

Statsrådets skrivelse till riksdagen om ett förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om passagerares rättigheter i samband med multimodala resor

I enlighet med 96 § 2 mom. i grundlagen översänds till riksdagen Europeiska kommissionens förslag av den 29 november 2023 till Europaparlamentets och rådets förordning om passagerares rättigheter i samband med multimodala resor.

Helsingfors den 1 februari 2024

Justitieminister Leena Meri

Lagstiftningsråd Kalle Mäenpää

23.1.2024

**KOMMISSIONENS FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS
FÖRORDNING OM PASSAGERARES RÄTTIGHETER I SAMBAND MED
MULTIMODALA RESOR****1 Förslagets bakgrund och syfte**

Europeiska kommissionen lade den 29 november 2023 fram ett förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om passagerares rättigheter i samband med multimodala resor (COM(2023) 752 final). De nuvarande förordningarna om passagerares rättigheter gäller flyg-, tåg-, fartygs- respektive busstrafik. Med multimodala resor avses resor där man kombinerar minst två resor som omfattas av tillämpningsområdet för de nuvarande bestämmelserna om skydd för passagerare. En sådan resa kan således till exempel bestå av en kombination av en flyg- och en tågresor eller av en tåg- och en bussresa.

Olika transportsätt omfattas i dag av lagstiftningen på ett heltäckande sätt. För närvarande finns det emellertid inte i EU några särskilda bestämmelser om skydd för passagerare i samband med multimodala resor, och inte heller om hur skyldigheterna och ansvaret för leverantörerna av resetjänster och för den som sålt resan fastställs för resans olika delar. Rättigheterna för en passagerare som byter från ett transportsätt till ett annat är därför sämre än för passagerare som använder ett enda transportsätt för sin resa. Personer med funktionsnedsättning och personer med nedsatt rörlighet har för närvarande inte rätt till särskild assistans när de byter från ett transportsätt till ett annat, till exempel i knutpunkter för flyg- och järnvägstrafik. Förordningarna om passagerares rättigheter inom de olika transportsätten kan dock vara tillämpliga.

Syftet med förslaget är att förbättra tillgången till information och assistans samt rätten till ersättning och kompensation för alla passagerare, och i synnerhet passagerare med funktionsnedsättning eller nedsatt rörlighet, när de reser multimodalt. Förslaget ingår i ett större lagstiftningspaket om passagerares rättigheter. Kommissionen föreslår samtidigt ändringar i förordningarna om passagerares rättigheter (förslag till förordning COM (2023) 753 final), i direktivet om paketresor (förslag till förordning COM (2023) 905 final) och i den delegerade förordningen om tillhandahållande av multimodala reseinformationstjänster (förslag till förordning C (2023) 8105 final).

Den föreslagna förordningens struktur och innehållet i bestämmelserna baseras på de nu gällande förordningarna om passagerares rättigheter, i synnerhet på den senaste förordningen, det vill säga Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/782 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer (nedan *förordningen om järnvägars ansvar*).

2 Förslagets huvudsakliga innehåll**2.1 Kapitel I: Allmänna bestämmelser**

Förordningen ska tillämpas på multimodala resor, vars alla delar omfattas av tillämpningsområdet för unionens lagstiftning om passagerares rättigheter. Förordningen begränsar inte de rättigheter för passagerare som följer av de nuvarande förordningarna om

passagerares rättigheter, av direktivet om paketresor och av bestämmelserna om konsumentskydd. I förordningen delas multimodala resor in i kategorierna a–c, det vill säga resor som transportörer och återförsäljare erbjuder passagerare genom ett enda avtal (ett heltäckande multimodalt avtal, a), resor som köps vid ett tillfälle, men genom olika avtal (en kombinerad biljett för multimodal resa, b) och biljetter som betalas separat, men som erbjuds eller marknadsförs tillsammans (separata biljetter för multimodal resa, c). Nivån på passagerarens rättigheter och transportörens eller biljettutfärdarens motsvarande skyldigheter beror på vilken typ av biljett det är fråga om.

