



2022-10-24

ju.remissvar@regeringskansliet.se  
kopia: ju.L3@regeringskansliet.se

Ert dnr: Ju2022/02812

Handläggare: Mattias Andersson

## **Svensk Kollektivtrafiks remissvar Ds 2022:23 EU:s nya tågpassagerarförordning**

*Svensk Kollektivtrafik är bransch- och intresseorganisation för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen i Sverige. Ett normalår görs mer än 1,7 miljarder resor i våra medlemmars trafik, vilket motsvarar 99 % av landets busstrafik och 88 % av landets persontågstrafik. Kollektivtrafiken leder i dag arbetet mot ett fossilfritt transportsystem. Den upphandlade busstrafiken drivs i dag till över 92 procent av förnybara drivmedel eller el. Spårvagns- och tunnelbanetrafiken drivs helt med el och tågtrafiken drivs nästan helt med el. Våra medlemmar ansvarar också helt eller delvis för färdtjänst, riksfärdtjänst, sjukresor och skolskjuts.*

### **Sammanfattning av förslaget**

En ny tågpassagerarförordning träder i kraft 2023, förordningen ger utrymme för respektive land att göra undantag från vissa regler och för viss typ av tågverksamhet. Förordningen är tillsammans med busspassagerarförordningen tätt kopplade till avgränsning och reglering i den svenska lagen om kollektivtrafikpassagerares rättigheter varför även förslaget tar ställning till vissa förändringar som kan behöva göras i denna och andra svenska lagar.

### **Sammanfattning av remissvaret**

- \* Den svenska lagen måste komma närmare de europeiska passagerarförordningarna. Fler åtgärder än de föreslagna är både möjliga och nödvändiga för att öka enkelhet och trygghet för resenären och skapa en rationellare och kostnadseffektivare verksamhet för trafikföretagen.
- \* Ersätt 15-mils gränsen med något som motsvarar EUs funktionella avgränsningar mellan lokal/regional trafik. Det förenklar för både resenärer och trafikföretag och det är närmare förordningens anda än nuvarande svenska tolkningen.
- \* Utpeka stationsansvariga för att öka trygghet och effektivitet på stationerna
- \* Ställ lagkrav på infrastrukturansvariga och stationsansvariga att leverera den information som krävs i § 7 i lag om kollektivtrafikresenärers rättigheter.
- \* Bredda Konsumentverkets roll som rådgivande för trafikföretagen
- \* Stärk regressrätten så att den som orsakar förseningar och inställd trafik också får ta de fulla konsekvenserna som uppstår för verksamheten och kunderna

### **Kollektivtrafikens förutsättningar**

Vi hade önskat att departement istället för att enbart överflytta tvingande lagförändringar från EU, som i detta förslag, faktiskt tagit erfarenhet från branschen och de utvärderingar som gjort bland annat i riksdagen i dessa frågor sedan de berörda regelverken infördes. Riksdagens utredningstjänst ambitiösa rapport från 2021 lyfter bland annat de svårigheter som finns kring att informera om lagen, den sammanblandningsrisk som finns för resenärer i kombination med



## SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

EUs färdmedelsuppdelade rättighetsförordningar samt de brister lagen har i att skapa bra förutsättningar för trafikföretagen att ge den trafikinformation som lagen kräver till resenärerna. Rapporten visar också att Sverige är ensam inom EU om att ha infört så långtgående krav vid sidan om EUs passagerarätsförordningar.<sup>1</sup>

