



## Förordningar om multimodala bokningstjänster och tågbiljetter

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

### Dokumentbeteckning

COM(2026) 231                      Celexnummer 52026PC0231

Förslag om förordning om multimodala bokningstjänster och upphävande av (EG) No 80/2009

COM(2026) 232                      Celexnummer 52026PC0232

Förslag om förordning om tågbiljetter

### Sammanfattning

Den 13 maj 2026 presenterade kommissionen det s.k. resenärspaketet som syftar till att förenkla planering för och bokning av regionala, långväga och gränsöverskridande resor, särskilt för tågresor som involverar flera operatörer. Paketet innehåller bland annat förslag till förordning om multimodala bokningstjänster respektive förordning om järnvägsbiljetter.

Förordningen om multimodala bokningstjänster har som mål att främja en digital biljettmarknad i alla trafikslag genom att främja tillgången till mobilitetsdata genom konkurrensneutrala avtalsvillkor mellan berörda företag. Vidare syftar förordningen till att främja konkurrensneutral information om multimodala biljettjänster som till exempel innehåller uppgifter om priser, resetider, utsläpp av växthusgaser och tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning.

Förslaget till förordning om järnvägsbiljetter syftar till att underlätta resande på järnväg, bland annat genom att främja marknaden för tillhandahållandet av biljettjänster med särskilda krav på dominerande leverantörer.

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Regeringen välkomnar syftet med förslagen som är att göra det enklare för resenärerna att hitta lämpliga resealternativ, liksom att boka och köpa biljetter i ett eller flera trafikslag genom digitala lösningar.

Regeringen välkomnar att kommissionen föreslår åtgärder som syftar till att lösa de utmaningar som finns gällande tillgång till biljetter till passagerartrafik på järnväg, särskilt för längre distanser och över landsgränserna. Förslaget kan bidra till ökad rörlighet för människor och företag på den inre marknaden, stärkt konkurrenskraft samt minskade utsläpp av växthusgaser.

Regeringen bedömer att EU behöver ett visst mått av gemensamma regler för utveckla marknaden för biljett- och bokningstjänster i konkurrensneutral inriktning. Det gäller fram för allt regler för att utveckla marknaden för tågbiljett- och bokningstjänster på längre distanser och över gränserna samt för att minska hindren för nya aktörer på järnvägsmarknaden.

Däremot ser regeringen att förslagen innebär en omfattande reglering som ställer en rad nya krav på såväl företag som myndigheter.

Det är en prioritering för regeringen att företagens regelbörda ska minska och att företagen inte ska belastas med kostsam byråkrati. Överreglering och onödiga krav på företag bör undvikas i enlighet med regeringens och EU:s förenklingsagenda. Likaså är det av stor vikt att effekterna är noga balanserade utifrån huvudsyftet att underlätta resande framför allt på längre distanser och över landsgränser, och att reglerna är hållbara både på kort och långt sikt ur ett offentligt-finansiellt perspektiv.

Regeringen avser att verka för ett EU-regelverk som gör det enklare för resenärer inom EU. Marknaden för informations- och biljetttjänster bör ges förutsättningar för att utvecklas och bidra till samhällsekonomisk effektivitet. Det är viktigt att reglerna är teknik- och konkurrensneutrala samtidigt som företagens och myndigheternas regelbörda och informationslämnande ska minimeras.

## 1. Förslaget

### 1.1 Ärendets bakgrund

Kommissionen aviserade resenärspaketet i den Europeiska gröna given som lades fram 2019 och syftar till att göra EU:s ekonomi, energi, transporter och industrier mer hållbara. Vidare aviserade kommissionen paketet i sina politiska riktlinjer för 2024–2029.

Transportsektorn har en nyckelroll för att uppnå klimatmålen samtidigt som det finns en rad utmaningar i marknaden för passagerartrafik. Kommissionen konstaterar att det finns brister i bland annat konkurrensvillkor, transparens och multimodalitet på biljettmarknaden.

Vad gäller utvecklingen av biljettjänster för persontrafik på järnväg, inte minst ifråga om längre distanser och över landsgränserna, har utvecklingen gått långsammare än inom andra trafikslag, som exempelvis inom luftfart. Dominerande tågoperatörer begränsar bland annat delning av reseinformation vilket exempelvis leder till att mindre tågoperatörer får svårt att komma in på marknaden. Det blir också svårt för medborgare att hitta resealternativ och kombinera en resa med hjälp av flera operatörer, inklusive multimodala alternativ. Ett effektivt biljettsystem är enligt kommissionen nödvändigt för marknaden för passagerartrafik på järnväg ska kunna utvecklas. Därför har kommissionen valt att lägga fram ett särskilt initiativ för järnvägsbiljetter.

