

Justitiedepartementet
103 33 Stockholm

Stockholm
2026-09-07

Vår referens
Olivia Karlsson

Dnr
Ju2026/01500

Remissyttrande

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

Företagarna har getts möjlighet att avge remissyttrande om det ovan angivna förslag. Nedan följer våra huvudsakliga synpunkter.

Förslaget i korthet

Remissen berör EU-kommissionens förslag till ändringar i tågpassagerarförordningen. Detta förslag ingår i ett bredare passagerarpaket som i grunden syftar till att europeer ska kunna köpa en enda biljett, på en enda plattform, och ha passagerarrättigheter för hela resan. Företagarna har även beretts tillfälle att yttra sig och har yttrat sig över de andra två förslagen i detta paket (Förordningen om tågbiljetter samt Förordningen om multimodal bokning) i remissvar med DNR beteckning LI2026/01106.

Tågpassagerarförordningen är EU:s centrala regelverk om tågresenärers rättigheter och järnvägsföretagens skyldigheter. Den reglerar bland annat bestämmelser kring information före och under resan, rättigheter vid förseningar, inställda avgångar och missade anslutningar samt återbetalning, ombokning och kompensation.

De föreslagna förändringarna syftar till att åtgärda det kommissionen ser som otillräckligt skydd för resenärer vars tågresa omfattar flera operatörer. Kommissionen bedömer att det finns ett skyddsgap när en resenär köper en resa i en enda kommersiell transaktion, men där resan består av flera biljetter som genomförs av olika järnvägsföretag. En sådan biljett betraktas inte alltid som en direktbiljett enligt dagens regler, vilket innebär att om resenären missar ett byte på grund av försening eller inställd trafik kan resenären sakna rätt till exempelvis ombokning, assistans, återbetalning eller kompensation för hela resan.

Förslaget innebär bland annat att:

- **Ett nytt begrepp införs: samlingsbiljett.** Det ska vara ett färdbevis som antingen motsvarar en befintlig direktbiljett, eller består av två eller flera transportavtal för samma resa, och som har köpts i en enda affärstransaktion från ett järnvägsföretag, en biljettutfärdare eller en researrangör. Det införs även ett förbud mot att kringgå ansvaret genom att dela upp en resa separata försäljningstransaktioner om resan i praktiken hade kunnat säljas som en samlingsbiljett.
- **Utvidgade rättigheter vid missade anslutningar.** Om en resenär med en samlingsbiljett missar en anslutning till följd av försening, inställd trafik eller för tidig avgång, ska resenären

exempelvis kunna få återbetalning, ombokning, kompensation eller möjlighet att fortsätta resan med nästa tillgängliga tåg.

- **Ansvar för det järnvägsföretag som orsakar den missade anslutningen.** Huvudregeln föreslås bli att det järnvägsföretag vars försening eller inställda avgång orsakar den missade anslutningen ska ansvara för resenärens rättigheter under resten av resan.
- **Mellanhänder ska respektera fastställda minimitider för byten.** Ett särskilt ansvar för biljettförsäljare och researrangörer i fall där minimitider för byten inte har iakttagits och resenären missar en anslutning till följd av en försening tidigare under resan.

Företagarnas inställning

Företagarna välkomnar i huvudsak kommissionens förslag till ändringar i tågpassagerarförordningen. Förslaget kan bidra till ett stärkt resenärsskydd och bättre förutsättningar för sammanhängande tågresor inom EU, vilket i förlängningen kan främja den inre marknadens funktion.

Flera delar av förslaget har potential att gynna små och medelstora företag. Bland annat kan det skapa bättre möjligheter för mindre järnvägsoperatörer att inkluderas i större reseupplägg, samtidigt som biljettutfärdare, resebyråer och researrangörer kan utveckla nya tjänster och affärsmodeller. Ett mer sammanhållet system för biljettförsäljning kan också sänka trösklarna för nya aktörer att etablera sig och göra mindre operatörers erbjudanden mer synliga för resenärerna.

Samtidigt innebär förslaget nya kostnader och administrativa krav som riskerar att få oproportionerliga konsekvenser för mindre företag.