Resenärerna och kollektivtrafikens aktörer verkar på en avreglerad marknad, man kan med olika trafikföretag och varumärken ta sig mellan A och B. Viss trafik bedrivs av kommersiellt ägda aktörer, annan trafik bedrivs kommersiellt av statligt ägda aktörer och slutligen den stora merparten av kollektivtrafiken i Sverige -både sett till antal resor, resenärer eller personkilometer- kommer till stånd genom de regionala kollektivtrafikmyndigheternas RKM) försorg. RKM är myndigheter som genom lag fått i uppdrag att verka för att nå samhällsmål och skapa samhällsnytta. Dvs inte med ett primärt mål att som ett kommersiellt bolag gå med maximera vinst. I uppdraget ingår att se till att medborgarna har en god tillgänglighet och kollektivtrafikförsörjning och att även stationer, bytespunkter och fordon har en god tillgänglighet. Enligt Trafikanalys statistik gjordes 1,7 miljarder resor i RKMs kollektivtrafik 2019. Det motsvarar 99% av gjorda bussresor och 88% av gjorda tågresor i landet. De olika RKM:erna organiserar sin trafik efter de lokala och regionala behov och förutsättningar som finns, dvs turtäthet, linjelängder och färdmedel varierar. Gemensamt för RKMs erbjudande till resenärerna är att det bygger nästan undantagslöst på att en betald biljett ger tillgång till ett helt nät av kollektivtrafik (inom en zon och med en definierad tidsbegränsning, som tex ett månadskort i zon A). Detta är kollektivtrafikens styrka och betydligt mer än 15% av resenärerna gör byten mellan tex buss och tåg på en och samma resa inom en och samma biljett.<sup>2</sup> Utifrån dessa aspekter är det alltså viktigt att resenärerna ges så lika förutsättningar som möjligt för sitt resandet oavsett om man åker tåg eller buss mellan arbetet och hemmet eller om tåget man kommer att resa med fortsätter sin linje 55 kilometer eller 250 kilometer efter att resenären har klivit av. Resenären har köpt tillgång till den trafik som erbjuds helt enkelt och väljer efter möjlighet och preferens vilken avgång och färdmedel/färdmedelskombination man just idag vill resa med.

Kollektivtrafiken konkurrerar med flyg och privatbil och på kortare avstånd är den ett bra komplement till gång och cykelresor. Kollektivtrafikens marknadsandel av de motoriserade landbundna resorna var 32% år 2019.<sup>3</sup> Då samhällets mål är att andelen gång/cykel/kollektivtrafikresor ska öka behöver dessa reseformer bli attraktiva även för de som inte nyttjar dem idag. Analyserar man vad medborgarna värdesätter för att öka sitt resande med kollektivtrafiken är en av de viktigaste faktorerna att det är enkelt att resa kollektivt, dvs att det är lätt att förstå regelverk, hur man köper biljett och vilka rättigheter och skyldigheter man har. Nuvarande lösning där resenärer som reser med någon av våra medlemmars trafik med en biljett i en zon men inte vet vilken rättighetslagstiftning som gäller är inte en acceptabel verklighet för varken trafikföretagen och dess personal eller resenärerna. Det är kostnadsdrivande och riskerar både att personalen informerar och agerar fel samt att resenärerna missförstår, blir osäkra och blir missnöjda. Det är orimligt höga krav som ställs

<sup>1</sup> Rapport från riksdagen 2020/21:RFR11

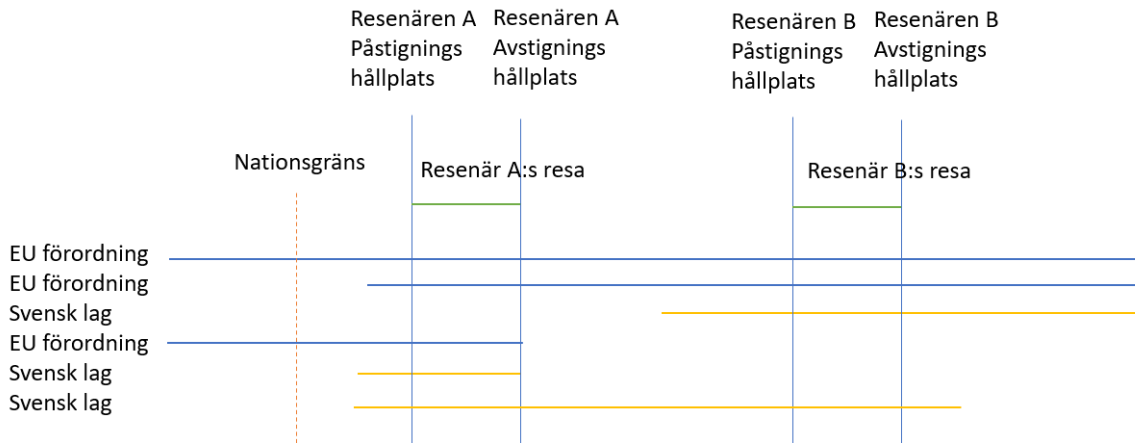
<sup>2</sup> WSP, Effekter av samtrafik, s 42