I förslaget fastställs olika skyldigheter för transportörer, återförsäljare och terminaloperatörer i samband med multimodala resor. Med återförsäljare avses en biljettutfärdare eller researrangör som inte samtidigt är transportör. Med terminaloperatör avses en aktör som driver en flygplats, en tågstation, en hamn eller en bussterminal. Multimodala knutpunkter för persontransport, det vill säga terminaler som utgör en knutpunkt mellan minst två transportsätt och dessutom mellan när- och fjärrtrafik är av särskild betydelse. Assistans till passagerare med funktionsnedsättning eller nedsatt rörlighet koncentreras till sådana så kallade multimodala knutpunkter för persontransport.

2.2 Kapitel II: Transportavtal och information

Kapitel II i förslaget innehåller bestämmelser om uppgifter som transportörer, återförsäljare och förvaltare av multimodala knutpunkter för persontransport ska tillhandahålla passagerarna före och under resan. Skyldigheten att tillhandahålla information före en resa gäller alla biljettyper (kategorierna a–c). Skyldigheten att tillhandahålla information före en resa omfattar information om vilka biljettyper i kategorierna a–c som resan består av samt uppgifter om den tid som behövs för att byta transportmedel. Informationsskyldigheten gäller återförsäljare och transportörer som även säljer andra biljetter utöver biljetter till de egna transporterna. Även terminaloperatörer ska tillhandahålla allmän information om hur länge det tar att byta transportsätt i en multimodal knutpunkt för persontransport.

Transportörer som erbjuder multimodala biljetter i kategorierna a och b ska ge passagerarna information i realtid om trafikstörningar, anslutningar och säkerhet under resan. Skyldigheten att tillhandahålla information i realtid gäller även återförsäljare när detta är möjligt. Återförsäljare som säljer biljetter i kategori a ska förmedla information om passagerarna till de transportörer som utför transporterna, så att dessa kan fullgöra sina egna skyldigheter (artikel 5). Transportörer som erbjuder biljetter i kategori a ska dessutom ge andra transportörer som säljer biljetter och återförsäljare tillgång till sådana uppgifter som en transportör som säljer biljetter i kategori a själv ska ge passagerarna (artikel 6).

Ett viktigt undantag från informationsskyldigheten är att skyldigheten att tillhandahålla information i realtid endast gäller företag som är större än små och medelstora företag. Skyldigheten att tillhandahålla information i realtid gäller därmed inte transportörer eller återförsäljare som är mikroföretag eller små eller medelstora företag, det vill säga företag som omnämns i bilaga 1 till kommissionens förordning (EU) 651/2014 och som sysselsätter färre än 250 personer och vars årsomsättning inte överstiger 50 miljoner euro eller vars balansomslutning inte överstiger 43 miljoner euro per år.

2.3 Kapitel III: Ansvarsskyldighet vid uteblivna anslutningar

Kapitel III i förslaget till förordning innehåller bestämmelser om passagerares rättsmedel om en anslutning för en multimodal resa som har sålts genom ett heltäckande multimodalt avtal (kategori a) uteblir på grund av att en tidigare transport fördröjs eller ställs in. Passageraren har

i detta fall rätt till återbetalning, ombokning och service som tillhandahålls av transportören. Transportören kan också sköta återbetalningen via återförsäljaren. I artikel 10 föreskrivs det dessutom om ansvaret för den som sålt biljetten och för återförsäljaren när det är fråga om kombinerade biljetter för multimodal resa (kategori b). Vid utebliven anslutning vid en resa i kategori b är dessa skyldiga att betala tillbaka biljettpriset och därtill en ersättning som uppgår till 75 procent av biljettpriset. Ansvaret uppstår emellertid endast om biljettutfärdaren försummar sin skyldighet att informera om att en biljett i kategori b inte omfattas av samma rättigheter som en biljett i kategori a när det gäller återbetalning, ombokning och service. Ansvaret är därmed en sanktion för försummelse av informationsskyldigheten. En viktig skillnad jämfört med de gällande förordningarna om passagerares rättigheter är att den föreslagna förordningen inte innehåller några bestämmelser om standardsättning vid försening.

I slutet av kapitlet finns det bestämmelser om ett formulär för ansökan om återbetalning och ersättning. Formuläret ska finnas tillgängligt på kommissionens webbplats på unionens alla språk. De nationella tillsynsmyndigheterna ska se till att passagerarna har tillgång till formuläret (artikel 11).

