

Justitiedepartementet
ju.remissvar@regeringskansliet.se
ju.L3@regeringskansliet.se

EU:s nya tågpassagerarförordning (Ds 2022:23)

Transportstyrelsens synpunkter

Transportstyrelsen tillstyrker i huvudsak förslagen men har följande synpunkter.

Undantag från tågpassagerarförordningen

I Ds 2022:23 (Ds:n) anges att undantag från den nya tågpassagerarförordningen (förordningen) inte får göras vad gäller bestämmelserna om järnvägsföretagens ansvar för skador på resenärer och resgoods eller skyldigheten att ha en ansvarsförsäkring enligt artiklarna 13 och 14 (jfr s. 33).

I förslag till ändring i 1 a § stycke 2 lagen (2014:1344) med kompletterande bestämmelser till EU:s tåg-, fartygs- och busspassagerarförordningar anges att det av 3 a § järnvägstrafiklagen (2018:181) följer att järnvägstrafik som uteslutande bedrivs för historiska ändamål eller turiständamål ska undantas från förordningens tillämpning. Först i förslaget till den aktuella paragrafen i järnvägstrafiklagen anges att undantaget inte gäller för artikel 13 och 14.

För att underlätta reglernas tillämpning kan det vara lämpligt att redan i lagen med kompletterande bestämmelser till EU:s tåg-, fartygs- och busspassagerarförordningar ange att undantaget inte är absolut.

Cykelplatser på tågen

Det framhålls i Ds:n att Konsumentverket fortsättningsvis bör ha tillsynsansvar när det gäller järnvägsföretagens skyldighet att tillhandahålla cykelplatser. När det gäller kraven i förordningens artikel 6.4 om att utrusta nya eller ombyggda tåg med ett tillräckligt antal cykelplatser bör det i stället vara Transportstyrelsen som utövar tillsynen enligt utredningens förslag. Detta med anledning av att bestämmelsen anses ha en mer teknisk karaktär (jfr s. 43 f.).

I artikel 6.4 anges bl.a. följande.

När järnvägsföretag som inleder upphandlingsförfaranden för ny rullande materiel eller utför en större uppgradering av befintlig rullande materiel som leder till ett behov av ett nytt godkännande av fordon för utsläppande på marknaden enligt artikel 21.12 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797 (12) säkerställa att den tågsammansättning där den rullande materielen används är utrustad med ett tillräckligt antal cykelplatser. Detta stycke ska inte vara tillämpligt på restaurangvagnar, sovvagnar eller liggvagnar.

I Ds:n har det beskrivits som att artikeln ger järnvägsföretagen en skyldighet att, när nya tåg köps in eller när befintliga tåg genomgår en större uppgradering, tillse att dessa har tillräckligt med cykelplatser (jfr s. 34).

Transportstyrelsen noterar att artikel 6.4 med anledning av dess lydelse dels skapar generella tolkningssvårigheter men även svårigheter när det gäller att tillämpa bestämmelsen på den svenska järnvägsmarknaden.

I Sverige är det inte alltid järnvägsföretagen som upphandlar nya tåg. På marknaden finns flera aktörer som inte är järnvägsföretag men som äger och leasar ut vagnar och lok till järnvägsföretag.

Transportstyrelsen befarar mot denna bakgrund att förordningens lydelse kan komma att tillämpas på ett sätt som inte främjar dess syfte. Vad gäller tillsyn riskerar de större järnvägsföretagen, som upphandlar, äger och begär reparation av sina egna tåg, att hamna i ett annat läge än dels mindre järnvägsföretag som enbart leasar tåg och dels andra upphandlande parter (t.ex. leasingföretagen, tillverkare, länstrafikbolag m.fl.) som i praktiken äger och vårdar en stor del av Sveriges järnvägsfordonsflotta men undgår ansvar och sanktioner enligt artikel 6.4.

