsbil åt B, men köpet hade återgått eftersom B hade problem med finansieringen. A, som hade beställt en ny tävlingsbil, hade i sin tur på grund av betalningsdröjsmål till följd av att köpet hade återgått betalat ett pris för den nya bilen som var högre än det ursprungligen avtalade.

Eftersom den prisförhöjning som A kommit överens om inte för B var en förutsebar följd av hans avtalsbrott, var B inte skyldig att ersätta A denna skada.

Landskapsregeringens bedömning är att förlorad arbetsinkomst, missade evenemang och andra jämförbara skador som resenär lider pga försenade och inställda turer är sådana skador som inte kan förutses och således ej ska anses vara ersättningspliktiga för landskapet. Slutsatsen blir att det inte föreligger någon skadeståndsskyldighet utöver ersättning för biljettpriset alternativt bokningskostnaden.

Regleringen av resenärers rätt till compensation i Sverige

I Sverige finns, förutom den ovan beskrivna EU-rätten, lag (2015:953) om kollektivtrafikresenärers rättigheter. I den finns bland annat rätt till ersättning för annan transport, om det finns skälig

anledning att anta att en resa kommer att bli mer än 20 minuter försenad enligt 14 §. Om resenären ej har begärt ersättning för annan transport, kan ett avdrag från biljettpriset beviljas enligt 15 §.

I förarbetena till denna lag (SOU 2009:81, s 122–123) diskuteras frågan om s.k. följdskador av förseningar ska vara ersättningsgilla. Läget gällande följdskador sammanfattas på följande sätt på s 122:

”Exempel på följdskador som kan orsakas av förseningar inom kollektivtrafiken är inkomstbortfall, missad resa eller läkartid. Resenären har i dag ingen lagstadgad rätt till ersättning för följdskador som orsakats av en försening. Allmänna reklamationsnämnden har inte heller i de fall de bedömt, med tillämpning av allmänna principer, tillerkänt resenärer ersättning för följdskador.”

Man för sedan ett resonemang kring huruvida resenärer i framtida lagstiftning bör få kostnadstäckning för följdskador (SOU 2009:81, s 122):

”Följdskador är ofta svåra att beräkna eftersom de till stor del är beroende av individuella förhållanden hos den skadelidande. En transportör saknar ofta möjlighet att förutse hur stora dessa skador kan bli. En möjlighet för resenären att få ersättning för följdskador skulle därför innebära ett betydande riskmoment i transportörens rörelse.

Jag anser på grund av transporttjänstens särdrag, att transportörerna har svårt att förutse storleken på följdskadorna, samt att ersättning för följdskador inte är rimlig i förhållande till biljettpriset att resenärer inte ska ha möjlighet att få ersättning för följdskador.”

Man landar alltså i att följdskador ej ska vara ersättningsgilla.

Slutsats

Förordning (EU) nr 1177/2010 om passagerares rättigheter vid resor till sjöss och på inre vattenvägar är tillämplig på de flesta av skärgårdstrafikens frigående färjor.

Gällande busstrafiken finns ingen uttrycklig reglering av resenärers rätt till ersättning. Med stöd av en analog tillämpning av köplagen har resenärer rätt att få biljettpriset återbetalat, förutsatt att en biljett köpts.

Ålands landskapsregering är återbetalningsskyldig för boknings- och biljettkostnader vid inställda eller försenade avgångar, som inte beror på väderlek eller andra omständigheter bortom Ålands landskapsregerings kontroll. Under vissa omständigheter kan även rätt till inkvartering samt transport till sådan inkvartering ingå för färjeresenärer.

För de färjor som inte omfattas passagerarförordningen ska bokningsavgiften återbetalas med stöd av allmänna civilrättsliga principer.

Någon ersättningsskyldighet för kostnader för alternativa transporter, såsom taxiresor, eller följdskador, såsom inkomstbortfall, finns inte i dagsläget.