

Ert diarienummer: Li2026/01106
Mottagare: li.remissvar@regeringskansliet.se li.transport.remissvar@regeringskansliet.se
Remissinstans: Samtrafiken i Sverige AB, Centralplan 3, 111 20 STOCKHOLM
Handläggare: Håkan Östlund, 070-762 38 39, hakan.ostlund@samtrafiken.se, Laila Berkahn, 070-7623324, laila.berkhahn@samtrafiken.se
Datum: 2026-09-30

Yttrande avseende remittering av Europeiska kommissionens förslag till förordning om multimodal bokning COM (2026) 231 och upphävande av (EG) No 80/2009 och förslag till förordning om tågbiljetter COM (2026) 232.

Yttrandet är en del av EU kommissionens resenärspaket och kompletterar tidigare inlämnat yttrande avseende remittering av Europeiska kommissionens förslag till ändringar i tågpassagerarförordningen, COM (2026) 233.

Sammanfattning

Samtrafiken anser att Sverige i det fortsatta EU-arbetet särskilt bör verka för att:

- gemensam och standardiserad distributionsinfrastruktur uttryckligen tillåts som sätt att uppfylla distributionsskyldigheten,
- skyldigheten att tillhandahålla sitt utbud inom vissa tidsramar harmoniseras med infrastrukturförvaltarens skyldighet att meddela kapacitetspåverkande åtgärder.
- passagerarskyddet som ytterligare ett kriterium blir synligt för resenären och kan beaktas vid presentation av resealternativ.
- förhållandet mellan single tickets, Resplus och multimodala resor tydliggörs,
- den som skapar en single ticket också måste överföra den information som krävs för att trafikföretagen ska kunna fullgöra resenärens rättigheter,
- denna informationsdelning får en tydlig och praktiskt fungerande dataskyddsrättslig ram

För att regleringen ska fungera behöver hela kedjan hänga samman:

tillgång till produkter → sammanhållen biljett → information om den sålda resan → möjlighet att hjälpa resenären när något går fel → tydlig ansvarsfördelning mellan ingående eller annars ansvariga aktörer. Detta är särskilt viktigt för gränsöverskridande resor och för samspillet mellan internationell järnvägstrafik och svensk regional kollektivtrafik.

Bakgrund

EU kommissionens resenärspaket som presenterades den 13 maj 2026 syftar till att förenkla planering för och bokning av regionala, långväga och gränsöverskridande resor, särskilt för tågresor som involverar flera operatörer. Paketet innehåller bland annat förslag till förordning om multimodala bokningstjänster respektive förordning om järnvägsbiljetter **COM (2026) 231, COM (2026) 232.**

- Förordningen om multimodala bokningstjänster främjar tillgången till mobilitetsdata mellan berörda företag och omfattar leverantörer som vänder sig både mot konsumenter som företag. Förslaget reglerar villkoren för avtal mellan

transportleverantörer och leverantörer av multimodala bokningstjänster som har en väsentlig marknadsnärvaro och ställer krav på att,

- informationen består av vissa förutbestämda kriterier så som priser, resetider, utsläpp av växthusgaser och tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning,
 - informationen redovisas i linje med principerna om rättvisa och konkurrensneutrala villkor, så kallade FRAND villkor¹.
- Förslaget till förordning om tågbiljetthantering riktar sig till samtliga järnvägsföretag och regionala kollektivtrafikmyndigheter (RKM) samt återförsäljare av järnvägsresor och omfattar all järnvägstrafik med undantag för bl.a. spårväg, tunnelbana, museitrafik och järnvägstrafik som bedrivs på fristående nät. Förslaget syftar till att underlätta resande på järnväg genom att,
 - Järnvägsoperatörer och behöriga myndigheter föreslås bli skyldiga att på begäran av en återförsäljare av järnvägsresor teckna ett avtal om att leverera uppgifter som möjliggör visning, distribution eller försäljning av järnvägsresor.
 - Återförsäljare av tågbiljetter som är vertikalt integrerade med ett järnvägsföretag med en betydande marknadsnärvaro och som följaktligen är en oundgänglig leverantör av onlinebiljetthanteringstjänster ska visa all tillgänglig järnvägstrafik inom landet och på begäran av andra järnvägsföretag ingå kommersiella avtal med rättvisa och icke-diskriminerande villkor² om att visa, vidarelänka, sälja eller distribuera deras utbud.

Samtrafikens iakttagelser och förslag

Samtrafiken i Sverige AB (Samtrafiken) delar EU-kommissionens ambition att göra det enklare för resenärer att söka, köpa och genomföra sammanhängande och gränsöverskridande resor. Sverige har genom gemensam distributionsinfrastruktur och Resplus över trettio års erfarenhet av sammanhållna resor med flera trafikföretag och trafikslag baserat på frivilliga avtal mellan Samtrafiken dess ägare och partners³, vilket har resulterat i ett stabilt samarbete med ett utvecklat förtroende mellan parterna, vilket framtvungade avtalsrelationer troligen inte kommer uppnå.

