



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

2015-03-31

Diarie nr 2015/Lu23
Handläggare: Mattias Andersson

Justitiedepartementet
Enheten för immaterialrätt och
transporträtt
Er ref: Ju2013/4865/L3
Anna.wernerup@regeringskansliet.se

Remissyttrande angående Lag om resenärers rättigheter, hävning av köp av periodbiljett

Svensk Kollektivtrafik är bransch- och serviceorganisation för alla länstrafikbolag och regionala kollektivtrafikmyndigheter samt samhällsägda regionala tågbolag, vilka tillsammans utgör organisationens medlemmar. Årligen görs mer än 1,4 miljarder resor i våra medlemmars trafik vilket motsvarar 96% av landets busstrafik och 62% av landets tågtrafik.

Departementets förslag

Som en del i ett större tidigare remitterat förslag kring resenär rättigheter för regionalt resande inbjuder Justitiedepartementet till samråd rörande regler för hävning av köpta periodbiljetter. Lagförslaget avser hantera både hävnings- och återbetalningsförfarandet.

Svensk Kollektivtrafiks synpunkter på förslaget

Sammanfattning

- Tillstyrker förslag på hävningsrätt för årsbiljetter. Då detta avser större belopp för den enskilde och inga krav på trafikföretagen finns för så pass långsiktig information.
- Avstyrker förslag på hävningsrätt för periodbiljetter med kortare giltighetstid än årsbiljett. Detta med hänvisning bland annat till nuvarande ambitionsnivå rörande tidsaspekter för information till resenär (TSFS 2012:2), samt risk för missbruk speciellt vid rabatterade biljetter och kortare tidsintervall.
- Föreslagen regel kring återbetalning måste ytterligare preciseras, lämpligen med en skrivning motsvarande Konsumentköplagens.
- Avgränsa "väsentlig" till resor som avser arbete och studier.
- Förslaget måste ha sin utgångspunkt i kollektivtrafikens förutsättningar, undvika onödig detaljstyrning och stimulera till möjligheter att tjänsteutveckla på en nyligen avreglerad marknad.

Fördjupade kommentarer

Periodkort är i "vår värld" betäckningen på en bred produktflora med giltighet allt ifrån 24 timmar till upp till ett år. Studerar man färdbevis med giltighet i 30-dagar finns de, enligt vår senaste årliga biljettprisundersökning, i prisnivån mellan 220 kr



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

till 1665 kr beroende på räckvidd, resenärskategori och trafikföretag. Dagkort är naturligtvis generellt billigare än detta och årskort dyrare.

Vi vill inleda med en del "motfrågor", då vi anser att ämnet måste avgränsas något. För vilken resa har resenären köpt biljetten? Enbart för sina pendlingsresor till och från arbetet eller även för annat vardagsresande? De flesta periodkort är inte linje- eller relationsbundna utan ger möjlighet att resa inom ett visst område under en tidsperiod. Är det av väsentlig betydelse bara om jag inte kommer till mitt arbete eller även om jag inte kan resa till min kvällskurs? Hur viktigt är det att resenären kommer fram till en viss tid? Är det skäligt att behöva påbörja sin resa en timme tidigare för att komma fram i tid? Är det att anse som en väsentlig förändring är när tåg ersätts med buss pga. linjeändringar? Eller om tåg ersätts med buss pga ett längre banarbete? Är det vid en periodisk komfortförsämring, regelbunden restidsförlängning eller endast vid ett omöjliggörande av att resa som det är att anse som en väsentlig förändring? Vi är medvetna om att förslaget är skrivet utifrån ett individualistiskt perspektiv, dvs det är resenärens behov som sätts i centrum. Men lagstiftaren måste ta hänsyn till att kollektivtrafik inte är en skraddarsydd transportform som gör anspråk på att tillgodose alla enskildas resbehov vid alla tillfällen utan just handlar om att möjliggöra kollektivets resandebehov vid ett flertal tillfällen. Dvs. med resenärernas behov i centrum. För att kunna tillämpa lagstiftningen i verkligheten krävs detta synsätt inte bara ifrån trafikföretagens utan även från lagstiftarens sida. Vi vill med detta mena att det inte är rimligt att väga in annat än möjligheten att ta sig till arbetet och utbildning, dvs grunderna för de regionala kollektivtrafikmyndigheternas uppdrag kring vardagsresandet, och att det endast är ett fullkomligt omöjliggörande av resbehovet som kan anses vara grunden för vad som kan anses av väsentlig betydelse.

Att resa kollektivt är sällan annat än ett medel för att uppnå andra syften, så som att arbeta, studera eller gå på bio eller en kvällskurs. Vi vill hävda att en rätt till hävning enbart gynnar de resenärer som har möjlighet att genomföra sin resa med alternativa färd sätt, de "svagaste" kunderna förblir okompenserade, då de inte har möjlighet att ta sig på andra sätt tex till sitt arbete.