<sup>3</sup> Kollektivtrafikbarometern 2019, bas: 46 569 medborgare som gjort resor dagen innan de besvarat enkäten



## SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

på en konsument att den ska förstå var tågen utgick ifrån, var slutdestinationen för tåget är, hur långt det är däremellan på tåglinjen samt vilka skillnader som inträder om tåget någon gång under sin färd trots att det är en kortare linje passerat en nationsgräns. Saker som har med produktionen eller administrativa gränser att göra och som inte berör individens egen resa. De flesta (18 av 21) av våra medlemmar, de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen, bedriver verksamhet inom minst två av de parallella lagrummen parallellt.



*Ovan schematisk bild över sex tågavgångar i rad på en bana. Det kan vara samma trafikföretag, samma tågtyp, samma biljett, samma skyltade slutdestination för tåget, samma allmänna villkor för alla sex avgångarna. Ändå har resenärerna olika resenär rättigheter på de olika avgångarna, inte för att EU så beslutat utan för att vi bestämt så i Sverige.*

I tågpassagerarförordningen framgår tydligt att man definierar tre olika sorters persontågstrafik, lokal-, regional- och långväga trafik. För de senare avser man att hela förordningen ska gälla, för de två tidigare tågtyperna öppnar man upp för nationella undantag. Avgränsningen i EU-passagerarförordningen görs inte med linjelängd i kilometer utan utifrån trafikens funktion för passagerarna, vilket är betydligt mer verksamhets- och kundnära än den svenska linjelängdsuppdelningen.<sup>4</sup>

*6.stads- och förortstrafik:* transporter vars huvudsyfte är att tillgodose transportbehoven inom en stadskärna eller en storstadsregion, inklusive gränsöverskridande storstadsregioner, samt transportbehov mellan en sådan stadskärna eller storstadsregion och omgivande områden.

*7.regional trafik:* transporter vars huvudsyfte är att tillgodose transportbehoven i en region, inklusive gränsöverskridande regioner.

Indelningen liknar mycket mer den avgränsning som görs vad gäller de regionala kollektivtrafikmyndigheternas ansvar i Kollektivtrafiklagen kap 1 § 6.

Utifrån detta och med resenärens bästa i fokus föreslår vi att avgränsningen mellan full tillämpning av EUs tågpassagerarförordning och Lag om Kollektivtrafikresenärers rättigheter istället för att kopplas till linjelängd utgår

<sup>4</sup> 2012/34/EU, artikel 3.7



## SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

ifrån om en Regional kollektivtrafikmyndighet fattat beslut om trafikplikt för trafiken eller ej. Trafik med trafikplikt -oavsett linjelängd- lutar sig då mot den svenska lagstiftningen i första hand. Detta blir en utökning av rättigheter för viss trafik men ingen försämring på någon trafik utifrån ett resenärsperspektiv. En sådan enhetlighet skapar tids- och kostnadsbesparande förenklingar för verksamheten vad gäller rutiner, administration, information etc samt skapar ökad enkelhet, trygghet och tydlighet för resenärerna vilka enligt vår bedömning gör att nyttan kraftigt överväger nackdelarna med en förändring för RKM om detta genomfördes. Många RKM har redan idag ett regelverk på de längre linjerna som är mer generöst än EU-förordningen för att skapa enkelhet, men eftersom de två regleringarna är olika skrivna och ger olika rättigheter behövs en lagändring för att förenklingen ska ge full effekt. Departementsskrivelsen menar att den svenska lagen är ett generellt mer generöst regelverk jämfört med EU-förordningen och att det öppnar för en icke tidsbegränsad dispens. Utifrån detta bör vår föreslagna förändring av lagens avgränsning inte möta några hinder.

