SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

2015-08-07

Diarie nr 2015/Lu49 Er ref: Diariet Justitiedepartementet
Handläggare: Mattias Andersson

Remissyttrande "Stärkta rättigheter för kollektivtrafik-resenärerna"

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.

I inledningen skriver regeringen "målsättningen är att kraftigt öka andelen kollektivtrafikresenärer. För att nå den målsättningen behöver kollektiv-trafikens attraktionskraft stärkas". I branschen finns en motsvarande vilja att fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel, men det finns också en kunskap om att marknadsandelen knappast påverkas positivt av reklamationssystemets utformning. Däremot påverkas det av utbudets utformning, det utrymme kollektivtrafiken ges möjlighet att ta från samhället och de förutsättningarna som ges från samhället och givetvis de konkurrerande färdmedlens förutsättningar.
Svensk Kollektivtrafik har under mer än tio års tid bedrivit den nationella attityd- och resvaneundersökningen Kollektivtrafikbarometern. Resenärernas svar är klara och entydiga, för att resa mer kollektivt vill man ha bättre kännedom om utbudet samt ett utbud som är relevant (resa när man vill och dit man vill) och fördelar jämfört alternativa färdsätt (bekvämare, snabbare, billigare, ger möjlighet att arbeta under resan etc).[1]

TILLSTYRKANDEN

Svensk Kollektivtrafik stöder förslaget så tillvida

- att det ska gälla lika för alla resenärer oavsett färdmedel eller kundgrupp
- vad det gäller att utöka busspassagerarförordningen så att den gäller för de busstjänsters längd som inte täcks av lagförslaget
- att inte undanta skyldigheten för stationsförvaltare att lämna assistans på järnvägsstationer
- avskaffandet av skyldigheten att ha ett specificerat system för att lämna information till resenär
- avskaffandet av skyldigheten att informera om en bytespunkts tillgänglighet myndigheter
- rätten till reseinformation före och under resan utifrån lagförslaget
- att beräkningsgrunden för försening är differens i ankomsttiden

[1] Se tex Årsrapport Kollektivtrafikbarometern 2015, Svensk Kollektivtrafik.

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

SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

- att principen att ersättning ska beräknas i proportion till den rabatt som biljetten innebär för icke enkelbiljetter

Svensk Kollektivtrafik menar att det i övrigt vore lämpligare att i första hand utsträcka de EU-förordningar som finns till att gälla även lokalt/regionalt resande och om det inte räcker applicera konsumenttjänstslagen rakt av på kollektivtrafiken än att skapa ytterligare särlagstiftningar.

RESENÄRER OMBORD PÅ FARTYG

Svensk Kollektivtrafik har medlemmar som bedriver passagerartrafik till sjöss. Det innebär som tidigare angivits ytterligare en förordning att hålla reda på för resenärer och personal. Något undantag anses inte aktuellt och ett av argumenten som anges i lagförslaget är;

”Förordningens bestämmelser får i allt väsentligt anses vara väl anpassade till den kortväga trafiken” s 28

Enligt artikel 18 i förordningen så ska reser ges assistans vid förseningar över 90 minuter och 25 % på biljettpriset ska återbetalas vid förseningar på över en timme. Detta gäller tex en resenär på Djurgårdsfärjan. Vilket är långt ifrån de 20 minuter och 100 % tillbaka som resenären på spårvagnen som går till Djurgården, som sitter med samma biljett, och erlagt samma pris och reser samma trafikföretag har möjlighet att få. I så fall bör väl 90 minuter och 25 % kunna tillämpas även för spårvagnspassagerare? Med sådana förslag där lagen skapar absurda orättvisor för resenären på oklara grunder leder inte till några nöjda kunder utan bara till konflikter och missnöje. Helt i onödan.

FEMTON MIL, ÄVEN FÖR RESA SOM BÖRJAR I DANMARK?

