

Justitiedepartementet  
[ju.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:ju.remissvar@regeringskansliet.se)  
[ju.L3@regeringskansliet.se](mailto:ju.L3@regeringskansliet.se)

## **Tåg företagens yttrande om förslag till ny EU-förordning om rättigheter för resenärer vid resor med kombinerade trafikslag och nya regler om tillsyn av resenärsrättigheter**

Tåg företagen är bransch- och arbetsgivarorganisation med cirka 90 medlemmar som har närmare 19 000 medarbetare. Bland medlemmarna finns de flesta av Sveriges aktiva tågoperatörer och ett flertal järnvägsinfrastrukturföretag.

Tåg företagen har tagit del av EU-kommissionens förslag till en ny förordning om rättigheter för resenärer vid kombinerade (multimodala) resor samt en förordning med ändringar i befintliga förordningar om resenärsrättigheter – bland annat (EU) 2021/782 (tågpassagerarförordningen).

### **Tåg företagens yttrande**

Tåg företagen välkomnar ambitionen att tydliggöra vilka rättigheter som resenärer har i samband med multimodala resor – med tanke på att dagens trafikslagsspecifika europeiska regelverk inte är tillämpligt vid resor med kombinerade trafikslag. I Sverige finns i dag en överenskommelse rörande resenärs rättigheter vid kombinerade resor med olika trafikslag, bland annat i form av en så kallad kom-fram-garanti genom det branschgemensamma erbjudandet ”Resplus”. Att erbjuda Resplus är dock frivilligt och Resplus är inte tillgängligt för trafikutövare av alla de trafikslag som föreslås omfattas av nu föreslagen europeisk reglering.

Tåg företagen vill även poängtera att en förordning av denna karaktär inte får bli för komplicerad, varför definitioner och tillämpningsområden är särskilt viktiga. Hänsyn bör tas till konkurrenskraft och incitament för resenärer att välja klimatsmarta färdmedel vid multimodala resor.

### **Förordningens tillämpningsområden, definitioner och gränsdragningar till annan lagstiftning**

Förslaget i fråga syftar bland annat till att komplettera dagens trafikslagsspecifika passagerarrättsförordningar. Exempelvis kan detta ske när störningar uppstår vid resor där passagerare använder flera kombinerade trafikslag från avreseort till slutdestination. Även om Kommissionen sannolikt inte har för avsikt att låta den nya förordningen omfatta kombinationer av andra resor än dem som redan omfattas om de trafikslagsspecifika förordningarna – är skrivningarna på detta område otydliga i förordningen.

I artikel 2.1 anges förvisso att förordningen ska tillämpas på multimodala resor där samtliga transporttjänster omfattas av unionslagstiftningen och passagerares rättigheter. Men vidare i artikel 3.1 definieras multimodala resor utan detta förbehåll. Det skapar en osäkerhet, inte minst vad gäller tillämpningen avseende kombinationer med kortväga buss- och tågresor, som normalt är undantagna i medlemsländerna (eller omfattas av särslagstiftning som i Sverige). Det vore därmed välkommet med ett förtydligande om tillämpningsområdet, som också borde hänvisa explicit till undantagen i respektive trafikslagsspecifik förordning.

Förslaget i fråga är även i vissa delar otydligt när det gäller vem eller vilka aktörer som har ansvar för att hantera en uppkommen situation gentemot passageraren. På flertal ställen i förslagen används begreppet "avtalslutande transportör". Detta begrepp har ingen motsvarighet i befintlig lagstiftning på området, åtminstone inte i tågpassagerarförordningen. Tågföretagen anser därmed att den nya förordningen bör utgå från den terminologi som redan finns och, i enlighet med artikel 3.2 i den nu föreslagna förordningen, låta respektive trafikspecifik förordning definiera vilken transportör som har ansvar.

Tågföretagen anser även att det finns behov av förtydligande i förhållande till annan lagstiftning. I artikel 2.3 poängteras att den nya förordningen bland annat kompletterar tidigare lagstiftning om paketresor och sammanlänkade researrangemang (direktiv (EU) 2015/2302), men i artikel 2.4 sägs sedan att förordningen inte ska gälla för kombinerade biljetter för multimodala resor när sådana erbjuds enligt just detta direktiv. Vidare i artikel 2.5 görs ytterligare distinktioner i förhållande till direktivet. Sammantaget blir gränsdragningen mellan förordningen och paketresedirektivet oklar.

Vidare i recital 21 finns en generell hänvisning till att behandling av personuppgifter bör ske i enlighet med dataskyddsförordningen (förordning (EU) 2016/679) och med särskilt beaktande av artiklarna i denna. I recital 22 och senare även i artikel 5.8 ställs ytterligare krav om att till exempel personuppgifter ska raderas inom 72 timmar och vidare preciseras för vilka ändamål personuppgifter får behandlas. Tågföretagen anser att en detaljreglering för hantering och behandling av personuppgifter vid multimodala resor är olämplig och att förslaget i fråga endast ska hänvisa till dataskyddsförordningen för reglering av behandling av personuppgifter.

### **Reseinformation för passagerare**

I artikel 5.2 förklaras ansvaret för bland annat transportföretag att i förväg ge vägledning om kortaste anslutningstider mellan olika transporttjänster i samband med en multimodal resa. Artikel 5.2 bör skrivas så att den syftar till att hantera detta för heltäckande multimodala avtal (eng. single multimodal contract) och kombinerade biljetter för multimodala resor (eng. combined multimodal ticket). I fallet där det handlar om separata biljetter (eng. separate multimodal tickets) och separata transportavtal (eng. transport contract) är det omöjligt för transportföretaget att känna till vilka andra transporttjänster som passageraren avser att utnyttja och därmed går det inte att förse passageraren med sådan information.

