

Datum
2026-09-02

Diarienummer
Utr 2026/31

Ert diarienummer
Ju2026/01500

Justitiedepartementet
ju.remissvar@regeringskansliet.se
ju.l3@regeringskansliet.se

Yttrande över EU-kommissionens förslag till ändringar i tågpassagerarförordningen (COM)2026 233

Förslaget innebär en viss utvidgning av dagens tågpassagerarförordning till kombinerade resor som köps i en och samma transaktion (samlingsbiljett), med ändringar i artiklarna 3 Definitioner, 12 Direktbiljetter och 19 Ersättning.

Enligt bakgrunden kommer

”innehavare av samlingsbiljetter för resor som omfattar flera operatörer att omfattas av skydd (assistans, återbetalning, ombokning, ersättning) om en försening eller inställd avgång i en tidigare etapp leder till en utebliven anslutning”.

Inga förslag läggs avseende artiklarna 17 Skadeståndsansvar vid förseningar, utebliven anslutning och inställelse, 18 Återbetalning och ombokning, eller 20 Assistans¹.

Övergripande kommentarer

Kommissionens förslag uttrycker en önskan om att underlätta för Europas tågresenärer på längre, sammanhängande resor, men presenterar ingen lösning på de ansvars-, riskdelnings- och avgränsningsproblem som redan finns. Förslaget riskerar därför att bli utan konsekvenser, om marknaden inte finner det attraktivt att sälja samlingsbiljetter, eller att erbjuda anslutningsresor som en del av reskedjor som inkluderar fjärr- och nattåg.

¹ Assistans i artikel 20 handlar om information vid förseningar, måltider och förfriskningar, m.m. Assistans till personer med funktionsnedsättning m.m. regleras i kapitel V, artiklarna 21–26.

Idag finns det en möjlighet till undantag för regional kollektivtrafik som Sverige har utnyttjat, men det undantaget kommer svårtligen att kunna kombineras med förslaget. Förslaget skulle behöva kompletteras med tydliga regler om hur t.ex. regionala eller mindre tågföretag ska kunna kompensera långväga operatörer vid störningar med följdverkningar, utan att behöva ta oproportionerligt hög risk för s.k. systemfel som beror på för högt kapacitetsutnyttjande.

Trots att det sedan flera år finns ett system för regress², som i teorin skulle kunna kompensera tågföretagen för merkostnader orsakade av någon annan, fungerar inte detta system i praktiken och tågföretagen får inte ersättning för sina åtaganden gentemot resenärerna på grund av bristfällig statistik och en omfattande byråkrati.³

Förslaget innebär implicit ett byte av avgränsning, som idag utgår från linjesträckningens längd (minst 150 km). Förslaget talar istället om samlingsresans längd räknad i tid (mindre än 12 timmar). Det finns inga detaljer om hur de ingående tågföretagens del av ansvaret ska räknas, t.ex. som linjelängd, delsträckor eller resenärstid? Hur systemet är tänkt att fungera, och hur tågföretagens ansvar gentemot infrastrukturförvaltaren ska se ut, redovisas inte.

Vi bedömer att konsekvenserna i Sverige av förslagen kommer att bli begränsade, beroende på att målen med lagförslaget inte kommer att uppnås utan ett fungerande system för riskdelning och ansvarsfördelning bland marknadens aktörer. Dagens system med kvalitetsavgifter och framför allt regressrätt behöver förenklas. Det påverkas i sin tur av kommissionens nya kapacitetsförordning och har nyligen utretts av Trafikverket i ett regeringsuppdrag.⁴

Förslaget bör kompletteras med regler kring tågföretagens – framför allt regionala och mindre tågöretag – ansvar och risktagande gentemot varandra och mot infrastrukturförvaltare. Företagens risker behöver begränsas, och dagens system med regress och kvalitetsavgifter bör ersättas med ett enklare och mer schabloniserat system, som är anpassat till den nya kapacitetsförordningen.⁵

Synpunkter på förslagen

Trafikanalys har två huvudsakliga invändningar mot förslagen. Den viktigaste invändningen gäller hur risken för förseningskostnader ska fördelas mellan trafikutövarna, som består av såväl mindre trafikutövare, regionala kollektivtrafikmyndigheter och statsägda bolag. Att riskerna fördelas rättvist och proportionellt mot aktörernas verksamhet och resurser kommer att vara avgörande för deras incitament att delta i systemet och samordna sig.

Den andra, som också relaterar till förhållandet mellan risk och kostnader, gäller vilka delsträckor på samlingsbiljetten som ska ingå i ersättningssystemet, om de ska avgränsas, och i så fall hur denna avgränsning ska ske.

