Datum: 2026-09-07

Våra ärendenr: SJ-2026-0104
SJ-2026-0109
Era diarienr: Ju2026/01500
LI 2026/01106

Handläggare:
Gunnar Alexandersson

Gunnar.Alexandersson@sj.se

Mottagare:
ju.remissvar@regeringskansliet.se
ju.l3@regeringskansliet.se
li.remissvar@regeringskansliet.se
li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

EU-kommissionens Passenger Package – yttrande från SJ AB

SJ AB (SJ) har tagit del av Justitiedepartementets remiss av EU-kommissionens förslag till ändringar i tågpassagerarförordningen ((COM)2026 233) (dnr Ju2026/01500) samt Landsbygds- och infrastrukturdepartementets remiss av EU-kommissionens förslag till förordning om multimodal bokning och återkallande av förordning (EC) Nr 80/2009 ((COM)2026 231) och förordning om tågbiljetter ((COM)2026 232) (dnr LI 2026/01106).

Alla dessa lagstiftningsförslag ingår i det som kallas EU-kommissionens Passenger Package. Eftersom flera av lagstiftningsförslagen har nära kopplingar till varandra väljer SJ att här lämna ett gemensamt remissvar på hela lagstiftningspaketet. SJ hoppas också på en fortsatt dialog med Regeringskansliet under de förhandlingar som nu inleds på EU-nivå.

1. Övergripande synpunkter

SJ välkomnar EU-kommissionens ambitioner att underlätta för resenärer både nationellt och internationellt att hitta och köpa tågbiljetter, inklusive för resor som kombinerar flera olika operatörers trafik, och samtidigt förbättra resenärernas rättigheter. SJ har under flera år, i samverkan med andra europeiska järnvägsföretag, arbetat med att ta fram och implementera gemensamma internationella gränssnitt och standarder för att förenkla sökning och bokning av tågbiljetter, deltar i överenskommelser om kundomhändertagande vid internationella resor och verkar aktivt på en rad andra områden med förbättringar för resenärerna på biljettområdet inom ramen för det som kallas CER Ticketing Roadmap. Det har bl.a. lett till att Deutsche Bahn i dag säljer SJs utbud i sina kanaler och att DSB inom kort också kommer att göra det.

SJ AB
Vasagatan 10
105 50 Stockholm

E-postadress: diariet@sj.se
Telefon: +46 (0)10-751 60 00
Orgnr: 556196-1599

Det är tydligt att EU-kommissionens mål är att lagförslagen ska leda till att fler människor väljer tåget framför andra trafikslag och därmed även bidra till unionens klimatmål. Tyvärr är förslagen utformade på ett sådant sätt att de innebär betydande negativa konsekvenser för järnvägsföretagen som kommer att resultera i ökade kostnader. Dessa konsekvenser och merkostnader underskattas av Kommissionens konsekvensanalys och överskuggar de beräknade positiva effekterna för resenärerna. Eftersom järnvägsföretagen kommer att ha små möjligheter att påverka kostnadsökningarna genom en förbättrad och mer effektiv leverans, riskerar de i första hand att leda till prisökningar för tågresor och kanske även försämringar i utbudet, vilket har större påverkan på resenärernas val av trafikslag än eventuella svårigheter att hitta biljetter. Därtill medför flera av förslagen att det i praktiken kommer att bli svårare att omhänderta resenärerna på det sätt de förtjänar och förväntar sig, exempelvis i samband med störningar. Sammantaget betyder allt detta att lagstiftningsförslagen kan få helt motsatta effekter än de önskade.

Värt att poängtera särskilt är att förslagen i flera delar innebär ett upphävande av avtalsfriheten mellan järnvägsföretag och andra aktörer på marknaden. Avtalsfrihet anses normalt vara en självklarhet på öppna marknader. Samtliga järnvägsföretag skulle bli tvungna att tillgängliggöra sitt utbud i andra kanaler, och vissa järnvägsföretag skulle t.o.m. omfattas av tvingande reglering om att sälja konkurrerande utbud. Det är något som helt saknar motstycke på andra transportmarknader och har extremt få motsvarigheter i EU-rätten även på andra marknader. SJ menar att sådana tvångsåtgärder inte är proportionerliga i förhållande till de påstådda problemen på marknaden.