Det bör inte heller anses rimligt att förändringar som varit i allmänhetens kännedom vid inköpet, såväl beslutade som föreslagna, kan användas för att häva köpet av en periodbiljett. Vår uppfattning är att utbudsförändringar inom den samhällsfinansierade trafiken sker varsamt och med god information, tågplaner beslutas årsvis och busstider planeras säsongvis. Förslaget riskerar dessutom att gå emot den tidigare genomförda föreskriften om resenärsinformation (TSFS 2012:2 och TSFS 2012:72) där trafikföretag ges skyldighet att flagga senast 21 dagar före väsentliga utbudsförändringar. Denna föreskrift måste ändå tolkas som samhällets syn för när det är rimligt att resenären ska ges rätt att få information om förändringar. All information som skett tidigare än 21 dagar före planerad resa måste därför i ljuset av föreskriften anses ha skett i rimlig tid och därmed ingå i vad resenären kunnat förutsätta ingå i samband med köp.

Ett visst ansvar måste läggas på kunden att undersöka förutsättningar inför köp. Kan man lägga ett sådant ansvar på den enskilde vid fastighetsköp för mångmiljonbelopp bör man också kunna lägga en motsvarande undersökningsplikt i rimlig måtta på den enskilde när den uppträder i rollen som resenär, och står i begrepp att införskaffa biljetter som i många fall inte ens uppgår till priset av en tur och returresa med tåg mellan Stockholm och Göteborg.



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

Enligt definitionen i förslaget är en 24-timmars biljett en periodbiljett. Det är inte acceptabelt att öppna för möjligheten att kunna återlösa konsumerade biljetter av dygnskaraktär ur administrations-, intäktssäkrings- och rättsäkerhetsskäl.

Sammantaget finner vi det därför rimligt att hävningsrätten görs lagstadgad *endast* när det gäller köp av årsbiljetter. För periodbiljetter med kortare giltighetstid blir det därmed fortsatt frivilligt att erbjuda återköp/hävning enligt vid köpet av parterna fastställda regler. Därmed ges också möjlighet att skapa ett konkurrensincitament mellan parter vid försäljning av periodbiljetter. Är det någon reglering som bör ändras är det de 21 dagarna för information kring in-/utträde på marknaden som ger både samhället och de enskilda resenärerna en allt för kort framförhållning för att lösa utbudsförändringar som påverkar medborgarnas vardagliga resebehov.

När det gäller en eventuell återbetalning kan man problematisera en del kring vad som ska återbetalas. Det handlar dels om kostnader som har med gjord försäljning att göra och dels om beräkningsmodellen för återbetalning.

I biljettpriset finns flera kostnadsposter, detta tydliggörs inte idag vid köp av periodbiljetter inom den allmänna kollektivtrafiken, men en viss del av priset är för att täcka försäljningsomkostnader i form av provision och kortproduktion. Det är inte orimligt att anta att kostaderna för försäljning uppgår till 7-15% av priset (jämför det belopp SJ.se tar ut vid köp av motsvarande biljetter inom Resplus) samt 20-30 kr för kortämnet och laddning av detta som sådant. Det måste vara rimligt att trafikföretagen ges rätt att dra av dessa kostnader innan beräkningen av ersättning för ej konsumerad del av ett periodkort görs. Vi anser att detta motsvarar § 41 i Konsumentköplagen (SFS 1990:932). För att inte låsa fast lagstiftningen i dagens lösningar bör inga belopp skrivas in utan en liknande ordalydelse om "skälig nivå" måste anses räcka.

När det gäller beräkningsbeloppet måste vägas in de rabatteringar som ges för periodkort jämfört med alternativa biljetter. Det kan inte vara lagstiftarens syfte att resenärer som inte har för avsikt att resa hela biljettens giltighetsperiod ges möjlighet att återlösa biljett med hänvisning till utbudsförändringar. I vår tidigare omnämnda biljettprisundersökning visar det sig att en månadsbiljett motsvarar priset för allt mellan 17 till 32 enkelbiljetter. Det finns alltså större incitament att försöka återlösa sitt kort hos vissa trafikföretag än hos andra, på strikt ekonomiska grunder. En annan viktig fråga är hur givna rabatter för årskort hanteras där resenären ges möjlighet att betala motsvarande tio månader och får två månader "på köpet"? Vilket belopp kvarstår att återlösa när en månad – som dessutom råkar vara sommarmånad- återstår? 1/11, 1/12 eller 0/12? Dessa frågor är komplicerade och bör vidare utredas, för att undvika lagstiftning som inbjuder till missbruk eller ger upphov till svåra tolkningslägen. Svensk Kollektivtrafik bidrar gärna som diskussionspartner i dessa frågor.

Remissens utformning

Det är olyckligt att förslaget för "lag om resenärers rättigheter" återigen remitteras i beståndsdelar av departementet. Det ger svårigheter att bedöma ett kommande författningsförslag som helhet och dess konsekvenser för såväl branschen och resenärerna. Det handlar tex om vilken trafik som förslaget avses att innefatta, är det all trafik som sker inom riket eller enbart den som i tidigare förslag avgränsats



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

så som regional? Vår uppfattning är att en transparens där parterna ges möjlighet till insyn i helhetslösningen borgar för framtidssäkrade lösningar för en bransch där lönsamhet är ett betydligt större problem än kundnöjdheten. Avslutningsvis saknar vi ett avsnitt som behandlar konsekvenser för olika parter så som resenär och trafikföretag utifrån den föreslagna åtgärden, motsvarande de krav som ställs på statens myndigheter vid regelgivning (SFS 2007:1244).

SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Stefan Sedin
VD