Flera av våra medlemmar har linjer som är längre än 15 mil men också självklart linjer som är kortare. Låt oss ta som exempel, resenären kliver på ett Öresundståg i Malmö. Resenären ska till Helsingborg. Tåget fortsätter till Göteborg. Alltså gäller inte lagförslaget på denna resa. Dagen efter gör resenären samma resa mellan Malmö och Helsingborg med ett Öresundståg men en kvart senare, detta är ett förstärkningståg som bara går till Hässleholm, vilket är 8 mil från Malmö. Då plötsligt ska förseningar regleras enligt lagförslaget. Det innebär att en resenär som reser mellan platserna A och B med samma trafikföretag och samma färdmedel, ja till och med samma reseprodukt har olika regelverk att förhålla sig till. Den ena dagen har den rätt till 1100 kr som ersättning för taxiresa, men kan inte enligt lagen förvänta sig någon hjälp av trafikföretaget att komma fram. Den andra dagen får resenären inte ut en krona för det taxikvitto denna skickar in i efterhand, men däremot få rätt till god hjälp att ta sig fram till slutdestinationen av det företag denne har en kundrelation med. Den föreslagna lösningen skulle alltså göra det svårt för både resenärer och transportörer att i praktiken veta vilket regelverk som gäller.

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

SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

Räknas delsträckor av linjen om de bedrivs utanför landets gränser? Ett Öresundståg som börjar sin resa i Helsingör och via Malmö når Helsingborg, sträckan på svensk mark är någon längre än 5 mil. Detta har behandlats i tidigare promemorior men nämns inte här.
Vi är medvetna om att förslaget är skrivet utifrån ett individualistiskt perspektiv, dvs det är den enskilda *resenärens* behov som sätts i centrum. Men lagstiftaren måste ta hänsyn till att kollektivtrafik inte är en skräddarsydd 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. Även om det är resenärernas behov som är i centrum måste rättigheterna stå i proportion till resenärens betalningsvilja och trafikföretagens produktionsförmåga.
Om målsättningen är att skapa en livskraftig marknad för kollektivtrafikföretag måste villkoren vara rimliga för företagen och utrymme för frihetsgrader att utforma erbjudandet till kunden fortsatt finnas.

TRE DAGARS FRIST OCH FORCE MAJEURE

I förslaget föreslås att trafikföretagen om de har flaggat mer än tre dagar i förväg om trafikförändringar lämnas viss ansvarsfrihet. Idag sker planering för att säkerställa trafik precis inför det kommande dygnet. Allt för många osäkerhetsmoment finns för att kunna göra planeringen tidigare. Ett exempel på osäkerhet är väderrelaterade problem och olyckor. Dessa omöjliggör ibland trafikering. Trafikinställelser och banarbeten utanför trafikföretagets rådrum är också vanliga orsaker. Lagförslaget skulle kunna innebära att trafikföretagen för att vara på den säkra sidan flaggar för längre tidsperioder av trafikavstängningar (tex efter ett banarbete, vis av erfarenheten att banarbeten som utsatts till att pågå under en helg med en viss sannolikhet kommer fortgå även någon dag efter helgen).
Det är rimligt att persontransporter har en viss force majeure klausul. Dessa då stora delar av förutsättningarna för möjliggörande av en framgångsrik tjänsteproduktion ligger utanför trafikföretagets rådrum. Utöver den statliga infrastrukturen är det även hårt väder, strejker och olyckor som kan vara några exempel på störningar så kraftiga att trafik måste ställas. Att då bli ersättningsskyldig som tredjeman kan inte vara lagstiftarens mening. Sällan är störningarna så långa eller av sådan säker karaktär att ”tredagarsklausulen” kan tillämpas. Men dock så kännbara. Speciellt kostnadsmässigt om de nivåer av taxiersättningar och prisavdrag ska tillämpas.

DE SÅRBARASTE RESENÄRERNA SAKNAR FORTSATT REGLERING

Resor med flera olika färdmedel och linjer från ett eller flera olika trafikföretag? Hur ska dessa hanteras? Det är ofta här som resenären hamnar i kläm och det är här som även EU förordningarna för

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

SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

passagerarrättigheter lämnar resenären i sticket. Kommersiella aktörer har inga drivkrafter att hjälpa dessa resenärer utöver sitt åtagande, här behövs lagstiftning. I den så kallade ”diskussionspromemorian” lyftes detta fram och det tydliggörs genom skrivningen ”flera tågtrafiktjänster” etc. Det har sedan försvunnit från lagstiftarens text vilket är olyckligt. Regeringen tar aktivt ställning att dessa resenärer inte ska ges ett fullgott skydd när man skriver;