Initiativet om multimodal bokning och upphävande av förordning (EC) No 80/2009 ger ett ramverk till ovanstående förslag om järnvägsbiljetter för en effektiv digital biljettmarknad i samtliga trafikslag.

Vad gäller multimodal bokning konstaterar kommissionen att det är svårt att jämföra, kombinera och boka resealternativ med olika trafikslag. Marknaden för digitala biljettjänster behöver vara konkurrensneutral och transparent. Detta bidrar i sin tur till en mer konkurrenskraftig, hållbar och multimodal transportsektor.

### 1.2 Förslagets innehåll

Förslaget till förordning om multimodal bokning och återkallande av förordningen (EU) No 80/2009 syftar tillsammans med förslaget till en

förordning om tågbiljetter och den föreslagna översynen av förordningen om tågresenärens rättigheter, till att bemöta de utmaningar som identifierats i de politiska riktlinjerna för kommissionen 2024–2029.

Förordningen om multimodala bokningstjänster ger en ram till förordningen om tågbiljetter genom att främja tillgången till mobilitetsdata i alla trafikslag genom konkurrensneutrala avtalsvillkor mellan berörda företag. Vidare har förordningen som mål att främja en digital multimodal biljettmarknad där resenärer kan hitta alla tillgängliga alternativ. Både distributionen av biljetter på marknaden och konkurrenskraften på transporttjänstmarknaden kommer att förbättras därmed, menar kommissionen.

Förslaget omfattar både leverantörer av multimodala mobilitetstjänster som vänder sig till konsumenter och leverantörer som arbetar enbart mot andra företag med multimodal information. Undantaget är sådana tjänster som rör urbana områden inklusive tätorter. Små och medelstora företag samt sökmotorer omfattas inte.

Förordningen ställer krav på att multimodala tjänsteleverantörer varje år ska rapportera till kommissionen och medlemsstaten om sin verksamhet, inklusive värdet på och antalet biljetter sålda per trafikslag. Om en sådan leverantör uppfyller de gränsvärden som anges i bilaga I, ska denne anses som en dominant marknadsaktör. Nationella myndigheter ska notifiera kommissionen om dessa dominanta aktörer.

Förslaget lägger fast villkoren för avtal mellan ovan transportoperatörer och dominanta tjänsteleverantörer, eller leverantörer som riktar sig enbart mot andra företag, i linje med principerna om rättvisa, rimliga och icke-diskriminerande villkor, så kallade FRAND-villkor.

När data ska processas eller informeras om transporttjänster ska dessa listas på ett konkurrensneutralt sätt. Informationen ska innehålla: slutligt pris, resetid, utsläpp av växthusgaser, avgångstider och byten samt information om tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. Förordningen innehåller också krav på att berörda myndigheter ska ha rätt att begära aggregerad och anonymiserad data om passagerarvolymerna från multimodala tjänsteleverantörer.

Regler föreslås också om icke-diskriminerande villkor för flygoperatörer i tredje land. Varje medlemsstat ska utse en ansvarig myndighet för genomförande av förordningen. I detta innefattas att hantera klagomål och eventuella sanktioner för överträdelser av regleringen.

Kommissionen får delegerad befogenhet att ändra i tröskelvärdena för dominerande multimodaltjänsteleverantör i bilaga I, samt förslag lämnas om en genomförandekommitté med rådgivande funktion.

Förslaget till förordning om tågbiljetter COM (2026) 232 riktar sig till samtliga järnvägsoperatörer - inklusive till behöriga myndigheter som de regionala kollektivtrafikmyndigheterna, samt till återförsäljare av järnvägsresor. Förordningen omfattar all järnvägstrafik med undantag för spårväg, tunnelbana, museitrafik och avskilda järnvägslinjer.