### **Direktbiljetter – bra för fjärrtrafiken**

Det är lovvärt att EU formar en väg framåt för möjligheten för resenärer att på en avreglerad marknad ta del av hela det bokningsbara utbudet. Tyvärr riskerar dock regleringen att träffa lokal-/regionaltågstrafik som bedrivs på ett annat sätt och därmed inte har förutsättningen att uppfylla alla kraven. Resorna i lokal-/regionaltågstrafiken sker som ovan beskrivits ofta med zongiltighet inom en viss tidsperiod. Någon kunskap om resenärens slutdestination inhämtas ej. Någon platsbokning på specifik avgång och registrering av resandes namn görs ej. Det innebär att för lokal- och regionaltågens verksamhet är det omöjligt att fullt ut uppfylla artikel 20 vad gäller tex att informera eller hjälpa resenären då kontaktinformation saknas till den enskilda resenären och då resenären inte med säkerhet kan förväntas befinna sig på just ett specifikt drabbat tåg utan likagärna skulle kunna valt att resa ett tidigare eller senare tåg eller en buss på en parallell linje, så länge biljettens zongiltighet så ger möjlighet. Att uppfylla artikel 20 fullt ut skulle kräva platsbokning och personlig kontaktinformation till varje enskild resenär för varje enskild resa. En sådan lösning är något som skulle skada mer än gynna kollektivtrafiken genom att kraftigt försämma enkelheten och smidigheten för resenärerna om den tex för att resa till och från arbetet skulle tillföras kravet att behöva boka en plats på en specifik avgång varje dag.

### **Trafikverkets måste bli skyldiga att leverera trafikinformation**

Departementsskrivelsen tar upp frågan kring ifall det behöver regleras om infrastrukturförvaltaren ska lämna ifrån sig realtidsinformation enligt den nya förordningens artikel 10.1

Trafikverket är en statlig myndighet som idag levererar vissa data till branschen, men så länge åtagandet är frivilligt betyder det att det inte alltid kommer att ske leverans, tex om myndigheten utsätts för sparkrav, IT-drifthaverier, vid misslyckade införande av nya IT-system etc så står resenärerna och branschen där utan information och kan inget kräva.<sup>5</sup>

---

<sup>5</sup> Branschen har sedan april månad i realtid följt hur Trafikverket fullständigt misslyckats i att säkerställa sin kapacitetstilldelningsprocess för tåglägen för tidtabellsåret T23. Sannolikt beroende på bristande tester och riskhantering vid införande av nytt IT-system. Detta kommer att leda till stora störningar i försäljning av fjärrtågens julresor och en bristande bytespassning mellan tåg- och busstrafik under hela 2023. Vilket kommer leda till fler förseningar för resenärerna och osäkrare resor. Vi vill lyfta det som ett exempel på att branschen drabbas av bristande leveranser från Trafikverket, och att