² Regress (eller regressrätt) innebär att den aktör som först har fått betala en kostnad på grund av en försening kan kräva ersättning i efterhand från den aktör som faktiskt orsakade förseningen. Därmed är regressrätten starkt beroende av tydligt fastställda orsakssamband. I Sverige är regressrätten sammankopplad med kvalitetsavgifterna som tågöretagen och Trafikverket betalar till varandra beroende på vem som orsakar förseningarna. Sverige har valt att implementera regressrätten i inrikes trafik, både för passagerar- och godstrafik, vilket är frivilligt enligt lagstiftningen. <https://bransch.trafikverket.se/tjanster/ansok-om/ersattning-vid-skada/bakgrund-till-ekonomisk-skada--regress/>

³ Riksrevisionen (2022), *Kvalitetsavgifter och regressrätt – statens insatser för att motverka tågörseningar*, RiR 2022:27; Svensk kollektivtrafik och One Repay (2020), *Vad är ekonomisk skada? En rapport om regressrättens tillämpning i järnvägstrafiklagen*.

Tågöretagens merkostnader beror på ersättningstrafik, förseningsersättning till resenärerna, mat och logi m.m. Regress sökes för varje ersättningspost till varje resenär, vilket gör administrationen omfattande.

⁴ Trafikverket (2026), *Uppföljning och översyn av systemet avseende verksamhetsstyrning med kvalitetsavgifter i järnvägen. Redovisning av regeringsuppdrag*, Publikationsnummer: 2026:090

⁵ Trafikverket (2025), *EU:s nya kapacitetsförordning ett viktigt steg för svensk och europeisk järnväg*, <https://bransch.trafikverket.se/om-oss/aktuellt-for-dig-i-branschen3/aktuellt-for-dig-i-branschen/2025/2025-12/eus-nya-kapacitetsforordning-ett-viktigt-steg-for-svensk-och-europeisk-jarnvag/> (Senast uppdaterad/granskad: 2025-12-11)

Samordningsproblem

Sverige utmärker sig av en hög grad av marknadsanpassning och därmed fragmentering i olika nischer, både när det gäller reskedjor (där vi sedan länge har det frivilliga Resplus-samarbetet), men också inom andra ansvarsområden som t.ex. stationsledsagning.

I sin nuvarande utformning kommer förslagen sannolikt att ha begränsad effekt på de problem med samordning som de sägs adressera, eftersom de inte beaktar förhållandet mellan trafik-utövarnas risktagande och ekonomiska drivkrafter.

Kommissionen är tydlig med att risken ska förflyttas från resenären till järnvägsföretag, biljettutfärdare eller researrangörer, men förslaget innehåller ingen lösning för hur dessa senare ska fördela risken och kostnaderna sinsemellan. Det begränsar möjligheten att nå målen med lagstiftningen – att "säkerställa en hög och enhetlig nivå av skydd i hela unionen, stödja övergången till mer hållbara transporter, och bidra till fullbordandet av ett europeiskt järnvägs-system som verkligen är integrerat och konkurrenskraftigt".

Det föreslås alltså mer omfattande samordning mellan järnvägsföretagen gällande förseningsersättningar, men inga tvingande sanktioner eller ekonomiska incitament för att uppnå detta. Formuleringen är mycket svag: järnvägsföretagen, biljettutfärdare och researrangörer "bör uppmuntras att samarbeta till gagn för resenärer". Om det inte blir tydliga spelregler och osäkerheterna kring riskfördelningen kvarstår, kommer risken att delta i samarbetet att bli hög och de efterfrågade samlingsbiljetterna utebli.

Otydlighet gällande delsträckor

I nu gällande reglering görs en åtskillnad mellan långväga och regional trafik. Gränsen går vid en *linjesträckning* på 150 km, vilket avgör om resan omfattas av den ena eller andra regleringen. Om linjen är längre än 150 km gäller reglerna i tågpassagerarförordningen⁶, om den är kortare gäller lagen om kollektivtrafikresenärers rättigheter⁷.

I kommissionens förslag framgår det inte hur gränsdragningen mellan långväga och regional trafik (eller resor) ska göras. Det står dock klart att det är hela reskedjor som är föremålet för regleringen. Reskedjor kan förstås byggas upp av både långa och korta delsträckor, vilket gör tillämpningen komplicerad.

Ett undantag i förslaget görs för resor som är längre än 12 timmar, om det inte ingår ett nattåg eller om resan består av en enda lång direktbiljett. Detta antyder att det nu ska vara *restiden* som avgör. Det kan dock bli svårt att implementera i praktiken.

