

**Datum**

2024-03-28

Mottagareju.remissvar@regeringskansliet.seju.L3@regeringskansliet.se**Vår beteckning:** SJCM-2024-0002-012**Ert diarienum:** Ju2024/00147**Handläggare**

Gunnar Alexandersson

Tel. 070-003 69 77

E-post: gunnar.alexandersson@sj.se

Yttrande om förslag till ny EU-förordning om rättigheter för resenärer vid resor med kombinerade trafikslag

SJ AB (SJ) har tagit del av EU-kommissionens förslag till en ny förordning om rättigheter för resenärer vid multimodala resor och en förordning med ändringar i befintliga förordningar om resenärsrättigheter, däribland (EU) 2021/782 (tågpassagerarförordningen). SJ lämnar synpunkter i detta yttrande, fördelade på några rubriker enligt nedan.

Inledningsvis vill SJ framhålla att det som utgångspunkt är välkommet att tydliggöra vilka rättigheter som resenärer har i samband med multimodala resor, i och med att dagens trafikslagspecifika europeiska regelverk inte är tillämpligt vid resa med kombinerade trafikslag. I Sverige finns i dag en överenskommelse rörande resenärers rättigheter vid kombinerade resor med olika trafikslag, i form av bl.a. en s.k. komframgaranti, 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.

Förordningens tillämpningsområde, definitioner och gränsdragningar till annan lagstiftning

Ett syfte med den nya förordningen är att regelverket ska komplettera dagens trafikslagspecifika passagerarrättsförordningar när störningar uppstår i samband med resor där passagerare använder flera kombinerade trafikslag för att ta sig från en avreseort till en slutdestination. Även om Kommissionen sannolikt inte har för avsikt att låta den nya förordningen omfatta kombinationer av andra resor än dem som



redan omfattas av de tidigare trafikslagsspecifika förordningarna (och med hänsyn även till de nationella möjligheter till undantag som finns där), är skrivningarna i förordningen inte tydliga på detta område.

I artikel 2.1 sägs visserligen att förordningen ska tillämpas på multimodala resor "där alla inblandade transporttjänster omfattas av unionslagstiftningen om passagerares rättigheter" (preciserade i not 10), men i artikel 3.1 definieras sedan 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 behövs därför förtydliganden om tillämpningsområdet, som också borde hänvisa explicit till undantagen i respektive trafikslagsspecifik förordning.

Förslaget till förordning är i vissa delar otydligt när det gäller vem eller vilka aktörer som har ansvar för att hantera en uppkommen situation gentemot passageraren. På flera ställen används begreppet "avtalsslutande transportör", men detta begrepp har ingen motsvarighet i befintlig lagstiftning på området, åtminstone inte i tågpassagerarförordningen. SJ anser 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 trafikslagsspecifik förordning definiera vilken transportör som har ansvar.

Det finns också ett behov av förtydliganden i förhållande till annan lagstiftning. I artikel 2.3 poängteras att den nya förordningen bl.a. 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 offereras enligt just detta direktiv. I artikel 2.5 görs ytterligare distinktioner i förhållande till direktivet. Sammantaget blir gränsdragningen mellan förordningen och paketresedirektivet oklar.

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 artiklar i denna. I recital 22 och senare även i artikel 5.8 ställs ytterligare krav om att t.ex. personuppgifter ska raderas inom 72 timmar och vidare detaljeras för vilka ändamål personuppgifter får behandlas. SJ anser att en detaljreglering för hantering och behandling av personuppgifter vid multimodala resor är direkt olämplig och att nu föreslagen förordning endast ska hänvisa till dataskyddsförordningen för reglering av behandling av personuppgifter.

Reseinformation för passagerare

Artikel 5.2 handlar om ansvaret för bl.a. transportföretag att i förväg ge vägledning om kortaste anslutningstider mellan olika transporttjänster i samband med en multimodal resa. Artikeln 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 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 t.ex. 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 köpt 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 gäller situationer när biljetter köpts från en transportör (till skillnad från en mellanhand, som preciseras i rubriken till artikel 8).

SJ är mycket kritiskt till att artikel 7.1, till skillnad från motsvarande artikel 18.1 i tågpassagerarförordningen, saknar ett villkor om en minsta försening till slutdestinationen i samband med uteblivna anslutningar. Det är orimligt att transportören omedelbart ska erbjuda full återbetalning även i situationer där passageraren, t.ex. genom att ta nästa anslutande transporttjänst, bara får en mindre försening till slutdestinationen. Det minskar även incitamentet 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 bara ska förbereda och omedelbart erbjuda handlingsalternativ till passagerare vid faktiska uteblivna anslutningar, utan ska även göra detsamma redan i situationer där de rimligen förväntas utebli.

I tågpassagerarförordningen är villkoret att ankomsten kommer att försenas med 60 minuter eller mer. SJ anser följaktligen att en motsvarande regel borde gälla för uteblivna anslutningar vid multimodala resor och att gränsen egentligen borde sättas högre med tanke på hur regelverket ser ut för respektive trafikslag i dag.



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 t.ex. artikel 19.10 i tågpassagerarförordningen). SJ 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.

Tidsfrister för återbetalning

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

Kommissionen föreslår också att vid återbetalningar via mellanhänder ska transportören återbetala mellanhanden redan inom sju dagar (artikel 8.5a). SJ anser att en sådan regel inskränker avtalsfriheten mellan olika aktörer på marknaden och för SJ skulle den innebära en kostsam etablering av ett helt separat flöde för denna typ av transaktioner.

Språk vid begäran om återbetalning och kompensation

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

Gemensamma kontaktpunkter för assistans till personer med funktionsnedsättning

Kommissionen föreslår i artikel 15.1 att det i varje medlemsland etableras gemensamma kontaktpunkter för att ge assistans till personer med funktionsnedsättning eller nedsatt rörlighet. SJ anser att det bör vara möjligt att etablera sådana kontaktpunkter som kan nås digitalt och via telefon, d.v.s. att det inte ska krävas att de är fysiska. Vidare bör det kunna vara möjligt att etablera en central kontaktpunkt snarare än flera, även om flera olika orter kan fungera som multimodala knutpunkter.



Tidpunkt för implementering

Kommissionen föreslår i artikel 28 att den nya förordningen ska vara tillämplig i medlemsstaterna 1 år efter att den träder i kraft. SJ anser att den tiden borde utsträckas till 2 år, särskilt med tanke på de nya krav som ställs i förordningen gällande passagerare med funktionsnedsättning. Detsamma bör då även gälla de föreslagna ändringarna i tågpassagerarförordningen.

Monica Lingegård
VD SJ AB