



**Lag om resenärers rättigheter – författningsförslag om rätt till hävning av köp av periodbiljett**  
(Ju2013/4865/L3)

Uppsala universitet, Juridiska fakulteten, har anmodats att yttra sig över rubricerade författningsförslag. Fakulteten har övervägt det remitterade förslaget vilket består av en regel i två stycken, a/ och b/, innebärande att hävning av periodbiljett får ske om trafikutbudet ändras efter köpet vilket under vissa förutsättningar gör det möjligt för resenären att få återbetalt den del av biljettpriset som belöper på tiden efter hävningen. Tanken är att om transportören lägger ner en central tur för resenären så kan avtalet under vissa förutsättningar hävas.

Det framgår inte av de föreslagna reglerna var någonstans i förslaget till lag om resenärers rättigheter som regeln är tänkt att bli placerad eller hur regeln/reglerna förhåller sig till EU-rätten i övrigt. Med hänsyn till att man i rubriken hänvisar till lag om resenärers rättigheter, och det faktum att lagförslaget enligt Ds 2013:44) förutom hänvisningen till EU-rätten, främst innehåller offentligrättsliga regler för resenärernas tillgång till biljetter och informationsregler för näringsidkaren i sammanhanget kan tanken uppenbarligen vara att den nu föreslagna regeln ska komplettera dessa med en civilrättslig rättighet. Uppgiften är dock inte alldeles enkel eftersom den offentliga/administrativa rätten som bekant är mer inriktad mot offentliga lösningar medan civilrätten är inriktad på rättsliga problem i förhållandet mellan transportör respektive resenär. Det är alltså sällan möjligt att direkt "översätta" offentligrättsliga förpliktelser till civilrättsliga. Så har inte heller skett här.

*Synpunkter på enskilda rekvisit*

De föreslagna reglerna rör förvärv av periodbiljetter, i synnerhet sådana som gäller för längre tid. Någon bestämd tid anges inte i lagförslagen även om ettåriga periodbiljetter särskilt står i fokus enligt kommentarerna. Tillämpningsområdet för reglerna ter sig därför som väl snävt eftersom hävningsrätten bara gäller när trafikutbudet ändras. Det kan dock även finnas behov för resenärerna att lämna tillbaka köpta biljetter i andra fall, såsom när biljettsystemet ändrats så att förköpta biljetter inte längre är giltiga.

Förslaget innebär att resenären kan ha hävningsrätt. Enligt allmänna civilrättsliga principer krävs i dylika fall att part gjort sig skyldig till väsentligt



kontraktsbrott. För att kunna bedöma den frågan krävs att det finns en förpliktelse som transportören brutit mot. Denna blir enligt Juridiska fakultetens mening alltför vagt beskriven genom uttrycket ”om transportörens trafikutbud ändras efter köpet på så sätt att det avviker från vad resenären med fog kunnat förutsätta vid köpet”. Med tanke på hur biljetter normalt inköps är det svårt att tänka sig någon situation när regeln skulle kunna vara tillämplig annat än om biljetten enbart gäller viss tur som sedan läggs ner. Det kan därför bara vara i extrema fall som en hävningsrätt skulle kunna vara möjlig. Bestämmelsen ser alltså fördelaktigare ut för resenärerna än vad den i själva verket är.

Enligt köplagen 25 § krävs för hävning att avtalsbrottet är av väsentlig betydelse för köparen samt att säljaren insåg eller borde ha insett det. På den här punkten föreligger en skillnad jämfört med konsumentköplagen/konsumenttjänstlagen där det kravet inte ställs. I den föreslagna bestämmelsen ställs inga krav på att säljaren ska ha insett betydelsen av avtalsbrottet. Den liknar alltså reglerna i konsumentskyddslagstiftningen. Detta kan diskuteras eftersom begreppet resenär täcker in såväl personer som reser av personliga skäl som de som reser inom ramen för den egna näringsverksamheten. En analogi med konsumentskyddsreglerna är därför långt ifrån självklar.