”Det framstår som oundvikligt att i en förseningssituation i sådana fall se den del som genomförs med en trafiktjänst som faller under tågpassagerarförordningens tillämpningsområde som en resa och den del som genomförs med en trafiktjänst som faller under lagen som en annan resa.” (s 26)

Samt försöker omfamna dem;

”Resans slutdestination är den station som är det slutliga målet för resenärens resa” (s 77)

Fast den snårighet av argument och motargument kring detta som presenteras kommer knappast göra någon lycklig. (s 79f) Alltså har lagstiftningen tappat bort resor som innehåller flera sträckor och flera trafikföretag.

BRISTANDE INFORMATION ÄR ETT PROBLEM OCKSÅ FÖR BRANSCHEN

Regeringen föreslår att förvaltare av bytespunkter ska var skyldig att lämna viss information till resenären. Begreppet motsvaras av ”station manager” enligt EU förordningarna för passagerrättigheter och ska enligt dessa finnas utsedda för alla stationer. Här krävs alltså att regeringen ser till att ta tag i detta, skyldigheten att införa funktionen kom redan 2009 och ännu har inte något hänt.
Infrastrukturförvaltare samt terminal/stationsförvaltare bör vara skyldiga att underlätta för trafikföretagen att ge resenärerna tillgång till information enligt de förpliktelser som åligger trafikföretagen enligt detta lagförslag. Lagförslaget föreslår en skärpning (eller i alla fall en förändring) av de informationsskyldigheter som finns gentemot resenären.
Anpassningar har skett utifrån den lag som trädde i kraft vid årsskiftet (SFS 2014:1344) om kompletterande bestämmelser. Nu ett år senare ska reglerna ännu än gång ändras och bli ännu snårigare.

Att jämställa en miss i informationen med medveten falsk marknadsföring är knappast drivande för att informationen ska bli mer innehållsrik. Det kommer skapa stor försiktighet i vilken information som lämnas. Majoriteten av de svenska persontågen trafikleds av Trafikverket. Majoriteten av förseningar som uppstår på banan är orsakade av infrastruturen eller andra trafikutövare. I dessa fall är Trafikverket uppgiftslämnare av trafikinformation och prognoser. Helt utan att verket ”drabbas” av denna lagstiftning som bara drabbar budbäraren. Det är alltså Trafikverket som lämna informationen om tågets ankomsttid och den som är svaret skyldig om felaktig information har lämnats. Trafikföretagen upplever idag brister i denna information, bland annat när det gäller

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

SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

prognoser, förseningens orsak, varaktighet och dess konsekvenser. Detta ger en utmärkt övergång till frågan om regressrätt.

REGRESSRÄTT MÅSTE TRÄDA IKRAFT SAMTIDIGT

Redan i SOU 2009:81 föreslås en regressrätt (möjlighet att få ersättning från infrastrukturförvaltaren vid fel som denna ansvarar för). Lagförslaget som sådant kan inte accepteras i dess nuvarande utformning utan denna en beslutad regressrätt. Som ovan redovisats orsakas merparten (ca 80%) av tågförseningarna från andra än trafikföretaget. En mycket stor andel beror på infrastrukturfel (signalfel, fel på kontaktledning, växelfel), men det har också uppmärksammats inom samarbetet ”Tillsammans för tåg i tid” att brister i trafikledning och trafikplanering är bidragande. Eftersom regeringen (och den förutvarande) negligerar branschens krav på schyssta spelregler och istället visavi salamimetoden portionerar ut lagstiftningen väntar vi ännu (förväges?) på det förslag som ska ge möjlighet till regressrätt främst inom järnvägssektorn.
Utan regressrätt får en bransch som redan präglas av låga marginaler och hög andel trafikstörningar pga bristande kapacitet och underhåll ytterligare en pålaga som enbart kan kompenseras genom höjda biljettpriser, regionala skatter eller minskad trafikvolym. Förslaget är klart kontraproduktivt om målsättning verkligen är ”kraftigt ökat kollektivtrafikresande” som lagförslaget inleds med. En pålaga som dessutom innebär att trafikföretagen ska kompensera resenärerna för fel och brister från verksamhet, rutiner och system som är statlig.

