

**Datum**

2022-11-07

Mottagareju.remissvar@regeringskansliet.seju.L3@regeringskansliet.se**Vår beteckning:** SJCM-2022-0002-039**Ert diarienum:** Ju2022/02812**Handläggare**

Gunnar Alexandersson

010-751 50 92

Yttrande om förslag till författningsändringar med anledning av EU:s nya tågpassagerarförordning (Ds 2022:23)

SJ AB (SJ) har tagit del av rubricerad promemoria från Justitiedepartementet och lämnar synpunkter i detta yttrande.

Inledande synpunkter

EU:s reviderade tågpassagerarförordning (2021/782), som ersätter förordning 1371/2007, ska i allt väsentligt börja tillämpas av medlemsländerna den 7 juni 2023. Den nya förordningen medför ytterligare begränsningar vad gäller nationella undantag, samt skärper i flera avseenden järnvägsföretagens och andra aktörers skyldigheter. SJ menar att revideringen av förordningen i huvudsak resulterat i rimliga avvägningar mellan rättigheter och skyldigheter för järnvägsföretag, tågpassagerare och andra aktörer på marknaden.

Eftersom förordningen kommer att bli direkt tillämplig som svensk lag, blir den centrala frågan för ett svenskt genomförande i vilken utsträckning Sverige väljer att utnyttja möjligheterna till undantag eller förändra annan relaterad lagstiftning. I Sverige handlar detta framför allt om påverkan på lagen (2015:953) om kollektivtrafikresenärers rättigheter.

SJ konstaterar att promemorian i de flesta fall inte föreslår någon ny svensk särreglering eller särskilda undantag där sådana möjligheter föreligger i förordningen. Det gäller t.ex. antalet cykelplatser ombord, realtidsinformation, krav på direktbiljetter, försäljning av biljetter ombord och regler för personer med funktionsnedsättning. SJ välkomnar detta förhållningssätt. SJ ser också positivt på att det inte föreslås några ändringar i sanktionssystem samt att Transportstyrelsen föreslås få ansvar för tillsyn av nya krav på utbildning av tågpersonal.



Befintlig särreglering och påverkan på kombinerade resor

Som nämnts ovan har Sverige valt att stifta en egen lag om kollektivtrafikresenärers rättigheter, som tillämpas för inrikes trafikjänster (inklusive resor med andra trafikslag än tåg) som har en kortare sträckning än 150 km. Tågpassagerarförordningens bestämmelser är därmed bara tillämpliga för linjesträckningar över 150 km.

Promemorian föreslår, utan någon egentlig problematisering, att den svenska särregleringen kvarstår. Det motiveras med att den är bättre anpassad för lokal och regional järnvägstrafik och ger ett bättre skydd för resenärerna. Mot bakgrund av de erfarenheter som hittills gjorts av att ha två olika regelverk, samt en del andra förändringar i tågpassagerarförordningen, anser SJ att fortsatt särreglering bör undvikas när det gäller resor som utgörs av *kombinationer* av kortväga och långväga linjesträckningar.

Den reviderade tågpassagerarförordningen ställer ökade krav på järnvägsföretagen att erbjuda s.k. direktbiljetter för resor med ett eller flera byten. Redan i dag säljer bl.a. SJ, en del andra 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 tyvärr ett par olyckliga formuleringar när det gäller direktbiljetter. För det första sägs (på sid 37) att:

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

Formuleringen ”det järnvägsföretag som utfärdat biljetten” blir missvisande av flera skäl. Direktbiljetter kan utfärdas av olika aktörer via flera olika försäljningskanaler, d.v.s. inte enbart begränsat till järnvägsföretag. I Sverige har branschaktörerna också kommit överens om att ansvaret för att en kund med direktbiljett ska nå slutdestinationen vilar på det trafikföretag som orsakar en försening, oavsett försäljningskanal. Det skulle vara önskvärt att svensk lagstiftning tar hänsyn till dessa förhållanden.

För det andra sägs det på samma sida i promemorian att:

”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 föreligger i Sverige kommer en resenär endast att ha sådan rätt till ersättning och assistans när alla delresor är av samma typ, d.v.s. vid



kombinationer mellan två delresor med kort linjesträckning, samt vid kombinationer mellan två delresor med lång linjesträckning. I det 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). SJ anser att detta är problematiskt och svårförståeligt, inte minst ur resenärssynpunkt.

För att illustrera detta kan vi ge följande exempel: En kund reser Uppsala-Göteborg med byte i Stockholm och har köpt hela resan som en direktbiljett vid ett tillfälle. Första delresan med tåg har en kort linjesträckning (SJ, SL eller Mälartåg) och den andra en lång (SJ, MTRX eller Flixtrain). Den första delresan är försenad mer än 20 minuter och kunden missar sin anslutning. Kunden får tack vare direktbiljetten ändå resa med nästa tåg – som avgår i tid – men blir över 60 minuter sen till Göteborg jämfört med den ursprungliga bokningen. Strikt juridiskt ska detta i dag alltså hanteras som två olika resor i olika lagrum med olika ersättningsregler. Med dagens regelverk beräknas ersättningen till kunden endast utifrån pris och försening för den första delresan. Kundens upplevelse och förväntan är dock att ersättningen ska baseras på hela resan och den sammanlagda förseningen.

SJ har tittat på flera olika typfall och scenarier och i de flesta fall skulle det vara fördelaktigt för kunden att få en ersättning där hela resan i stället hanteras enligt tågpassagerarförordningen. Undantaget är situationer där kunden med hjälp av alternativ transport (taxi) lyckas hinna ifatt sin annars missade anslutning, men det bedömer SJ som relativt ovanligt och även opraktiskt jämfört med att invänta nästa avgång. **SJ föreslår därför att dessa typer av kombinationsresor bör betraktas som sammanhållna resor, där enbart tågpassagerarförordningens regler tillämpas vad gäller assistans och ersättning.**

En konsekvens att beakta är att två resenärer, som båda avser att resa med ett tåg med kortväga linjesträckning, vid en försening kan komma att ställas inför olika handlingsalternativ och ersättningsnivåer beroende på om de ska resa vidare med ett långväga tåg eller inte. SJ menar dock att detta inte nödvändigtvis kommer att uppfattas som orättvist. På grund av olika syften och förutsättningar vad gäller resan som helhet, påverkas resenärerna också på olika sätt av en försening och har olika behov och förväntningar vad gäller omhändertagandet.



Force majeure

En nyhet i den reviderade tågpassagerarförordningen är att det införs en möjlighet till ansvarsbefrielse vid force majeure, något som efterfrågats av bl.a. järnvägsföretagen. I promemorian föreslås att en motsvarande regel införs även i lagen om kollektivtrafikresenärers rättigheter. Detta välkomnas av SJ, inte minst som det skapar ett mer enhetligt regelverk för denna typ av situationer.

Monica Lingegård
VD SJ AB