Samtrafiken anser att det måste säkerställas att fungerande nationella lösningar kan fortsätta att existera under de nya EU förordningarna.

Gemensam distributionsinfrastruktur

Det är viktigt att skyldigheten att tillgängliggöra järnvägsprodukter kan fullgöras genom en gemensam eller samordnad distributionsinfrastruktur, förutsatt att återförsäljare får fullständig och icke-diskriminerande tillgång till utbudet. Regleringen bör inte innebära krav på separata tekniska direktintegrationer mellan

¹ Avtalen skall följa principerna om rättvisa, rimliga och icke-diskriminerande villkor, så kallade FRAND villkor.

² Avtalen skall följa principerna om rättvisa, rimliga och icke-diskriminerande villkor, så kallade FRAND villkor. RKM kan bli skyldiga att sälja tågresor även utanför sitt geografiska verksamhetsområde.

³ Privata tåg och bussoperatörer samt regionala kollektivtrafikmyndigheter (RKM)

varje trafikföretag och varje återförsäljare. Samtrafiken har erfarenhet av att en sådan modell skulle öka kostnader och komplexitet och motverka standardisering.

Skyldighet att tillhandahålla utbud inom vissa tidsramar

Förslaget innehåller en skyldighet för järnvägsföretag att göra sina biljetter tillgängliga för försäljning minst fem månader före avgång vilket i grunden är bra utifrån ett resenärsperspektiv. Skyldigheten kan dock bli svår att upprätthålla då infrastrukturförvaltaren kan offentligt göra kapacitetspåverkande åtgärder med endast fyra månaders framförhållning vilka innebär ändrade tåglägen och annan tidtabell än den som tidigare aviserats.

Krav på förutbestämda kriterier

Genom att även säkerställa insamling och publicering av öppna data i enlighet med krav på förutbestämda kriterier kan Samtrafiken vidare underlätta för de transportleverantörer och multimodala bokningstjänster som önskar ingå avtal med varandra.

Två resealternativ med samma tåg och anslutningar kan ge helt olika rättigheter beroende på om resan säljs som en single ticket eller som separata biljetter. Samtrafiken anser därför att graden av sammanhållet passagerarskydd bör kunna beaktas som ett kriterium vid presentation och rangordning av resealternativ. För Resplus har Samtrafiken tecknat en branschöverenskommelse med Konsumentverket som innebär att det måste finnas en text eller en länk i säljflödet som presenterar vilket passagerarskydd som gäller för den aktuella resan. Därmed blir det tydligt för resenären före köp om resan omfattas av ett sammanhållet passagerarskydd och vilka delar av resan skyddet omfattar.

Resplus, single tickets och multimodala resor

EU single ticket överlappar delar av Resplus men är inte likvärdig med Resplus, som även omfattar multimodala resor. Det behöver därför tydliggöras hur systemen förhåller sig till varandra och säkerställas att befintliga nationella lösningar som Resplus kan fortsätta utvecklas.

Till exempel har trafikföretagen inom Resplus kommit överens om praxisen att ansvar för artikel 18 och 20 övergår till nästa led i resekedjan då det första trafikföretaget rimligen inte kan säkerställa resenärens fortsatta resa flera led senare då det kan uppstå flera förseningar. Vid gränsöverskridande resor blir det särskilt viktigt att definiera hur nationella lösningar ska förhålla sig till single tickets. Regleringen kan underlätta en sammanhängande järnvägsresa genom exempelvis Sverige, Danmark och Tyskland, samtidigt som regional kollektivtrafik i början eller slutet av resan riskerar att hamna utanför den sammanhållna reseprodukten.

Informationsflödet måste följa den sammanhållna resan

En återförsäljare kan enligt förslaget kombinera flera järnvägsföretags produkter och skapa en single ticket. Samtidigt är det järnvägsföretagen som i stor utsträckning

ansvarar för resenärens rättigheter vid förseningar, inställd trafik och missade anslutningar. För att kunna fullgöra dessa skyldigheter måste berörda järnvägsföretag veta att deras delresa ingår i en single ticket och få den information som krävs för bland annat ombokning, assistans, kundinformation, kompensation och avräkning. Rätten att skapa en single ticket måste följas av ett ansvar att göra resekedjan synlig för de aktörer som ska bära ansvaret för den.

Dataskydd och GDPR

Den informationsöverföring som krävs för en sammanhållen resa innebär också att personuppgifter kan behöva delas mellan återförsäljare, trafikföretag och andra berörda aktörer. Inom Resplus har Samtrafiken tillsammans med branschens aktörer tagit fram en uppförandekod baserad på GDPR för delning av personuppgifter vid bokade resor. Erfarenheten visar att sammanhållna reseprodukter kräver både fungerande informationsflöden och gemensamma principer för behandling av personuppgifter. Motsvarande behov bör beaktas på europeisk nivå.

Samtrafiken i Sverige AB
John Strand
Verkställande direktör