

Justitiedepartementet
ju.remissvar@regeringskansliet.se
ju.L3@regeringskansliet.se

Remissvar - ny EU-förordning om rättigheter för resenärer vid resor med kombinerade trafikslag och nya regler om tillsyn av resenärsrättigheter (COM(2023) 752 och COM(2023) 753)

Sammanfattning

Transportstyrelsen tillstyrker i huvudsak förslagen men kommer med några synpunkter.

Transportstyrelsen anser att det behövs en översyn gällande vilken information som ska tillhandahållas under vilken fas av resan (artikel 5, COM(2023) 752).

Transportstyrelsen anser att förslaget till ny förordning, så långt det är möjligt, bör ensas med de gällande trafikslagsspecifika förordningarna. Exempelvis tidsfrist gällande återbetalning (artikel 7, COM(2023) 752) och tidsfrist för personer med funktionsnedsättning att meddela behov om assistans (artikel 14, COM(2023) 752).

Transportstyrelsen ställer sig tveksam till en alltför detaljerad reglering av verksamheten hos medlemsstaternas tillsynsmyndigheter (artikel 22, (COM(2023) 752) och artikel 5.2, (COM(2023) 753)). Transportstyrelsen anser också att kravet på uppföljning och återrapportering från tillsynsorganen bör utformas så arbetseffektivt och enkelt som möjligt (artikel 24 (COM(2023) 752) och artikel 5.3, (COM(2023) 753)).

Vidare anser Transportstyrelsen att upplägget med en kompletterande förordning till de trafikslagsspecifika förordningarna gör regelverket komplext, svårtolkat samt skapar osäkerhet kring hur förslaget ska tillämpas. Transportstyrelsen anser att det behöver vara tydligt vilka regler som gäller för olika resekombinationer.

Transportstyrelsen vill även påpeka att förslagen kan komma få budgetära konsekvenser för myndigheten vad gäller tillsynsansvar och visst

rapporteringsansvar. Utvidgat tillsynsansvar för Transportstyrelsen bedöms inte rymmas inom myndighetens befintliga budgetram.

Transportstyrelsens synpunkter

Synpunkter på förslaget till en ny förordning om multimodala resor (COM(2023) 752)

Kapitel I - Allmänna bestämmelser

Artikel 2 Tillämpningsområde

Förslaget ska komplettera den befintliga unionslagstiftningen om passagerares rättigheter. Det innebär att rättigheter enligt flera förordningar skulle gälla för en och samma resa. Transportstyrelsen tolkar förslaget som att till exempel för passagerare som har köpt ett så kallat heltäckande multimodalt avtal¹ ska rättigheterna i den multimodala förordningen gällande reseinformation, ersättning, ombokning samt rätt till assistans för personer med funktionsnedsättning, gälla istället för de trafikslagsspecifika förordningarna. Den multimodala förordningen innehåller dock inga bestämmelser om till exempel ersättning för förseningar, vilket då skulle innebära att de trafikslagsspecifika bestämmelserna skulle tillämpas för dessa rättigheter.

En sådan konstruktion gör regelverket komplext och utmanande att tillämpa. Transportstyrelsens uppfattning är att ett tydligt regelverk är en viktig faktor för att reglerna tillämpas på ett bra sätt, kommer passagerarna tillgodo och möjliggör för fullgod tillsyn.

Det bör även framgå tydligt vad som gäller för resor där medlemsstaterna har getts möjlighet till undantag från många av artiklarna i de trafikslagsspecifika förordningarna. Det handlar till exempel om stads-, förorts- och regionaltrafik som är persontrafik på järnväg, se artikel 2.6 i tågpassagerarförordningen².

Transportstyrelsens uppfattning är att det behöver vara tydligt vilka regler som gäller för olika resekombinationer.

Kapitel II – Transportavtal och information

Artikel 5 Reseinformation för passagerare

Transportstyrelsen anser att det behövs en översyn över vilken information som ska tillhandahållas under vilken fas; före köp, innan resa och under resa. Till exempel är information om den snabbaste och billigaste resan mest

¹ En resa mellan två platser med fler än ett transportslag.

² Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/782 av den 29 april 2021 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer.

relevant att få innan biljettköpet. Enligt förslaget ska den informationen ges innan resan.

