

Datum
2026-10-01

Diarienummer
Utr 2026/27

Ert diarienummer
LI 2026/01106

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
li.remissvar@regeringskansliet.se
li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Yttrande över EU kommissionens förslag om multi-modal bokning COM(2026) 231 och tågbiljetter COM(2026) 232

Trafikanalys yttrar sig över kommissionens förslag till förordning om multimodal bokning, COM(2026) 231, och förslag till förordning om tågbiljetter, COM(2026) 232.¹ Förslagen ingår tillsammans med ändringarna i tågpassagerarförordningen i kommissionens passagerarpaket.²

Övergripande kommentarer

Trafikanalys delar kommissionens bedömning att resenärer behöver bättre möjligheter att hitta, jämföra och köpa resor som omfattar flera operatörer. Förslagen kan minska sök- och transaktionskostnaderna och förbättra järnvägens och kollektivtrafikens användbarhet, men är främst inriktade på internationell, och gränsöverskridande regional tågtrafik. För att de positiva effekterna ska uppstå måste reglerna dock kunna omsättas i fungerande avtal, tekniska gränssnitt, tillförlitliga data och en tydlig ansvarsfördelning. Konsekvenser för den regionala trafiken och biljettförsäljningen behöver också klargöras.

Förslaget om multimodal bokning saknar ännu kompletterande trafikslag andra än tåg. Dess huvudsakliga roll här är att reglera förhållandena mellan MDMS³ och de största nationella tågbolagen.

För den regionala marknaden sägs förslaget kunna bidra till förbättrad regional trafikplanering genom datadelning i aggregerad form. Det saknas dock detaljer om vilka data som ska delas och om den blir användbar för ändamålet.

¹ European Commission (2026), *Proposal for a regulation of the European Parliament and of the Council on multimodal booking and repealing Regulation (EC) No 80/2009*, COM(2026) 231 final, 13 maj 2026.
European Commission (2026), *Proposal for a regulation of the European Parliament and of the Council on rail ticketing*, COM(2026) 232 final, 13 maj 2026.

² Directorate-General for Mobility and Transport, *Passenger package*,
https://transport.ec.europa.eu/passenger-package_en

³ *Multimodal Digital Mobility Services*. Se definition i direktiv 2010/40/EU (ITS-direktivet), art 4 p. 24,
https://lagen.nu/begrepp/Multimodal_digital_mobilitetstj%C3%A4nst

I Sverige finns ett fungerande men frivilligt samarbete mellan de flesta kollektivtrafik-aktörerna, Resplus, med både regional och långväga trafik och för alla trafikslag. Trafikanalys anser att det bör utredas hur förslaget kan komma att påverka detta samarbete. Undantagen i förslaget gällande urban och peri-urban trafik träffar både kommersiellt bärkraftig och skattesubventionerad trafik. Konsekvenser för RKM, upphandlad regional trafik och allmän trafikplikt är inte beskrivna i konsekvensanalysen.⁴

Tågbiljettförslaget torde vara mer verkningsfullt än förslaget om multimodal bokning. Det ålägger järnvägens tjänsteleverantörer att möjliggöra för avtal med biljettjänster, tillhandahålla hela sitt biljetthinnehåll och tillåta att produkter från flera operatörer kombineras och säljs som en enda biljett. Förslaget kan därför undanröja viktiga kommersiella hinder för samordnade tågresor och stimulera konkurrens.

Samtidigt förstärker tågbiljettförslaget det problem som Trafikanalys tog upp i yttrandet över ändringarna i tågpassagerarförordningen.⁵ Om fler kombinationer ska säljas som en enda biljett måste aktörerna veta hur kostnader efter förseningar och uteblivna anslutningar ska fördelas. Gränsdragningarna för undantagen måste klargöras och motiveras. Passagerarpaketet innehåller fortfarande ingen tillräcklig modell för ansvar, regress och kostnadsfördelning mellan järnvägsföretag, biljettutfärdare, trafikorganisatörer och infrastrukturförvaltare. Detta riskerar att försvåra avtal, höja riskpremierna och missgynna mindre och regionala aktörer.

