

Civilutskottets betänkande

2022/23:CU18

EU:s nya tågpassagerarförordning

Sammanfattning

Utskottet ställer sig bakom regeringens förslag till ändringar i bl.a. lagen om kollektivtrafikresenärers rättigheter.

Lagändringarna är motiverade av EU:s nya tågpassagerarförordning. Undantag från förordningen ska göras för lokala och regionala tågresor, som även fortsättningsvis ska regleras i lagen om kollektivtrafikresenärers rättigheter. I den lagen införs genom lagändringarna ett undantag från resenärens rätt till prisavdrag om en försening beror på en extraordinär händelse, såsom extrema väderleksförhållanden eller en större folkhälsokris. Detta motsvarar ett liknande undantag från järnvägsföretagens ersättningsskyldighet som har införts i tågpassagerarförordningen. Järnvägstrafik som bedrivs för historiska ändamål eller turism undantas också från förordningens tillämpningsområde.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 7 juni 2023.

Utskottet anser att riksdagen bör avslå motionsyrkandena.

I betänkandet finns fem reservationer (S, SD, V, MP).

Behandlade förslag

Proposition 2022/23:72 EU:s nya tågpassagerarförordning.

Elva yrkanden i följdmotioner.

Ett yrkande i en motion från allmänna motionstiden 2022/23.

Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut	3
Redogörelse för ärendet	5
Utskottets överväganden	6
Regeringens lagförslag	6
Lagstiftningens framtida utformning	10
Reservationer	15
1. Ändringar i lagen om kollektivtrafikresenärers rättigheter, punkt 1 (V, MP).....	15
2. Lagstiftningens framtida utformning, punkt 3 (S)	16
3. Lagstiftningens framtida utformning, punkt 3 (SD)	17
4. Lagstiftningens framtida utformning, punkt 3 (V)	18
5. Lagstiftningens framtida utformning, punkt 3 (MP).....	19
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag	21
Propositionen	21
Följdmotionerna	21
Motion från allmänna motionstiden 2022/23	22
<i>Bilaga 2</i>	
Regeringens lagförslag	23

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

Regeringens lagförslag

1. Ändringar i lagen om kollektivtrafikresenärers rättigheter

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2015:953) om kollektivtrafikresenärers rättigheter.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2022/23:72 punkt 2 och avslår motion

2022/23:2354 av Katarina Luhr m.fl. (MP) yrkande 1.

Reservation 1 (V, MP)

2. Lagförslagen i övrigt

Riksdagen antar regeringens förslag till

1. lag om ändring i lagen (2014:1344) med kompletterande bestämmelser till EU:s tåg-, fartygs- och busspassagerarförordningar,

2. lag om ändring i järnvägstrafiklagen (2018:181),

3. lag om ändring i paketreselagen (2018:1217).

Därmed bifaller riksdagen proposition 2022/23:72 punkterna 1, 3 och 4.

Lagstiftningens framtida utformning

3. Lagstiftningens framtida utformning

Riksdagen avslår motionerna

2022/23:1003 av Mikael Eskilander m.fl. (SD) yrkande 29,

2022/23:2350 av Nadja Awad m.fl. (V) yrkandena 1–3,

2022/23:2351 av Mikael Eskilander m.fl. (SD) yrkandena 1 och 2,

2022/23:2352 av Jennie Nilsson m.fl. (S) yrkandena 1–4 och

2022/23:2354 av Katarina Luhr m.fl. (MP) yrkande 2.

Reservation 2 (S)

Reservation 3 (SD)

Reservation 4 (V)

Reservation 5 (MP)

Stockholm den 27 april 2023

På civilutskottets vägnar

Malcolm Momodou Jallow

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Malcolm Momodou Jallow (V), Mikael Eskilandersson (SD), David Josefsson (M), Leif Nysmed (S), Angelica Lundberg (SD), Lars Beckman (M), Denis Begic (S), Roger Hedlund (SD), Anna-Belle Strömberg (S), Ellen Juntti (M), Larry Söder (KD), Alireza Akhondi (C), Martin Westmont (SD), Katarina Luhr (MP), Jakob Olofsgård (L), Markus Kallifatides (S) och Adrian Magnusson (S).

Redogörelse för ärendet

I betänkandet behandlar utskottet proposition 2022/23:72 EU:s nya tågpassagerarförordning. I propositionen finns en redogörelse för ärendets beredning fram till regeringens beslut om propositionen.

Regeringens förslag till riksdagsbeslut återges i bilaga 1. Regeringens lagförslag finns i bilaga 2.

Fyra följdmotioner med elva yrkanden har väckts med anledning av propositionen. Förslagen i motionerna finns i bilaga 1.

I betänkandet behandlar utskottet även ett yrkande i en motion från allmänna motionstiden 2022/23. Förslaget i motionen finns i bilaga 1.

Utskottets överväganden

Regeringens lagförslag

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen antar regeringens förslag till ändringar i lagen om kollektivtrafikresenärers rättigheter. Därmed avslår riksdagen ett motionsyrkande om att lagförslaget ska avslås när det gäller att en resenär inte ska ha rätt till prisavdrag om en försening i lokal och regional trafik har orsakats av en extraordinär omständighet.

Vidare antar riksdagen övriga delar av regeringens lagförslag.

Jämför reservation 1 (V, MP).

Den nya tågpassagerarförordningen

Den 29 april 2021 antogs Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/782 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer (2021 års tågpassagerarförordning). Förordningen ersätter Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 av den 23 oktober 2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer (2007 års tågpassagerarförordning). Den nya förordningen ska i huvudsak börja tillämpas den 7 juni 2023.

EU:s tågpassagerarförordning innehåller grundläggande regler om transportavtalet, information och biljetter. Dessa reglerar bl.a. hur ett transportavtal ingås, hur biljetter ska utformas och tillhandahållas och vilken information resenärerna ska få. Förordningen innehåller också regler om rätt till skadestånd om resenären eller bagaget skadas och regler om ersättning och assistans om resan blir försenad. Den innehåller vidare bestämmelser om rätt till assistans för personer med funktionsnedsättning eller nedsatt rörlighet, exempelvis personer vars rörlighet är nedsatt på grund av ålder.

Den nya tågpassagerarförordningen syftar till att ge resenärerna ett bättre skydd och uppmuntra till ett ökat tågresande. Förordningen reglerar i stort sett samma områden som 2007 års tågpassagerarförordning, men bestämmelserna i den nya förordningen är mer detaljerade och ger järnvägsföretagen och andra aktörer, såsom stationsförvaltare och biljettutfärdare, nya skyldigheter.

Bestämmelserna innebär att resenärernas rättigheter stärks i ett antal avseenden. Dessutom begränsas i viss mån utrymmet att ha en särskild reglering av den regionala järnvägstrafiken. Exempelvis ska personer med funktionsnedsättning eller nedsatt rörlighet alltid ha rätt till assistans också i regional trafik. Samtidigt införs det en möjlighet att undanta trafik som bedrivs för historiska ändamål eller turism. Den nya förordningen tillåter också i flera fall medlemsstaterna att göra undantag från nya skyldigheter som införs genom förordningen eller att införa särreglering.