Järnvägsoperatörer och behöriga myndigheter föreslås bli skyldiga att på begäran av en återförsäljare av järnvägsresor teckna ett avtal om att leverera uppgifter som möjliggör visning, distribution eller försäljning av järnvägsresor. Avtalen ska följa principerna om rättvisa, rimliga och icke-diskriminerande villkor, så kallade FRAND-villkor. Kraven omfattar bland annat de regionala kollektivtrafikmyndigheterna som kan bli skyldiga att även sälja tågresor utanför sitt geografiska verksamhetsområde. Bland villkoren ingår rätten för en återförsäljare av tågbiljetter att kombinera biljetter från flera operatörer givet att särskilt fastställda tider för tågbyten iakttas. Förordningen innehåller tidsfrister för begäran där förhandlingar ska inledas inom två månader och avtal slutas inom åtta månader från begäran, om inget annat avtalats.

För återförsäljare av tågbiljetter som är vertikalt integrerade med ett järnvägsföretag med en dominerande ställning med mer än 50 procents andel av det totala antalet personkilometer inom landet gäller ytterligare krav på att företaget därutöver i sina sökresultat måste visa all tillgänglig järnvägstrafik inom landet. Uppfyllandet av skyldigheten att informera om all tillgänglig trafik ska möjliggöras genom nyttjande av information tillgänglig via de nationella åtkomstpunkter som inrättats under delegerad förordning om multimodala reseinformationstjänster (EU) 2017/1926. Den nationella åtkomstpunkten för Sverige administreras av Trafikverket.

Det införs ett krav på att återförsäljare av tågbiljetter måste sälja biljetter med minst fem månaders framförhållning förutsatt att avgångarna finns med i en fastställd tågplan.

Bestämmelserna i förordningen föreslås stå under tillsyn från samma regleringsorgan som hanterar tillsyn enligt direktiv 2012/34/EU (SERA-direktivet). I Sverige hanteras detta av Transportstyrelsen som därmed skulle åläggas nya uppgifter som t ex. hantering av klagomål inom ramen för förordningen. Transportstyrelsen förväntas bl.a. vid klagomål riktade mot biljettjänster eller operatörer gå in och fastställa avtalsvillkor om inte överenskommelse kan nås mellan parterna i ärendet.

Medlemsstaterna ska även ta fram ett regelverk med sanktionsavgifter för att säkerställa efterlevnaden av förordningen.

### **1.3 Gällande svenska regler och förslagets effekt på dessa**

Sammantaget bedömer regeringen att de bägge förslagen påverkar en rad olika svenska regler i Sverige. Ytterligare analys behövs för att beräkna omfattningen. Preliminärt ser regeringen att exempelvis lagen om nationella järnvägssystem (2022:368), förordning om nationella järnvägssystem (2022:419), järnvägstekniklagen (2022:366) och den tillhörande järnvägsteknikförordningen (2022:417), marknadsföringslagen (2008:486), järnvägsmarknadslagen (2022:365) och den tillhörande järnvägsmarknadsförordning (2022:416), lagen (2010:1065) om kollektivtrafik, konkurrenslag (2008:579) och konsumentköplagen (2022:260) kan påverkas. Det kan inte heller uteslutas att lagen (2014:1344) med kompletterande bestämmelser till EU:s tåg-, fartygs- och busspassagerarförordningar påverkas. Vidare kan rättsakter som rör särskilda trafikslag exempelvis luftfarten påverkas. De två förslagen lägger en rad nya uppgifter på myndighetsnivå vilket i sin tur kan komma att påverka en rad olika svenska regelverk.

### **1.4 Budgetära konsekvenser och konsekvensanalys**

Kommissionen bedömer i sin konsekvensanalys SWD (2026) 300 final, att den ytterligare administrativa bördan för företag och myndigheter i EU uppgår till totalt 1,95 miljoner euro per år på EU-nivå, varav 0,06 miljoner euro för företag för de bägge förslagen tillsammans.

Kostnaderna är både av engångskaraktär och återkommande kostnader. De största kostnader bedömer kommissionen härrör från kravet på multimodala tjänsteleverantörer att dela anonymiserad mobilitetsdata till myndigheter och från uppföljning av kraven i förslaget om multimodal bokning. Insatser från nationella myndigheter för att lösa tvister uppskattas till 1,53 miljoner euro per år från och med 2028. Engångskostnader för nationella myndigheter i samband med skyldigheten att behandla anmälningar från plattformar med betydande marknadsinflytande och rapportera till kommissionen uppskattas till 3,1 miljoner euro.