Artikel 5.7 i förordningen (och även den föreslagna nya artikel 30a i tågpassagerarförordningen) ställer krav på att passagerare ska kunna behålla all skriftlig och elektronisk korrespondens på ett varaktigt medium. Med tanke på de tekniska utmaningar som finns med att lagra viss typ av information, bör det finnas ett undantag för envägskommunikation i form av notifieringar (push-notiser) som exempelvis levereras via olika rese-appar.

### **Hantering vid uteblivna anslutningar**

Definitionen av utebliven anslutning under en multimodal resa (artikel 3.23) bör precisera att det handlar om de situationer där resan köpts enligt ett heltäckande multimodalt avtal eller i form av en kombinerad biljett för multimodal resa. I de fall där passageraren i stället köper separata biljetter som utgör separata transportavtal för att skapa en multimodal resa är det inte fråga om en anslutning i samma bemärkelse.

Artikel 7, som handlar om återbetalning och ombokning vid uteblivna anslutningar vid resor som omfattas av heltäckande multimodala avtal, hade vunnit på att ha en tydligare rubrik som specificerar att det avser situationer när biljetter köpts från en transportör (inte mellanhand, som i sin tur preciseras i artikel 8).

Tågföretagen är kritiska till att artikel 7.1, till skillnad från motsvarande artikel 18.1 i tågpassagerarförordningen, saknar ett villkor om en minsta försening till slutdestination i samband med uteblivna anslutningar. Det är därmed orimligt att transportören omedelbart ska erbjuda full återbetalning även i situationer där passageraren, exempelvis genom att ta nästa anslutande transporttjänst, bara får en mindre försening till slutdestination. Detta minskar även incitament för transportören att vid en störning hjälpa passageraren att komma fram så snabbt som möjligt. Artikel 7.1 får också ett omfattande tillämpningsområde när transportören inte enbart ska förbereda och omedelbart erbjuda handlingsalternativ till passagerare vid faktiska uteblivna anslutningar, utan även göra detsamma redan i situation där de förväntas utebli.

I tågpassagerarförordningen är villkoret att ankomster kommer att försenas med 60 minuter eller mer. Tågföretagen ser därmed att det vore följaktigt att en motsvarande regel borde gälla för uteblivna anslutningar vid multimodala resor samt att gränsen egentligen borde sättas högre med tanke på hur regelverket för respektive trafikslag ser ut.

### **Tidsfrister för återbetalning**

I artikel 7.4 anges ett krav på återbetalning till passageraren redan inom 14 dagar. Tågföretagen anser att det är rimligt att kräva återbetalning inom 30 dagar som i dagen tågpassagerarförordning. Ett motsvarande krav i artikel 10.4 bör också justeras från 14 till 30 dagar.

Kommissionen föreslår även att vid återbetalningar via mellanhänder ska transportören återbetala mellanhanden inom sju dagar, artikel 8.5a. Tågföretagen anser att denna typ av regel inskränker avtalsfriheten mellan olika aktörer på

marknaden och skulle för järnvägsföretag innebära kostsam implementering av ett helt separat flöde för denna typ av transaktioner.

### **Språk vid begäran om återbetalning och kompensation**

I artikel 11.3 anges att passagerare som begär återbetalning eller kompensation ska ha rätt att använda vilket av unions språk som helst, även om formuläret och relaterad information erbjuds på exempelvis svenska och engelska. I detta avseende anser vi att det i respektive medlemsland borde räcka för transportörer och mellanhänder att kunna hantera ifyllda formulär på det egna landets språk samt ett internationell erkänt språk som engelska.

### **Gemensamma kontaktpunkter för assistans till personer med funktionsnedsättning**

I artikel 15.1 föreslår Kommissionen att varje medlemsland etableras gemensamma kontaktpunkter för tillhandahållandet av assistans till personer med funktionsnedsättningar eller nedsatt rörlighet. Tåg företagen anser att det bör vara möjligt att etablera sådana kontaktpunkter som kan nå digitalt och via telefon, alltså att det inte ska krävas att dessa är fysiska. Det bör även vara möjligt att etablera en central kontaktpunkt snarare än flera, även om flera olika orter kan fungera som multimodala knutpunkter.

### **Tidpunkt för implementering av förordningen**

I artikel 28 föreslår Kommissionen att den nya förordningen ska vara tillämplig i medlemsstaterna ett år efter att denna träder i kraft. Tåg företagen anser att tiden för implementeringen bör förlängas till 2 år, framför allt med tanke på de nya krav som ställs i förordningen avseende passagerare med funktionsnedsättning. Detsamma borde då även gälla de föreslagna ändringarna i tågpassagerarförordningen.

### **Force Majeure**

I åtminstone vissa av de trafikslagsspecifika förordningarna om resenärers rättigheter finns en möjlighet för en transportör att åberopa force majeure om det kan bevisas att exempelvis en försening har orsakats av extraordinära omständigheter (se till exempel artikel 19.10 i tågpassagerarförordningen).

Tåg företagen anser att det kan vara rimligt att införa en liknande bestämmelse även i nu föreliggande förslag till förordning. Med tanke på den ökade komplexitet som multimodala resor kan innebära jämfört med resor med bara ett trafikslag, bör det närmare övervägas om en force majeure-regel kan vara befogad att tillämpa inte bara avseende skyldighet som avser återbetalning och ombokning vid uteblivna anslutningar, utan även för andra typer av krav i förordningen.

För Tåg företagen den 29 mars 2024,

Gustaf Engstrand  
Näringspolitisk chef

Elvira Sofic  
Näringspolitisk expert