Ett av de områden där det ställs större krav på järnvägsföretagen i den nya förordningen är tillhandahållandet av direktbiljetter, dvs. biljetter som gäller för en resa med byten. I vissa fall blir det obligatoriskt för järnvägsföretagen att utfärda direktbiljetter. Den nya regleringen kompletteras med en särskild bestämmelse om biljettutfärdares och researrangörers ansvar.

Kraven på information skärps i den nya förordningen. Det införs en skyldighet för infrastrukturförvaltare att tillhandahålla realtidsinformation om tågens avgångar och ankomster. Vidare ska järnvägsföretagen dela med sig av information om biljettpriser och annan reseinformation till andra aktörer som säljer deras tjänster. Det införs dessutom större krav på information om anläggningars och trafik tjänsters tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning eller nedsatt rörlighet.

Resenärens möjlighet till ombokning i samband med förseningar förbättras i den nya förordningen. Det blir bl.a. möjligt att under vissa förutsättningar boka om resan med en annan leverantör av transporttjänster, t.ex. ett bussföretag.

När det gäller rättigheter för personer med funktionsnedsättning eller nedsatt rörlighet ska personliga assistenter i vissa fall få resa kostnadsfritt. Det ska alltid vara tillåtet att ta med en ledar- eller assistanshund på tåget. Vidare sänks kravet på föransökan av assistansbehov från 48 timmar till 24 timmar. Det införs också regler om ansvar och ersättning om ett järnvägsföretag eller en stationsförvaltare orsakar skada på en rullstol eller något annat hjälpmedel. Järnvägsföretag och stationsförvaltare ska dessutom se till att personal får utbildning om behoven hos personer med funktionsnedsättning eller nedsatt rörlighet.

Det införs regler som syftar till att det ska bli lättare för resenären att ta med sig cykel ombord på tåget. Järnvägsföretagen ska bl.a. se till att nya eller ombyggda tåg har tillräckligt med plats för cyklar.

Samtidigt som den nya förordningen innebär ökade krav på järnvägsföretagen i dessa och i några ytterligare avseenden införs det ett undantag från företagets skyldighet att betala ersättning i form av prisavdrag vid förseningar som beror på extraordinära omständigheter såsom extrema väderleksförhållanden eller om förseningen har orsakats av resenären själv eller av tredje man. Resenären har dock fortfarande rätt till återbetalning av biljettpriset eller ombokning och assistans, men järnvägsföretaget är då inte skyldigt att tillhandahålla hotellrum för längre tid än tre nätter.

Tågpassagerarförordningen är, som andra EU-förordningar, direkt tillämplig i medlemsstaterna. Utgångspunkten är att förordningen gäller för alla tågresor och järnvägstjänster inom EU. Undantag görs för transporter som inte tillhandahålls med tillstånd att bedriva trafik enligt EU-direktivet om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde.¹ Förordningen tillämpas inte heller på resor med tunnelbana eller spårväg.

¹ Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde.

Enligt den nuvarande förordningen får medlemsstaterna också undanta annan stadstrafik, förortstrafik och regional trafik från förordningens tillämpningsområde (artikel 2.5 i 2007 års tågpassagerarförordning). Sverige har utnyttjat den möjligheten och har infört en särskild reglering av lokal och regional trafik. Denna finns i lagen (2015:953) om kollektivtrafikresenärers rättigheter, som innehåller bestämmelser om reseinformation, ersättning vid försening och frånträdande av avtal om köp av periodbiljett. I lokal och regional trafik tillämpas lagen i stället för motsvarande regler i tågpassagerarförordningen. Som undantaget från tågpassagerarförordningen har formulerats tillämpas lagen om kollektivtrafikresenärers rättigheter på trafiktjänster som avser resor med tåg på sträckor som är kortare än 150 kilometer. De bestämmelser i tågpassagerarförordningen som inte omfattas av undantaget tillämpas också på lokala och regionala tågresor.

Propositionen

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslår regeringen att regleringen av lokala och regionala tågresor i lagen om kollektivtrafikresenärers rättigheter ska behållas. För att möjliggöra detta föreslås undantag från artiklarna 8, 9.1 och 17–20 i 2021 års tågpassagerarförordning, som reglerar bl.a. reseinformation och ersättning vid förseningar.

Regeringen föreslår vidare att det i lagen om kollektivtrafikresenärers rättigheter ska införas en bestämmelse om force majeure i lokal och regional trafik (15 a §). Bestämmelsen innebär att resenären inte ska ha rätt till prisavdrag om en försening har orsakats av extrema väderleksförhållanden eller andra omständigheter som inte kan hänföras till själva järnvägs-, tunnelbane-, spårvägs-, buss- eller personbilsdriften och som transportören inte har kunnat undgå eller förebygga följderna av.

Enligt förslaget ska järnvägstrafik som uteslutande bedrivs för historiska ändamål eller turiständamål undantas från 2021 års tågpassagerarförordning.

Regeringen föreslår inte några andra undantag eller någon annan särreglering från 2021 års tågpassagerarförordning.

Vidare föreslår regeringen att det nuvarande tillsyns- och sanktions-systemet ska vara oförändrat men anpassas till innehållet i 2021 års tågpassagerarförordning samt vissa följdändringar i upplysningsbestämmelser.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 7 juni 2023.

Närmare om ändringarna i lagen om kollektivtrafikresenärers rättigheter

I 2021 års tågpassagerarförordning införs det en grund för begränsning av järnvägsföretagens skyldighet att betala ersättning vid försening i vissa fall (artikel 19.10). Som framgår ovan föreslår regeringen att det införs en

ansvarsbegränsning vid force majeure även i lagen om kollektivtrafikresenärers rättigheter. Som skäl för förslaget anför regeringen bl.a. följande:

Vid tillkomsten av lagen om kollektivtrafikresenärers rättigheter infördes det inte någon ansvarsbegränsning för transportörerna vid force majeure. Skälet till detta var framför allt att 2007 års tågpassagerarförordning inte innehåller något sådant undantag. Införandet av ett undantag i lagen skulle ha inneburit att transportörens ansvar reglerades olika beroende på hur lång sträckning en trafiktjänst har (se prop. 2015/16:13 s. 48). Att busspassagerarförordningen inte heller innehåller något undantag från den ersättning som ett bussföretag i vissa fall kan behöva betala i samband med en försening framhölls också som ett skäl att inte införa ett force majeureundantag i lagen.

Regeringen delar bedömningen i promemorian att det genom införandet av 2021 års tågpassagerarförordning finns skäl att införa en ansvarsbegränsning vid force majeure i lokal och regional trafik. Som *Konsumentverket* framhåller är behovet av en sådan begränsning inte nödvändigtvis särskilt stort. Enligt regeringen är det emellertid rimligt att transportörerna befrias från skyldigheten att betala ersättning för prisavdrag vid förseningar som beror på omständigheter som de inte har kunnat råda över. Som flera remissinstanser framhåller medför förslaget också att ansvarsförutsättningarna för den kortväga järnvägstrafiken kommer att stämma bättre överens med regleringen av den långväga trafiken och även i förhållande till andra trafikslag.

Motionen

Katarina Luhr m.fl. (MP) begär i kommittémotion 2022/23:2354 yrkande 1 att riksdagen ska avslå regeringens förslag i den del det avser 15 a § lagen om kollektivtrafikresenärers rättigheter. Motionärerna anser att regeringens förslag medför en tydlig försämring av konsumentskyddet för alla som åker tåg eller annan kollektivtrafik eftersom det i praktiken innebär att transportören inte längre är skyldig att betala ersättning vid omständigheter som kan hänföras till yttre faktorer.

