

Kontakt

Jimmy Pettersson
Jimmy.pettersson@srf.nu
08-39 94 46

Dnr: 24/2024

REMISSVAR

2024-03-26

Mottagare

Justitiedepartementet
103 33 Stockholm
ju.remissvar@regeringskansliet.se

Yttrande över remiss av ny EU-förordning om rättigheter för resenärer vid resor med kombinerade trafikslag och nya regler om tillsyn av resenärsrättigheter DNR Ju2024/00147.

Inledning

Synskadades Riksförbund, SRF, är landets främsta företrädare för personer som har en synnedsättning eller som är blinda. Vi lämnar härmed vårt remissyttrande över EU-förordning om rättigheter för resenärer vid resor med kombinerade trafikslag och nya regler om tillsyn av resenärsrättigheter.

Sammanfattning

Synskadades Riksförbund är positiva till förslaget, eftersom EU-förordningarna i alla fall flyttar fram positionerna på reseområdet. Den nya EU-förordningen är dock inte utan problem. När det gäller de EU-förordningar som redan finns så har de stora luckor. Även om några av luckorna tätas med en ny EU-förordning för resor som innehåller flera färdmedel, så kvarstår många hål i skydds nätet för resenärer med synnedsättning. Lokal trafik omfattas inte av dagens EU-regler och så är det också när det gäller den nya EU-förordningen för trafikslagsövergripande resor.

EU-förordningarna måste därför kompletteras med nationell lagstiftning, som skapar en heltäckande kedja av rättigheter för personer med funktionsnedsättning. Nationell lagstiftning om resenärsrättigheter finns redan idag, men den fokuserar enbart på ersättning vid försenad eller inställd trafik. Denna lagstiftning måste kompletteras.

När det gäller förslaget till EU-förordning om rättigheter för resenärer vid resor med kombinerade trafikslag så utvecklar vi våra synpunkter här. När det gäller förslaget på nya regler om tillsyn av resenärsrättigheter så har vi inga synpunkter.

Synpunkter på KAPITEL I

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

Av artikel två framgår att Denna EU-förordning ska tillämpas på multimodala resor, där alla inblandade transporttjänster omfattas av unionslagstiftningen om passagerares rättigheter. Ur ett nationellt perspektiv innebär detta att den allra största delen av kollektivtrafiken är undantagen från reglerna i denna förordning. Ett byte mellan flyg eller tåg å ena sidan och lokal busstrafik å den andra omfattas exempelvis inte.

Synpunkter på KAPITEL II

TRANSPORTAVTAL OCH INFORMATION

Även om möjligheten till information i digitalt format lyfts fram i artikel fem, är det viktigt att påpeka att information måste finnas tillgängliga i alternativa format. En stor del av personer med synnedsättning saknar fortfarande möjlighet att ta del av information digitalt. Nationellt måste Sverige analysera vilka konsekvenser Undantaget från att lämna information i realtid för små och medelstora företag och mellanhänder enligt artikel 5 får för resenärer.

Synpunkter på KAPITEL IV

PERSONER MED FUNKTIONSNEDSÄTTNING OCH PERSONER MED NEDSATT RÖRLIGHET

När det gäller reglerna för assistans i form av ledsagning vid resor föreslås en förbeställningstid på 48 timmar. Förbeställningstiderna för ledsagning varierar idag beroende på EU-förordning.

Förbeställningstiden för ledsagning måste alltid göras så kort som möjligt, för ökad flexibilitet för resenären. Det är många gånger svårt att som resenär veta om det är möjligt att boka ledsagning för en viss resa, eftersom förutsättningarna för ledsagning mellan exempelvis tåg och buss är svåra att få grepp om. Idag uppstår också situationer där ledsagning under en resa uteblir om ersättningstrafik måste sättas in på en del av sträckan. Då blir ledsagning endast möjligt om tågföretaget hänvisar till en ersättningsbuss, som företaget själv beställt. Om resenären i stället hänvisas till en lokal bussförbindelse finns inte längre någon garanterad rätt till ledsagning, utan det blir en fråga om den nationella kollektivtrafikmyndigheten tillhandahåller ledsagning eller inte. Det nya förslaget till EU-förordning hanterar inte detta problem. Lagstiftningen på EU-nivå måste därför kompletteras med en nationell lag som tätar luckorna. Lagstadgad rätt till ledsagning vid resor med lokal kollektivtrafik och en nationell beställningsfunktion för all reserelaterad ledsagning skulle innebära en avgörande skillnad för resenärerna.

Övriga synpunkter

Enligt den nu föreslagna EU-förordningen och redan befintliga EU-förordningar läggs ett stort ansvar på samverkan mellan förvaltarna av tågstation och buss eller båtterminal Å ena sidan och de företag som utför trafiken å den andra. Här skiljer sig Sverige från övriga länder inom EU, som nästan alltid har en förvaltare per station. Förutom när det gäller flyget finns i Sverige alltid minst två ansvariga förvaltare per station/terminal.

Detta får konsekvenser när det gäller ansvar för och utformning av ledsagning, distribution av trafikinformation och för hur den fysiska miljön utformas i dessa miljöer. En huvudansvarig stations/terminalförvaltare måste därför utses på nationell nivå.

Med vänlig hälsning

Synskadades Riksförbund



Niklas Mattsson
Förbundsordförande