2.4 Kapitel IV: Personer med funktionsnedsättning och personer med nedsatt rörlighet

Kapitel IV i förslaget innehåller bestämmelser om rättigheter för personer med funktionsnedsättning och personer med nedsatt rörlighet i samband med multimodala resor. Personer med funktionsnedsättning eller nedsatt rörlighet ska ges möjlighet att utnyttja multimodala transporter utan diskriminering. Resetjänsterna ska därmed vara tillgängliga för dem, och resorna får inte vara dyrare för dem än för andra passagerare (artikel 12). Personer med funktionsnedsättning eller nedsatt rörlighet ska även informeras om tillgängligheten i de multimodala knutpunkterna och erbjudas assistans vid byte av transportsätt (artiklarna 13 och 14). Enligt kapitlet ska det inrättas gemensamma kontaktpunkter i de multimodala knutpunkterna för persontransport på de orter som anges i bilaga I. De gemensamma kontaktpunkternas uppgift är att ta emot passagerarnas begäranden om assistans och förmedla de enskilda begärandena till transportörerna.

2.5 Kapitel V: Tjänstekvalitet och klagomål

Kapitel V i förslaget innehåller bestämmelser om skyldigheten för transportörer som erbjuder heltäckande multimodala avtal (kategori a) och förvaltare av multimodala knutpunkter att fastställa kvalitetsnormer för tjänsten. Transportörer som erbjuder multimodala biljetter i kategori a ska på sin webbplats vartannat år offentliggöra en utredning om hur de har uppfyllt sina kvalitetsnormer. Förvaltare av multimodala knutpunkter ska på begäran lämna motsvarande uppgifter till myndigheterna (artikel 17). Kapitlet innehåller även bestämmelser om skyldigheten för transportörer som erbjuder biljetter i kategorierna a och b och för förvaltare av multimodala knutpunkter att inrätta en mekanism för hantering av klagomål samt bestämmelser om de förfaranden som ska tillämpas vid hanteringen av klagomål (artikel 18).

Med undantag för förordningen om järnvägars ansvar innehåller de nuvarande förordningarna om passagerares rättigheter inte några bestämmelser om transportörers egenkontroll och rapporteringsskyldigheter i samband med den. I ovannämnda förslag till förordning COM (2023) 753 final föreslås det dock att motsvarande skyldigheter ska införas i de andra förordningarna om passagerares rättigheter.

2.6 Kapitel VI: Information och kontroll av efterlevnad

Kapitel VI i förordningen innehåller bestämmelser om tillsynsmyndigheten och om den myndighet som hanterar klagomål samt om transportörernas och återförsäljarnas skyldighet att informera passagerarna om deras rättigheter och skyldigheter. Informationsskyldigheten kan fullgöras genom att passageraren ges en av kommissionen utarbetad sammanfattning av den föreslagna förordningen (artikel 19). Medlemsstaterna ska utse en nationell tillsynsmyndighet, som kan vara någon av de nuvarande myndigheter som ansvarar för att bestämmelserna om passagerarnas rättigheter efterlevs. Myndigheten ska vidta de åtgärder som behövs för att säkerställa att förordningen efterlevs (artikel 20). För närvarande är det Konkurs- och konsumentverkets konsumentombudsman och Transport- och kommunikationsverket Traficom som övervakar att passagerarnas rättigheter efterlevs i Finland.

Medlemsstaterna ska utse en myndighet som hanterar klagomål som grundar sig på förordningen. Denna myndighet kan vara samma myndighet som tillsynsmyndigheten. Kapitlet innehåller även bestämmelser om myndigheters hantering av klagomål (artikel 21), en riskbaserad metod för att övervaka efterlevnaden av passagerares rättigheter (artikel 22) och skyldigheten för transportörer, återförsäljare, terminaloperatörer och förvaltare av multimodala knutpunkter att svara på tillsynsmyndighetens begäranden om information (artikel 23).