Utskottets ställningstagande

Regeringens förslag till ändringar i lagen om kollektivtrafikresenärers rättigheter innebär bl.a. att resenären inte längre ska ha rätt till prisavdrag om en försening i lokal och regional trafik har orsakats av en extraordinär omständighet, s.k. force majeure. Därigenom befrias transportörerna från skyldigheten att betala prisavdrag vid förseningar som beror på omständigheter som de inte har kunnat råda över. Utskottet delar regeringens bedömning att det till följd av den nya tågpassagerarförordningen finns skäl att införa den föreslagna ansvarsbegränsningen även i lokal och regional trafik. På så sätt kommer ansvarsförutsättningarna för den kortväga järnvägstrafiken att stämma bättre överens med regleringen av den långväga trafiken och även i förhållande till olika trafikslag. Mot denna bakgrund och av de skäl som i övrigt anförts i propositionen anser utskottet att riksdagen bör anta regeringens

förslag till ändringar i lagen om kollektivtrafikresenärers rättigheter och avslå motion 2022/23:2354 (MP) yrkande 1.

Utskottet konstaterar vidare att det inte har väckts någon motion som går emot att riksdagen antar regeringens lagförslag i övriga delar. Av de skäl som anförs i propositionen anser utskottet att riksdagen bör anta lagförslagen.

Lagstiftningens framtida utformning

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om lagstiftningens framtida utformning.

Jämför reservation 2 (S), 3 (SD), 4 (V) och 5 (MP).

Motionerna

I kommittémotion 2022/23:2352 av Jennie Nilsson m.fl. (S) yrkande 1 begärs ett tillkännagivande om neutralitet mellan olika trafikslag. Enligt motionärerna är det alltför stora skillnader bl.a. i vilka rättigheter en resenär har vid en inställd eller kraftigt försenad tågresa jämfört med en inställd eller kraftigt försenad flygresa. Motionärerna anser att skillnaderna inte är rimliga och att de bör ses över. Motionärerna föreslår vidare tillkännagivanden om att regelverken för kortväga och långväga resor bör bli enhetliga så att det blir tydligt för resenärerna vilka regler som gäller (yrkande 2), att möjligheten att betala ombord på tåget bör utökas till alla resenärer och inte enbart de med funktionsnedsättning (yrkande 3) och att det bör införas en skyldighet för järnvägsföretagen att upprätta planer för att främja möjligheten att medföra cykel ombord på tåget (yrkande 4).

Mikael Eskilandersson m.fl. (SD) begär i kommittémotion 2022/23:1003 yrkande 29 ett tillkännagivande om att regeringen bör göra en översyn av lagen om kollektivtrafikresenärers rättigheter och föreslå ändringar i syfte att tillgodose en god konsumenträtt i fråga om punktlighet, information och parkeringsplatstillgänglighet kopplat till kollektivtrafiken. Motionärerna framhåller att det inom kollektivtrafiken förekommer brister i aktuella avseenden, vilket drabbar konsumenterna.

Mikael Eskilandersson m.fl. (SD) begär i kommittémotion 2022/23:2351 yrkande 1 ett tillkännagivande om att regeringen bör återkomma med lagförslag som i så stor utsträckning som möjligt inskränker ansvarsbegränsningen för transportören vid force majeure i lokal och regional trafik. Motionärerna framhåller att ett undantag från resenärens rätt till prisavdrag vid force majeure utan någon närmare definition riskerar att försämra skyddet för tågresenärer. Enligt motionärerna är det rimligt att exempelvis en naturkatastrof räknas som extraordinär men alla extrema väderleksförhållanden kan inte anses som force majeure. Motionärerna begär även ett tillkännagivande om att tågresenärer vid inställda eller försenade tåg ska ha

rätt till återbetalning av biljetten eller prisnedsättning inom 7 dagar i stället för nuvarande 30 dagar, vilket är i likhet med vad som gäller vid flygresor (yrkande 2).

I kommittémotion 2022/23:2350 av Nadja Awad m.fl. (V) yrkande 1 begärs ett tillkännagivande om att regeringen bör återkomma med förslag som innebär att alla järnvägsföretag ska vara skyldiga att erbjuda direktbiljetter. Enligt motionärerna är kraven på vilka aktörer som ska erbjuda direktbiljetter inte tillräckliga. Motionärerna föreslår också tillkännagivanden om att regeringen bör återkomma med förslag som innebär att alla ska kunna köpa biljett ombord om det inte finns biljettkontor eller biljettautomat på avgångsstationen eller något annat tillgängligt sätt att köpa biljett i förväg (yrkande 2), och att tågbiljetter ska återbetalas inom sju dagar (yrkande 3).

Katarina Luhr m.fl. (MP) begär i kommittémotion 2022/23:2354 yrkande 2 ett tillkännagivande om att regeringen bör vidta åtgärder för att möjliggöra en konkurrensneutral biljettförsäljningsplattform för kollektivtrafikresenärer som medför en ökad tillgång till direktbiljetter. Motionärerna framhåller att det inte finns något krav på att trafikföretag ska erbjuda resenärer köp av direktbiljetter via exempelvis det redan existerande biljettsamarbetet Resplus, och de anser därför att möjligheterna att köpa direktbiljetter behöver förbättras ytterligare.

Den nya regleringen om force majeure i lokal och regional trafik

Enligt den nya regleringen om force majeure i lokal och regional trafik har resenären inte rätt till prisavdrag om en försening har orsakats av en extraordinär omständighet. Detta motsvarar ett liknande undantag från järnvägsföretagens ersättningskyldighet som har införts i tågpassagerarförordningen.

Propositionen

Cykelplatser på tågen

I syfte att underlätta för resenärerna att ta med sig cykel vid resa med tåg införs det i 2021 års tågpassagerarförordning nya skyldigheter för järnvägsföretagen (artikel 6). Utgångspunkten är att en resenär ska få ta med sig cykel ombord på tåget. Denna rätt får begränsas av operativa skäl eller säkerhetsskäl, exempelvis på grund av att det finns begränsat utrymme i rusningstrafik. När nya tåg köps in eller när befintliga tåg genomgår en större uppgradering ska järnvägsföretagen se till att dessa har tillräckligt med cykelplatser. Antalet platser får järnvägsföretagen bestämma själva inom ramen för planer som avser hur företagen ska öka och förbättra transporten av cyklar. Sådana planer tas fram av järnvägsföretagen efter samråd med allmänheten och relevanta organisationer. Om det inte finns några sådana planer som anger ett minsta antal cykelplatser, ska varje tågsammansättning ha minst fyra cykelplatser.

Medlemsstaterna får föreskriva att ett högre antal platser än fyra ska tillämpas för en viss typ av trafik. De får också kräva att planer för att främja cykeltransport ska tas fram av järnvägsföretagen och även av behöriga

myndigheter enligt EU:s kollektivtrafikförordning², dvs. de regionala kollektivtrafikmyndigheterna.