Nuvarande utformning av de så kallade kvalitetsavgifterna är inte ett alternativ till en fullständig regressrätt. Låga schablonersättningar ger inte täckning för de faktiska kostnaderna för ersättningstrafik och erlagda ersättningar till resenären som ska täckas i dessa fall.
En regressrätt även för följderna för bristande och felaktig information måste införas utifrån ovan fört resonemang om bristande information annars blir förslaget effektlöst.

SKYLDIGHETEN ATT HJÄLPA RESENÄREN FÖRSVINNER

I EU:s förordningar för passagerarrättigheter finns en reglering som är en viktig pusselbit för att skapa en bra relation mellan köpare och säljare. Nämligen skyldigheten att i första hand avhjälpa felet. Det är samma tanke som finns i både konsumentköp- och konsumenttjänstlagen.

”Avhjälpande
20 § Konsumenten har rätt att kräva att näringsidkaren avhjälper felet, om det inte medför olägenheter eller kostnader för näringsidkaren som är oskäligt stora i förhållande till felets betydelse för konsumenten.”
Konsumenttjänstlagen (1985:716)

Inte att som i detta förslag ge resenären rätten att exklusivt välja en konkurrerande leverantör och få ersättning i efterhand av den som inte levererat. Om jag kommer hem med mögligt bröd från ICA inte går jag då till Konsum och köper en ny limpa och skickar kvittot till ICA, nej jag

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

förväntas reklamera och få hjälp hos ICA-handlaren i första hand. Först när denne inte anser sig ha möjlighet att hjälpa träder andra regler in. Inte heller kan jag gå till Konsum och köpa ett kilo oxfilé och begära ersättning av ICA-handlaren för att han sålde mig mögligt bröd. Har man köpt en kollektivtrafikresa ska den i första hand ersättas med en annan kollektivtrafiktransport, inte av en limousineservice. De trafikföretag som önskar möjliggöra att resenärer på eget bevåg tar en taxi och ersätter utlägg i efterhand bör fortsatt ha möjlighet till det, de företag som prioriterar kontroll över sina kostnader och tillsätter resurser för att hjälpa sina resenärer måste också ha möjlighet till det.
Den skrivning som lagstiftaren försöker göra kring skälighet i dessa fall så tillvida att resenären ska kunna visa att kostnaden avser en transport för att fullgöra den avtalade resan samt att resenären inte får ersättning högre än vad som motsvaras av det billigaste resealternativet är båda välmenade, men administrativt tyngande. På vem ligger bevisbördan att resenären har letat fram det billigaste alternativet som faktiskt avgick den där dagen med vinterkaos i trafiken? Med det vill vi inte mena att reglerna inte bör finnas där, bara att själva konstruktionen där resenären ges rätt att skapa sina ersättningstransporter är en komplicerad lösning vilket missgynnar kostnadseffektiva lösningar och svaga resenärsgrupper. I andra tillfällen resonerar regeringen (tex i avgörandet om force majeure, s 47) att så stor likhet med EUs passagerarförordningar bör gälla. Detta resonemang bör man alltså ta med sig även till denna punkt.

Förslaget är också olämpligt ur en annan aspekt. De antal taxibilar som står utanför Stockholms central är inte på någon sätt representativt för landet. Om ett tåg får stopp utanför Ljusdal i Hälsingland så är den lämpligaste lösningen självklart att se till att några bussar beställda av trafikföretaget kommer och evakuerar, inte att alla Gävleborgs taxibilar ställer sig på rad och erbjuder sina tjänster till enskilda passagerare. Inte ens i storstockholm finns kapacitet för taxibilar för att transportera resenärerna från ett fullt t-banetåg i rusningstid som havererat. När det gäller den trafik som de regionala kollektivtrafikmyndigheterna bedriver tvingar alltså regeringen regionerna att vara ovarsamma med skattemedel genom detta lagförslag. Om målet är näringspolitiskt att gynna taxinäringen finns säkert bättre instrument. I dagsläget finns det inget trafikföretag som har motsvarande nivå på ersättningarna. Varken från den samhällsorganiserade eller kommersiella delen av branschen. Anledningen är att det inte är det som resenärerna efterfrågar, de vill att den kollektivtrafik de bestämt sig ska åka med ska komma och avgå i tid.