Förslagen förmodas leda till en rad positiva effekter som inte har kvantifierats i konsekvensanalysen. Köp av biljetter förenklas vilket ökar bekvämligheten, transparensen och effektiviteten för konsumenterna. Persontransporter blir effektivare och kommissionen räknar med 6,4 miljarder euro i besparingar på trängselkostnader under 2028–2050. Fragmentering av regler och villkor för biljettdistribution minskar och förbättrar därmed den inre marknadens funktion vilket ger positiva dynamiska effekter i samhällsekonomin.

Kommissionen uppger också att uppföljningen av förslaget om multimodala bokningstjänster kräver resurser i form av två heltidsanställda på kommissionen.

Kommissionens granskningsnämnd har granskat konsekvensanalysen och har vid en andra granskning gett förslagen ett positivt omdöme, med vissa reservationer. Bland annat har nämnden synpunkter på att analysen inte tillräckligt har analyserat effekterna på konkurrens och fördelningen mellan kostnader och fördelar mellan olika marknadsaktörer.

Regeringen avser att försöka få klarhet i hur kommissionen beräknat ovan effekter i konsekvensbeskrivningen. Vidare bedömer regeringen att förslagen innebär ökade kostnader för de nya uppgifter som tillkommer för berörda myndigheter. Det rör exempelvis uppföljning, behandling av data, rapportering samt mottagning av klagomål och hantering av sanktioner som kan bli aktuella att utdöma. Regeringen utesluter inte att de ökade kostnaderna hos operatörer och försäljningsplattformar kan öka kostnader för konsumenterna.

För företagen, som tågoperatörer och försäljningsplattformar, bedömer regeringen i likhet med kommissionen, att förslagen kommer att resultera i både

engångs- och återkommande kostnader. Detta med anledning av de avtal och anpassningar som avses bli en följd av de nya reglerna i förslagen. Ett tydligt exempel på ökad belastning för företagen i branschen är kravet på årlig rapportering av verksamheten.

De samhällsekonomiska vinster som kan bli en följd av ett enklare och effektivare transportsystem för medborgarna till följd av bättre rese- och multimodala informationstjänster är inte kvantifierbara. De bör vägas upp emot de kostnader som myndigheter och berörda företag kommer att få med anledning av förslagen.

## 2. Ståndpunkter

### 2.1 Preliminär svensk ståndpunkt

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Regeringen välkomnar de övergripande syftena med kommissionens förslag om dels tågbiljetter, dels multimodala bokningstjänster. Det är positivt om transportsystemet kan göras mer tillgängligt för resenärer genom att det blir lättare att söka resealternativ, boka och köpa biljetter i ett eller flera trafikslag och genom effektiva digitala lösningar. Förslaget kan också bidra till ökad rörlighet för människor och företag på den inre marknaden, stärkt konkurrenskraft samt minskade utsläpp av växthusgaser.

Regeringen delar kommissionens bild av att det finns särskilda utmaningar inom EU för resor med tåg, där dominerande tågoperatörer i stor utsträckning har begränsat informationen om andra resealternativ och valt att förmedla biljetter till företag som särskilt kompletterat deras eget utbud av tjänster. Regeringen bedömer därför att det finns ett behov av ett visst mått av gemensamma regler för att utveckla marknaden för biljett- och bokningstjänster i positiv inriktning. Det gäller särskilt för tågbiljetter för längre distanser och över gränserna.

För regeringen är det också viktigt att mindre operatörer inte möter oproportionerliga hinder för marknadsinträden samt att utvecklingen av digitala bokningstjänster underlättas. Vidare är det positivt att information om

tillgänglighet för funktionsnedsatta om tillgänglighet i resandet ska finnas i hela EU.

Samtidigt konstaterar regeringen att förslagen skulle innebära en omfattande reglering och ställa en rad nya krav på såväl företag som myndigheter. Det rör exempelvis krav på förmedling av biljettjänster, avtalsvillkor, och delning av data och andra uppgifter som tidigare bland annat reglerats på frivillig väg. Ett av dessa krav innebär att alla järnvägsoperatörer och behöriga myndigheter såsom de regionala kollektivtrafikmyndigheterna vid begäran ska teckna avtal med en återförsäljare av biljettjänster som kan vara ett konkurrerande järnvägsföretag. Vidare ställs omfattande krav på rapportering från leverantörer av multimodala biljettjänster som anförts ovan. Regeringen avser att verka för att kraven utformas så att kostnaderna står i rimlig proportion till regelverkets nyttor.