Varken förordningen om järnvägars ansvar eller de andra nuvarande förordningarna om passagerares rättigheter innehåller några bestämmelser om en riskbaserad metod för att övervaka efterlevnaden av passagerares rättigheter. I ovannämnda förslag till förordning COM (2023) 753 final föreslås det att en bestämmelse om detta ska införas i de andra förordningarna om passagerares rättigheter. Förslaget utökar tillsynsmyndighetens befogenheter och skyldigheter att agera i betydande grad. Myndigheten ska regelbundet göra en riskbedömning utifrån de klagomål som inkommit och de egna tillsynsåtgärderna. Vid tillsynen av att förordningen efterlevs ska myndigheten vid behov bland annat utföra även oanmälda granskningar och intervjuer. Uppgifter om tillsynsprogrammet och riskbedömningarna ska lämnas till kommissionen vartannat år. Kommissionen har även rätt att begära att den nationella myndigheten ska göra utredningar och rapportera om sina observationer till kommissionen inom en tidsfrist på fyra månader (artikel 24).

2.7 Kapitel VII: Slutbestämmelser

I kapitel VII föreskrivs det om sanktioner, medlemsstaternas rapporteringsskyldigheter, kommittéförfarandet och ikraftträdandet. Medlemsstaterna ska fastställa sanktioner för överträdelse av bestämmelserna i förordningen och vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att de tillämpas. Förordningen ska tillämpas från och med 12 månader efter ikraftträdandet.

2.8 Bilagor

Bilaga I innehåller en förteckning över städer där det ska inrättas multimodala knutpunkter för persontransport och tillhörande gemensamma kontaktpunkter. Förteckningen motsvarar de urbana knutpunkter som ska ha en multimodal passagerarterminal och som anges i förslaget till en ny förordning av rådet om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet¹ (nedan *TEN-T-förordningen*). I Finland är dessa knutpunkter Helsingfors, Åbo,

¹ Kommissionens förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet, om ändring av förordning (EU) 2021/1153 och

Uleåborg, Kuopio, Jyväskylä, Lahtis och Tammerfors. De multimodala passagerarterminalerna fastställs närmare på nationell nivå i ett senare skede. Bilaga II innehåller miniminormer för tjänstekvalitet, vilka åtminstone ska ingå i kvalitetsnormerna för transportörer som erbjuder multimodala resor i kategori a och för multimodala knutpunkter för persontransport.

3 Förslagets rättsliga grund och förhållande till proportionalitets- och subsidiaritetsprinciperna

Förslaget grundar sig på artiklarna 91.1 och 100.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget). Artikel 91.1 i EUF-fördraget utgör den rättsliga grunden för att anta EU-lagstiftning om gemensam transportpolitik. Unionslagstiftaren får med stöd av artikel 100.2 i EUF-fördraget fastställa lämpliga bestämmelser för sjöfart och luftfart. Förslaget behandlas i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet och rådet fattar beslut i ärendet med kvalificerad majoritet.

Statsrådet anser att förslagets rättsliga grund är lämplig. Förslaget är förenligt med proportionalitetsprincipen. Förslaget är till sitt huvudsakliga innehåll även förenligt med subsidiaritetsprincipen. Enligt förslaget kan kommissionen dock begära att den nationella tillsynsmyndigheten ska utreda överträdelser som kommissionen misstänker har ägt rum (artikel 24). En sådan överföring av befogenheter kan enligt statsrådet i viss mån vara problematisk med tanke på subsidiaritetsprincipen eftersom de behöriga nationella myndigheterna, i detta fall konsumentombudsmannen och Transport- och kommunikationsverket Traficom, inte kan bestämma hur de prioriterar tillsynsuppgifterna med beaktande av deras samlade tillsynsuppgifter. Kommissionen har inte närmare specificerat förslagets förhållande till subsidiaritetsprincipen ur just denna synvinkel, varför det i detta skede inte är möjligt att närmare bedöma om förslaget till denna del strider mot subsidiaritetsprincipen.

4 Förslagets konsekvenser

4.1 Konsekvenser för passagerare, företag och myndigheter

Förordningen förbättrar ställningen för passagerare, och i synnerhet passagerare med funktionsnedsättning eller nedsatt rörlighet, i samband med multimodala resor. Förbättringen av passagerarnas rättigheter kan förväntas underlätta det multimodala resandet och i viss mån öka dess popularitet.

Förordningen medför skyldigheter för transportörer och återförsäljare som säljer multimodala resor och för sådana terminaloperatörer som driver terminaler i vilka multimodala knutpunkter för persontransport placeras. När det gäller transportörerna påverkar förordningen främst de transportörer som erbjuder multimodala biljetter i kategori a eller b och som därför är skyldiga att tillhandahålla passagerarna uppgifter i realtid och att inrätta de system som behövs för detta. Det bör noteras att skyldigheten att tillhandahålla information i realtid inte gäller små eller medelstora företag.

