



Regeringskansliet  
Justitiedepartementet  
103 33 Stockholm

## Remiss - EU-kommissionens förslag till ändringar i tågpassagerarförordningen 1371/2007/EG

### Sammanfattning

Förslaget till ändringar i tågpassagerarförordningen innebär i sak inte några dramatiska förändringar i förhållande till tidigare infört eller aviserat regelverk, men innehåller en del otydligheter. I Sverige har vi redan hanterat de flesta av de aspekter som hanteras i förslaget, men det gäller att se över vilka följdverkningar det får på den svenska lagstiftningen. En tågresa företas ofta i kombination med andra färd sätt. Ur resenärssynpunkt bör det vara i princip samma rättigheter som gäller oavsett om resan företas med tåg eller annat färdmedel. Lag (2015:953) om kollektivtrafikresenärers rättigheter är ett utmärkt exempel på trafikslagsövergripande perspektiv i det avseendet.

### Yttrande

I det följande kommenterar vi några punkter där EU-kommissionens förslag är otydligt eller riskerar att leda till en dubbelreglering i förhållande till befintlig reglering och förtjänar extra uppmärksamhet, i synnerhet när det gäller påverkan på befintlig svensk reglering. Vi gör dock inte anspråk på att vara helt komplett i detta avseende.

### Artikel 3 Definitioner

Begreppet "assistans" används flitigt i förslaget, men saknar definition på vad det betyder i detta sammanhang. På sidan 38 görs en avgränsning som borde återfinnas redan i artikel 3.

I EU-förordningen används begreppet "person med funktionshinder", medan den funktionshinderpolitiska propositionen använder "personer med funktionsnedsättning". Det vore en fördel med enhetliga begrepp i svenskt regelverk.

Begreppet "stationsförvaltare" innebär ingen förändring i förhållande till tidigare, men leder ständigt till diskussion i Sverige. Med den splittrade ansvarsfördelning som råder på svenska järnvägsstationer finns flera aktörer som har ansvar som åligger stationsförvaltare för varje enskild station. Ur såväl aktörs- som resenärssynpunkt skapar det förvirring. I förslaget till ändringar i tågpassagerarförordningen accentueras detta på flera ställen. Vem ansvarar för vad? I utredningen "En annan tågordning – bortom järnvägsknuten" (SOU 2015:110) pekade utredaren på behovet av ett förtydligande.

Begreppet "transporttjänstleverantör" dyker upp i artikel 16, på sidan 34, men används inte någon annanstans. Antingen bör ordet bytas ut eller definieras i artikel 3.



### **Artikel 10 Tillgång till biljetter, direktbiljetter och bokningar**

I Sverige bör vi eftersträva ett "hela resan perspektiv" där biljetter som inkluderar flera färdstätt ingår. Resplus och samtrafikavtal, måste anses tillgodose kraven som ställs i denna artikel. Den nytillkomna punkten 6 bör därmed tillämpas på hela resan oavsett färdstätt i Sverige.

### **Artikel 17 Ersättning av biljettpriset, punkt 8**

Det förefaller orimligt att svåra väderförhållanden eller större naturolyckor ska vara de enda händelser som befriar ett järnvägsföretag att betala ersättning. Det måste finnas andra force majeure händelser som ger samma möjlighet, till exempel terrorhot/attacker och andra exceptionella händelser. Även strejk och en del andra händelser brukar betraktas som force majeure.

### **Artikel 18 Assistans, punkterna 1 och 6**

Stationsförvaltarbegreppet är otydligt i Sverige. Vilken aktör på stationen ska svara för vilken information enligt punkt 1 och vilken aktör ska samordna beredskapsplan enligt punkt 6?

### **Artikel 19 Rätt till gottgörelse**

Formuleringen i denna artikel är svårtolkad. För en tid sedan kom en lagrådsremiss avseende ny järnvägstrafiklag. I denna finns bestämmelse om regressrätt för transportören gentemot infrastrukturförvaltaren. Lagen föreslås träda i kraft den 1 juli 2018. I lagrådsremissen föreslås bl.a. att de kostnader järnvägsföretaget har gällande ersättning till passagerare för förseningar i enlighet med passagerarförordningen ska kunna regressas mot infrastrukturförvaltaren i de fall förseningen beror på infrastrukturen. Utformningen av artikel 19 kan därmed anses ligga i linje med förslaget till ny järnvägstrafiklag.

### **Artikel 20 Rätten till transport**

Vilken påverkan får denna artikel på Diskrimineringslag (2008:567)? Finns risk för dubbelreglering?

### **Artikel 21 Information till personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet.**

Informationsskyldigheten regleras idag i ett trafikslagsövergripande perspektiv i Lag (2015:953) om kollektivtrafikresenärers rättigheter. Risk för dubbelreglering?

### **Artikel 28 Klagomål**

Enligt punkt 1 ska järnvägsföretag, biljettutfärdare, stationsförvaltare och infrastrukturförvaltare vid stationer som hanterar fler än 10 000 resenärer per dag i genomsnitt under ett år vardera inrätta ett system för att hantera klagomål. Det kan ses

som logiskt, men det blir ganska många parallella system. Det borde finnas en öppning för ett gemensamt system. Det bör även analyseras hur det kommer att hänga ihop med kommande hantering av klagomål gällande "Registret över tillgångar" som förordning 1300/2014 ställer krav på.

Enligt punkt 2 får resenärerna framföra klagomål till vilket/vilken som helst av de berörda järnvägsföretagen, biljettutfärdarna, järnvägsstationerna eller infrastrukturförvaltarna. Ur resenärssynpunkt är det bra att de inte ska behöva bry sig om vem som ansvarar för vad, men det kräver att medlemsstaten Sverige måste skapa nya arbetssätt/processer för att kunna hantera detta.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektören Lena Erixon. Föredragande har varit utredningsledare Roland Palmqvist. Samråd har skett med sakkunniga inom den centrala funktionen Strategisk utveckling, verksamhetsområde Planering och verksamhetsområde Trafikledning.



Lena Erixon