Förslagen innebär generellt en förstärkning av den särreglering som redan finns på järnvägsområdet jämfört med konkurrerande trafikslag som buss och flyg, i stället för att göra villkoren mer lika. Det leder till ett sämre konkurrensläge för tåg jämfört med andra trafikslag.

Att fullfölja EU:s fjärde järnvägspaket i alla medlemsländer genom att fullt ut öppna marknaderna för både kommersiell och samhällsköpt trafik, samtidigt som det genomförs nödvändiga satsningar på infrastrukturen som förbättrar förutsättningarna för en robust och pålitlig tågtrafik, skulle ha mycket större betydelse för konkurrensen på marknaden och dess förmåga att möta resenärernas behov, än att reglera tillgången till tågbiljetter och hur resenärerna kompenseras för det som i grunden ofta handlar om brister i järnvägssystemet.

EU-kommissionens plan förefaller enkel och kan tyckas logisk, men verkligheten är mer komplex. För att lyckas med målen och ambitionerna krävs en proportionell lagstiftning med större hänsyn även till järnvägsföretagens perspektiv och redan pågående förbättringsåtgärder i branschen. I den detaljerade genomgången nedan inkluderar SJ några konkreta förslag på hur lagstiftningen skulle kunna utvecklas i den riktningen.

SJ AB
Vasagatan 10
105 50 Stockholm

E-postadress: diariet@sj.se
Telefon: +46 (0)10-751 60 00
Orgnr: 556196-1599

2. Genomgång av lagförslagen

EU-kommissionens förslag är uppdelat i tre delar: en ny förordning om tågbiljetter (Regulation on Rail Ticketing), en riktad revidering av förordningen om tågpassagerares rättigheter (Rail Passenger Rights Regulation) och en ny förordning om multimodal bokning (Regulation on Multimodal Booking) som också upphäver viss tidigare flygspecifik reglering. SJs viktigaste synpunkter på de olika lagstiftningsförslagen presenteras nedan.

2.1 Förordning om tågbiljetter

Förordningen om tågbiljetter inkluderar en **delningsskyldighet** (*sharing obligation*) i art. 4 som innebär att alla järnvägsföretag måste ingå avtal med de online-återförsäljare som begär det för att visa, länka, sälja eller distribuera det kompletta utbudet av tågresor. Avtal måste ingås inom åtta månader från det att begäran inkommer och ska följa s.k. FRAND-principer (Fair, Reasonable and Non-Discriminatory) i enlighet med art. 6.1.

- Det är lovvärt att vilja utöka tillgängligheten på tågbiljetter, men SJ vänder sig mot detta intrång i den kommersiella avtalsfriheten, som även skulle reglera avtalsvillkoren. SJ har redan i dag många återförsäljare och vill även fortsättningsvis ha en frihet att välja sådana som ger ett mervärde och upprätthåller en hög kvalitet på sina tjänster.
- Det finns risker med att inte kunna säga nej till återförsäljare som uppfattas som oseriösa eller sådana som bedriver annan verksamhet som SJ inte vill bli förknippad med. Förordningen innebär små möjligheter att neka någon att bli online-återförsäljare, så länge denne uppfyller grundläggande krav på finansiell stabilitet och exempelvis följer cybersäkerhetsregler.
- Nätverkseffekter kan på sikt leda till framväxandet av ett fåtal stora globala aktörer av online-återförsäljare, vilket riskerar att leda till att de kommer att kunna kräva ökade provisioner av järnvägsföretagen. Det är en utveckling som kunnat konstateras tidigare i exempelvis hotellbranschen.
- Delningsskyldigheten i kombination med de föreslagna förändringarna i tågpassagerarförordningen avseende återförsäljarnas frihet att också kombinera utbudet från olika operatörer till s.k. single tickets, medför än mer betydande konsekvenser. Detta eftersom järnvägsföretagens ansvar skulle utvidgas till att omfatta alla tänkbara resekombinationer som de själva inte betraktar som rimliga att erbjuda (se vidare i avsnitt 2.2 nedan).