I propositionen framhåller regeringen bl.a. att efterfrågan på cykelplatser varierar mellan olika sträckor och också kan förändras med tiden samt att även förutsättningarna för att göra plats för cyklar varierar, inte bara med hänsyn till platstillgången för resenärer utan även sett till säkerhetsfrågor. Regeringen anser därför att det är lämpligt att järnvägsföretagen själva bedömer behovet av cykelplatser för järnvägslinjerna. Regeringen bedömer också att det kan förutsättas att järnvägsföretagen och de regionala kollektivtrafikmyndigheterna kommer att se över utrymmet för cyklar i ljuset av kraven i den nya tågpassagerarförordningen. Det saknas därför enligt regeringen i dagsläget skäl att införa en skyldighet för järnvägsföretagen eller kollektivtrafikmyndigheterna att upprätta planer för hur tågresandet med cykel ska främjas.

Tillgång till biljetter och direktbiljetter

Enligt den nya tågpassagerarförordningen ska det vara tillåtet för personer med funktionsnedsättning att utan extra kostnad köpa biljetter ombord på tåget, om det inte finns ett biljettkontor eller en biljettautomat på avgångsstationen eller något annat tillgängligt sätt att köpa en biljett i förväg (artikel 11.4). Medlemsstaterna har en möjlighet att utsträcka rätten till biljettköp ombord på tåget till att avse alla resenärer, och alltså inte bara personer med funktionsnedsättning. Regeringen anser att den möjligheten inte bör utnyttjas och anför följande i propositionen:

Som konstateras i promemorian finns det i dag flera sätt för resenärer att köpa biljett i förväg. Förutom möjligheten att köpa biljett i automater, på internet, i mobilappar, över telefon, på biljettkontor och genom återförsäljare så förekommer det särskilda telefontjänster för biljettköp som riktar sig till personer med funktionsnedsättning.

Mot bakgrund av de olika möjligheter som finns att köpa en biljett före resan torde det i de allra flesta fallen inte finnas ett behov av att tillhandahålla biljettförsäljning ombord på tågen för personer med funktionsnedsättning. Det är vanligt att järnvägsföretag inte heller erbjuder ombordförsäljning av biljetter. Att införa krav på försäljning ombord för alla resenärer, som *Sveriges Konsumenter* förespråkar, skulle innebära en omfattande omställning av utvecklingen och är förenat med betydande betänkligheter, inte minst när det gäller kostnader och säkerhetsfrågor. Det skulle bland annat riskera att göra det omöjligt att ha obemannade tåg. Regeringen anser mot den bakgrunden att möjligheten i den nya tågpassagerarförordningen att utsträcka rätten till biljettköp ombord på tågen inte bör utnyttjas.

Den nya förordningen ställer större krav på järnvägsföretagen att erbjuda direktbiljetter, dvs. biljetter som gäller för en resa med byten (artikel 12). Om regional- eller fjärrtrafik tillhandahålls av ett och samma järnvägsföretag – eller av företag som har samma ägare eller är dotterföretag – måste resenärerna

² Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70.

erbjudas direktbiljetter. I andra fall ska järnvägsföretagen vidta alla rimliga åtgärder för att kunna göra det och ska för detta syfte samarbeta med varandra. Kraven att tillhandahålla direktbiljetter är tvingande för fjärtrafik och regional trafik, men medlemsstaterna får undanta järnvägsföretagen från skyldigheten under en övergångsperiod (artikel 2.8). Bakgrunden till att det genom förordningen blir obligatoriskt för järnvägsföretagen att utfärda direktbiljetter om de olika delsträckorna trafikeras av ett och samma företag eller av dess dotterföretag är att det i dessa fall inte krävs kommersiella avtal mellan företagen (se skäl 23 i 2021 års tågpassagerarförordning).

Regeringen anför bl.a. följande i propositionen om tillgång till direktbiljetter:

Som beskrivs i promemorian samverkar järnvägsföretag och andra transportörer med varandra och säljer resor inom ramen för nationella biljettsamarbeten. Som exempel nämns Resplus, som drivs av samtliga regionala kollektivtrafikmyndigheter och flera kommersiella trafikoperatörer. Samarbetet möjliggör bokning och försäljning av biljetter för resor med byten, även om en resas delsträckor utförs av olika kollektivtrafikföretag eller med olika typer av färdmedel. Resplus är i sin tur kopplat till försäljningskanaler hos transportörer, resebyråer och biljettombud.

Tågpassagerarförordningen lämnar utrymme för sådana biljettsamarbeten och uppmuntrar också järnvägsföretagen att ingå avtal med varandra för att kunna erbjuda direktbiljetter. Inom ramen för sådana biljettsamarbeten ger tågpassagerarförordningen och lagen om kollektivtrafikresenärers rättigheter en minimireglering av resenärens rättigheter för en resa. Att de bestämmelser som är tillämpliga kan påverkas av vilka trafik tjänster som ingår i en resa beskrivs i avsnitt 5.1. I den mån andra trafikslag påverkas behöver givetvis berörda regelverk för dessa också beaktas. Det bör framhållas att varken förordningen eller lagen om kollektivtrafikresenärers rättigheter hindrar att järnvägsföretag – eller andra transportörer – inom ramen för nämnda biljettsamarbeten tillämpar förmånligare resevillkor för resenärens.

De initiativ som branschen har tagit medför en ökad tillgång till direktbiljetter för tågresenärerna och det kan förväntas att sådana samarbeten kommer att öka i framtiden. Regeringen delar bedömningen i promemorian att de krav på tillgång till direktbiljetter som 2021 års tågpassagerarförordning ställer inte bör bli särskilt betungande för järnvägsföretagen. Det finns därför inte skäl använda den tidsbegränsade undantagsmöjligheten som ges i förordningen.

Flygpassagerarförordningen

En flygpassagerare har enligt den s.k. flygpassagerarförordningen³ rätt till ekonomisk kompensation om en flygning ställs in, såvida inte passageraren fått information om det inställda flyget viss tid i förväg. Motsvarande gäller enligt EU-domstolens praxis om passageraren till följd av försenad flygning

³ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004 av den 11 februari 2004 om fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar och om upphävande av förordning (EEG) nr 295/91.

när sin slutliga bestämmelseort tre timmar eller mer efter den ankomsttid som ursprungligen fastställts av flygbolaget. Beloppets storlek beror bl.a. på flygningens längd. Rätten till kompensation faller bort om flygbolaget kan bevisa att den inställda eller försenade flygningen berott på extraordinära omständigheter som inte skulle ha kunnat undvikas även om alla rimliga åtgärder hade vidtagits.

Vid en inställd flygning ska flygbolaget även erbjuda assistans i form av återbetalning av biljettpriset eller ombokning. Biljettpriset ska återbetalas inom sju dagar.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har tidigare i betänkandet ställt sig bakom regeringens lagförslag om force majeure i lokal och regional trafik. Utskottet ser inte skäl att föreslå en inskränkning av tillämpningsområdet eller att ytterligare definiera vilka omständigheter som ska medföra att transportörens skyldighet att betala ersättning bortfaller. Motion 2022/23:2351 (SD) yrkande 1 bör därför avslås.

När det sedan gäller övriga motionsyrkanden med förslag till tillkännagivanden i frågor som anknyter till lagförslagen vill utskottet anföra följande.

I motionerna lämnas olika förslag för att stärka resenärers rättigheter. Motionsyrkandena handlar bl.a. om enhetliga regelverk, möjligheten att köpa biljett ombord på tåget, en översyn av lagen om kollektivtrafikresenärers rättigheter, ökad tillgång till direktbiljetter och inom vilken tid tågbiljetter ska återbetalas.