RESENÄRER SOM ENDAST HAFT FÖR AVSIKT ATT RESA

Regeringen skriver att även resenärer som haft för avsikt att resa men ännu ej betalt sin biljett ska ha rätt att få ersättning. Låt oss återgå till ICA-handlaren, i hens reklamblad står det att det är extrapris på en viss sorts bröd. Jag skriver det då på min inköpslista, men när jag kommer till affären är den nämnda brödsorten slut. Ingen skulle komma på tanken att tvinga

SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

ICA-handlaren att ge mig ersättning för en produkt jag inte ens köpt, inte ens tvingas handlare i någon lag att erbjuda mig en annan brödsort till samma pris. Detta är precis vad lagförslaget vill göra med kollektivtrafiken. Detta öppnar tyvärr upp för fifflande där personer kan sitta hemma och reklamera resor de aldrig haft för avsikt att göra och sedan få ersättning för det. Flera av våra medlemmar har redan upplevt sådana försök, men kunnat avvisa de falska äskandena på goda grunder eftersom någon biljettköp (avtal) gjorts. De förtydligande om vad som menas med ”ha gjort förberedelser att resa” utgör inga betryggande ”bevis”. (s 79f) Att någon påstår sig varit vid stationen, eller haft pengar med sig vid givet tillfälle betyder knappast att detta verkligen varit fallet.
Idag erbjuder alla trafikföretag någon möjlighet till förköp av biljett, varför det är självklart endast parter som har tecknat någon form av kontrakt som har förpliktelser mot varandra. Detta också precis vad regeringen skriver i skälen till sitt förslag och detta bör man hålla fast vid även i lagförslaget (s 39, 46). Det går alltså inte att lämna lagförslaget så öppet som man gör nu vad gäller rätten att få ersättning även om man inte köpt en biljett.
Regeringens förslag om att resenären som inte ännu betalt sin resa ska kunna ha skulder innestående hos trafikföretaget för att senare kunna ta ut dem som dellikvid för framtida resor kommer utifrån ett ekonomiskt perspektiv att bli en krånglig konstruktion. Den kommer dessutom kräva att trafikföretagen upprättar särskilda rutiner och system för detta vilket kommer vara kostnadsdrivande.

ERSÄTTNINGSNIVÅERNAS STORLEK OCH BERÄKNINGSGRUND

Det är inte rimligt att återbetalningsnivåerna läggs på dessa höga nivåer vid försening. De nivåer som beslutats av EU är mer skäliga så länge som resenären faktiskt kommer fram. Eftersom kollektivtrafiken går på tidtabell är det inget som säger att de tiderna var de som önskades av resenärer, en halvtimme längre resa på ett varmt tåg kanske till och med är ett betydligt bättre alternativ än att stå och vänta denna halvtimme på en buss ute i snålblåsten som varit fallet om tåget kommit fram i tid. Först när trafikföretaget inte alls kunnat leverera tjänsten bör en 100 procentig återbetalning komma ifråga.

När förseningstiden diskuteras i förslaget nämns hela tiden den ”kortväga kollektivtrafiken”. Lagstiftaren tycks glömma bort att den föreslår regler som ska gälla för linjer som är 15 mil långa. 20 minuters försening på en busslinje som är 20 minuter lång eller 20 minuters försening på en tågresa som är 1.5 timmar är en stor skillnad både i proportion till tid och erlagt biljettpris. Det kan knappast vara så att 20 minuter för den som är försenad på en 1,5 timmes tågresa är mer värd i ersättning än vad 20 minuter är för den som bara skulle ha åkt 20 minuter.

I de fall resenären inte väljer att fullfölja sin resa bör den inte ha samma rätt till prisavdrag. Den har ju onekligen visat att vikten att komma fram till destinationen inte varit fullt så viktig som om den skulle försökt fullfölja

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

SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

resan. Det kan till och med finnas tillfällen då trafikföretaget hämtat igen en försening och kommit mindre än 20 minuter sent till destinationen. Det kan inte vara rimligt att en resenär som inte ens påbörjat resan får kompensation genom att hävda att det var troligt att en försenings skulle uppstå.