Förslag till utveckling

Trafikanalys tillstyrker inriktningen att förbättra tillgången till tågbiljetter och digital information om resor. Tågbiljettförslagets skyldigheter att dela innehåll, möjliggöra samlingsbiljetter, och införa konkurrensneutral presentation av resalternativ, är i grunden ändamålsenliga. Förslaget om multimodal bokning innehåller relevanta krav på neutralitet och transparens, men säkerställer inte tillgång till alla produkter som behövs för en fullständig multimodal bokning.

Konsekvenserna för regionala kollektivtrafikmyndigheter med trafik under allmän trafikplikt och med potentiellt stora investeringar i digital infrastruktur och transportinfrastruktur behöver utredas vidare.

För att förslagen ska kunna genomföras med avsedd effekt anser Trafikanalys att följande kompletteringar och klargöranden bör prioriteras:

- En gemensam och tillämpningsklar modell för ansvar, regress och kostnadsfördelning vid samlingsbiljetter.
- Lämpliga undantag eller frivillig anslutning för regional, skattefinansierad kollektivtrafik.
- Samordnade definitioner och tillämpningstidpunkter för passagerarpaketets tre förordningar.

⁴ Commission Staff Working Document, *Impact assessment report*, SWD(2026) 300 final

⁵ Trafikanalys (2026), *Yttrande över EU-kommissionens förslag till ändringar i tågpassagerarförordningen*, dnr Utr 2026/31, publicerat 2 september 2026.

- Harmonisering av mått för tröskelvärden gällande "betydande marknadsnärvaro" samt "oumbärliga" MDMS, tågforetag och eventuellt stora RKM.
- Verifierade tekniska förutsättningar, tydligt ansvar för datakvalitet och en avgränsning av tillåtna anslutningskostnader.
- En realistisk, etappvis tidsplan samt regler som samordnar fem månaders bokningshorisont med kapacitetsplaneringen.

Utan dessa kompletteringar ser vi en risk att reglerna får begränsad effekt, eller genomförs med höga kostnader och oklar riskfördelning till följd.

Transportpolitiska mål

Förslagen kan främst bidra till att uppfylla funktionsmålet genom att göra befintliga transporttjänster enklare att hitta, jämföra och använda. Effekten kan vara särskilt betydelsefull för internationella resor och resor med flera operatörer. Det finns dock en risk att den regionala och skattesubventionerade kollektivtrafiken kan försämrats om den tvingas in i samarbeten som kräver dyra investeringar och där RKM behöver öka sin subventionering, vilket kan leda till minskat regionalt utbud och lägre tillgänglighet för dagligt resande.

Bidraget till det övergripande transportpolitiska målet är alltså sannolikt positivt, men det är beroende av vilken marknad man tittar på, och av genomförandekostnaderna. Marknaden för långväga resor bör gynnas mest av förslaget. En öppnare distributionsmarknad kan stärka konkurrensen och minska resenärernas sökkostnader för interregionala och internationella resor. Samtidigt kan höga anslutnings-, avtals- och tillsynskostnader minska den sammanlagda nyttan, särskilt om de belastar offentlig-finansierad regional trafik med redan fungerande samarbeten.

Förslagens bidrag till hänsynsmålet är indirekta. Enklare bokning och bättre utsläpps-information kan påverka färdmedelsvalet i en mer hållbar riktning, men pris, restid, turtäthet, kapacitet och tillförlitlighet har normalt större betydelse. Möjligen kan förslagen förenkla tågresandet i Europa, men de skapar inte i sig nya avgångar, ökad kapacitet eller förbättrad punktlighet. Klimatnyttans storlek och förslagens påverkan på olycksfrekvens m.m. är därför osäkra.

I arbetet med detta remissvar har generativ AI använts för att sammanfatta och analysera förslaget, andra relevanta lagtexter och rapporter. Den slutliga texten är formulerad av Trafikanalys.

Tf. generaldirektör Andreas Tapani har beslutat i detta ärende efter föredragning av Tom Petersen. I beredningen av ärendet har också tf. avdelningschef Krister Sandberg deltagit.

Andreas Tapani

Tf. generaldirektör