

Datum

2026-10-02

Era diariennr: Ju2026/01500

LI2026/01106

Mottagare

ju.remissvar@regeringskansliet.se

ju.l3@regeringskansliet.se

li.remissvar@regeringskansliet.se

li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Tåg företagens remissyttrande avseende COM(2026) 232 och COM(2026) 231 inom EU-kommissionens Passenger Package

Tåg företagen 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.

Sammanfattande ställningstagande

Tåg företagen välkomnar ambitionen att göra tågresor enklare att söka, boka och genomföra samt att stärka resenärernas rättigheter. Förslagen kan bidra till ökad tillgänglighet och bättre konkurrens över gränserna. För att nå dit behöver regelverket samtidigt vara proportionerligt, tekniskt genomförbart och anpassat till en avreglerad marknad med både stora och små operatörer och fristående försäljningsaktörer.

Tåg företagen har redan yttrat sig särskilt över COM(2026) 233 om skydd för resenärer med samlingsbiljetter. Detta yttrande avser därför COM(2026) 232 om tågbiljetter och COM(2026) 231 om multimodal bokning. Förslagen är nära sammankopplade, men synpunkter som specifikt gäller COM(2026) 233 upprepas inte här.

För att målen med förslagen ska uppnås anser Tåg företagen att de behöver ändras och förtydligas innan de kan genomföras.

- Järnvägsföretag ska kunna ställa objektiva kvalitetskrav på återförsäljare och avsluta samarbeten när kraven inte uppfylls.
- Åtgärder mot otillbörlig användning av marknadsakt ska vara riktade, behovsprövade och trafikslagsneutrala.

De föreslagna åtgärderna berör branschens aktörer på olika sätt beroende på verksamhet, marknadsförutsättningar och ansvarsfördelning. Detta innebär att det i vissa delar finns så pass skilda uppfattningar bland Tåg företagens medlemmar om förslagets konsekvenser och lämpliga utformning att Tåg företagen inte kan uttala sig i dessa delar hänvisas i stället till enskilda operatörers remissyttranden.

1. Övergripande synpunkter

Sverige har en avreglerad järnvägsmarknad med olika affärsmodeller och en kombination av kommersiell och upphandlad trafik. Reglerna måste utformas för denna verklighet.

Kommissionens konsekvensanalys behöver kompletteras. Nya krav på avtal, integrationer, drift, kundservice och kompensation kan medföra fasta och löpande kostnader, särskilt för mindre aktörer. Sådana kostnader riskerar att påverka biljettpriser, utbud och investeringsvilja.

Avtalsfriheten är central på en öppen marknad. Ingrepp kan vara motiverade vid konstaterade konkurrensproblem. Restriktioner i avtalsfriheten måste vara proportionerliga, tidsbegränsade och riktade mot den faktiska flaskhalsen.

2. COM(2026) 232: förordningen om tågbiljetter

2.1 Delningsskyldighet och FRAND-villkor

Målet att öka tillgången till biljetter är positivt.

Järnvägsföretag måste kunna ställa proportionerliga krav på kvalitet, korrekt information, kundservice, störningshantering, cybersäkerhet, varumärkespresentation och tekniska gränssnitt. Det måste gå att neka uppenbart oseriösa aktörer och att avsluta distributionen när villkoren inte längre uppfylls. Eftersom en skyldighet att ingå avtal med varje online-återförsäljare innebär en begränsning i avtalsfriheten blir det av stor vikt att kriterierna ska vara objektiva, transparenta och icke-diskriminerande.

Reglerna bör utformas med rättvisa, rimliga och icke-diskriminerande villkor för alla som tillhandahåller biljetter, oberoende av om det är järnvägsföretag eller externa återförsäljare.

2.2 Värdskapsskyldighet

Eftersom den föreslagna värdskapsskyldigheten påverkar Tåg företagens medlemmar på helt olika sätt har det inte varit möjligt att nå en gemensam ståndpunkt om denna del av lagstiftningsförslaget.

2.3 Bokningshorisont

En längre bokningsperiod är bra för resenärerna, och något som är efterfrågat. Ett strikt krav på försäljning fem månader före avgång är däremot problematiskt om det samtidigt inte

harmoniseras med kraven och skyldigheterna som åligger infrastrukturförvaltarna om t.ex. tågplan och/eller kapacitetsbegränsningar kan ändras senare på infrastrukturförvaltarens initiativ.

Om kravet behålls blir det ännu tydligare att tågpassagerarförordningen behöver ändras så att en tidtabellsändring som meddelas i god tid inte automatiskt behandlas som en ersättningsgrundande störning, förutsatt att resenären får tydlig information och möjlighet till ombokning eller återbetalning. Villkoren bör jämföras med motsvarande skydd och ansvar som följer av flygpassagerarförordningen.

3. COM(2026) 231: multimodal bokning

Tågföretagen stödjer ambitionen att resenärer ska kunna söka, jämföra och boka resor som omfattar flera operatörer och trafikslag. Reglerna måste dock bygga på likvärdiga principer mellan trafikslagen.

Revideringen behöver säkerställa att sökresultaten är kundvänliga och främjar möjligheten att enkelt söka och köpa tågbiljetter. Samtidigt bör beaktas att krav på neutral visning och rangordning kan medföra utvecklingskostnader.

Ett krav på organisatorisk separation mellan distribution och trafikverksamhet framstår som oproportionerligt. Det bör ersättas med tydliga krav på skydd för kommersiellt känslig information. En multimodal återförsäljare som sätter samman resan måste också bära ansvar för att kombinationen är genomförbar och för att berörda transportföretag får den information som krävs.

4. Genomförande, tillsyn och behov av klarlägganden

Innan tillämpning sker behöver gemensamma tekniska specifikationer, stabila standarder, tillräcklig genomförandetid och en tydlig ansvarsfördelning mellan järnvägsföretag, biljettutfärdare, återförsäljare, stationsförvaltare, behöriga myndigheter och infrastrukturförvaltare säkerställas.

Beslut av den nationella tillsynsmyndigheten, inklusive beslut om FRAND-villkor och provisioner, måste kunna överklagas till domstol.

Tillämpningsområdet behöver klarläggas, bland annat vad som avses med fristående stads- eller förortsnät när trafik delvis delar infrastruktur och bytespunkter med annan järnvägstrafik. Det behöver också framgå vad som gäller när en återförsäljare inte längre uppfyller villkoren eller när en plattform inte längre når den marknadsställning som utlöst en skyldighet. För upphandlad trafik måste ansvarsfördelningen mellan operatör och behörig myndighet analyseras. Nya kostnader och skyldigheter som inte kunnat förutses när befintliga trafikavtal ingicks bör kunna hanteras inom avtalsrelationen.

5. Avslutande synpunkter

Passenger Package kan förbättra resenärens möjligheter att söka och boka sammanhängande resor. För COM(2026) 232 och COM(2026) 231 krävs dock att reglerna är proportionerliga, tekniskt genomförbara och förenliga med grundläggande principer som styr en avreglerad marknad. På så sätt kan EU förbättra resenärens möjligheter att boka resor utan att försvaga investeringar, innovation och ett attraktivt tågutbud.

För Tågföretagen

Lina Lagerroth
Senior Näringspolitisk expert

Elvira Sofic
Ansvarig kommunikation