Redan med dagens system är det problem för vissa trafikutövare med både långa och korta linjer, att omfattas av två regelverk. Inte minst för resenärerna är det svårt att förstå vilken ersättning och vilka villkor man har att förhålla sig till.

Om den nya regleringen inte ska göra någon åtskillnad på regionala och långväga resor/linjer blir det än mer angeläget att inrätta en riskdelningsmodell eller försäkringslösning, för att inte mindre trafikutövare eller regionala kollektivtrafikmyndigheter (RKM) ska drabbas oproportionerligt hårt vid en försening. En försening på en kortare anslutningsresa eller i pendeltågstrafiken skulle då kunna innebära anspråk att betala för övernattnings- och måltider i ett senare led av reskedjan.

I riskdelningsmodellen bör man sträva efter transparens och förutsägbarhet för såväl trafikutövare som resenärer, med låga förutsägbara kostnader och tydliga regler.

Befintlig branschöverenskommelse

⁶ Europaparlamentets och Rådets Förordning (EU) 2021/782 av den 29 april 2021, <https://eur-lex.europa.eu/SV/legal-content/summary/eu-rail-passengers-rights.html>

⁷ SFS 2015:953, <https://lagen.nu/2015:953>

I Sverige finns det sedan 35 år ett etablerat biljettsamarbete (Tågplus/Resplus) mellan kollektivtrafikens kommersiella och offentligfinansierade aktörer⁸ genom det samägda bolaget Samtrafiken i Sverige AB, som idag har 45 ägare och samarbetspartner.

Sedan 7 juni 2023 finns det även en formaliserad branschöverenskommelse, initierad av Konsumentverket, som är anpassad till den nu gällande tågpassagerarförordningen: "Resplus med Kom Fram-garanti". Vad gäller förseningersättning är den inte lika långtgående som kommissionens nuvarande förslag, och den omfattar endast de anslutna företagen.⁹

I Kom Fram-garantin gäller det ömsesidiga ansvaret för förseningersättning (artikel 19) endast om resan består av "minst två på varandra följande tågresor vars linjesträckning är över 150 km".¹⁰ "Vid kombinationer av sträckor både under och över 150 km finns det inga regler för förseningersättning för hela Resplusresan."¹¹ Förslaget skulle alltså kunna innebära en skärpning och utvidgning av dessa åtaganden, som måste överenskommas på nytt mellan parterna och även finansieras.

Det finns inte heller idag reglerat vem som är betalningsansvarig när en biljettutfärdare inte tagit tillräcklig hänsyn till minsta bytestider vid anslutningar. Minsta anslutningstider för alla stationer ska tillgängliggöras enligt TSD Telematik¹² senast 12 december 2027¹³ men finns redan åtminstone delvis i Samtrafikens Trafiklab¹⁴ vilket även utgör grunden för samarbetet mellan trafikföretagen i Resplus.

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

⁸ De flesta och största kommersiella tågoperatörerna, vissa bussbolag samt alla regionala kollektivtrafikmyndigheter, RKM, och deras samägda regionala tågbolag, <https://samtrafiken.se/agare-och-partners/>

⁹ Vissa privata trafikbolag saknas i Samtrafikenssamarbetet och därmed också i branschöverenskommelsen. Det kan för övrigt tyckas problematiskt att en tillsynsmyndighet ingår en överenskommelse med branschens aktörer på det här sättet, då det kan innebära svårigheter att senare genomföra tillsyn på samma aktörer.

¹⁰ Konsumentverket (2023), *Branschöverenskommelse om resplus kom-fram-garanti*, BÖ 2023:8, <https://publikationer.konsumentverket.se/produkter-och-tjanster/resor-och-turism/bo-202308-branschoverenskommelse-om-resplus-kom-fram-garanti>

¹¹ Samtrafiken (2024), *Frågor och svar om Resplus*, <https://samtrafiken.se/tjanster/resplus/for-trafikforetag-och-aterforsaljare/> (2024-06-04). När det gäller artiklarna 17, 18 och 20 är Kom Fram-garantin mer omfattande än i förordningen (epost från Laila Berkhahn, Samtrafiken 2026-08-21)

¹² Kommissionens Genomförandeförordning (EU) 2026/253 av den 6 februari 2026, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/HTML/?uri=OJ:L_202600253

¹³ TSI Solution GmbH (2026), *TEL TSI Compliance Companion – skyldigheter för järnvägsföretag inom persontrafik*, <https://tel-tsi.eu/sv/for-passenger-rus>

¹⁴ Samtrafiken, *Visa bytestider*, <https://brm.samtrafiken.se/showtimes>