

Justitiedepartementet
103 33 Stockholm

Lag om resenärers rättigheter – kompletterande bestämmelser (Ds 2013:44)

Transportstyrelsen har anmodats att yttra sig över rubricerad departementspromemoria. Med anledning av remissen önskar styrelsen anföra följande.

Sammanfattning

Transportstyrelsen ser generellt positivt på att det införs en nationell trafikslagsövergripande lagstiftning som reglerar resenärernas rättigheter och transportörernas skyldigheter vid mer kortväga trafik och som förbättrar transportsystemets tillgänglighet för alla resenärer.

Transportstyrelsen anser att föreslagna lagförändringar i vissa fall ytterligare behöver prövas och förtydligas samt att det finns behov av ytterligare bestämmelser, särskilt om tillsyn och avgifter. I det följande lämnas Transportstyrelsens synpunkter i detalj på departementspromemorians förslag till lagförändringar.

Transportstyrelsen anser att det författningstekniskt är mer lämpligt, särskilt mot bakgrund av att både Konsumentverket och Transportstyrelsen redan är tillsynsmyndigheter enligt förordning (2012:772) om behöriga myndigheter för resenärers rättigheter, att lagen endast innehåller bemyndiganden till regeringen i fråga om tillsyn och mer specifika bestämmelserna finns i förordningen, till exempel 8 § att Konsumentverket utövar tillsyn över 5 och 7 §§ i lagen.

Transportstyrelsen anser att bemyndigandet i lagen till regeringen inte endast bör avse de EU-förordningar som avses i 3 § och Konsumentverkets tillsyn över 5 och 7 §§ utan hela lagen och föreskrifter som meddelats med stöd av lagen. Myndigheten vill särskilt peka på att bestämmelserna i 13 § i

lagen (artikel 12 i busspassagerarförordningen) bör kunna bli föremål för tillsyn och att Transportstyrelsen därvid är lämplig tillsynsmyndighet.

I enlighet med hur annan tillsynsverksamhet finansieras inom transportområdet bör tillsynen enligt denna lag finansieras genom avgifter. Det bör därför i lagen finnas ett bemyndigande till regeringen att meddela föreskrifter om avgifter.

Transportstyrelsen menar att det i början av lagen lämpligen införs en inledande bestämmelse som anger vad lagen handlar om samt definitioner med hänvisning till tillämplig EU-rättslig och nationell lagstiftning, allt i syfte att minska risken för oklarheter och feltolkningar. Bland annat bör begreppet transport definieras så att det framgår om det avser fordons framförande eller persontransporter. Vidare bör definitioner av begreppen regional och lokal kollektivtrafik samt allmännyttig trafik och integrerade resor specificeras om de skiljer sig från motsvarande definitioner i annan lagstiftning, i den mån de förekommer.

Transportstyrelsens synpunkter

Förslag till lag om resenärers rättigheter

5 §

5 § om riktlinjer för tillgång till biljetter omfattar även tunnelbanetåg och spårvagn, för vilka det endast finns nationell lagstiftning. I övrigt innehåller förslaget till lag inga bestämmelser om tunnelbana och spårväg. Utan att ha någon uppfattning om lämpligheten i att ytterligare bestämmelser också gäller tunnelbana och spårväg borde det, menar Transportstyrelsen, mot bakgrund bestämmelserna i 5 § ha funnits sådana överväganden i utredningen.

Transportstyrelsen har idag ett tillsynsansvar för att operatörerna uppfyller kraven på trafikantinformation enligt kollektivtrafikförordningen. Transportstyrelsen anser att det vore önskvärt *antingen* att en myndighet ges det samlade tillsynsansvaret för dessa frågor *eller* att en tydligare gränsdragning sker mellan detta tillsynsansvar och det tillsynsansvar som Konsumentverket har enligt den nu behandlade lagen och marknadsföringslagen vad gäller riktlinjer för trafikantinformation. Vid behov och i syfte att främja informationsutbyte om detta mellan de bägge myndigheterna kan det exempelvis skrivas in att myndigheterna åläggs att samverka i dessa frågor.

Vid utformningen av undantaget har man i lagförslaget valt ett avståndskriterium samt ett tidskriterium kombinerat med ett avståndskriterium för transport. Transportstyrelsen anser att begreppet ”transport” framstår som otydligt i sammanhanget då det inte framgår om

det är fordonets eller resenärens transport som avses. För att tydliggöra reglerna för undantaget föreslår myndigheten att definitionen *transport* ersätts med *resa*. Begreppet *resa* visar på ett tydligare sätt att det är den enskilda sträckan som en resenär färdas som avses.

13 §

I förslaget till ny lag anges, förenklat, att regeringen eller den myndighet regeringen utser ska utse bussterminaler där assistans för personer med funktionsnedsättning eller nedsatt rörlighet ska tillhandahållas. Genom paragrafen genomförs artikel 12 i busspassagerarförordningen. Vi anser att rubriken *Fullt tillgängliga bussterminaler* är något missvisande varför den språkligt bör anpassas till motsvarande rubrik i busspassagerarförordningen där benämningen är *Utseende av terminaler*.