Vidare är det viktigt att resenärerna hålls informerade om situationen vid missade anslutningar. En sådan bestämmelse finns i tågpassagerarförordningen artikel 20.1 och det är lämpligt att motsvarande införs även i den multimodala förordningen.

Kapitel III – Uteblivna anslutningar

Artikel 7 Återbetalning och ombokning

Om en anslutning inom ramen för ett heltäckande multimodalt avtal uteblir föreslås resenären ha rätt till återbetalning. Återbetalning ska göras inom 14 dagar efter att aktören mottagit begäran från resenären. Enligt tågpassagerarförordningen artikel 18.5, ska ersättning för utebliven anslutning betalas inom 30 dagar. Transportstyrelsen anser att tidsfristerna bör vara enhetliga i de olika regelverken och lämpligen bör 30-dagarsregeln gälla även i den multimodala förordningen.

Artikel 11 Gemensamt formulär för begärandet om återbetalning och kompensation

I artikel 11.3 anges att passagerare kan kommunicera på något av unionens språk när de begär återbetalning eller kompensation. Transportstyrelsen ser att en så stor valmöjlighet kan komma att leda till stora administrativa bördor för berörda företag.

Vilket språk som ska användas i dessa fall bör kunna hanteras på samma sätt som när avtalet om resan ingås (se exempelvis artikel 7 där återbetalning ska erbjudas av den avtalsslutande transportören). Det framstår inte som uppenbart att frågan om vilket språk som får användas vid begäran om återbetalning måste regleras i förordningen.

Kapitel IV – Personer med funktionsnedsättning och personer med nedsatt rörlighet

Artikel 12-16

I artikel 12-16 saknar Transportstyrelsen krav på utbildning för ledsagare och operativ personal som assisterar resenärer med funktionsnedsättning och/eller med nedsatt rörlighet i:

- Utbildning om medvetenhet rörande funktionshinder, samt
- Utbildning om assistans till personer med funktionshinder.

Artikel 14 Assistans till personer med funktionsnedsättning och personer med nedsatt rörlighet

I förslaget är det angivet att personer med funktionsnedsättning som behöver assistans under sin resa (under ett heltäckande multimodalt avtal)

behöver meddela detta senast 48 timmar innan avresa. Vid resa enbart med tåg är motsvarande tidsfrist 24 timmar. Ur ett resenärsperspektiv kan det vara förvirrande med olika tidsfrister som beror på vilken lagstiftning som är tillämplig. Transportstyrelsens uppfattning är att så mycket som möjligt bör ensas mellan de olika regelverken. En tidsfrist om 24 timmar går i linje med befintlig lagstiftning och är det rimligaste alternativet för den enskilde.

Artikel 15 Gemensamma kontaktpunkter för assistans vid multimodala knutpunkter för persontransport

Syftet med denna artikel är svårt att förstå. Formuleringen är inte tydlig gällande om den gemensamma kontaktpunkten för assistans är avsedd att vara fysisk (i motsats till en digital kontaktpunkt). De uppgifter som anges i artikeln är att acceptera förfrågningar om assistans och att vidarebefordra enskilda begäranden om assistans till terminaloperatörer och transportörer. En fråga som ligger nära till hands är om dessa uppgifter också skulle kunna utföras över telefon och digitalt. Som Transportstyrelsen förstår det fastställs rätten till assistans i artikel 14, oberoende av artikel 15.

Denna artikel riktar sig till medlemsstaterna men innebär åtaganden för de terminalförvaltare och transportörer som återfinns i bilaga I och verkar på de utpekade multimodala knutpunkterna i form av inrättande- och drift av multimodala knutpunkter för personer med funktionsnedsättning. Transportstyrelsen förstår inte varför just denna skyldighet är riktad till medlemsstaterna istället för till berörda aktörer.

Det är inte heller tydligt med nuvarande formulering om huruvida en kontaktpunkt bara ska hantera begäranden om assistans för de terminaler som finns vid just den multimodala knutpunkten, eller om den ska ta emot förfrågningar för andra terminaler i landet.

Transportstyrelsen välkomnar en tydligare skrivning i frågan om de gemensamma kontaktpunkterna.