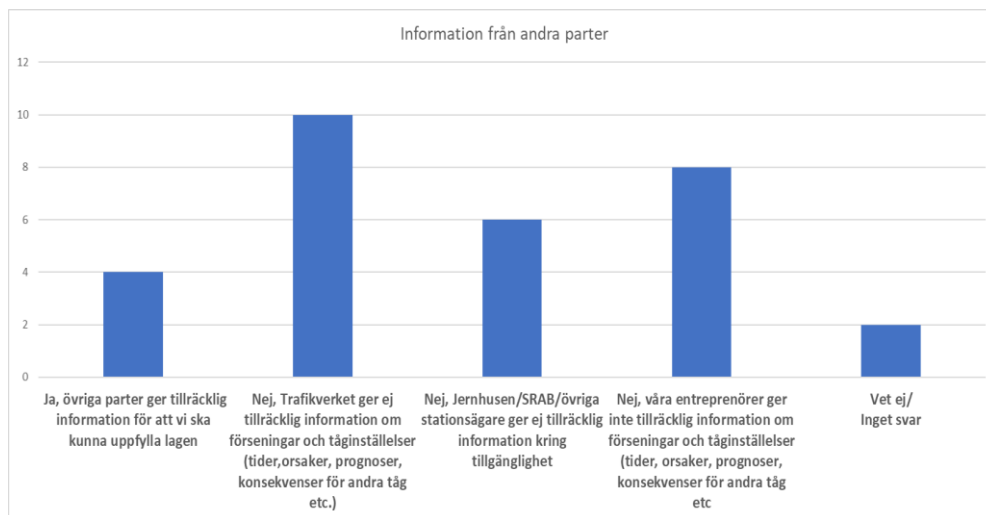


## SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

En frivillighet är alltså inte något att hålla i handen den dagen Trafikverket brister i leveransen eller slutar leverera. För trots Trafikverkets bristande leverans är Trafikföretagen fortsatt skyldiga att ge resenärerna information enligt § 7 i lag om kollektivtrafikresenärers rättigheter.

Här behöver lagstiftarens stötta trafikföretagen för att både stationsförvaltare och infrastrukturförvaltare inte enbart ska leverera i medvind och när de vill. Det är alltså en förutsättning för att trafikföretagen ska kunna följa lagen.

När vi 2017 frågade våra medlemmar pekade 10 av 21 svarande på att Trafikverket inte ger tillräcklig information för att RKM skulle kunna uppfylla lagens krav. Några stora förändringar har inte skett i kommunikationen mellan parterna sedan dess varför denna nivå av upplevt problem kan fortsatt anses gälla. Paragraf 7 i lag om kollektivtrafikresenärers rättigheter måste alltså speglas i ett ansvar för stationsförvaltare och infrastrukturförvaltare att försörja trafikföretagen med den information som föreskrivs.



Vårt förslag är alltså att Art 10.1 görs tillämplig på all spårburen trafik som sker på Trafikverkets nät oavsett tyg av persontåg och att detta tydliggörs i svensk lag.

Motsvarande problematik uppstår tex att efterleva Artikel 22.3 om att informera på obemannade stationer. Eftersom det inte är järnvägsföretaget som äger och förvaltar stationen och stationsförvaltaren inte har getts någon skyldighet att upplåta ytor för järnvägsföretagens information uppstår svårigheter för järnvägsföretagen att fullfölja sin skyldighet.

### **Utse en stationsansvarig per station**

En brist för svenskt vidkommande är att rollen stationsförvaltare (som enligt tågpassagerarförordningen bland annat ansvarar för ledsagning samt tillgänglighet och förseningsinformation på stationer) inte har definierats i Sverige. Departementspromemorian uppmärksammar att ytterligare uppgifter och skyldigheter lagts på stationsförvaltaren. Det är därför förvånande att man fortsätter hoppa bock över det problem som finns i att rollen stationsförvaltare inte utpekats i Sverige.

Sverige är ett specialfall inom EU med sin långgående avreglering och därmed betydande verksamhets- och ansvarssplittring. Behovet av utpekade

---

det därför är ett rätt berättigat krav för att i grund och botten skydda resenärernas rättigheter och ge trafikföretagen förutsättningar att följa lagen och göra sitt jobb.



## SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

stationsansvarig är därför som störst just i vårt land. På en station äger Jernhusen eller annan part stationsfastigheten, ibland även ett stycke mark i stationens anslutning, Jernhusens dotterbolag Svenska Reseterminaler som agerar hyresvärd i många väntsalar, kommunen äger en markbit som används som parkering, en privat fastighetsägare en annan bit mark, men även byalag och föreningar kan vara involverade, den regionala kollektivtrafikmyndigheten/regionens fastighetsbolag har ibland en bussterminal som den äger i anslutning och slutligen Trafikverket som äger plattform, spår och vissa andra infrastrukturdelar, ibland även gångtunnlar. På andra platser är parterna hela andra, men så länge det går järnväg finns i alla fall Trafikverket på plats som en minsta gemensam nämnare.