Terminaloperatörer för transportterminaler som fungerar som multimodala knutpunkter för persontransport orsakas enligt kommissionens bedömning under 2025–2050 kostnader på sammanlagt cirka 322 miljoner euro, det vill säga cirka 760 000 euro per terminal. Merparten

förordning (EU) nr 913/2010 och om upphävande av förordning (EU) nr 1315/2013 (COM/2021/812 final).

av kostnaderna uppstår till följd av inrättandet och upprätthållandet av gemensamma kontaktpunkter för personer med nedsatt rörlighet. I Finland kommer förordningen sannolikt att orsaka mer kostnader än det genomsnitt som kommissionen har beräknat, om det måste finnas personal i terminaler som för närvarande är obemannade.

För återförsäljare uppstår kostnader till följd av skyldigheten att tillhandahålla information i realtid, ansvaret för multimodala resor som har sålts genom ett heltäckande multimodalt avtal (kategori a) och skyldigheten att informera den som köper biljetter i form av en kombinerad biljett för multimodal resa (kategori b) om passagerarnas rättigheter.

Tillsynen över de nya rättigheter för passagerare som införs genom förordningen och i synnerhet över de gemensamma kontaktpunkterna kommer att medföra ytterligare arbete för myndigheterna. Avgörandet av tvister som följer av förordningen kommer att öka Konsumenttvistenämndens och de allmänna domstolarnas arbete i någon mån. De multimodala resornas andel av alla resor är dock liten, varför förslaget till förordning inte förväntas få några betydande konsekvenser för dessa myndigheters verksamhet. Omfattningen på det ytterligare arbete som orsakas av de nationella tillsynsmyndigheterna beror bland annat på om kommissionen i enlighet med förslaget får rätt att begära att den nationella myndigheten ska utreda vissa misstänkta överträdelser och om det i förordningen i detalj föreskrivs om de förfaranden som ska tillämpas vid tillsynen. Detaljerade bestämmelser om förfarandena skulle i synnerhet komplicera ordnandet av verksamheten för konsumentombudsmannen, som med stöd av sin allmänna behörighet utövar bred tillsyn över efterlevnaden av bestämmelserna om konsumentskydd.

4.2 Konsekvenser för lagstiftningen i Finland, inklusive Åland

Den föreslagna förordningen är i huvudsak direkt tillämplig i Finland. Förslaget till förordning innehåller bestämmelser om inrättandet av en tillsynsmyndighet och om denna myndighets verksamhet, om hanteringen av klagomål och om införandet av sanktioner för överträdelser av förordningen. Dessa bestämmelser om myndigheters verksamhet förutsätter ett nationellt genomförande, eftersom det ska föreskrivas i lag om en myndighets verksamhet. Förordningen förutsätter också att det på nationell nivå föreskrivs om de sanktioner som ska tillämpas vid överträdelse av bestämmelserna. Förordningen kan även förutsätta ändringar i lagen om transportservice (320/2017) eftersom de skyldigheter som i den lagen fastställs för den som tillhandahåller förmedlingstjänster eller kombinationstjänster inte nödvändigtvis är förenliga med de skyldigheter som fastställs för återförsäljare enligt förordningen.

Förslaget till förordning handlar om skydd för konsumenter och andra passagerare, varför riket har lagstiftningsbehörighet i frågan enligt 27 § 10 och 41 punkten i självstyrelselagen för Åland (1144/1991).

5 Förslagets förhållande till grundlagen och till de grundläggande fri- och rättigheterna och de mänskliga rättigheterna

Genom förslaget skyddas och stärks de grundläggande fri- och rättigheter som garanteras i Finlands grundlag, Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna och konventionen om rättigheter för personer med funktionsnedsättning. Dessa rättigheter gäller till exempel jämlikhet, rättsskydd, förbud mot diskriminering, integrering av personer med funktionshinder, trygghet av en hög nivå i fråga om konsumentskydd samt rätt till ett effektivt rättsmedel.