Kapitel VI – Information och kontroll av efterlevnad

Artikel 22 Riskbaserad metod för att övervaka efterlevnaden av passagerares rättigheter

Transportstyrelsen förstår ambitionen med en stark kontroll av regelefterlevnaden baserad på risk men ställer oss tveksamma till en så detaljerad reglering av verksamheten hos medlemsstaternas tillsynsmyndigheter. Transportstyrelsen menar bland annat att beslutet om kravet i artikel 22.3, om hur ofta riskbedömningen ska göras, bör ligga på tillsynsmyndigheterna som en del av det riskbaserade arbetssättet.

Transportstyrelsen har noterat en skillnad i vilka aktörer som omnämns i artikel 22.5 respektive artikel 23.1 och undrar över syftet med denna skillnad.

Artikel 24 Samarbete mellan medlemsstaterna och kommissionen

Utöver kravet i artikel 20.3 om att tillsynsmyndigheterna vartannat år ska offentliggöra en rapport om verksamheten, åtgärder, klagomål och sanktioner så föreslås enligt artikel 24.1 att medlemsstaterna regelbundet ska översända relevanta uppgifter om tillämpningen. Transportstyrelsen undrar över syftet med detta krav och vad som avses med texten.

Transportstyrelsen anser vidare att kravet på uppföljning och återrapportering från tillsynsorganen ska utformas så arbetseffektivt och enkelt som möjligt. Transportstyrelsen föreslår en översyn av dessa skrivningar i syfte att minimera administrationen för tillsynsorganen.

I artikel 24.2 föreslås att de nationella tillsynsorganen på begäran av kommissionen ska utreda specifika misstänkta fall. Transportstyrelsen anser istället att det är mer lämpligt att tillsynsorganen själva prioriterar och behandlar kommissionens information om misstänkta brister inom ramen för sitt riskbaserade tillsynsarbete.

Synpunkter på förslaget till ändring av befintliga förordningar (COM(2023) 753)

Transportstyrelsens synpunkter relaterar endast till föreslagna ändringar av tågpassagerarförordningen, det vill säga artikel 5 i förslaget till ändring av befintliga förordningar.

Artikel 5.2 (artikel 32a i tågpassagerarförordningen)

Transportstyrelsen förstår ambitionen med en stark kontroll av regelefterlevnad baserad på risk men ställer oss tveksamma till en så detaljerad reglering av verksamheten hos medlemsstaternas tillsynsmyndigheter. Transportstyrelsen menar bland annat att kravet i artikel 32a.3, om hur ofta riskbedömningen ska göras, bör ligga på tillsynsmyndigheterna att besluta som en del av det riskbaserade arbetssättet.

I tågpassagerarförordningen finns det krav på infrastrukturförvaltaren men i artikel 32a punkterna 1 och 5 nämns inte infrastrukturförvaltaren. Transportstyrelsen ställer sig frågande till varför.

Artikel 5.3 (artikel 34a i tågpassagerarförordningen)

Utöver kravet i artikel 32.3 om att tillsynsmyndigheterna vartannat år ska offentliggöra en rapport om verksamheten, åtgärder, klagomål och sanktioner så föreslås enligt artikel 34a.1 att medlemsstaterna regelbundet ska översända relevanta uppgifter om tillämpningen. Transportstyrelsen undrar över syftet med detta krav och vad som avses med texten.

Transportstyrelsen anser att kravet på uppföljning och återrapportering från tillsynsorganen ska utformas så arbetseffektivt och enkelt som möjligt. Transportstyrelsen föreslår därför att dessa skrivningar ses över i syfte att minimera det administrativa arbetet för tillsynsorganen.

I artikel 34a.2 föreslås att de nationella tillsynsorganen på begäran av kommissionen ska utreda specifika misstänkta fall. Transportstyrelsen anser istället att det är mer lämpligt att tillsynsorganen själva prioriterar och behandlar kommissionens information om misstänkta brister inom ramen för sitt riskbaserade tillsynsarbete.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Jonas Bjelfvenstam. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog sektionschef Mikael Björkqvist, utredare Monica Åsman och internationell samordnare Elin Wessbladh, den senare föredragande.