

RemissyttrandeDatum
2026-08-26Vårt Dnr
2026/841
Ert Dnr
Ju2026/01500

Justitiedepartementet

Skickas via e-post till
ju.remissvar@regeringskansliet.se

Remissyttrande över EU-kommissionens förslag till ändringar i tågpassagerarförordningen

Konsumentverket har följande kommentarer på de föreslagna ändringarna i tågpassagerarförordningen.

Samlingsbiljett (art. 1.1.b och 1.2.c)

Förslaget innebär att biljettypen samlingsbiljett införs och att biljetter ska säljas som samlingsbiljetter när det är möjligt. Syftet är att skydda resenärer vid missade anslutningar.

Biljettutfärdare

För att omfattas av skyddet som en samlingsbiljett ger måste köpet ha skett hos ett järnvägsföretag, en biljettutfärdare eller en researrangör. Av den gällande förordningen framgår att en biljettutfärdare är varje återförsäljare av järnvägstransporter som säljer biljetter på grundval av ett avtal eller annat arrangemang mellan återförsäljaren och ett eller flera järnvägsföretag (art.3.5).

Utvecklingen på flygmarknaden visar att resenärer ofta bokar genom onlineresebyråer och att dessa kan erbjuda egna kombinationer av flygbiljetter utan flygbolagens vetskap. Onlineresebyråerna har inte alltid avtal med flygbolagen. Vid en liknande utveckling på tågmarknaden skulle en resenär kunna köpa en resa som omfattar flera järnvägsföretag men ändå gå miste om det skydd som en samlingsbiljett ger, enbart därför att den aktuella resebyrån saknar avtal med någon eller några av järnvägsföretagen.

Resenärens rättsliga skydd blir beroende av omständigheter som denne normalt saknar insyn i, det vill säga eventuella avtalsförhållanden mellan resebyrån och järnvägsföretaget. Detta gör det svårt för resenären att på förhand bedöma vilka rättigheter som följer av köpet.

Förbud mot segmentering

När järnvägsföretag, biljettutfärdare och researrangörer erbjuder biljetter får de inte segmentera resor eller sälja resor i separata affärstransaktioner, om resorna kan säljas som en samlingsbiljett (föreslagen art. 12.3). Förslaget anger inte hur det ska bedömas om en resa hade kunnat säljas som en samlingsbiljett. Mot bakgrund av att en samlingsbiljett innebär ett större ansvar för järnvägsföretagen är det viktigt att det tydligt framgår när en resa ska anses kunna säljas som en samlingsbiljett.

Civilrättslig konsekvens

Förslaget innehåller inget skydd för resenärer i de fall en aktör har brutit mot förbudet mot segmentering. En resenär kan i sådant fall dels gå miste om det skydd som en samlingsbiljett ger, dels sakna en direkt möjlighet att kräva ekonomisk ersättning av den ansvariga aktören.

Hantering av rättigheter (art.1.2.c.6)

Järnvägsföretaget som ansvarar för en missad anslutning får låta ett annat järnvägsföretag, biljettutfärdare eller researrangör hantera resenärens rättigheter enligt tågpassagerarförordningen. Resenären måste dock underrättas om det innan samlingsbiljetten köps. Konsumentverket anser att en sådan ordning kan skapa oklarheter för resenärer. Exempelvis regleras det inte tydligt vilka delar av det totala priset som ska återbetalas när det gäller resebyråavgifter, eller om resebyrån omfattas av samma krav på återbetalningstid som järnvägsföretaget.

I den reviderade flygpassagerarförordningen införs tydligare regler för återbetalning när köp av biljett skett via en mellanhand. Konsumentverket anser att motsvarande regler även bör införas i tågpassagerarförordningen eftersom det skulle motverka de problem som uppstod på flygområdet med oklarheter kring resebyråers ansvar för återbetalningar.

Övrigt

Stationsförvaltare

Det framgår av den föreslagna artikeln 12.4 att den minsta anslutningstiden ska bestämmas av stationsförvaltare eller infrastrukturförvaltare. I Sverige finns det inte särskilt utpekade stationsförvaltare och en järnvägsstation kan ha flera stationsförvaltare. Vem som då faktiskt ska ansvara för att bestämma anslutningstiderna är därför oklart i Sverige. Det är grundläggande att frågan reds ut eftersom en samlingsbiljett endast föreligger om de fastställda minsta anslutningstiderna iakttas.

Översättning

I den föreslagna artikeln 12.6 anges på engelska: "The transfer of tasks shall not affect the liability of the transferring railway undertaking." Uttrycket "shall not" har i den svenska språkversionen översatts till "bör inte". Skillnaden är betydelsefull eftersom den engelska versionen uttrycker ett bindande krav, nämligen att överföringen inte ska påverka ansvaret, medan den svenska versionen mildrar innebörden genom formuleringen "bör inte". Detta skapar oklarhet om den avsedda rättsverkan.

Detta yttrande har beslutats av avdelningschef Joachim Allard. I handläggningen har föredragande rättssakkunnig Maja Lindstrand deltagit.

.....
Joachim Allard
Beslutande

.....
Maja Lindstrand
Föredragande