Förordningen innehåller även en **värdskapsskyldighet** *(hosting obligation*) i art. 5 för s.k. oumbärliga tillhandahållare av nationella tågbokningstjänster. En tillhandahållare av tågbokningstjänster anses oumbärlig om den har en vertikal

SJ AB
Vasagatan 10
105 50 Stockholm

E-postadress: diariet@sj.se
Telefon: +46 (0)10-751 60 00
Orgnr: 556196-1599

koppling till ett järnvägsföretag som också har signifikant marknadsnärvaro, definierad som minst 50% andel av produktionen av personkilometer med tåg i det aktuella landet (art. 7). Sådana aktörer måste i sitt medlemsland ingå FRAND-baserade avtal enligt art. 6.3 med alla andra järnvägsföretag som så önskar, för att visa, länka, sälja eller distribuera deras utbud. Avtal måste ingås inom åtta månader från det att begäran inkommer. Oavsett önskemål måste alla järnvägsföretags tidtabeller (avgångar) visas i den oumbärliga tågbokningstjänsten inom ett år efter att förordningen trätt i kraft.

- SJ vänder sig starkt mot denna skyldighet – återigen ett ingrepp i avtalsfriheten – som i praktiken kan innebära ett krav på att sälja direkt konkurrerande tågoperatörers utbud, dessutom med avtal som ska följa särskilt uppställda villkor. Inte i någon annan del av transportbranschen finns det ett tvång att sälja konkurrenters utbud. Det finns också extremt få exempel på detta från andra branscher i EU. Tvånget skulle dessutom vara dubbelriktat, d.v.s. ingen – inte ens det järnvägsföretag som av någon anledning inte vill synas i sin största konkurrents kanaler – kan undvika kravet på visning av alla sina avgångar.

- Tillgång till en specifik säljkanal kan inte betraktas som en nödvändig nyttighet för att bedriva konkurrerande persontrafik med tåg, särskilt inte i dagens digitala distributionslandskap där webb- och appbaserad försäljning dominerar och exempelvis SJ inte längre har några egna fysiska försäljningsställen.

- Sedan avregleringen av den svenska järnvägsmarknaden har SJ investerat betydande resurser i utvecklingen av sina egna digitala säljkanaler. I takt med samhällets digitalisering har säljkanalen utvecklats från att vara en ren försäljningsfunktion till att bli en integrerad del av reseupplevelsen, med funktioner för bland annat platsval, trafikinformation, ombokning och kundservice – före, under och efter resan. Konkurrensen på marknaden har bidragit till en kontinuerlig utveckling av dessa tjänster och skapat incitament för innovation, exempelvis genom visualisering av sittplatsutbud och möjligheten att välja exakt sittplats. En värdskapsskyldighet riskerar att försvaga dessa incitament. Om andra operatörer ges möjlighet att dra nytta av investeringar som SJ har gjort i sina säljkanaler, samtidigt som SJ tvingas exponera och sälja trafik som direkt konkurrerar med den egna, minskar avkastningen på sådana investeringar. Regelverket riskerar även att minska andra operatörers incitament att utveckla egna innovativa försäljningslösningar. På längre sikt kan detta leda till minskad innovation och försämrad utveckling av de digitala tjänster som i dag utgör en central del av kundupplevelsen och som inte är direkt kopplade till själva biljettförsäljningen.

SJ AB
Vasagatan 10
105 50 Stockholm

E-postadress: diariet@sj.se
Telefon: +46 (0)10-751 60 00
Orgnr: 556196-1599

- I Sverige kan SJs säljkanaler paradoxalt nog komma att få en starkare ställning vid en värdskapsskyldighet, vilket tidigare pekats ut som ett problem av Konkurrensverket (”Påstått konkurrensproblem – tillträde till sj.se m.m.”, Beslut 2019-06-04, Dnr 230/2018).