RÄTTEN ATT FRÅNTRÄDA AVTAL

Regeringen har tagit hänsyn till det juridiskt felaktiga i den tidigare utredningens förslag. Dock är det i verkligheten lika illa som tidigare. De exempel som Svensk Kollektivtrafik anfört i tidigare samråd är fortfarande giltiga. De vanligaste periodkorten gäller 30 dagar och varaktiga förändringar i trafikutbudet som är större än minutjusteringar ska enligt lag vara kungjorda senast 21 dagar i förväg. Det finns alltså inget behov av att införa denna rättighet när tidtabeller finns tillgängliga för hela perioden, dvs för dagbiljetter, tredagars biljetter eller månadsbiljetter när avsikten lagstiftaren har är att skydda innehavare av årsbiljetter. (s 51)

PRESKRIPTION

I lagrådsremissen föreslås en preskriptionstid om tre år från det att fordran uppkom. Detta är inte i linje med varken järnvägslagen eller EUs passagerarförordningar. Här följer alltså inte lagstiftaren den i övrigt uttryckta viljan att få tillstånd ett regelverk som är likformigt den övriga konsumenttransporträtten. Det vore önskvärt om preskriptionstiden var kortare, men så länge handläggning hos Konsumentverk och Allmänna reklamationsnämnden är fortsatt långa har vi förståelse för ställningstagandet. För att kunna handlägga ärendena effektivt måste dock trafikföretagen i så fall ha rätt att spara personuppgifter kring de berörda resorna under samma tid, dvs längre än de tre månader Datainspektionen anser att branschen har rätt att spara kunduppgifter enligt PUL.[2] Detta är alltså en förutsättning för att preskriptionsparagrafen ska kunna leda till rättvisa bedömningar för alla parter.

FÖRSLAGET KOMMER LEDA TILL ÖKADE SAMHÄLLSKOSTNADER OCH OSÄKERHET

Svensk Kollektivtrafik är förvånad över hur departementet på detta sätt kör över branschen. Vi har vid ett flertal tillfällen påpekat det olyckliga att med salamimetoden (skiva för skiva) kungöra den i många stycken undermåliga SOUn om passagerares rättigheter som skrevs av som en politiserad inlaga av en särskild utredare. Förslaget skrevs i ljuset av en helt annan kollektiv-trafiklag än den som sedan genomfördes. Varken branschen eller resenärerna är betjänt av detta sätt att förändra rättsförhållanden. Ett sätt som dessutom innebär att samma trafikföretag måste tillämpa fyra olika regelverk, för samma resenär, samma biljett och till och med samma destination. Allt beroende på resenärens val av färdmedel och trafikföretagets varierande linjelängder.

[2] Datainspektionens beslut 2009 - 711-2008 angående Behandling av personuppgifter om tågresenärer med resekort i Mälardalen.

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

SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

Inom EU kommer att påbörjas ett arbete att se över nuvarande passagerarrättigheter, målsättningen är att återkomma med en färdmedelsövergripande lagstiftning. Det vore önskvärt att förslaget omarbetades så att de nu gällande förordningarna för buss- och tågpassagerarnas rättigheter utsträcktes till alla svenska linjer. Behovet av kost och logi skulle ändå vara försumbart för dessa resor men däremot skulle ersättningsnivåerna vara rimliga utifrån resenärens insats och ordningen att trafikföretaget först ges möjlighet att hjälpa resenären innan varje enskild resenär sätter sig i en taxi vara gynnsamma både för trafikföretag, resenärer och samhällets kostnader. Inom taxibranschen råder dessutom fri prissättning, en resa några kvarter kan alltså sluta på en nota strax över tusenlappen som trafikföretaget utan invändning måste ersätta. Redan idag har vi fått in rapporterm sådana tendenser i de områden där man erbjuder utläggsersättning för taxi högre än vad resorna egentligen kostar.
Eftersom EU-förordningarna har lägre ersättningsnivåer än lagförslaget avseende ekonomisk kompensation finns det stor risk att resenärerna, om lagförslaget i sin nuvarande utformning, kommer att försöka hävda sin rätt till kom-fram-garanti enligt EU-förordning och restidsgaranti enligt lagförslaget.
För att begränsad den ökade administrationen bör Tågpassagerarförordningens regel om minsta ersättningsnivå som utbetalas om 4 Euro tillämpas även i denna lagstiftning.

