

Datum

2026-09-07

Mottagare

ju.remissvar@regeringskansliet.se

ju.l3@regeringskansliet.se

Era diariernr: Ju2026/01500

Tågföretagen remissyttrande COM(2026) 233

Tågföretagen är bransch- och arbetsgivarorganisation med cirka 90 medlemmar som har närmare 19 000 medarbetare. Bland medlemmarna finns de flesta av Sveriges aktiva tågoperatörer och ett flertal järnvägsinfrastrukturföretag.

Tågföretagens remissyttrande avseende COM(2026) 233 – ändring av tågpassagerarförordningen vad gäller skydd av resenärer med samlingsbiljetter

Sammanfattande ställningstagande

Tågföretagen välkomnar kommissionens ambition att stärka resenärernas rättigheter och göra det enklare att genomföra sammanhängande nationella och internationella tågresor. Ett ökat resenärsskydd kan bidra till att stärka järnvägens konkurrenskraft, öka förtroendet för gränsöverskridande resor och därmed stödja EU:s transport- och klimatmål.

Tågföretagen tillstyrker förslagets övergripande inriktning men anser att flera delar behöver justeras för att säkerställa att regelverket blir proportionerligt, genomförbart och förenligt med en avreglerad järnvägsmarknad.

Särskilt viktigt är att:

- ansvar följer faktisk kontroll över den störning som uppstår,
- järnvägsföretag får tillgång till den information som krävs för att kunna uppfylla sina skyldigheter,
- minsta bytestider fastställs i nära samverkan med berörda operatörer,
- effektiva regressmekanismer införs gentemot infrastrukturförvaltare och andra ansvariga aktörer,
- befintliga branschlösningar såsom Agreement on Journey Continuation (AJC) utvecklas och harmoniseras på EU-nivå.

1. Samlingsbiljetter och informationsöverföring

Tågföretagen delar kommissionens bedömning att resenärer som köper en sammanhängande resa i en transaktion bör kunna känna sig trygga med att de omfattas av ett tydligt skydd vid störningar. Förslaget att införa begreppet samlingsbiljett adresserar ett verkligt problem på dagens marknad.

För att ansvaret ska kunna fungera i praktiken måste dock de järnvägsföretag vars trafik ingår i samlingsbiljetten informeras om att deras tjänster har kombinerats till en sådan biljett.

Utan denna information saknar operatörerna möjlighet att planera assistans, ombokning, kundinformation och störningshantering.

Om en biljettutfärdare eller återförsäljare inte överför nödvändig information bör denna aktör bära ett tydligare ansvar för de konsekvenser som uppstår. Skyldigheter för järnvägsföretag kan inte utökas utan motsvarande tillgång till information och möjlighet att agera.

2. Minsta bytestider

Tågföretagen stödjer ambitionen att minska antalet missade anslutningar genom krav på minsta bytestider. För att reglerna ska bli effektiva måste de samtidigt bygga på operativ verklighet.

Järnvägsföretagen bör därför ges en tydlig roll i fastställandet av minsta bytestider när deras trafik kombineras av tredjepartsaktörer.

Bytestider bör bland annat ta hänsyn till:

- stationers utformning,
- gångavstånd mellan plattformar,
- tillgänglighetskrav,
- trafikupplägg,
- risken i resekedjor med flera efterföljande byten.

Regelverket bör även kunna samverka med etablerade nationella lösningar och försäljningssystem utan att skapa nya administrativa strukturer.

3. Ansvar vid störningar och uteblivna anslutningar

Tågföretagen delar uppfattningen att resenären inte ska behöva utreda vilket företag som bär ansvar för en störning. Resenären ska få hjälp snabbt med att nå sin slutdestination och utan onödiga administrativa hinder. Däremot är Tågföretagen kritiska till att det utöver en komfram-garanti ska utgå en förseningssättning vid långa kombinerade resor köpta som en samlingsbiljett.

Om resenärers rätt till ersättning vid störningar ändå ska utökas enligt förslaget behöver det ekonomiska ansvaret mellan berörda företag baseras på orsakssamband och faktisk möjlighet att påverka händelseförloppet.

Kommissionens förslag riskerar annars att leda till situationer där ett företag som utför en begränsad del av resan får bära kostnader som är oproportionerliga i förhållande till den egna tjänsten och den ersättning företaget erhållit för transporten.

Tågföretagen anser därför att:

- ansvar ska följa faktisk kontroll,
- regressrätt mellan berörda aktörer måste säkerställas,
- ansvarsfördelningen ska vara tydlig när flera störningar samverkar,
- infrastrukturförvaltare ska kunna hållas ekonomiskt ansvariga när infrastrukturen orsakar störningen.

En fungerande regressordning är avgörande för att systemet ska bli långsiktigt hållbart.

4. Utveckling av AJC och en europeisk kom-fram-garanti

Kommissionen konstaterar att dagens frivilliga lösningar, såsom AJC och Hop On The Next Available Train (HOTNAT), inte ger ett tillräckligt enhetligt skydd för resenärerna.

Tågföretagen delar bedömningen att skyddet kan stärkas, men anser att utgångspunkten bör vara att vidareutveckla redan etablerade branschlösningar.

Tågföretagen stödjer därför ett reglerat europeiskt grundskydd baserat på ett utvecklat AJC-system som säkerställer att resenärer kan:

- fortsätta resan med nästa tillgängliga tåg där plats finns,
- få hjälp med övernattningslösningar eller använda tredjepartsoperatör när dagens sista anslutning missas,
- omfattas av en tydlig kom-fram-garanti vid gränsöverskridande resor.

Ett sådant system skulle ge resenären ett starkt skydd samtidigt som det bygger på etablerade processer inom sektorn.

5. Proportionalitet och konsekvensanalys

Kommissionens konsekvensanalys underskattar enligt Tågföretagens uppfattning flera praktiska och ekonomiska konsekvenser av förslaget. Nya krav på systemintegration, informationsöverföring, kundservice, ersättningshantering och avtalsrelationer kommer att innebära betydande kostnader, särskilt för mindre och medelstora operatörer.

Regelverket bör därför säkerställa att:

- skyldigheter står i proportion till aktörernas möjlighet att påverka utfallet,
- mindre aktörers konkurrenskraft inte försämras,
- administrativa kostnader begränsas,
- nya krav föregås av gemensamma tekniska standarder och tillräckliga övergångsperioder.

6. Avslutande synpunkter

Tågföretagen stödjer målet om bättre passagerarrättigheter vid resor som omfattar flera operatörer. Förslaget kan bidra till att stärka förtroendet för internationella tågresor och öka järnvägens attraktivitet.

För att regelverket ska fungera i praktiken måste dock ansvar, informationstillgång och ekonomiska incitament vara konsekventa genom hela resekedjan. En väl fungerande ordning för samlingsbiljetter förutsätter att ansvar följer faktisk kontroll, att operatörerna får nödvändig information och att effektiva regressmekanismer införs.

Med dessa justeringar kan förslaget uppnå sitt syfte att stärka resenärernas trygghet samtidigt som ett konkurrenskraftigt och innovativt europeiskt järnvägssystem värnas.

För Tågföretagen

Lina Lagerroth
Senior näringspolitisk expert

Elvira Sofic
Ansvarig kommunikation