

Kopia till

ju.13@regeringskansliet.se

Justitiedepartementet
ju.remissvar@regeringskansliet.se

EU-kommissionens förslag till ändringar i tågpassagerarförordningen (EU) 2021/782 vad gäller skydd av resenärer med samlingsbiljetter, COM(2026)233

Transportstyrelsens synpunkter

Generella synpunkter

Transportstyrelsen tillstyrker införandet av samlingsbiljetter som ny biljettyp i tågpassagerarförordningen då det ur resenärsperspektiv är fördelaktigt att rättigheterna i en resa är knutna till att resenären gör en transaktion och att utövandet av resenärsrättigheter inte försvåras av en uppdelning av resan i flera olika avtal. Transportstyrelsen ser dock att förslagen i COM(2026)233 behöver utvecklas för att tydliggöra innebörd och omfattning samt säkerställa en fungerande tillämpning.

Förslag till ändringar av artikel 3

Transportstyrelsen tillstyrker förslaget att lägga definitionen av begreppet ”direktbiljett” i artikel 3.9 i tågpassagerarförordningen istället för att hänvisa till definitionen i SERA-direktivet (2012/34/EU).

Transportstyrelsen anser samtidigt att det med denna ändring saknas skäl för att definitionens lydelse behöver finnas kvar i artikel 3 i SERA-direktivet.

Förslag till ändringar av artikel 12

Transportstyrelsen anser att det är viktigt för tillämpningen av bestämmelserna om samlingsbiljetter att resenärer är informerade om begränsningarna vad gäller möjligheterna till ersättning och assistans vid köp av samlingsbiljett. En operatör som tillhandahåller stads- eller förortstrafik som ingår i en samlingsbiljettresa och orsakat en försening eller utebliven anslutning har enligt förslaget inget ansvar för den fortsatta resan vid en försening.

Vid en resa som består av stadstrafik, regional trafik och långväga trafik skulle följande gälla:

- Om störning uppstår i den långväga eller den regionala delen av resan har det orsakande järnvägsföretaget ansvar för hela resan.
- Om den lokala delen av resan försenas eller ställs in så har det orsakande företaget *inte* skyldigheter för resten av resan.

Utan tydlig information om vilken del av resan som omfattas riskerar tillämpningen att te sig godtycklig för resenären, som beroende på när i resan ett problem uppstår, kan behöva vända sig till mer än en aktör.

Transportstyrelsen anser att begreppet "affärstransaktion" bör definieras i artikel 3 i tågpassagerarförordningen. Begreppet används både för definitionen av samlingsbiljett (art. 3.9a) och för uppdelningsförbudet (art. 12.3), men förklaras inte närmare i förordningens definitioner eller på annat sätt. Avsaknaden av en definition riskerar att försvåra en enhetlig och effektiv tillsyn, eftersom det blir otydligt vad som objektivt skiljer en affärstransaktion från flera - exempelvis om ett gemensamt bokningstillfälle med separata betalningar utgör en eller flera affärstransaktioner.

Detta är problematiskt eftersom underlåtenhet att följa artikel 12.3 kan leda till tillsynsinsatser och sanktioner av tillsynsmyndigheterna. Den som säljer biljetter måste därför kunna förutse vad som är en tillåten respektive otillåten uppdelning av en resa, vilket förutsätter ett tydligt avgränsat begrepp att förhålla sig till. Tillämpningen av förbudet riskerar annars att bli oförutsägbart både för de aktörer som omfattas av förbudet och för tillsynsmyndigheterna.

Förhållandet till förslaget om rättigheter vid multimodala resor COM(2023)752

Båda förslagen till reglering omfattar situationer där konsumenterna köper biljetter som involverar flera operatörer i en och samma transaktion - det ena förslaget handlar enbart om tåg och det andra handlar om resor med flera trafikslag. Transportstyrelsen ser att det finns risk för överlappning och rättslig otydlighet i situationer där en resenär köper en sammanhängande resa som innehåller både anslutningar mellan olika tågoperatörer och anslutningar till andra trafikslag som buss eller flyg. Detta är en problematik som särskilt kan uppstå om samlingsbiljetter ingår i det som kallas "kombinerad biljett för multimodal resa" i den föreslagna förordningen om passagerarrättigheter vid multimodala resor.

Ett exempel på ett sådant samordningsproblem gentemot förslaget till multimodala passagerarrättigheter gäller ansvar för mellanhänder. Tågpassagerarförordningens ansvar för mellanhänder (art. 12.5) är villkorat

av att biljettutfärdaren/researrangören brutit mot minimitiderna för anslutning - vid en "vanlig" förseningsrelaterad missad anslutning bär i stället järnvägsföretaget ansvaret. Förslaget till multimodala passagerarrättigheter saknar motsvarande villkor och lägger ett striktare ansvar på den säljande mellanhanden för varje missad anslutning i artikel 10, oavsett orsak. En mellanhand som är ansvarsfri enligt det ena regelverket (tågpassagerarförordningen) kan alltså vara fullt ansvarig enligt det andra (multimodala rättigheter) för samma händelse.

Det finns också risk för samordningsproblem vad gäller ersättningssystemen vid missade anslutningar om en kombinerad multimodal biljett innehåller en samlingsbiljett om en tågstörning i en del av en multimodal kombinerad resa orsakar att hela resan inte kan genomföras. Det vore i ett sådant fall betydligt mer "förmånligt" för utfärdaren av den kombinerade biljetten om enbart tågpassagerarförordningens ersättningsansvar enligt artikel 12 skulle gälla snarare än den multimodala passagerarrättighetsförordningens krav på ersättning för hela resan (enligt artikel 10). Det finns ingen avräkningsbestämmelse i något av förslagen som säger att den ena ersättningen ska räknas av mot den andra om båda regelverk formellt är uppfyllda för samma störning.

Övrigt - samlingsbiljetter bör tas upp på fler ställen i förordningen

Till följd av att det införs ett nytt begrepp (samlingsbiljett) finns det behov av följdändringar i ytterligare bestämmelser i tågpassagerarförordningen för att regelverket ska vara tydligt och konsekvent. T.ex. bör begreppet samlingsbiljett läggas till i dessa delar av förordningen:

- Artikel 3.5 definition av biljettutfärdare,
- artikel 11.1 om biljetter och
- bilaga II, Del I Information före resan: Information före köpet.

Tillämpningsdatum

Transportstyrelsen anser att det bör införas en övergångstid i förordningen så att berörda aktörer hinner anpassa sin verksamhet i enlighet med de nya skyldigheterna innan de ska tillämpas.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektören Joel Smith. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog internationella samordnaren Marie Sundin, sektionschefen Maria Jäderholm och utredaren Mathias Häggblom, den senare föredragande.