

Datum
2026-09-01

Diarienummer
KTN/260092

Ert Datum
2026-06-15

Er beteckning
JU2026/01500

Svar på remiss om EU-kommissionens förslag till ändringar i tågpassagerarförordningen (COM) 2026 233

Region Värmland har fått remiss gällande EU-kommissionens förslag till ändringar i tågpassagerarförordningen (COM)2026 233.

Förslaget syftar till att göra det enklare att köpa och kombinera tågbiljetter över gränser, bland annat genom att stärka reglerna för när biljetter ska säljas som en sammanhållen resa ("single ticket"). Samtidigt förtydligas och utökas passagerarnas rättigheter vid förseningar och missade anslutningar, särskilt vid resor som består av flera delsträckor med olika aktörer.

Region Värmlands synpunkter

Region Värmland ser positivt på ambitionen med EU-kommissionens förslag, som syftar till att stärka resenärernas rättigheter och förenkla möjligheterna att planera och genomföra internationella tågresor. Ett mer sammanhållet regelverk och förbättrad tillgänglighet till biljetter bedöms kunna bidra till att göra järnvägen mer attraktiv som transportalternativ.

Vi vill dock samtidigt lyfta synpunkter i olika delar som är viktigt att ta hänsyn till.

Nationella förutsättningar och befintliga lösningar

Det är viktigt att förslaget utformas med hänsyn till väl fungerande nationella system. I detta sammanhang vill vi särskilt lyfta fram Resplussamarbetet som ett gott exempel på en etablerad och väl fungerande lösning. Resplus omfattar flera trafikslag, ett stort antal hållplatser samt utvecklade sälj- och distributionskanaler, och erbjuder resenärerna tydliga och samordnade villkor. Det är därför viktigt att säkerställa att denna typ av system fortsatt kan verka och utvecklas inom ramen för det nya regelverket.

Datum
2026-09-01

Diarienummer
KTN/260092

Förutsättningar för regional kollektivtrafik

För regional kollektivtrafik gäller en annan logik än för kommersiell långväga trafik. Syftet är att erbjuda ett integrerat kollektivtrafiksystem med hög tillgänglighet för vardagsresor, snarare än att sälja biljetter för enskilda linjer eller sträckor. Indelningen i "enskilda banor" speglar främst historiska och administrativa gränsdragningar mellan staten och andra infrastrukturförvaltare och har begränsad relevans för resenärens upplevelse av trafiksystemet eller det samlade trafikutbudet.

Det föreslagna undantaget för stadsnära tågtrafik på så kallade "enskilda banor" behöver därför utvidgas till att omfatta all kollektivtrafik som bedrivs under allmän trafikplikt. Särskilt viktigt är att undanta resor som sker med zonbaserade biljettsystem, där samma biljett gäller över flera trafikslag – exempelvis tåg, buss och spårväg – inom ett visst geografiskt område och under en viss tidsperiod.

Om undantaget inte utvidgas finns en risk att trafikföretag som utför den inledande delen av en längre resa inom ramen för regionalt organiserad och samhällssubventionerad trafik får ett oproportionerligt stort ekonomiskt ansvar för att säkerställa resenärens fortsatta resa med exempelvis kommersiell snabbtågstrafik. Detta vore orimligt, eftersom den regionala delen ofta utgör en kort anslutningsresa till en större bytespunkt eller nod, där resenären ansluter till den långväga resan. De låga biljettpriser som gäller inom den regionala trafiken är inte dimensionerade för att bära kostnader kopplade till störningar eller ombokningar på efterföljande långväga trafik.

Biljettdistribution och ansvar

Förslagen kring biljettsäljare har potential att förbättra tillgången till resor, men det finns behov av ytterligare tydlighet. Skillnader i hur små och medelstora företag definieras kan leda till varierande ansvarsnivåer, vilket riskerar att skapa otydlighet för resenärerna. Ett mer enhetligt konsumentskydd, oavsett säljkanal, skulle bidra till ökad trygghet.

Det kan även finnas skäl att se över tidsramarna för att etablera avtal mellan aktörer, så att dessa blir realistiska med hänsyn till teknisk utveckling, testning och samverkan. En tydligare ansvarsfördelning vid fel skulle också underlätta för samtliga parter.

Datum
2026-09-01

Diarienummer
KTN/260092

Begrepp och tillämpning

Vi ser positivt på ambitionen att harmonisera regelverket, men vill samtidigt framhålla vikten av att använda tydliga och etablerade begrepp. Det föreslagna begreppet single ticket riskerar att skapa viss förvirring i en kontext där liknande begrepp redan används med annan betydelse.

Det är också önskvärt med förtydliganden kring vilka trafikslag som omfattas, särskilt i relation till nationella förhållanden och gränsdragningar.

Ansvar och praktisk hantering

Förslaget innebär i vissa delar att frågor om ansvar kan aktualiseras i komplexa reskedjor med flera aktörer. Det är viktigt att ansvarsfördelningen utformas på ett sätt som är proportionerlig och tar hänsyn till aktörernas faktiska rådighet över olika delar av resan, exempelvis vid infrastrukturrelaterade störningar.

Det är även angeläget att regelverket utformas så att det är praktiskt tillämpbart och ger förutsättningar för en effektiv och enhetlig hantering, även i situationer som uppstår sällan.

Effekter och fortsatt utveckling

Förslaget har potential att bidra till att stärka resenärernas förtroende för järnvägen och göra det enklare att resa över gränser. Samtidigt är det viktigt att de administrativa och ekonomiska konsekvenserna för branschen beaktas, så att regelverket blir långsiktigt hållbart.

Ett fortsatt fokus på användarvänlighet och tydlighet mot resenärerna, exempelvis genom samordnad information och stöd, kan ytterligare stärka nyttan av regelverket.

Elisabeth Björk
Kollektivtrafiknämndens ordförande