- Ett sällsynt men positivt inslag i förslaget om värdskapsskyldighet är möjligheten att ställa rimliga operationella och tekniska villkor på den vars utbud ska tillhandahållas (art. 6.4). SJ menar att en strikt värdskapsskyldighet och medföljande hantering av alla operatörers utbud också kommer att nödvändiggöra en likriktning av affärsvillkor och biljettyper.

- SJ försöker förstå hur signifikant marknadsnärvaro kommer att beräknas och rapporteras och därmed om SJ kommer att omfattas av värdskapsskyldigheten på den svenska marknaden. SJ anser att det är orimligt att beräkningen av ett järnvägsföretags marknadsandel inkluderar personkilometer som härrör från trafikavtal med trafikmyndigheter som vunnits i konkurrens, där operatören varken äger tågen, bestämmer över utbud eller biljettpriser, utan egentligen bara bemannar någon annans tåg. Att tillgodoräkna den utförande operatören denna trafik i beräkningen av signifikant marknadsnärvaro ger en missvisande bild av dennes faktiska marknadsposition. EU-kommissionen tycks dock vara av en annan åsikt.

Skyldigheterna att teckna avtal med tillhörande FRAND-villkor ska enligt förordningen bevakas av en **nationell tillsynsmyndighet** (art. 9).

- SJ menar att det är viktigt att det finns en möjlighet att överklaga tillsynsmyndighetens beslut till nationell domstol. I Sverige bör inte en myndighet som Transportstyrelsen vara sista instans i att avgöra FRAND-villkoren, exempelvis vad som är en rimlig provision mellan återförsäljare och tågoperatör.

Förordningen inkluderar en regel om **bokningshorisont** (art. 8) som innebär en skyldighet för järnvägsföretag att göra sina biljetter tillgängliga för försäljning minst fem månader före avgång, om avgångarna inkluderats i ordinarie tågplan.

- SJ anser att det i grunden är bra för resenärerna med en längre bokningsperiod, eftersom det gör tåget till ett alternativ även för dem som vill boka sin resa god tid i förväg. Ett strikt 5-månaderskrav är dock problematiskt kopplat till att resor bokade i god tid före avresa medför en högre risk att påverkas av nödvändiga förändringar i tidtabellen. Dessa förändringar beror i de flesta fall på ändrade förutsättningar från infrastrukturförvaltaren.

- Den föreslagna regeln tycks bygga på att det i EU:s nya kapacitetsförordning finns ett krav på infrastrukturförvaltaren att tillhandahålla tågplanen 5,25 månader innan den nya tidtabellen ska börja gälla. Men samtidigt kan

SJ AB
Vasagatan 10
105 50 Stockholm

E-postadress: diariet@sj.se
Telefon: +46 (0)10-751 60 00
Orgnr: 556196-1599

infrastrukturförvaltare med endast fyra månaders varsel offentliggöra de kapacitetsbegränsningar som innebär ändrade tåglägen och därmed en annan tidtabell än den som tidigare aviserats.

- Dagens regler i tågpassagerarförordningen medför att SJ behöver betala ut förseningsersättning till resenärer och ge assistans vid försenad resa och tåginställelse. Detta gäller även när infrastrukturförvaltaren initierar ett behov av tidtabellsförändringar och SJ informerar resenären i god tid före avresa och erbjuder resenären att omboka eller återköpa sin resa. Om kravet på fem månaders bokningshorisont kvarstår, utan att man samtidigt mjukar upp regler om ersättnings- och assistansansvar i tågpassagerarförordningen, kommer den här typen av ersättningsberättigade situationer att bli vanligare. I dagsläget kan ett järnvägsföretag självt avgöra om och när det av olika skäl vill tillgängliggöra utbud i god tid före avresa, med vetskapen om det ansvar som det innebär enligt tågpassagerarförordningen. Enligt nu presenterat förslag finns inte längre den valmöjligheten. Det kommer leda till ökade kostnader för SJ och en förstärkt konkurrensnackdel jämfört med flyget. Förordningen om flygpassagerares rättigheter medger att flygbolagen under vissa omständigheter inte har motsvarande ansvar för ersättning vid förändringar i tidtabellen, inte bara när ändringar initierats av infrastrukturförvaltare utan även när de själva initierar sådana förändringar.