Utskottet instämmer i att skyddet för resenärerna ska vara starkt. Genom den nya tågpassagerarförordningen och de lagförslag som utskottet tidigare i detta betänkande ställt sig bakom stärks resenärernas rättigheter i flera avseenden. Den nya förordningen innebär bl.a. att personer med funktionsnedsättning alltid ska ha rätt till assistans, att det ställs större krav på tillhandahållande av direktbiljetter, att infrastrukturförvaltare får en skyldighet att tillhandahålla realtidsinformation om tågens avgångar och ankomster och att det blir lättare för resenären att ta med sig cykel ombord på tåget. Samtidigt behålls regleringen av lokala och regionala tågresor i lagen om kollektivtrafikresenärers rättigheter, som alljämt ger resenärer ett bättre skydd genom en mer generös rätt till ersättning och en bättre möjlighet att få ersättning för alternativa resvägar till slutdestinationen. Utskottet anser att regleringen framstår som väl avvägd och ser mot denna bakgrund inte skäl att föreslå något tillkännagivande från riksdagen med anledning av det som framförs i motionerna. Samtliga resterande motionsyrkanden bör därför avslås.

Reservationer

1. **Ändringar i lagen om kollektivtrafikresenärers rättigheter, punkt 1 (V, MP)**

av Malcolm Momodou Jallow (V) och Katarina Luhr (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 1 borde ha följande lydelse:

Riksdagen avslår regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2015:953) om kollektivtrafikresenärers rättigheter i de delar det avser 15 a § och antar lagförslaget i övrigt.

Därmed bifaller riksdagen motion 2022/23:2354 av Katarina Luhr m.fl. (MP) yrkande 1 och bifaller delvis proposition 2022/23:72 punkt 2.

Ställningstagande

Sveriges utsläpp från transportsektorn ska minska med 70 procent till 2030 jämfört med 2010 års nivåer. För att uppnå detta är det avgörande att minska utsläppen från transportsektorn. För att det i sin tur ska bli verklighet måste resor med tåg och kollektivtrafik bli billigare, mer bekväma och lättare att genomföra.

Propositionen innehåller förslag som medför försämringar för Europas tågresenärer, vilket vi är starkt emot. Konsumenträttigheterna för Europas tågresenärer måste stärkas och inte försvagas.

Regeringens förslag innebär att transportören i flera situationer inte kommer att vara skyldig att ersätta resenärerna vid förseningar, exempelvis om förseningen orsakats av extrema väderförhållanden som transportören inte har kunnat undgå eller förebygga följderna av. Detta är en tydlig försämring av konsumentskyddet för alla som åker tåg och annan kollektivtrafik. Det måste vara tydligt bl.a. om resenärerna ska kompenseras eller inte vid varje givet tillfälle. Regeringens förslag innebär i praktiken att transportören inte längre är skyldig att betala ersättning vid omständigheter som kan hänföras till yttre faktorer. Till yttre faktorer räknas exempelvis att obehöriga vistas i spårområdet eller extrema väderlekssituationer. Eftersom yttre faktorer omfattar nästan en tredjedel av alla störningar på järnväg innebär förslaget en väsentlig försämring för resenärerna.

Vi anser att det inte är rimligt att resenärerna ska bära kostnaden vid förseningar som beror på force majeure. Riksdagen bör därför avslå regeringens förslag till ändringar i lagen om kollektivtrafikresenärers rättigheter i de delar det avser 15 a §.

2. Lagstiftningens framtida utformning, punkt 3 (S)

av Leif Nysmed (S), Denis Begic (S), Anna-Belle Strömberg (S), Markus Kallifatides (S) och Adrian Magnusson (S).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 3 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2022/23:2350 av Nadja Awad m.fl. (V) yrkande 2 och

2022/23:2352 av Jennie Nilsson m.fl. (S) yrkandena 1–4 och avslår motionerna

2022/23:1003 av Mikael Eskilandersson m.fl. (SD) yrkande 29,

2022/23:2350 av Nadja Awad m.fl. (V) yrkandena 1 och 3,

2022/23:2351 av Mikael Eskilandersson m.fl. (SD) yrkandena 1 och 2 samt

2022/23:2354 av Katarina Luhr m.fl. (MP) yrkande 2.

Ställningstagande

Vi är i stora drag positiva till EU:s nya tågpassagerarförordning. Förordningen är viktig för att stärka tågresenärernas rättigheter. Vi kan samtidigt konstatera att regeringens lagförslag inte är tillräckliga. Förordningen ger utrymme för särregleringar som regeringen inte har utnyttjat. Vi anser att det behövs ytterligare insatser för att nå klimatmålen, bättre och tydligare information till resenärerna samt en vidare rätt till ersättning vid ombokning och förseningar. Det ska vara enkelt att resa och det ska vara attraktivt att välja klimatsmarta färdmedel.

Vi anser, i likhet med flera remissinstanser, att det vore lämpligt att se över reglerna för tågtransporter i syfte att uppnå neutralitet mellan olika trafikslag. Det är alltför stora skillnader bl.a. i vilka rättigheter en resenär har vid en inställd eller kraftigt försenad tågresor jämfört med en inställd eller kraftigt försenad flygresor. Flygresenärer har bl.a. rätt till en schabloniserad ersättning vid inställda eller kraftigt försenade flyg, men något motsvarande finns inte för tågresor. Likaså är det svårt att förstå varför tågbiljetter ska återbetalas inom 30 dagar när flygbiljetter ska återbetalas inom 7 dagar. Dessa skillnader är enligt vår mening inte rimliga och bör därför ses över.

Vidare är regelverken för kortväga respektive långväga resor inte enhetliga. Om en tågresor ställs in eller försenas gäller olika regler för ersättningen beroende på om resan är kortare eller längre än 150 kilometer. Vi anser att dessa skillnader bör undanröjas genom ett enhetligt regelverk för kortväga och långväga resor så att det blir tydligt för resenärerna vilka regler som gäller.

Enligt förordningen är det möjligt att utöka rätten att betala biljetter ombord till alla resenärer och inte enbart de med funktionsnedsättning. Vi anser att

rätten bör utökas till alla resenärer eftersom det finns många andra resenärer som har svårt att hantera den digitala teknik som ofta är en förutsättning för att köpa biljett. Betalningen kan med fördel göras med betalkort för att undvika problem med kontanthantering.

Många resenärer efterfrågar möjligheten att ta med sig cykeln på tåget. I Sverige har vi, i jämförelse med övriga medlemsstater inom EU, sämre förutsättningar att kombinera tågresa med cykel. Vi välkomnar därför att den nya förordningen faktiskt bejakar rätten att ta med sin cykel på tågresa. Att överlåta till järnvägsföretagen att avgöra hur många cykelplatser som ska tillåtas är dock enligt vår mening alltför defensivt. Det vore mer rimligt att införa en skyldighet för järnvägsföretagen att upprätta planer för att utveckla möjligheten att medföra cykel på tågen.