Förslag till lag om ändring i järnvägslagen (2004:519)

8 kap 4 §

I författningskommentarerna till förslag om ändring i 8 kap 4 § anges att syftet med bestämmelsen är att ge en möjlighet att ålägga en stationsförvaltare eller ett järnvägsföretag att i samband med ombyggnation av en station eller inköp av nya järnvägsvagnar göra de anpassningar för personer med funktionsnedsättning eller nedsatt rörlighet som föreskrivs i förordningen. Transportstyrelsen önskar härvid påpeka att utformningen av en station vid ombyggnad eller vilka krav som en ny järnvägsvagn ska uppfylla regleras genom de vid tillfället aktuella bestämmelserna i tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD) enligt det s.k. driftskompatibilitetsdirektivet 2008/57/EG (tidigare 96/48/EG och 2001/16/EG). Bestämmelserna är alltså harmoniserade på EU-nivå och ger inte utrymme för nationell särreglering. Nu gällande TSD avseende tillgänglighet för funktionshindrade (beslut 2008/164/EG), införd genom JvSFS 2008:5, har varit i kraft sedan 1 juli 2008. En reviderad TSD, som troligen kommer att ges ut som en EU-förordning, kan förväntas beslutas under 2014.

8 kap 5 §

Förutsättningarna för att beviljas licens och säkerhetsintyg återfinns i 3 kap. 2–3 §§ järnvägslagen. Dessa bestämmelser grundas på direktiv 95/18/EG och 2004/49/EG. Enligt direktiven kan licens och säkerhetsintyg återkallas endast om de i direktiven uppräknade kraven inte längre uppfylls. Reglerna är gemensamma för EU och Sverige kan inte på egen hand lägga till ytterligare villkor för att järnvägsföretagen ska beviljas licens och säkerhetsintyg. Det ska vidare tilläggas att en licens utfärdad i en medlemsstat är giltig inom hela gemenskapen. Transportstyrelsen kan inte

återkalla en licens som är utfärdad i en annan medlemsstat lika lite som en annan medlemsstat kan återkalla en licens som är utfärdad i Sverige. Nationella krav, som det föreslås, strider mot gemenskapslagstiftningen och torde därigenom inte kunna tillämpas.

Transportstyrelsen noterar att man i departementspromemorian inte har utrett eller belyst frågan om hur begreppen stationsförvaltare eller bemannad station skall definieras. Det är bekymmersamt att de nämnda begreppen inte är tydligt definierade. Det innebär att samtliga berörda aktörer, inklusive resenärer, i många fall inte vet vem som har att uppfylla de krav som finns i bestämmelserna. Det innebär också att det är ytterst svårt att bedriva tillsyn när man inte kan peka ut vem som är ansvarig för att tillhandahålla en tjänst som till exempel assistans. Transportstyrelsen har förståelse för att man i departementspromemorian ser en risk i att en tolkning av begreppen kan anses fylla ut EU-regleringen, men utan en sådan tolkning är det mycket oklart hur regleringen ska tillämpas. Tänkbar sammanslagning av lagförslag om resenärers rättigheter i SOU 2009:81 och i promemorian.

Angående Bilaga 5

Av 1 kap 2 § sjölagen (1994:1009) följer att fartyg, vars skrov har en största längd av minst tolv meter och en största bredd av minst fyra meter, betecknas skepp. Annat fartyg kallas båt. Förordning (EU) nr 1177/2010 definierar fartyg som farkost som används för trafik till sjöss eller på inre vattenvägar. Förordningens tillämpningsområde undantar bl.a. fartyg som är certifierade för högst 12 passagerare och fartyg som har besättning med ansvar för fartygets drift som inte uppgår till fler än tre personer. Transportstyrelsen undrar därför om skrivningen i 3 § lagförslaget i bilaga 5, dvs. att regleringen omfattar ”båtar”, syftar till att omfatta de fartyg som inte tas om hand av förordning (EU) nr 1177/2010? Om så är fallet borde promemorian omfatta en redogörelse för detta. Det bör då helst framgå att det är fartyg med dimensioner som understiger en längd av tolv meter och en bredd av fyra meter som avses i förslaget.

Övrigt

Det har i remissen framhållits att de utökningar av uppdragen som föreslås för Transportstyrelsen och de kostnadsökningar som de medför bör kunna finansieras inom befintliga ramar. För Transportstyrelsen innebär förslaget en utökning av myndighetens uppdrag. Det är Transportstyrelsens ambition att kunna finansiera utökningen av uppdraget inom befintliga ramar.

Detta ärende har beslutats av stabschef Jacob Gramenius. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog jurist Jonas Malmstig, jurist Rickard Faivre, Eva E Karlsson, Anna Ferner Skymning, handläggare Elisabet Lind Markus, handläggare Jeanette Andersson, avdelningschef Ingrid Cherfils, utredare Katarina Wigler och utredare Per Wickenberg, den senare föredragande.

Jacob Gramenius
Stabschef