2.2 Riktad revidering av tågpassagerarförordningen

Förändringarna i denna förordning berör bara ett fåtal artiklar, men de får stor praktisk betydelse. Den viktigaste förändringen är introduktionen av en ny typ av biljett, **single ticket**, förenklat ett köp i en enda transaktion som består av flera transportavtal eller en direktbiljett (art. 1, med påverkan på art. 3.9 i dagens förordning). Kombinationer av olika järnvägsföretags tågtrafik ska kunna sättas ihop fritt av alla återförsäljare (som via den nya förordningen om tågbiljetter också skulle garanteras sådan tillgång via delningsskyldigheten) och säljas som en *single ticket* så länge en **minsta bytestid** respekteras (art. 1, med påverkan på art. 12 i dagens förordning). Resenärer som köpt en sådan *single ticket* har vid störningar rätt till assistans (t.ex. information och i vissa fall mat och hotell), ombokning eller återbetalning, samt ekonomisk kompensation vid förseningar (25% för 60–119 min, 50% över 120 min), avseende hela resan. Det järnvägsföretag vars tåg blir försenat är ansvarigt för hanteringen och kompensation till resenären (art. 1, med påverkan på art. 12 i dagens förordning), medan återförsäljaren inte behöver ta något ansvar. Ett undantag från skyldigheterna finns för kombinerade resor som blir längre än 12 timmar, såvida inte någon delresa sker med nattåg. Då finns det ingen tidsbegränsning (art. 1, med påverkan på art. 19 i dagens förordning). Detsamma gäller för de kombinerade biljetter som järnvägsföretagen själva eller genom andra väljer att sälja som direktbiljetter. Denna biljettyp finns därmed kvar i lagstiftningen.

SJ AB
Vasagatan 10
105 50 Stockholm

E-postadress: diariet@sj.se
Telefon: +46 (0)10-751 60 00
Orgnr: 556196-1599

- Att utvidga rättigheterna till ekonomisk kompensation vid förseningar och annan assistans, i alla upptänkliga kombinationer av mycket långväga resor som SJ och andra järnvägsföretag inte själva ser som rimliga att erbjuda, anser SJ är att gå alldeles för långt. Det skulle innebära en betydande ökning både av antalet potentiellt ersättningsberättigade resenärer vid störningar och kostnaderna för hantering och kompensation av dessa.

- SJ och andra järnvägsföretag i samverkan strävar alltid efter att hjälpa resenärer att nå sina slutmål vid missade anslutningar. I Sverige finns sedan länge det genom Samtrafiken etablerade frivilliga samarbetet Resplus, där exempelvis SJs fjärrtågsbiljetter kan säljas i kombination med annan kollektivtrafik och omfattas av en kom-fram-garanti. För gränsöverskridande resor med flera järnvägsföretag sker samverkan genom det frivilliga åtagandet *Agreement on Journey Continuation (AJC)*, där ett 20-tal järnvägsföretag ingår, däribland SJ, Snälltåget och Vy. AJC innebär att resenärer, i mån av plats, får resa vidare med nästa tillgängliga tåg om en anslutande avgång (köpt som en separat biljett) missats p.g.a. en försening.