Skyldigheten att dela passagerarnas personuppgifter inverkar på rätten till skydd av personuppgifter enligt artikel 8 i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna. Skyldigheten har dock bedömts vara proportionerlig i ljuset av målet att säkerställa att passagerare skyddas effektivt. För att begränsa effekterna på uppgiftsskyddet införs vissa skyddsåtgärder för uppgifter, närmare bestämt ändamålsbegränsning och begränsning av lagringstiden. Ytterligare bestämmelser i förslaget om användningen av passagerares kontaktuppgifter bidrar till respekten för rätten till skydd av personuppgifter. I dem fastställs det tydligt vilka kontaktuppgifter som kan användas för bestämda ändamål, såsom för att informera och omboka passagerare, och på vilka villkor.

6 Den nationella behandlingen av förslaget och behandlingen i Europeiska unionens institutioner

Justitieministeriet har utarbetat U-skrivelsen i samarbete med kommunikationsministeriet.

Den 9 januari 2024 ordnade justitieministeriet ett diskussionsmöte om förslaget till vilket man bjöd in centrala myndigheter, företag, organisationer i näringslivet och konsumentorganisationer. Utkastet till U-skrivelse behandlades i ett skriftligt förfarande i sektionen för konkurrenskraft (EU8) och i trafiksektionen (EU23) den 12–17 januari 2024.

Kommissionen presenterade förslaget i rådets arbetsgrupp för intermodala transporter och transportnät den 12 januari 2024. Europaparlamentet har ännu inte börjat behandla förslaget, och det är inte känt vilka utskott och föredragande som kommer att behandla förslaget.

7 Statsrådets ståndpunkt

Såsom ovan konstaterats strävar man efter att med hjälp av den föreslagna förordningen åtgärda situationer där passageraren byter transportsätt under resans gång, vilka inte omfattas av den nuvarande lagstiftningen om konsumentskydd. Statsrådet välkomnar att man förbättrar skyddet för passagerare vid resor som kombinerar olika transportsätt. I lagstiftningen bör man i rimlig omfattning även beakta transportörernas intressen.

Under förhandlingarna bör man precisera tillämpningsområdet för den föreslagna förordningen, vilket är knutet till tillämpningsområdet för de gällande förordningarna om passagerares rättigheter inom olika transportsätt. Till exempel när det gäller busstransporter omfattar tillämpningsområdet för den nuvarande förordningen i princip alla resor oberoende av deras längd, men ändå tillämpas inte merparten av bestämmelserna i förordningen på korta resor på högst 250 kilometer. Den förordning som föreslås tar inte ställning till om de föreslagna bestämmelserna ska tillämpas på alla bussresor oberoende av deras längd eller endast på resor som överskrider 250 kilometer. Under förhandlingarna bör man även säkerställa att en medlemsstat som så önskar, till exempel för lokaltrafikens del, kan föreskriva om nationella undantag från den föreslagna förordningens tillämpningsområde, motsvarande de undantag som föreskrivits i fråga om de nuvarande förordningarna.

Statsrådet anser att det är viktigt att passagerare som köper kombinerade resor får tillräcklig och begriplig nödvändig information av de aktörer som ansvarar för tjänstens olika delar samt om sina rättigheter i det fall hela resan eller en del av den försenas eller ställs in. Det viktiga är att de olika aktörernas roller och ansvar i förhållande till passagerarna anges tydligt. Detta förutsätter bland annat att de ansvariga aktörerna definieras entydigt. Framför allt är den definition av återförsäljare som ingår i förordningen bristfällig och svårbegriplig.

Under förhandlingarna bör man sträva efter att säkerställa att skillnaderna mellan de olika biljettkategorierna liksom passagerarnas rättigheter inom de olika kategorierna och transportörernas och återförsäljarnas motsvarande skyldigheter är tydliga och konsekventa. Man bör framför att förtydliga bestämmelserna om ekonomiska transaktioner mellan återförsäljaren och transportören vid återbetalning av biljettpriset. Statsrådet anser också att det är viktigt att de skyldigheter gentemot passagerarna som förordningen medför för transportörerna inte, i strid med förordningens syfte, leder till att utbudet av multimodala resor minskar.