För järnvägsföretag som omfattas av regleringen uppskattar kommissionen anpassningskostnaderna till 5,8 miljoner euro och de administrativa kostnaderna till 6,5 miljoner euro, beräknat som nuvärde för perioden 2028–2050. De samlade kostnaderna uppgår därmed till cirka 12,4 miljoner euro. Även om antalet små och medelstora företag som direkt berörs inom järnvägssektorn är begränsat, eftersom många små företag i sektorn i stället verkar som leverantörer, är kostnaderna betydande för de företag som omfattas.

Kostnadsbilden för småföretag framgår dock inte fullt ut av dessa siffror. Förslaget påverkar i särskilt hög grad mellanhänder såsom biljettutfärdare, resebyråer och researrangörer som sammanställer resor från flera operatörer till en gemensam biljett. Enligt kommissionens konsekvensanalys utgör små och medelstora företag mer än 99 procent av dessa aktörer. För dem uppskattas de samlade engångskostnaderna till 12,82 miljoner euro. Kostnaderna avser bland annat anpassning av boknings- och IT-system, uppdatering av webbplatser och kundinformation, översyn av avtalsvillkor samt framtagande av rutiner för att hantera kompensationskrav och säkerställa att lagstadgade minimibytetider efterlevs. För enskilda småföretag kan sådana investeringar vara betydande. Till skillnad från större aktörer saknar många mindre företag egna juridiska, administrativa och tekniska resurser, vilket gör dem mer sårbara för nya regelkrav och ökade efterlevnadskostnader.

Ur ett konkurrensperspektiv är det viktigt att regelverket inte utformas på ett sätt som i praktiken gynnar större aktörer med större administrativa resurser. Om kostnaderna och komplexiteten blir för höga finns en risk att mindre företag avstår från att erbjuda multioperatörsresor, vilket skulle motverka syftet att stärka konkurrensen och förbättra konsumenternas valmöjligheter. Företagarna anser därför att proportionalitetsprincipen måste vara vägledande i de fortsatta förhandlingarna och att principen om ”think small first” tillämpas för att säkerställa att småföretagens administrativa bördor begränsas så långt som möjligt.

Mot denna bakgrund är Företagarna positiva till regeringens bedömning att företagen bör ges minst tolv månader för att anpassa sig efter att regelverket publicerats i Europeiska unionens officiella tidning. Anpassningstiden är nödvändig för att företag ska kunna genomföra erforderliga systemförändringar, uppdatera avtalsvillkor och anpassa sina försäljningsprocesser. För små och medelstora företag, som ofta har begränsade resurser för sådana förändringar, är en rimlig övergångsperiod särskilt viktig. Detta gäller även om Sveriges kostnader kan antas bli lägre än i flera

andra medlemsstater mot bakgrund av att svenska aktörer redan i viss utsträckning använder lösningar som liknar de som förslaget bygger på, exempelvis genom Resplus-modellen.

Vad gäller förslaget att den aktör som sammanställer en resa ska ansvara för att bytestiderna är tillräckliga är detta i grunden en rimlig utgångspunkt. För att regleringen ska fungera i praktiken krävs dock att reglerna om minimibytetider är tydliga, förutsebara och möjliga att tillämpa vid försäljningstillfället. Hänsyn bör tas till skillnader mellan stationer, trafikslag och operativa förutsättningar. Det behöver även klargöras hur ansvarsfördelningen ska se ut när biljettutfärdare eller researrangörer är beroende av information från järnvägsföretag, exempelvis tidtabeller, realtidsdata eller uppgifter om trafikstörningar.

Sammanfattningsvis välkomnar Företagarna förslagets ambition att stärka resenärsskyddet och skapa bättre förutsättningar för sammanhängande tågresor inom EU. Ett tydligare och mer enhetligt regelverk kan stärka konsumenternas förtroende och samtidigt skapa nya affärsmöjligheter för små och medelstora företag. För att reformen ska få avsedd effekt är det dock avgörande att reglerna utformas på ett rättssäkert, proportionerligt och praktiskt genomförbart sätt, även för mindre aktörer.

Pernilla Norlin
Samhällspolitisk chef
Företagarna

Olivia Karlsson
Näringspolitisk expert
Företagarna