- Som alternativ till EU-kommissionens förslag rörande *single tickets* och relaterade rättigheter och skyldigheter, skulle SJ välkomna en lagstiftning som gör åtagandena inom AJC obligatoriska för alla järnvägsföretag, d.v.s. etablerar en kom-fram-garanti på EU-nivå. En sådan garanti kan även omfatta vissa utvidgade åtaganden. Ett förslag skulle kunna vara att ge utökade rättigheter till resenärer som missar den sista anslutningen för dagen. Resenärer skulle då kunna erbjudas att i stället resa vidare med en tredjepartsoperatör (om ett sådant resealternativ finns) eller få hjälp med hotellövernattning. En möjlighet till vidare transport med andra transportslag kan också övervägas.

- EU-kommissionens lagförslag lägger hela ansvaret för hanteringen av de utvidgade passagerarrättigheterna på det järnvägsföretag vars tåg blir försenat, oavsett orsak till förseningen. Ofta handlar det om infrastrukturrelaterade händelser eller annat som är bortom järnvägsföretagets kontroll. Inom Resplus tillämpas principen att den som orsakar en försening – vilket kan vara en tågoperatör men även en beställare i form av en regional kollektivtrafikmyndighet – har ett kostnadsansvar för hela resekedjan. Den föreslagna utvidgningen av rättigheterna till alla tänkbara kombinationer, liksom att lägga hela ansvaret på det järnvägsföretag vars tåg blir försenat, leder emellertid till orimliga konsekvenser. Exempelvis kan ett företag som kör ett försenat pendeltåg i Stockholm, där biljetten är subventionerad och kostar under 50 kronor, tvingas kompensera resenären för ett missat Eurostar-tåg i Köln där biljetten kostar tusentals kronor. Järnvägsföretag som kör frekvent trafik som kan kombineras med fjärrtåg som går mer sällan, liksom mindre järnvägsföretag med lågprisprofil, kommer att vara

SJ AB
Vasagatan 10
105 50 Stockholm

E-postadress: diariet@sj.se
Telefon: +46 (0)10-751 60 00
Orgnr: 556196-1599

särskilt utsatta för sådana konsekvenser. SJ anser vidare att Kommissionens förslag riskerar att ytterligare försämra de ekonomiska förutsättningarna att bedriva nattågstrafik, som ofta drabbas av större förseningar och redan kämpar med svag lönsamhet eftersom tågsätten normalt bara kan användas en gång per dygn. Det är i regel också svårt för järnvägsföretag att i efterhand få ersättning (via regressrätt) för alla de merkostnader som orsakats av infrastrukturförvaltaren.

- Om de utvidgade passagerarrättigheterna kvarstår enligt nuvarande förslag (i stället för att omvandlas till en obligatorisk och förstärkt kom-fram-garanti på EU-nivå så som SJ föreslagit ovan), kommer det att krävas andra åtgärder för att minska de negativa konsekvenserna. För att hantera kostnadsansvar för förseningar som egentligen härrör från brister i infrastrukturen skulle det behövas en ny lagstiftning om regressrätt. För att kunna hantera effekterna av förseningar i den samhällsköpta trafiken skulle ansvaret i stället behöva läggas hos den som *tillhandahåller* den aktuella järnvägstrafiken (vilket för denna trafik därmed kan vara en beställande myndighet). Alternativt måste beställaren bli skyldig att ersätta trafikföretaget för kostnader med anledning av lagkravet, oavsett vad befintliga trafikavtal säger angående rätt till omförhandling när en ersättningsskyldighet föreligger.

- När det gäller minsta bytestid hänvisar förordningen till den nyligen antagna TSD Telematik, där det finns ett särskilt regelverk för bestämning av minsta bytestid mellan olika tågtyper m.m. Det är stationsförvaltaren som har huvudansvaret att bestämma över dessa bytestider, en aktör som för övrigt inte pekats ut i det svenska järnvägssystemet. SJ menar att järnvägsföretagen måste få en tydligare roll att påverka minsta bytestid till att bli en *rimlig* bytestid, om detta ska vara den enda begränsning som en återförsäljare har att rätta sig efter, även för de resekombinationer som järnvägsföretagen inte själva väljer att sälja. I dagens Resplus hanteras bytestider inom Samtrafiken och där har järnvägsföretagen goda möjligheter att påverka. EU-regelverket om minsta bytestid skapar särskilda utmaningar ju fler byten som ingår i en resekedja, och risken för missade anslutningar och därmed ersättningsbara förseningar ökar när tåg med frekvent trafik (exempelvis var 15:e minut) ska ansluta till tåg som går mer sällan.