Svensk Kollektivtrafik delar inte regeringens bedömning att förslaget inte skulle leda till ökade kostnader för trafikföretagen. Precis som Regelrådet i tidigare samråd hävdat menar Svensk Kollektivtrafik att konsekvensbeskrivning saknas för dessa frågor, *samtliga* remissinstanser med branschkunskap hävdar i tidigare samråd att det kommer innebära kostnadsökningar. Kora resor innebär lägre priser och därmed längre marginaler än i det långväga resandet. Det innebär på de flesta sträckor att trafiken till och med går med underskott och samhället via skattemedel måste skjuta till resurser. Det är av dessa redan idag knappa resurser som medel ska tas för att betala ut de föreslagna ersättningarna. Att då föreslå nivåer som 100% eller 1100 kronor per resenär och resa när intäkten för resan kan ha varit 25 kronor är absurt. Att föra in beloppet på de värdecheckar som lämnas ut istället för kontanter är att skapa förvirring. Värdet motsvaras självklart inte av produktionskostnaden. Likaså är kostnaden för en ombokning eller en bussersättning betydligt lägre per resenär än vad en enskilds resa med taxi är, även inklusive administration. Att då påstå att det är osäkert om det nya regelverket skulle innebära sänkta eller ökade kostnader är rent av okunnigt. (s 61). Antalet hotellövernattningar och kostersättningar är försumbara idag, det är däremot varken de procentuella återbetalningarna eller taxiersättningarna, och idag ligger dessa på betydligt mer rimliga ersättningsnivåer.
Svensk Kollektivtrafik har flertalet gånger tydligt uttryckt vår vilja att tillsammans med våra medlemmar och övriga branschen delta med den

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

SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

kunskap som krävs. Till vår kännedom har däremot kommit att departementet samrått med resenärsorganisationen men inte branschorganisationerna under framtagandet av denna lagrådsremiss. Det är lätt att tycka och önska som resenär, men det är önskvärt om förslagen också kan appliceras på verkligheten. Flera av lagförslagets paragrafer är så extremt resenärstillvända att man kan fundera på vilken roll det spelat att Trafikutskottets ordförande också under den tidsperiod detta förslag togs fram tillika varit den nationella resenärsorganisationen Resenärsforums ordförande.

IKRAFTRÄDANDE DATUM

Kollektivtrafiken styrs utifrån en av EU beslutad kalender för järnvägs-planeringen. Detta innebär att tidtabellsskifte för hela kollektiv-trafiken i början av december varje år. Flera trafikföretag har också ett mindre skifte inför sommaren, i perioden mellan skolavslutning och midsommar. Ett flertal organisationer har ännu tryckt informationsmaterial och tidtabeller. Det är därför mycket olyckligt att föreslå en förändring till ett datum mitt i tidtabellsperioden. Detta är inte kostnadseffektivt för branschen.

AVSLUTNING

Med detta lagförslag får Sverige den mest extrema och samtidigt mest komplicerade resenärsrättighetslagstiftningen i hela Europa. Detta samtidigt som Sverige genom omregleringen önskat ge marknadskrafterna större utrymme att forma verksamheten. Detta sammantaget med den bristande drift- och underhållssituation som förkommer inom järnvägen är förslaget dömt att vara kontraproduktivt. Resultatet kommer att innebär ökade kostnader för trafikföretag och kollektivet resenärer samt minskad innovationskraft och produktutveckling och i värsta fall även inskränkningar av tågtrafik i störningskänsliga områden. Utan en nödvändig regressrätt kommer kostnaderna dessutom att läggas på icke orsakande parter. Detta är inte acceptabelt. Sluta med salamimetoden vad gäller lagstiftning för kollektivtrafiken, se till att regressrätten införs vid samma tillfälle som nya resenärsrättigheter. Har detta lagförslag kunnat lega på långbänk hos departementet sedan 2009 kan de säkert ligga några månader till tills regressrätten är färdigutredd. Återkom då med ett omarbetat förslag som tar bättre hänsyn till branschens villkor.

Mot bakgrund vad som framförts ovan är lagförslaget i föreliggande skick inte lämpligt att ligga till grund för lagstiftning. Svensk Kollektivtrafik avstyrker därför förslaget

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