Det är regeringens uppgift att vidta de åtgärder som krävs och utarbeta nödvändiga lagförslag i de avseenden som vi förespråkar. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

3. Lagstiftningens framtida utformning, punkt 3 (SD)

av Mikael Eskilandersson (SD), Angelica Lundberg (SD), Roger Hedlund (SD) och Martin Westmont (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 3 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna
2022/23:1003 av Mikael Eskilandersson m.fl. (SD) yrkande 29,
2022/23:2350 av Nadja Awad m.fl. (V) yrkande 3 och
2022/23:2351 av Mikael Eskilandersson m.fl. (SD) yrkandena 1 och 2,
bifaller delvis motion
2022/23:2352 av Jennie Nilsson m.fl. (S) yrkande 1 och
avslår motionerna
2022/23:2350 av Nadja Awad m.fl. (V) yrkandena 1 och 2,
2022/23:2352 av Jennie Nilsson m.fl. (S) yrkandena 2–4 och
2022/23:2354 av Katarina Luhr m.fl. (MP) yrkande 2.

Ställningstagande

EU:s nya tågpassagerarförordning förbättrar tågresenärernas rättigheter i flera avseenden och detta är naturligtvis positivt. Förordningen innebär dock bara att rättigheterna förbättras till en godtagbar nivå och vi anser att regeringen hade kunnat göra mer.

Genom de lagförslag som utskottet ställt sig bakom införs ett undantag från resenärens rätt till prisavdrag när en försening beror på en extraordinär

händelse, såsom extrema väderförhållanden eller en större folkhälsokris. Vi anser att införandet av en ansvarsbegränsning vid force majeure, utan någon närmare definition, riskerar att tänja för mycket på resenärens rätt till ersättning vid förseningar. Det är självklart rimligt att exempelvis en naturkatastrof räknas som en extraordinär händelse, men att extrema väderleksförhållanden utan vidare definition, beskrivning eller gradering ska räknas som force majeure är enligt vår mening inte rimligt. Det händer ofta att trafikbolag ställer in avgångar och att förseningar uppkommer på grund av exempelvis hård vind med regn eller snö. Inte sällan kallas snöväder, både av trafikbolag och i samhällsdebatten, för extremväder. Om resenärerna inte har rätt till ersättning vid förseningar på grund av exempelvis snöväder riskerar konsumentskyddet att urholkas. Regeringen bör därför återkomma med lagförslag som i så stor utsträckning som möjligt inskränker ansvarsbegränsningen för transportören vid force majeure i lokal och regional trafik.

Konsumenträttigheterna inom kollektivtrafiken ska vara goda. I dag förekommer brister inom kollektivtrafiken som drabbar konsumenterna. Det handlar om bl.a. bristande punktlighet, bristande information när fel och förseningar inträffar samt för få parkeringsplatser i anslutning till hållplatserna. Enligt Svensk Kollektivtrafik är problemen störst inom tågtrafiken. Vi anser att konsumentskyddet ska vara lika starkt när det gäller kollektivtrafikresor som vid tillhandahållande av andra tjänster och produkter. Av denna anledning anser vi att regeringen bör göra en översyn av lagen om kollektivtrafikresenärers rättigheter i syfte att stärka konsumentskyddet när det gäller punktlighet, information och tillgänglighet till parkeringsplatser.

Vi anser även att tågresenärers rättigheter bör motsvara de rättigheter som flygpassagerare har. Vid inställda eller försenade tåg ska tågresenärer ha rätt till återbetalning av biljetten eller prisnedsättning inom 7 dagar i stället för nuvarande 30 dagar, vilket motsvarar vad som gäller vid flygresor. Regeringen bör därför återkomma med ett sådant lagförslag.

Det som har anförts ovan bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

4. Lagstiftningens framtida utformning, punkt 3 (V)

av Malcolm Momodou Jallow (V).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 3 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna
2022/23:2350 av Nadja Awad m.fl. (V) yrkandena 1–3,
2022/23:2351 av Mikael Eskilandersson m.fl. (SD) yrkande 2 och
2022/23:2352 av Jennie Nilsson m.fl. (S) yrkande 3 och

avslår motionerna
2022/23:1003 av Mikael Eskilandersson m.fl. (SD) yrkande 29,
2022/23:2351 av Mikael Eskilandersson m.fl. (SD) yrkande 1,
2022/23:2352 av Jennie Nilsson m.fl. (S) yrkandena 1, 2 och 4 samt
2022/23:2354 av Katarina Luhr m.fl. (MP) yrkande 2.

Ställningstagande

För att uppnå ett ekologiskt hållbart transportsystem måste andelen resor med kollektivtrafik öka. I detta sammanhang fyller ett välfungerande biljettsystem en viktig roll. För mig är det viktigt att resenären har tillgång till ett sammanhållet och tillgängligt system med god överblickbarhet, där det är lätt och smidigt att byta mellan linjer och få information från en och samma källa.

Jag anser att det är den enskilda resenären som ska vara i fokus när ett transportbehov ska lösas inom persontrafiken. Tillgängligheten till stationer, bytespunkter och hållplatser är av stor betydelse för att öka intresset för att resa kollektivt. Därför välkomnar jag flera av förändringarna i EU:s nya tågpassagerarförordning, och jag förväntar mig att regeringen tillför berörda myndigheter tillräckliga resurser för att kontrollera att lagstiftningen får fullt genomslag. Samtidigt instämmer jag i kritiken från Sveriges Konsumenter om att kraven på vilka aktörer som ska erbjuda direktbiljetter inte är tillräckliga. I stället för att järnvägsföretagen ska vidta alla rimliga åtgärder anser jag att det bör ställas krav på att alla järnvägsföretag ska vara skyldiga att erbjuda direktbiljetter. Som nämns i propositionen finns det redan existerande samarbetet Resplus.

Jag anser vidare att möjligheten att köpa biljett ombord om det inte finns biljettkontor eller biljettautomat på avgångsstationen eller något annat tillgängligt sätt att köpa biljett i förväg ska gälla alla resenärer och inte bara personer med funktionsnedsättning.

Enligt förordningen ska tågbiljetter återbetalas inom 30 dagar. Jag anser att samma regler ska gälla för tågbiljetter som för flygbiljetter, dvs. att de ska återbetalas inom 7 dagar.

Regeringen bör återkomma med lagförslag som innebär att alla järnvägsföretag ska vara skyldiga att erbjuda direktbiljetter, att möjligheten att köpa biljett ombord ska gälla alla resenärer och att tågbiljetter ska återbetalas inom sju dagar. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

5. Lagstiftningens framtida utformning, punkt 3 (MP)

av Katarina Luhr (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 3 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2022/23:2354 av Katarina Luhr m.fl. (MP) yrkande 2 och avslår motionerna

2022/23:1003 av Mikael Eskilandersson m.fl. (SD) yrkande 29,

2022/23:2350 av Nadja Awad m.fl. (V) yrkandena 1–3,

2022/23:2351 av Mikael Eskilandersson m.fl. (SD) yrkandena 1 och 2 samt

2022/23:2352 av Jennie Nilsson m.fl. (S) yrkandena 1–4.

Ställningstagande

Den nya tågpassagerarförordningen ställer större krav på tillhandahållande av direktbiljetter. Jag anser att det är välkommet att tågresenärers rättigheter stärks genom förbättrade möjligheter till direktbiljetter, men jag ser samtidigt att det finns möjlighet att ytterligare stärka alla kollektivtrafikresenärers rättigheter. Förordningen är endast en minimireglering av resenärens rättigheter för en resa.