- SJ saknar i regelverket ett krav på återförsäljare att rapportera in alla de delresor som bokats och sålts som en *single ticket* till samtliga järnvägsföretag som ingår i resekedjan. Detta är nödvändigt för att järnvägsföretagen ska kunna veta hur olika resenärer kommer att behöva hanteras – före, under och efter resan. Kundomhändertagandet riskerar annars att bli lidande. Det går knappast att förvänta sig att renodlade återförsäljare kommer att klara att bygga upp den organisation som krävs för att ta hand om resenärer vid störningar.

SJ AB
Vasagatan 10
105 50 Stockholm

E-postadress: diariet@sj.se
Telefon: +46 (0)10-751 60 00
Orgnr: 556196-1599

- Som nämnts tidigare skulle tågpassagerarförordningen behöva revideras så att ändringar i tidtabellen som meddelas resenären i god tid före avresa inte klassificeras som ersättningsberättigade störningar. SJ menar att en rimlig tidsgräns är att resenären meddelats senast två veckor i förväg och då getts möjlighet att boka om eller återköpa sin resa. Det skulle göra reglerna mer lika dem som redan gäller för flyget.

2.3 Förordning om multimodal bokning

Denna förordning etablerar ett ramverk för olika multimodala digitala mobilitetstjänster, d.v.s. biljettförsäljningsplattformar som riktar sig antingen till konsumenter eller till resebyråer och andra reseföretag. Multimodal definieras i detta sammanhang som försäljning av minst två operatörers utbud, även om de verkar inom samma transportslag. Den här typen av plattformar ska vara tvungna att **visa upp utbudet neutralt**, d.v.s. utan att framhäva någon viss operatör (art. 7.2). Vid sökning av resealternativ måste rangordningen av sökresultaten göras enligt sju **förutbestämda kriterier**, däribland slutligt pris, restid och utsläpp av växthusgaser (art. 7.5). Plattformar med s.k. signifikant marknadsnärvaro måste erbjuda FRAND-villkor, kan inte kräva exklusivitet och måste skydda känsliga operatörsdata, t.ex. från delning med andra operatörer (art. 5). Förordningen innehåller en särskild regel i art. 5.3 (c), riktad till tillhandahållare av multimodala digitala mobilitetstjänster som har företagskunder (B2B MDMS). De ska se till att distributionssystemet är tydligt separerat från flera olika delar av varje transportoperatörs verksamhet.

- Även denna förordning inkluderar en inskränkning i avtalsfriheten, i och med att de avtal som tecknas mellan olika aktörer måste följa vissa förutbestämda villkor.
- Kravet på neutral visning innebär att SJ inte kan framhäva sin egen trafik på sin egen plattform när även andra operatörers trafikutbud erbjuds till försäljning. Detta problem förstärks om värdskapsskyldigheten, enligt förordningen om tågbiljetter, realiseras. Kravet kommer även medföra tekniska utvecklingskostnader.
- Kraven på hur sökresultat ska sorteras utifrån minst sju fördefinierade kriterier, även för kombinerade resor, kommer liksom kravet på neutral visning att leda till tekniska utvecklingskostnader. Kraven riskerar också att ge upphov till röriga sammanställningar som inte efterfrågas av resenärerna.
- Regeln om att distributionssystemet i vissa fall ska vara tydligt separerat från varje transportoperatörs verksamhet, skulle potentiellt kunna tvinga en tillhandahållare av multimodala digitala mobilitetstjänster, som samtidigt också är en trafikutövare, att avskilja sin säljkanal från övrig verksamhet. SJ menar att det är ett oproportionerligt krav som bör ersättas med en

SJ AB
Vasagatan 10
105 50 Stockholm

E-postadress: diariet@sj.se
Telefon: +46 (0)10-751 60 00
Orgnr: 556196-1599

skrivning om att kommersiellt känslig information måste skyddas på vederbörligt sätt. Nyligen gjorda förändringar i svensk konkurrenslagstiftning har slagit fast att avskiljande av egendom inte ingår i de utvidgade möjligheter till åtgärder som Konkurrensverket fått till sitt förfogande.

