SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

2015-09-25

Justitiedepartementet
anna.wernerup@regeringskansliet.se
Er ref: Ju2015/2409/L3

Dnr 2015/Lu59 (Li64)
Handläggare: Mattias Andersson

Järnvägstrafikutredningens slutbetänkande ”En modern reglering av järnvägstransporter” (SOU 2015:9)

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

Svensk Kollektivtrafik delar flertalet av slutbetänkandets slutsatser och vill därför endast tillföra följande;

Konsekvensanalys saknas

Det saknas en konsekvensanalys av att lagstiftningen även ska innefatta spårvagn, tunnelbana och sådan lokal järnvägstrafik som idag varit undantagen från järnvägslagen. En sådan bör alltså kompletteras innan det är möjligt att göra ett fullständigt ställningstagande till nyttan med detta införlivande av dessa trafikformer.

Tågpassagerarförordningens vs regionala resenärsrättigheter

Utredningen föreslår att den spårtrafik som idag inte omfattas av CIV 1999 direkt eller indirekt bör omfattas för att skapa enhetlighet för resenärer och trafikföretag. Svensk Kollektivtrafik stödjer denna tanke, enhetliga regler skapar förståelse och rätt förväntan hos resenärerna och kostnadseffektiv tillämpning för personal, rutiner och system hos trafikföretagen.
Det är därför olämpligt ur ett resenärsperspektiv att föreslå undantag för regler kring passagerarrättigheter som ingår för övrig trafik. Svensk Kollektivtrafik menar att de förslag på regionala resenärsrättigheter som branschen så som en prövning av dess ”lämplighet” och lagrådet så som en prövning av dess ”laglighet” avfärdat måste omarbetas och just anpassas till EU:s passagerarförordningar. Den svenska lagstiftningen bör gå in och täcka upp där regler saknas, uppgiften kan inte vara att skapa regler som är helt på tvärs mot både gängse konsumenträtt, transporträtt och passagerarförordningarna. Detta kommer varken passagerarna eller branschen att gynnas utav.

Svensk Kollektivtrafik Service AB
Hornsgatan 15, 1 tr, 118 46 Stockholm
Växel 08-452 71 30
Org.nr 556412-2983
www.svenskkollektivtrafik.se

SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

Låt oss exemplifiera med ett verkligt exempel rörande tågavgångar mellan Malmö-Lund. Dessa tåg kör under två skilda varumärken, konceptet Pågatåg med täta stopp och pendelstågskaraktär på fordonen samt Öresundståg med regionaltågskaraktär och relativt långt mellan hållplatserna. Eftersom Skånetrafiken i båda koncepten står som finansiär för trafiken inom Skåne gäller till gang för resenärerna samma biljetter ombord på båda tågkoncepten. Reser man mellan tex Malmö och Lund kan man alltså fritt välja mellan nedanstående avgångar (fig 1) en vardagsmorgon. Vissa av tågen startar i Danmark och vissa i Hyllie, vissa av Öresundstågen är insatståg som bara går i högtrafik och har slutstation i Helsingborg, andra går vidare längre än 15 mil till tex Göteborg. Det innebär att resenären med samma biljett, med samma tågvarumärke framför ögonen och med samma regionala kollektivtrafikmyndighet som tjänsteleverantör enbart beroende på tågets start- och slutstation ska avgöra vilka resenärsrättigheter den har. Eftersom trafiken är så tät skulle en försening på fyra minuter kunna kasta om vilket tåg som kommer före det andra och därmed har resenären svårt att avgöra vilka rättigheter denne har att hävda på just denna tågavgång.

1018	1216	1318	1020	1722	1320	1518
		M-F		M-F	M-F	
07.12		07.20	07.32		07.40	
07.26		07.34	07.46		07.54	
07.39	07.44	07.49	07.59	08.07	08.10	08.14
07.42	07.47	07.52	08.02	08.10	08.13	08.17
07.46	07.51	07.56	08.06	08.14	08.17	08.21
07.48	07.53	08.00	08.08	08.17	08.20	08.23
|	07.58	|	|	|	|	08.28
|	08.00	|	|	|	|	08.30
|	08.02	|	|	|	|	08.32
07.58	08.07	08.10	08.18	08.27	08.30	08.37

Figur 1, Tidtabell gemensam för Öresundståg och Pågatåg mellan Köpenhamn-Hyllie-Malmö C-Lund

Regressrätt

Svensk Kollektivtrafik stöder slutbetänkandets förslag om en regressrätt riktad mot infrastrukturförvaltaren. Vi menar att detta kommer att leda till både ökad effektivitet hos infrastrukturförvaltaren och en avlastning av kostnader som idag oförtjänt tas av trafikföretagen. Den del som idag avtalsvis regleras ”från första kronan”, dvs avseende sak- och personskada anser vi mer eller mindre oförändrad införas som lag.