Dagens situation ger effekterna att varken staten, regionerna eller resenärerna vet vad som gäller eller bör gälla i stationsfrågor. Ingen tar initiativet till förbättringar, effektiviseringar och andra åtgärder som skulle gynna samhället och öka kollektivtrafikens attraktivitet. Dessutom, i vissa regioner agerar Trafikverket på ett sätt, i andra regioner på ett helt annat sätt. Delat ansvar är som bekant ofta ingens ansvar. Det måste finnas regler och rutiner för hur parterna ska samverka på en avreglerad marknad där många olika aktörer med olika drivkrafter verkar. Staten måste peka ut ett fokus som möjliggör en leverans för resenärens bästa. Utöver de lagkrav som finns på stationsförvaltaren så saknas idag samordning kring tex väktare. Då väktare anlitas av olika parter saknar de befogenhet att verka i hela stationsområdet utan måste tillkalla en annan aktörs väktare när den stökiga personen förflyttat sig från en plats till en annan inom stationsområdet. Liknande problem finns när det gäller samordning av snöröjning, ledstråkutbyggnad, genomgående skyltning i hela stationsmiljön, renoveringar och underhåll etc. Det finns dessutom osäkerheter för resenärerna om vem den ska framföra synpunkter till och utkräva ansvar av.

Vi anser att regeringen skyndsamt bör hantera denna fråga genom att utpeka Trafikverket som samordnande i stationsfrågor och att frågan om hur parterna gemensamt bör samverka bör utredas. Stationsansvaret behöver främst vara av samordnande och koordinerande karaktär, vårt förslag innebär inte att flytta över kostnadsansvar från fastighetsägare till Trafikverket.

När Transportstyrelsen utredde behovet av att utpeka stationsansvarig anförde de att det skulle vara tidsödande för Transportstyrelsen att fastställa vem som vara ansvarig och det var ett skäl att inte införa utpekad stationsansvarig i Sverige<sup>6</sup> Enligt Trafikverket berörs idag totalt 530 stationer<sup>7</sup>. Då SRAB har avtal på 135 av dem<sup>8</sup> och Trafikförvaltningen SL har ansvar för ytterligare ca 50 stationer så kommer är det alltså ett begränsat antal kvar där behov av att kartlägga ansvar för finns. Att Konsumentverket och Transportstyrelsen anlägger ett reaktivt förhållningsätt och inte tycker det är nödvändigt att utpeka stationsförvaltare förvånar inte. Deras uppgift är att bedriva tillsyn på inkomna ärenden, deras uppgift och drivkraft är att hitta brister. De behöver inte som resenärerna och trafikföretagen leva med de brister som finns i stationsmiljön

6

[www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/bilder/jarnvag/slutrapport\\_tillsyn\\_rattigheter\\_skyldigheter\\_tagresenarer.pdf](http://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/bilder/jarnvag/slutrapport_tillsyn_rattigheter_skyldigheter_tagresenarer.pdf)

<sup>7</sup> <https://supermiljobloggen.se/nyheter/tagresandet-nadde-nya-rekordnivaer-under-2019/>

<sup>8</sup> <https://www.jernhusen.se/stationer-och-vantsalar/svenska-reseterminaler/>



## SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

pga brist på en verklig huvudman. Om staten menar allvar med att stötta kollektivtrafiken för att återvinna förtroendet efter pandemin och för att nå samhällsmålen öka resandet är införandet av en utpekat stationsansvarig en åtgärd som skulle ge effektiviseringsvinster för de aktörer som verkar på respektive station samt höja kvalité och trygghet för resenärer och funktionsnedsatta.

### **Konsumentverkets roll**

Under de år som den svenska lagen om kollektivtrafikresenärernas rättigheter har Konsumentverket gjort ett flertal tillsyner mot trafikföretagen. Många av ärendena har öppnats med rätta, men verket har också visat en bristande förståelse för hur branschen kläms mellan de regler som skiljer sig åt de olika europeiska passagerarförordningarna och den svenska kollektivtrafikresenärslagen.<sup>9</sup> Vår önskan är att regeringen ger Konsumentverket ett utökat uppdrag att inte bara agera å konsumenternas vägnar utan även att verka stöttande mot branschen. Upphandlingsmyndigheten är ett exempel på en sådan myndighet vars uppdrag är riktat både mot upphandlare och leverantörer och därmed genom proaktivt stöd istället för enbart reaktiv tillsyn skapar bättre förutsättningar för branschens regelefterlevnad och därmed skapar en bättre situation för branschen och dess kunder och i slutändan hushållar med samhällets resurser.