Det finns inte något krav på att trafikföretag ska erbjuda resenärer köp av direktbiljetter via exempelvis det redan existerande biljettsamarbetet Resplus. Jag anser att möjligheterna att köpa direktbiljetter behöver förbättras ytterligare, vilket skulle underlättas av ett nationellt biljettsystem. Regeringen bör därför vidta åtgärder för att möjliggöra en konkurrensneutral biljettförsäljningsplattform för kollektivtrafikresenärer i syfte att öka tillgången till direktbiljetter. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

BILAGA 1

Förteckning över behandlade förslag

Propositionen

Proposition 2022/23:72 EU:s nya tågpassagerarförordning:

1. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2014:1344) med kompletterande bestämmelser till EU:s tåg-, fartygs- och busspassagerarförordningar.
2. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2015:953) om kollektivtrafikresenärers rättigheter.
3. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i järnvägstrafiklagen (2018:181).
4. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i paketreselagen (2018:1217).

Följdmotionerna

2022/23:2350 av Nadja Awad m.fl. (V):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med ett förslag som innebär att järnvägsföretagen ska erbjuda direktbiljetter, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med ett förslag som innebär att alla ska kunna köpa biljetter ombord om det inte finns biljettkontor eller en biljettautomat på avgångsstationen eller något annat tillgängligt sätt att köpa en biljett i förväg och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med ett förslag som innebär att återbetalning av tågbiljetter ska ske inom sju dagar och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:2351 av Mikael Eskilandersson m.fl. (SD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med lagförslag som begränsar tillämpningen av artikel 19 punkt 10 om force majeure i fråga om kortväga resor i så stor utsträckning som möjligt och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förbättrade tågresenär rättigheter bör innehålla samma rättigheter som flygresenärer har med återbetalning av biljetten eller prisnedsättning

inom 7 dagar, inte 30 dagar vid inställda eller försenade tåg som nu gäller för tågresenärer, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2022/23:2352 av Jennie Nilsson m.fl. (S):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om neutralitet mellan olika trafikslag och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ett enhetligt regelverk för både kortare och längre resor och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om möjligheten att betala ombord och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta med cykeln ombord och tillkännager detta för regeringen.

2022/23:2354 av Katarina Luhr m.fl. (MP):

1. Riksdagen avslår regeringens förslag i den del det avser 15 a § lagen (2015:953) om kollektivtrafikresenärers rättigheter.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att möjliggöra en konkurrensneutral biljettförsäljningsplattform för kollektivtrafikresenärer som medför en ökad tillgång till direktbiljetter och tillkännager detta för regeringen.

Motion från allmänna motionstiden 2022/23

2022/23:1003 av Mikael Eskilandersson m.fl. (SD):

29. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska se över lagen (2015:953) om kollektivtrafikresenärers rättigheter i syfte att göra förändringar för att tillgodose en god konsumenträtt avseende punktlighet, information och parkeringsplatstillgänglighet kopplat till kollektivtrafiken och tillkännager detta för regeringen.

BILAGA 2

Regeringens lagförslag

1 Förslag till lag om ändring i lagen (2014:1344) med kompletterande bestämmelser till EU:s tåg-, fartygs- och busspassagerarförordningar

Härigenom föreskrivs att 1, 1 a, 4, 5 och 7 §§ lagen (2014:1344) med kompletterande bestämmelser till EU:s tåg-, fartygs- och busspassagerarförordningar ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §

I denna lag finns bestämmelser som kompletterar

1. Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 av den 23 oktober 2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer (tågpassagerarförordningen),

2. Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1177/2010 av den 24 november 2010 om passagerares rättigheter vid resor till sjöss och på inre vattenvägar och om ändring av förordning (EG) nr 2006/2004 (fartygspassagerarförordningen), och

3. Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 181/2011 av den 16 februari 2011 om passagerares rättigheter vid busstransport och om ändring av förordning (EG) nr 2006/2004 (busspassagerarförordningen).

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

1 a §¹

Av 4 § lagen (2015:953) om kollektivtrafikresenärers rättigheter följer att artiklarna 7, 8.1, 10.1, 10.2, 10.4 och 15–18 i tågpassagerarförordningen inte ska tillämpas på vissa trafik tjänster som annars skulle falla in under förordningens tillämpningsområde.

Av 4 § lagen (2015:953) om kollektivtrafikresenärers rättigheter följer att artiklarna 8, 9.1 och 17–20 i tågpassagerarförordningen inte ska tillämpas på vissa trafik tjänster som annars skulle falla in under förordningens tillämpningsområde.

Av 3 a § järnvägstrafiklagen (2018:181) följer att tågpassagerarförordningen inte ska tillämpas på järnvägstrafik som uteslutande bedrivs för historiska ändamål eller turiständamål, med undantag för artiklarna 13 och 14.

¹ Senaste lydelse 2015:956.

4 §

Skyldighet att lämna information föreskrivs för järnvägsföretag, biljettutfärdare, stationsförvaltare, researrangörer, transportörer, resebyråer, terminaloperatörer och hamnmyndigheter i

1. artiklarna 4, 8, 9.5, 18.1, 20, 1. artiklarna 4, 6.3, 9, 11.3, 11.4, 22.3, 28.2 och 29 i tågpassagerarförordningen, 12.2, 20.1, 20.4, 22, 28.3 och 30 i tågpassagerarförordningen,

2. artiklarna 8.5, 9.2–9.4, 10, 12.3, 13.3, 16, 22 och 23 i fartygspassagerarförordningen, och

3. artiklarna 10.2, 10.5, 11.2–11.5, 13.2, 14.5, 20, 24 och 25 i busspassagerarförordningen.

Om information inte lämnas enligt någon av de bestämmelser som anges i första stycket, ska marknadsföringslagen (2008:486) tillämpas, med undantag av 29–36 §§ om marknadsstörningsavgift. Sådan information ska anses vara väsentlig enligt 10 § tredje stycket den lagen.

5 §²

Andra skyldigheter än att lämna information föreskrivs för järnvägsföretag, biljettutfärdare, stationsförvaltare, researrangörer, transportörer, resebyråer och terminaloperatörer i

1. artiklarna 9.1–9.4, 18.3–18.5, 1. artiklarna 5, 11.1, 11.2, 11.4, 19, 22.1, 23, 24, 27 och 28 i tågpassagerarförordningen, 12.1, 20.3, 20.5, 21, 23, 24, 28.1, 28.2, 28.4 och 29 i tågpassagerarförordningen,

2. artiklarna 4, 7–8.4, 9.1, 10–13.2, 15.4 och 24 i fartygspassagerarförordningen, och

3. artiklarna 4, 8, 9, 10.1, 10.3, 10.4, 11.1, 13–15, 17.3, 26 och 27 i busspassagerarförordningen.

Den som inte fullgör en sådan skyldighet får åläggas att göra det. Åläggandet får förenas med vite. En talan om ett sådant åläggande väcks vid Patent- och marknadsdomstolen av Konsumentombudsmannen.

I ett tillsynsärende om en skyldighet som avses i första stycket tillämpas 42–45 §§ marknadsföringslagen (2008:486) och det som i övrigt gäller enligt den lagen vid tillämpning av de bestämmelserna.

I ett tillsynsärende om en skyldighet som avses i första stycket tillämpas 42–45 a §§ marknadsföringslagen (2008:486) och det som i övrigt gäller enligt den lagen vid tillämpning av de bestämmelserna.