Transportstyrelsen ifrågasätter under rådande förhållanden i vilken mån det är meningsfullt att Transportstyrelsen utövar tillsyn över järnvägsföretagen vid upphandlingstidpunkten. Det är ju också först när tågen har sammansatts som det kan granskas om det minsta antalet cykelplatser, dvs. fyra stycken, faktiskt finns på ett tåg. Vid sådana förhållanden mister tillsynen enligt Transportstyrelsen sin tekniska karaktär. Om det är motiverat med ett delat tillsynsansvar mellan Transportstyrelsen och Konsumentverket vad gäller artikel 6 kan därvid ifrågasättas. Med anledning av detta föreslår Transportstyrelsen att fördelningen av tillsynsansvar ses över närmare.

Realtidsinformation

Transportstyrelsen föreslås utöva tillsyn över de nya skyldigheterna för infrastrukturförvaltare att tillhandahålla realtidsinformation om tågens avgång och ankomst (jfr artikel 10.1 i förordningen).

I artikel 10.4 står att ”informationen ska distribueras och tillgång ska ges med hjälp av lämpliga tekniska hjälpmedel, såsom programmeringsgränssnitt”.

Transportstyrelsen tolkar att tillsynsuppdraget ska fokusera på funktionskrav och inte på specifika tekniska lösningar för att uppfylla artikelns efterlevnad. Om Transportstyrelsen har misstolkat detta kommer specifik teknisk kompetens inom områden som myndigheten i dagsläget endast besitter i viss mån, att behöva utökas.

Personalutbildning

I Ds:n anges att det i den nya förordningen införs krav på utbildning för tågpersonal om bl.a. behoven hos personer med funktionsnedsättning eller nedsatt rörlighet (artikel 26). Tillsynsansvaret tillskrivs Transportstyrelsen som idag utövar tillsyn över motsvarande bestämmelser i EU:s fartygs- och busspassagerarförordningar (jfr s. 45).

Inom järnvägssektorn hanteras kontrollen av nödvändiga utbildningar för operativ personal hos organisationer med tillstånd av Transportstyrelsen inom tillsynen av deras säkerhetsstyrningssystem. Det finns idag krav på att tillståndshavarna ska ha utbildningsplaner som dokumenterar och hanterar utbildningar. Transportstyrelsens kontroll av artikel 26 bör bli en tillkommande del i den delen av tillsynen. Denna tillsyn gäller dock endast de som har tillstånd från Transportstyrelsen dvs. järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare.

I artikel 26 anges att bestämmelsen även gäller stationsförvaltare. Transportstyrelsen har i tidigare remissyttrande den 16 november 2017 över EU-kommissionens förslag till ändringar i tågpassagerarförordningen (1371/2007/EG) belyst problematiken med att definitionen av stationsförvaltare i EU-lagstiftningen inte är tydlig utifrån ett svenskt perspektiv. Då en svensk definition av begreppet alltså inte är fastslagen blir det även vad gäller artikel 26 svårt att identifiera de tillsynsobjekt som i dagsläget inte omfattas av Transportstyrelsens tillstånd.

Konsekvenser för Transportstyrelsen

Det ovan nämnda kan i kombination med de andra nya ansvarsområdena som myndigheten tilldelats genom tågpassagerarförordningen, liksom eventuella tillsynsansvar och föreskriftsrättigheter som följer av

tillgänglighetsdirektivet¹, medföra permanent ökad kostnad motsvarande upp till en årsarbetare eller 1 mnkr för myndigheten. Om uppgifterna ska göras inom befintliga anslagsramar, innebär det att något annat område kommer att behöva prioriteras ner för att rymma kostnaderna.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Jonas Bjelfvenstam. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog utredare Tomas Sonesson, jurist Veronica Stadigs Thuraphaeng och utredare Lena Ecström-Ärllig, den senare föredragande.

Jonas Bjelfvenstam
Generaldirektör

¹ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/882 av den 17 april 2019 om tillgänglighetskrav för produkter och tjänster.