### **Införande av Force majeure**

Det är positivt att departementsskrivelsen föreslår ett införande av en force majeure i den svenska lagen.

Men den svenska implementeringen borde göras bredare. Det är inte rimligt att med lagstiftningen som verktyg uppmuntra taxi och personbilar att ge sig ut vid tillfällen när det är omöjligt att bedriva kollektivtrafik eller anordna ersättningstrafik. Vi syftar på tex extrema väderförhållanden som gör vägar ofarbara, vilket innebär ökad risk för olyckor och fara för liv och hälsa. I förslaget kommer de Regionala kollektivtrafikmyndigheterna även fortsättningsvis i sådana riskfyllda situationer att genom att bevilja utläggsersättningar uppmuntra resenärerna att ta egen bil eller försöka resa med taxi. Vi föreslår därför att det tydliggörs i den svenska lagen att force majeure varken innebär en skyldighet att bedriva trafik eller att ersätta resenärer för utlägg för alternativa färdmedel där trafiken påverkats så mycket att Force Majeure anses gälla.

### **Skyldigheten att ersätta taxiresor när ersättningstrafik anordnas bör tas bort**

Ersättningstrafik är i många fall den mest kostnadseffektiva lösningen vid trafikinställelse och den tryggaste lösningen för resenärerna som får hjälp att komma vidare av det trafikföretag de köpt sin resa av. Den minst kostnadseffektiva lösningen är när resenärerna själva tillåts agera var och en och

---

<sup>9</sup> Här kan nämnas bland annat det förslag till föreskrifter som skulle komplettera lagen om kollektivtrafikresenärers rättigheter som presenterades av Konsumentverket på remiss 2019. Först 2021 meddelar verket att man inte avsåg gå vidare och införa föreskriften (Ärende Konsumentverket dnr 2019/801). Förutom att branschens aktörer i remissvaren menade att förslaget var för långtgående och hindrade utveckling mer än förtydligade för branschens aktörer så gav Regelrådet kraftig kritik till förslaget bland annat för att de hade bristfällig beskrivning av konsekvenser och påverkan på branschen



## SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

de ensamma tar taxibilar som hade kunnat fyllas med betydligt fler resenärer i behov av samma hjälp. Den nya tågpassagerarförordningen har landat i en bra kompromiss mellan omsorg om skattebetalarnas och trafikföretagens pengar och resenärens behov. Det innebär att resenären innan den sätter sig i en taxi (med rätt att begära ersättning för utlägg) kontaktar trafikföretaget för att få information om alternativa resmöjligheter samt inhämtar en bekräftelse på att den har rätt att göra utlägg, i de fall inte trafikföretaget erbjuder alternativa resmöjligheter. Utan denna kontakt kanske inte ens trafikföretaget vet att leveransen brister och trafikföretaget ges i så fall chansen att reparera skadan på ett kostnadseffektivt sätt. Om jag som köpt ett möjligt bröd på ICA och tar eget initiativ att köpa ett nytt på Konsum kan jag då kräva att få betalt för detta av ICA? Nej, i normal konsumenträtt ges alltid felande part möjlighet att reparera/ersätta innan andra lösningsalternativ kommer ifråga. Det är rimligt även här och gör det enklare för resenären att förstå hur konsumenträttigheter fungerar när de inte spretar mellan de vanligaste konsumentprodukterna och tjänsterna. Det är också en rättvisefråga, resenärer (både barn och äldre) som inte har råd att göra utlägg för taxi och som inte vill känna en osäkerhet om de kommer få betalt i efterhand eller inte har också rätt till schyssta resenärsvillkor. Det är särskilt värdefullt att det blir lika regler för de resenärer som reser på sträckor där tågpassagerarförordningen gäller på vissa avgångar och den svenska lagen på andra.

Vi föreslår därför att Artikel 18.3 i den nya järnvägspassagerarförordningen införs i den svenska lagen om kollektivtrafikresenärers rättigheter oavsett vilket färdmedel som avses. Den ersätter då § 14s första stycke.