I den mån hävningsrätt ändå skulle föreligga gäller enligt allmänna civilrättsliga principer att resenären också har rätt till skadestånd. Att ge resenärerna möjlighet till skadestånd vid ändringar i tidtabeller, skulle kunna leda till ytterst svåröverskådliga konsekvenser i den mån som ett kontraktsbrott skulle anses föreligga vid domstolsbedömningen.

#### *Mer övergripande synpunkter på förslaget*

Den föreslagna bestämmelsen hänger enligt Juridiska fakultetens mening delvis i luften eftersom det nuvarande lagförslaget enligt Ds 2013:44 rör resenärernas tillgång till biljetter och inte tidtabell och prislista. Att se den uteblivna turen som dröjsmål är möjligt men hänvisningen till vad resenären med fog kunnat förutsätta associerar snarare till fel. En lösning skulle kunna vara att en bestämmelse införs som stadgar de allmänna kraven vad gäller transportörens beslut om tidtabell och prislista, kanske så att transportörens beslut om tidtabell respektive prislista ska ha fattats med vederbörlig hänsyn till resenärernas behov. En sådan skyldighet som den nämnda kan sedan sanktioneras genom en hävningsrätt när t.ex. tidtabellen ändras så att det inte finns några möjligheter att använda transporten för normala arbetstider eller en viss förbindelse helt tas bort. Föreligger en rätt till hävning har resenären också rätt till skadestånd vilket som framgått gör regeln särskilt känslig för transportörerna. Det är som framgått också resenären som har bevisbördan för att avtalsbrott föreligger vilket gör att bestämmelsen sällan blir användbar.

För transportören kan det visserligen vara ekonomiskt fördelaktigt att kunna sälja periodbiljetter för en längre period, men om riskerna för resenärerna blir



för stora kommer de inte att köpa. För att tillgodose båda parterers intressen kan det därför vara lämpligt med en bestämmelse som gör det möjligt för resenären att lämna tillbaka förköpta biljetter av olika slag även när det inte rör sig om kontraktsbrott i den meningen som nämndes ovan. Man kan här jämföra med den rätt till avbeställning som stadgas i konsumentköplagen 37 och 41 §§. Det skulle kunna röra sig om just att transportören av acceptabla skäl ändrar tidtabell eller biljettformer. Det bör också kunna röra sig om påtagligt ändrade förhållanden på resenärens sida. I dylika fall rör det sig inte om kontraktsbrott så något skadeståndsansvar för transportören kan inte bli aktuellt. Detta gör att lösningen är lättare att smälta för denne samtidigt som det för flertalet resenärer är tillräckligt att få tillbaka pengar för den del av biljetten som inte använts.

Fråga kan dock uppstå i vad mån en sådan regel kan förenas med det faktum att begreppet resenär innefattar såväl konsumenter och näringsidkare. Möjligen skulle den legala rätten att lämna tillbaka biljetten kunna begränsas till konsumentavtal.

#### *Avslutning*

Enligt Juridiska Fakultetens mening är det oklart vilken den rättsliga ramen är för den föreslagna bestämmelsen. Att förena offentlig/administrativ rätt med civilrätt innebär dock ett angeläget nytänkande när det gäller förhållandet mellan de nämnda rättsområdena och det är angeläget att också söka formulera i synnerhet transportörens skyldigheter i en civilrättslig språkdräkt. Det är vidare tydligt att regeln verkar fördelaktigare för resenärerna än den i själva verket är. Antalet årskort lär vara jämförelsevis få. Ovan under allmänna synpunkter har vissa alternativa regleringsmöjligheter berörts och det skulle kunna övervägas om de kunde vara möjliga.

Förslag till yttrande i detta ärende har upprättats av professor Lena Olsen. Yttrandet har på delegation avgivits av fakultetens dekanus, professor Mattias Dahlberg.

Mattias Dahlberg