

Justitiedepartementet
Ju.remissvar@regeringskansliet.se
Ju.L3@regeringskansliet.se

Tåg företagens remissvar – EU:s nya tågpassagerarförordning (Ds 2022:23)

Tåg företagen har tagit del av rubricerat förslag på remiss och inkommer med remissvar enligt nedan.

EU:s nya, reviderade tågpassagerarförordning som ska börja tillämpas av medlemsländerna den 7 juni 2023 medför ytterligare begränsningar när det kommer till nationella undantag. Förordningen skärper även järnvägsföretagens och andra aktörers skyldigheter i flera avseenden. Revideringen av förordningen har primärt resulterat i rimliga avvägningar mellan rättigheter och skyldigheter för järnvägsföretag, tågpassagerare och andra aktörer på marknaden.

Förordningen i fråga kommer därmed att bli direkt tillämplig som svensk lag. För svensk del blir den centrala frågan i vilket omfattning Sverige väljer att nyttja möjligheterna till undantag och/eller förändrar annan relaterad lagstiftning. I huvudsak handlar det om påverkan på lagen (2015:953) om kollektivtrafikresenärers rättigheter.

Tåg företagen noterar att promemorian i stora drag inte föreslår någon ny svensk särreglering eller undantag där sådana möjligheter föreligger i förordningen. Det rör sig om exempelvis försäljning av biljetter ombord, regler för personer med funktionsnedsättning, krav på direktbiljetter och antalet cykelplatser ombord. Tåg företagen anser att detta är positivt och välkomnar förslaget. Tåg företagen välkomnar även att förslaget inte föreslår några ändringar i sanktionssystemet samt att Transportstyrelsen föreslås ansvara för tillsynen av nya krav på utbildning av tågpersonal.

Befintlig särreglering och påverkan på kombinerade resor

Tågpassagerarförordningens bestämmelser är endast tillämpliga för linjesträckningar över 150 km. Sverige har valt att stifta en egen lag om kollektivtrafikresenärers rättigheter som tillämpas för inrikes trafiktjänster (även resor med andra trafikslag än tåg) och som har en kortare sträckning än 150 km.

Promemorian föreslår att den svenska särregleringen ska kvarstå då den anses vara bättre anpassad för lokal och regional järnvägstrafik samt ger ett bättre skydd för resenärer. Tåg företagen anser att fortsatt särreglering bör undvikas när det

kommer till resor som utgörs av kombinationer av kortväga och långväga linjesträckningar, givet de erfarenheter som vi har av särreglering.

Den reviderade tågpassagerarförordningen ställer ökade krav på järnvägsföretagen att erbjuda så kallade direktbiljetter för resor med ett eller flera byten. Redan i dag säljer en del operatörer samt resebyråer direktbiljetter för bokade kombinerade resor, som kan inkludera delsträckor med såväl flera trafikoperatörer som flera trafikslag, inom ramen för biljettsamarbetet Resplus.

Promemorian innehåller dock ett par olyckliga formuleringar när det kommer till direktbiljetter. För det första står följande (s.37):

”En direktbiljett innebär att det järnvägsföretag som utfärdat biljetten tar ansvar för hela resan till slutdestination inklusive eventuella byten”

Formuleringen ”det järnvägsföretag som utfärdat biljetten” blir missvisande av flera anledningar. Direktbiljetter kan utfärdas av olika aktörer via olika försäljningskanaler och är därmed inte begränsade till järnvägsföretag. I Sverige har aktörer inom branschen kommit överens att ansvaret för att en kund med direktbiljett ska nå slutdestination vilar på det trafikföretag som orsakat förseningen – oavsett försäljningskanal. Det är därmed önskvärt att svensk lagstiftning tar hänsyn till dessa förhållanden.

För det andra står följande (s.37):

”Om det uppstår en försening på någon av delsträckorna så har en resenär med en direktbiljett således rätt till ersättning och assistans sett till resan som helhet”

Med den särreglering som tillämpas i Sverige kommer en resenär endast att ha rätt till sådan ersättning och assistans när alla delresor är av samma typ, alltså vid kombination mellan två delresor med lång linjesträckning. I första fallet är det den svenska lagen om kollektivtrafikresenärers rättigheter som gör att delresorna ses som en sammanhållen resa, och i det andra fallet har EU-förordningen om tågpassagerares rättigheter motsvarande inverkan. Men, i situationer där en resa består av en kombination mellan en delresa med kort linjesträckning och en delresa med lång linjesträckning gäller inte detta. Enligt nuvarande regelverk – och även framöver, såvida inte svensk lagstiftning ändras – ska en sådan resa inte hanteras som en sammanhållen resa utan som två olika resor, där den ena regleras av lagen och den andra av EU-förordningen (se Prop. 2015/16:13, sid 27). Tåg företagen anser att detta är problematiskt och svårförståeligt, inte minst ur ett resenärsperspektiv.

För att lättare förstå och förtydliga processen föreslår Tåg företagen att dessa typer av kombinationsresor bör betraktas som sammanhållna resor, där endast tågpassagerarförordningens regler tillämpas när det kommer till ersättning och assistans. En konsekvens att beakta är att två resenärer som båda reser med ett tåg med kortväga linjesträckning, kan vid en försening komma att ställas inför olika

handlingsalternativ och ersättningsnivåer beroende på om de skall resa vidare med ett långväga tåg eller inte.

Force majeure

Tåg företagen noterar att det i den reviderade tågpassagerarförordningen införs en möjlighet till ansvarsbefrielse vid force majeure – vilket har efterfrågats av bland annat järnvägsföretagen. Det föreslås även att en motsvarande regel införs i lagen om kollektivtrafikresenärers rättigheter, vilket Tåg företagen välkomnar. Det skapar ett mer enhetligt regelverk för denna typ av situationer.

För Tåg företagen, den 7 november 2022

Gustaf Engstrand
Näringspolitisk chef

Elvira Sofic
Näringspolitisk expert