7 §

Den myndighet som utövar tillsyn över fullgörandet av de skyldigheter som anges i artiklarna 10.1, 10.2, 10.4, 21 och 26 i tågpassagerarförordningen, artikel 14 i fartygspassagerarförordningen och artikel 16.1 i busspassagerarförordningen får meddela de förelägg-

Den myndighet som utövar tillsyn över fullgörandet av de skyldigheter som anges i artiklarna 6.4, 10, 26 och 27 i tågpassagerarförordningen, artikel 14 i fartygspassagerarförordningen och artikel 16.1 i busspassagerarförordningen får meddela de förelägg-

² Senaste lydelse 2016:231.

ganden som behövs för att ganden som behövs för att
bestämmelserna ska följas. bestämmelserna ska följas.

Ett sådant föreläggande får förenas med vite.

Denna lag träder i kraft den 7 juni 2023.

2 Förslag till lag om ändring i lagen (2015:953) om kollektivtrafikresenärers rättigheter

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (2015:953) om kollektivtrafikresenärers rättigheter

dels att 2 och 4 §§ ska ha följande lydelse,

dels att det ska införas en ny paragraf, 15 a §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §

Vid resor med tåg tillämpas bestämmelserna om reseinformation och om ersättning och prisavdrag vid förseningar i 7–17 §§ i den utsträckning motsvarande bestämmelser i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 av den 23 oktober 2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer (tågpassagerarförordningen) inte är tillämpliga.

Av 4 § följer att bestämmelser i tågpassagerarförordningen om reseinformation och rättigheter vid förseningar inte är tillämpliga i vissa fall.

Vid resor med tåg tillämpas bestämmelserna om reseinformation och om ersättning och prisavdrag vid förseningar i 7–17 §§ i den utsträckning motsvarande bestämmelser i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/782 av den 29 april 2021 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer (tågpassagerarförordningen) inte är tillämpliga.

4 §

Artiklarna 7, 8.1, 10.1, 10.2, 10.4 och 15–18 i tågpassagerarförordningen, i den ursprungliga lydelsen, ska inte tillämpas på inrikes trafik tjänster som har en sträckning som är kortare än 150 km.

Artiklarna 8, 9.1 och 17–20 i tågpassagerarförordningen, i den ursprungliga lydelsen, ska inte tillämpas på inrikes trafik tjänster som har en sträckning som är kortare än 150 km.

15 a §

Resenären har inte rätt till prisavdrag enligt 15 § om förseningen har orsakats av omständigheter som inte kan hänföras till själva järnvägs-, tunnelbane-, spårvägs-, buss- eller personbilsdriften och som transportören inte hade kunnat undgå eller förebygga följderna av även om transportören hade iakttagit den omsorg som omständigheterna krävde.

Denna lag träder i kraft den 7 juni 2023.

3 Förslag till lag om ändring i järnvägstrafiklagen (2018:181)

Härigenom föreskrivs i fråga om järnvägstrafiklagen (2018:181)

dels att 3–5 och 9 §§ ska ha följande lydelse,

dels att det ska införas en ny paragraf, 3 a §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

3 §

Särskilda bestämmelser om transport av resenärer på järnväg finns i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 av den 23 oktober 2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer (EU:s tågpassagerarförordning).

Särskilda bestämmelser om transport av resenärer på järnväg finns i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/782 av den 29 april 2021 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer (EU:s tågpassagerarförordning).

3 a §

EU:s tågpassagerarförordning ska inte tillämpas på järnvägstrafik som uteslutande bedrivs för historiska ändamål eller turiständamål. Artiklarna 13 och 14 (om skadeståndsansvar för resenärer och resgods samt om försäkringskyldighet) i förordningen, i den ursprungliga lydelsen, ska dock tillämpas på sådan trafik.

4 §

På sådana avtal om inrikes transport av resenärer på järnväg som inte omfattas av tillämpningsområdet i artikel 2.1 i EU:s tågpassagerarförordning, i den ursprungliga lydelsen, ska det som föreskrivs i artikel 11 (om skadeståndsansvar för resenärer och resgods) i förordningen tillämpas. Detsamma gäller för avtal om transport av resenärer på tunnelbana eller spårväg.

På sådana avtal om inrikes transport av resenärer på järnväg som inte omfattas av tillämpningsområdet i artikel 2.1 i EU:s tågpassagerarförordning, i den ursprungliga lydelsen, ska det som föreskrivs i artikel 13 (om skadeståndsansvar för resenärer och resgods) i förordningen tillämpas. Detsamma gäller för avtal om transport av resenärer på tunnelbana eller spårväg.

5 §

En fordran som grundar sig på en skyldighet enligt artikel 15, 16, 17 eller 18 (om försening, utebliven anslutning och inställelse) i EU:s tågpassagerarförordning, i den ur-

En fordran som grundar sig på en skyldighet enligt artikel 17, 18, 19 eller 20 (om försening, utebliven anslutning och inställelse) i EU:s tågpassagerarförordning, i den ur-

sprungliga lydelsen, upphör om resenären inte väcker talan inom tre år från det att fordran uppkom.

sprungliga lydelsen, upphör om resenären inte väcker talan inom tre år från det att fordran uppkom.

9 §

Det ansvar för ekonomisk skada för infrastrukturförvaltaren som *föreligger* enligt 8 § ska också omfatta ekonomisk skada som uppkommer för transportören till följd av dennes skyldigheter enligt artiklarna 16–18 i EU:s tågpassagerarförordning, i den ursprungliga lydelsen, och enligt 14 och 15 §§ lagen (2015:953) om kollektivtrafikresenärers rättigheter.

Det ansvar för ekonomisk skada som infrastrukturförvaltaren *har* enligt 8 § ska också omfatta ekonomisk skada som uppkommer för transportören till följd av dennes skyldigheter enligt artiklarna 17–20 i EU:s tågpassagerarförordning, i den ursprungliga lydelsen, och enligt 14 och 15 §§ lagen (2015:953) om kollektivtrafikresenärers rättigheter.

Avtalsvillkor som i jämförelse med denna paragraf inskränker infrastrukturförvaltarens ansvar är utan verkan mot transportören.

Denna lag träder i kraft den 7 juni 2023.

4 Förslag till lag om ändring i paketreselagen (2018:1217)

Härigenom föreskrivs att 4 kap. 10 § paketreselagen (2018:1217) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

4 kap.

10 §

I den utsträckning följande unionsrättsakter, internationella instrument och lagar begränsar en resenärs rätt till ersättning för en skada från en transportör, tillämpas samma begränsningar i fråga om resenärens rätt till ersättning för en skada från arrangören:

1. Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 392/2009 av den 23 april 2009 om transportörens skadeståndsansvar i samband med olyckor vid passagerarbefordran till sjöss, i den ursprungliga lydelsen,

2. 2002 års Atenkonvention om befordran till sjöss av passagerare och deras resgoods,

3. sjölagen (1994:1009),

4. rådets förordning (EG) nr 2027/97 av den 9 oktober 1997 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar avseende lufttransport av passagerare och deras bagage, i lydelsen enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 889/2002,

5. lagen (2010:510) om lufttransporter,

6. Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 av den 23 oktober 2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer, i den ursprungliga lydelsen, och

6. Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/782 av den 29 april 2021 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer, i den ursprungliga lydelsen, och

7. järnvägstrafiklagen (2018:181).

Denna lag träder i kraft den 7 juni 2023.