- Även om förordningen expanderar vissa regler på flygområdet till att också gälla järnväg, kommer flygbolagens tillämpning av code-sharing/interlining att betraktas som tillhörande endast marknadsförande operatör. SJ tolkar detta som att dessa därmed inte kommer att omfattas av kraven på neutral visning eller sortering av sökningar utifrån förutbestämda kriterier, vilket skapar en ojämlik situation för järnvägen jämfört med flyget.

3. Behov av klarläggande

Det finns flera saker som behöver klarläggas och analyseras ytterligare i Kommissionens lagstiftningsförslag, exempelvis:

- Vilken trafik som kan undantas och från vilka regelverk är inte tydligt. Det är t.ex. oklart vad som ingår i förordningen om tågbiljetters undantag för *”railway services on standalone networks intended only for the operation of urban or suburban railway services”* (art. 2.4 (c)). Exempelvis körs pendeltågstrafiken i Stockholm delvis på egen infrastruktur, men delar även infrastruktur med vissa fjärrtågslinjer – därtill med möjlighet till omstigning dem emellan på flera stationer i nätet. Är detta ändå att betrakta som ett ”standalone network”? Till detta kommer att i dagens tågpassagerarförordning finns en generell möjlighet att undanta stads-, förorts- och regionaltrafik, vilket i Sverige utnyttjats genom att Lagen om kollektivtrafikresenärers rättigheter reglerar resor under 15 mil. Men i den reviderade förordningen ska även regional trafik omfattas av regelverket för ”single tickets”.
- Som redan nämnts försöker SJ få klarhet i hur signifikant marknadsnärvaro kommer att beräknas och rapporteras. Kontakter med Transportstyrelsen har visat att den statistik som myndigheten redan levererar till EU-kommissionen enligt nuvarande regelverk inte inkluderar efterfrågade personkilometerdata, utan baseras på uppgifter om bruttotonkilometer. Eftersom rapporteringen enligt nuvarande regelverk ska ligga till grund även för de nya beräkningarna föreligger därmed ytterligare osäkerhet om vilka data som egentligen kommer att användas och hur det påverkar utfallet.
- Det är i vissa avseenden oklart vad som gäller när ett företag, efter en reducerad marknadsandel som tågoperatör, inte längre klassas som en oumbärlig tillhandahållare av nationella tågbokningstjänster. Kommer det då, med hänsyn även till befintlig konkurrensrätt, att vara möjligt att inte längre

SJ AB
Vasagatan 10
105 50 Stockholm

E-postadress: diariet@sj.se
Telefon: +46 (0)10-751 60 00
Orgnr: 556196-1599

tillhandahålla det konkurrerande utbud som redan finns till försäljning i företagets kanaler?

- Förordningen om tågbiljetter är inte tydlig med vad som gäller när en återförsäljare, enligt järnvägsföretaget, inte längre uppfyller FRAND-villkoren. Det måste i sådana fall vara möjligt för ett järnvägsföretag att hävda att det inte längre omfattas av delningsskyldigheten och då kunna välja att sluta distribuera biljetter genom återförsäljaren, i vart fall så länge detta inte strider mot annan lagstiftning som konkurrensrätten.
- Det är oklart hur man ska hantera ansvaret för kompensation till resenären när en missad anslutning är resultatet av att flera på varandra följande järnvägsföretags tåg drabbas av störningar.

Jonas Abrahamsson

VD

SJ AB
Vasagatan 10
105 50 Stockholm

E-postadress: diariet@sj.se
Telefon: +46 (0)10-751 60 00
Orgnr: 556196-1599