Däremot måste regressrätten också innefatta ersättning vid bristande information. Vad vi menar är att eftersom infrastrukturförvaltaren så som driftledning för tågtrafiken är den som fattar beslut om förändrade tågtider och ansvarar för prognoser (vilka i dag är av undermålig kvalitet) måste åläggas i lag en skyldighet att leverera dessa informationsuppgifter med hög kvalitet till trafikföretagen. Detta eftersom trafikföretagen både i den svenska tillämpningen av EU:s passagerarförordningar och i det kommande lagförslaget vid bristande information till passagerarna kan åläggas viten enligt marknadsföringslagen. När dessa viten beror på bristande information

Svensk Kollektivtrafik Service AB
Hornsgatan 15, 1 tr, 118 46 Stockholm
Växel 08-452 71 30
Org.nr 556412-2983
www.svenskkollektivtrafik.se

SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

och undermåliga prognoser från Trafikverket bör så klart infrastrukturförvaltaren stå för även dessa kostnader. Det borde i sammanhanget också införas en paragraf där infrastrukturförvaltaren åläggs att minimera konsekvenserna av uppstådda förseningar. Idag är de åtgärder som görs högst kompetens- och personberoende och därmed uppstår t.ex. kraftigt varierande grad av följdförseningar vid i stort sätt identiska händelser, vilket bland annat studier vid Linköpings universitet visat.

Svensk Kollektivtrafik ser det som allvarligt att lagstiftaren inte har för avsikt att synka införandet av regressrätten med införandet av nya regionala resenärsrättigheter. Det innebär att tågtrafikföretagen kommer att drabbas ekonomiskt vid införandet av de regionala resenärsrättigheterna. Vår bedömning är att dessa enligt liggande förslag är betydligt mer betungande än EUs passagerarrättigheter som idag tillämpas t.ex. på alla tågtrafik.

När det gäller den föreslagna kopplingen mellan regressrätt och utbetalda kvalitetsavgifter finner Svensk Kollektivtrafik denna märklig. Det är två helt skilda instrument, det ena för att öka kvalitén på infrastrukturen (både fast och rullande) och den andra är ett (enkelriktat) ersättningssystem för att täcka uppkomna kostnader.

Kvalitetsavgifterna har som uppgift att styra till ökad kvalitet och utifrån trafikföretagets perspektiv ge ersättning för kvalitetsbrister jämfört vad som avtalats. Det är alltså så som vi ser det en reglering rörande leveransens kvalitet. Detta innebär i princip att även ett tomt tåg som råkat ut för bristande leverans från infrastrukturhållaren har rätt till ersättning. Regressrätten har som avsikt att kompensera trafikföretagen för uppkomna kostnader tex från anspråk från tredje man. Här ligger kostnader för att anordna ersättningstrafik, utlägg för taxi (vilket i och med den nya regionala resenärslagstiftningen kommer att bli en betydande del, då resenärerna ges rätten att själv beställa en taxi och kräva utläggsersättning i efterhand av trafikföretaget) samt utbetalande av det som tidigare kallades restidsgarantier (dvs de återbetalningar av hela eller delar av erlagda biljettpriser eller annan kompensation så som värdecheckar) till resenär. För längre resor kan även kost och logi räknas in i dessa belopp. Det är alltså av yttersta vikt att regressrätt införs helt oberoende av eventuell ersättning via kvalitetsavgifter.

Det är också av yttersta vikt att lagstiftningen instrumentaliserar regressrätt till att bli en avtalsfråga inte i första hand en rättegångsfråga. Eftersom staten själv är ansvarig för den största infrastrukturhållaren bör detta inte bli något problem. Förslagsvis bör Trafikverket tilldelas dessa medel separat så att det inte finns någon risk att kreativa försök att finansiera regressersättningar sker via ökade banavgifter eller minskade investeringar och underhåll uppkommer.

Svensk Kollektivtrafik Service AB
Hornsgatan 15, 1 tr, 118 46 Stockholm
Växel 08-452 71 30
Org.nr 556412-2983
www.svenskkollektivtrafik.se

SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

Även utifrån regressperspektiv är det utifrån den diskussion som förs i slutbetänkandet (s 128-129) av yttersta vikt att lagstiftningen för regionala resenärsrättigheter som är under utarbetande ges en form som passar tillsammans med EU:s passagerarförordningar.

Svensk Kollektivtrafik stödjer alltså införandet av en regressrätt enligt alternativ 3 men med krav på att ovanstående modifieringar införds.

SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Stefan Sedin
VD

Svensk Kollektivtrafik Service AB
Hornsgatan 15, 1 tr, 118 46 Stockholm
Växel 08-452 71 30
Org.nr 556412-2983
www.svenskkollektivtrafik.se