Statsrådet välkomnar i princip att vissa biljettkategorier inbegriper en skyldighet att informera i realtid om exempelvis fördröjningar. Det viktiga är att informationsskyldigheterna fastställs tydligt och kan fullgöras till rimliga kostnader. Statsministeriet välkomnar i princip också att den föreslagna skyldigheten att informera passagerarna i realtid inte gäller små och medelstora företag, det vill säga företag som sysselsätter färre än 250 personer och vars årsomsättning inte överstiger 50 miljoner euro eller vars balansomslutning inte överstiger 43 miljoner euro per år. Under förhandlingarna bör man dock säkerställa att en sådan informationsskyldighet inte indirekt följer av att transportörer och återförsäljare enligt förslaget ska tillhandahålla andra transportörer och återförsäljare information i realtid. Under förhandlingarna bör man även säkerställa att man genom en informationsskyldighet som begränsas till att omfatta stora företag faktiskt förbättrar passagerarnas ställning.

Statsrådet stöder förslaget om att passagerare som så önskar kan ansöka om ersättning med ett standardformulär. Ansökan ska dock kunna lämnas in på ett flexibelt sätt med hjälp av moderna och tillgängliga metoder i olika kanaler, och standardformuläret eller digitala kommunikationsmedel får inte vara det enda tillåtna sättet. Även i framtiden ska personer som inte har förmåga att använda digitala system betjänas på ett jämlikt sätt. Under förhandlingarna bör det i förslaget även förtydligas huruvida en transportör förväntas hantera ersättningsansökningar på alla EU-språk.

Statsrådet stöder den riskbaserade metod som föreslås när det gäller myndighetstillsynen. Det är emellertid viktigt att medlemsstaterna och i sista hand myndigheterna själva får behålla möjligheten att bestämma hur de prioriterar sina uppgifter och vilka metoder de tillämpar vid tillsynen. Statsrådet förhåller sig kritiskt till de detaljerade bestämmelserna om hur tillsynen ska genomföras och i synnerhet till förslaget om att kommissionen ska ha rätt att begära att en nationell myndighet inom en viss tidsfrist ska utreda ett förfarande som kommissionen anser vara tvivelaktigt. Under förhandlingarna bör man sträva efter att säkerställa att slutresultatet inte strider mot subsidiaritetsprincipen.

Den föreslagna förordningen innehåller inte några bestämmelser om standardsättning vid försening. Att förordningen tillämpas på en viss resa hindrar dock inte passagerarna från att kräva standardsättning med stöd av den gällande förordningen om passagerares rättigheter inom det aktuella transportsättet. Statsrådet anser att det är viktigt att man under förhandlingarna utreder behovet av att klargöra tillämpningen av bestämmelserna om standardsättning på multimodala resor.

Statsrådet anser det vara viktigt att rättigheterna för personer med funktionsnedsättning och personer med nedsatt rörlighet säkerställs även i samband med multimodala resor. Förslaget strävar efter att säkerställa rättigheterna för personer med funktionsnedsättning eller nedsatt rörlighet bland annat med hjälp av gemensamma kontaktpunkter. Under förhandlingarna bör man bedöma hur man på lämpligaste sätt kan säkerställa att personer med funktionsnedsättning eller nedsatt rörlighet kan förflytta sig från ett transportmedel till ett annat i de multimodala knutpunkterna för persontransport. Information om behovet av assistans i de multimodala knutpunkterna för persontransport skulle till exempel kunna förmedlas till knutpunkten i

samband med biljettförsäljningen. Under förhandlingarna bör man även sträva efter att utreda andra sätt att uppfylla passagerarrättigheterna för personer med funktionsnedsättning eller nedsatt rörlighet som inte kräver att en gemensam kontaktpunkt inrättas i knutpunkterna för persontransport. Om det bedöms vara motiverat att inrätta gemensamma kontaktpunkter bör man under förhandlingarna i förslaget förtydliga om den assistans som erbjuds i kontaktpunkterna endast gäller en viss biljettkategori. Under förhandlingarna är det även viktigt att precisera kontaktpunkternas uppgifter och ansvar samt vilken aktör som i sista hand ansvarar för att ordna kontaktpunkternas verksamhet.

Slutligen fäster statsrådet uppmärksamhet vid att genomförande- och övergångsperioderna i förslaget bör vara tillräckligt långa. Man bör under förhandlingarna sträva efter att övergångsperioden från det att förordningen träder i kraft tills den ska börja tillämpas är minst 24 månader.