*Trafikföretaget får tillåta resenären, på dennes begäran, att ingå avtal med andra leverantörer av transporttjänster som gör det möjligt för resenären att nå slutdestinationen på jämförbara villkor, i vilket fall, järnvägsföretaget ska återbetala resenären de kostnader som har uppkommit för denne.*

Det innebär självklart inte att möjligheten till utläggsersättning försvinner, bara att reglerna blir mer lika oavsett vilken av lagarna som gäller på resenärens resa.

### **Minimnivå på återbetalning**

I de olika europeiska passagerarförordningarna finns kloka minimigränser som minskar trafikföretagens administrativa börda, som hushållar med skattemedel och ger resenärerna en rimlig förväntning på vad man kan kräva.

I stort sett lika mycket tid och resurser går åt att hantera ärenden som har mycket små anspråksbelopp som de med stora belopp vid krav på återbetalning. Det vore därför rimligt att i linje med den europeiska lagstiftningen införa ett minimibelopp i den svenska lagen. Detta kan tex kopplas till den beloppsnivå som finns i tågpassagerarförordningen så att likheterna mellan regleringarna är så stora som möjligt.

Resenärens drivkraft är främst att komma fram, inte att få ersättning vid fel varför det skulle ge mer nytta för pengarna om de kunde läggas på att finansiera förbättrad trafikinformation och bättre underhållen infrastruktur än att administrera utbetalningar av belopp i nivån 7 och 14 kronor till olika resenärer.

### **Regressrätten måste stärkas**

I vilken annan verksamhet är du skyldig att ersätta kunden med upp till 1200 kr på en tjänst som kostat kunden 14 kr? Dessutom för störningar som





## SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

trafikföretaget inte har rådighet över och inte kunnat undvika eller påverka. Ersättningsnivåerna för utlägg på upp till 1/40 av prisbasbeloppet för en resa som kostat 14 kronor är helt enkelt inte rimligt.

Om lagstiftaren trots de synnerligen orimliga proportionerna ändå vill ha denna sÄrlösning för kollektivtrafiken måste man lindra trafikföretagens börda genom att stärka regressrätten. Dvs den som orsakar störningen måste stå för de fulla kostnaderna för att reparera skadan.

Lagen måste specificera att trafikföretagen har rätt till tex de produktionsmerkostnader som uppstår pga att trafik ställs in, leds om och försenas pga infrastrukturförvaltarens bristande hantering, underhåll, saktfärdighet att återställa anläggningen etc. Idag ersätter Trafikverket långt ifrån alla orsaker som de kan anses ha rådighet över.

Eftersom lagstiftaren ansett att regressrätten är att se som en del av avtalsrätten (trots att det är en lagreglerad skyldighet och som effekt utifrån passagerarrättsförordningarna) På grund av detta ställningstagande saknas tillsynsmyndighet och ingen får insyn i Trafikverkets beslut och ageranden. Här bör lagstiftaren ge Transportstyrelsen ett mandat som tillsynsmyndighet. Trafikverket bör dessutom få ett direktiv att skyndsamt möjliggöra för en digitaliserad API-kommunikation mellan sökande part och Trafikverket när det gäller regressrättsansökningar för att minska hanteringskostnaderna för varje ansökan, hos båda parter. Branschen har drivit frågan om digitalisering sedan 2018, tidvis till och med i gemensamt projekt med Trafikverket men än så länge har inga förbättringar för järnvägsföretagen vare sig genomförts eller beslutats av Trafikverket. Ansökan måste fortfarande fyllas i för hand i Excel med en ny rad för varje resenär som gjort anspråk och sändas in via epost (notera att ett pendeltåg kan ta upp till 1800 resenärer på en avgång). Ekonomiska verifikat ska slumpmässigt sändas in i efterhand även det via epost. Eftersom ersättningen per ärende är låg (biljettpriserna är inte så höga i kollektivtrafiken) men ärendena har stor volym ger detta oproportionerligt höga administrativa kostnader att ansöka om regressrätt på detta sätt.

SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Johan Wadman  
VD