Det är en prioritering för regeringen att företagens regelbörda ska minska och att företagen inte ska belastas med kostsam byråkrati. Överreglering och onödiga krav på företag bör undvikas i enlighet med regeringens och EU:s förenklingsagenda. Likaså är det av stor vikt att effekterna är noga balanserade utifrån huvudsyftet att underlätta resande framför allt på längre distanser och över landsgränser, och att reglerna är hållbara både på kort och långt sikt ur ett offentligt-finansiellt perspektiv.

Regeringen avser att verka för ett EU-regelverk som gör det enklare för resenärer inom EU:s inre marknad och kan bidra till den fria rörligheten för medborgare och företag inom EU samt minskade växthusutsläpp. Marknaden för informations- och biljettjänster bör ges förutsättningar för att utvecklas och bidra till samhällsekonomisk effektivitet. Det är viktigt att reglerna är teknik- och konkurrensneutrala samtidigt som företagens och myndigheters regelbörda och informationslämnande ska minimeras.

## **2.2 Medlemsstaternas ståndpunkter**

Dessa är ännu inte kända.

## **2.3 Institutionernas ståndpunkter**

Europaparlamentet har inte ännu avgett sitt yttrande.

## 2.4 Remissinstansernas och andra intressenters ståndpunkter

Regeringen har för avsikt att snarast remittera förslaget.

## 3. Förslagets förutsättningar

### 3.1 Rättslig grund och beslutsförfarande

I bägge rättsakterna hänvisar kommissionen till artikel 91 (1) och artikel 100 (2) av avdelning VI.1. Artiklarna i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget), ger EU rätt att fastställa regler som bidrar till unionens gemensamma transportpolitik och ger mandat att ta fram lämpliga regler.

### 3.2 Subsidiaritets- och proportionalitetsprinciperna

Enligt artikel 4.2.g i EUF-fördraget råder det delad kompetens mellan unionen och medlemsstaterna på transportområdet, varför subsidiaritets- och proportionalitetsprincipen i artikel 5.1 i fördraget om Europeiska unionen aktualiseras för det aktuella förslaget.

Kommissionen menar att både förslaget om multimodala bokningstjänster och förslaget om tågbiljetter uppfyller subsidiaritetsprincipen. Medlemsstaterna kan inte på egen hand komma till rätta med utmaningarna i transportsystemet vad gäller tillgång till tågbiljetter samt tillgång till multimodala mobilitetstjänster.

När det inledningsvis gäller förslaget om multimodal bokning framhåller kommissionen att EU-omfattande åtgärder behövs särskilt när det gäller information om och biljetter till gränsöverskridande trafik i alla trafikslag och på längre distanser. Det finns för stora skillnader mellan medlemsstaterna vad gäller utbudet av multimodala mobilitetstjänster.

Regeringen bedömer i likhet med kommissionen att det finns brister i tillgång till, och omfattning av, multimodal reseinformation och mobilitetstjänster inom EU. Resande, särskilt över landsgränser och på lång distans inom Europa, kan bli effektivare genom förbättrad information och ökad multimodalitet. För detta ändamål krävs ett visst mått av gemensam reglering för att upprätthålla effektiv konkurrens och gynnsamma förutsättningar för utveckling av innovativa mobilitetstjänster. Regeringen bedömer därför att förslaget om multimodal bokning uppfyller subsidiaritetsprincipen.

Regeringen anser dock att förslaget utgör en omfattande reglering som ställer en lång rad krav på både företag och myndigheter som medför både kostnader och administrativt krångel utan att dessa har motiverats av kommissionen. Regeringen anser vidare att förväntad nytta i förhållande till kostnaderna som regelverket ger upphov till behöver ytterligare analyseras.

Regeringen kommer därför i det fortsatta arbetet med förslaget verka för att subsidiaritets- och proportionalitetsprinciperna respekteras.

När det gäller förslaget om tågbiljetter menar kommissionen att gränsöverskridande och långdistansresor med järnväg kräver åtgärder på EU-nivå för att säkerställa harmoniserade regler för både operatörer, myndigheter och biljettförsäljare. Lagstiftning på EU-nivå säkerställer att tillgängligheten för tågbiljetter blir bättre för EU-medborgare samt att nya aktörer på järnvägsmarknaden synliggörs. Kommissionen menar att tydliga och harmoniserade EU-regler kommer att göra tågresor mer attraktiva, vilket i sin tur stödjer EU:s mål att göra transportsektorn grönare.

Regeringen bedömer i likhet med kommissionen att den europeiska marknaden för biljettjänster på långväga distanser på järnväg har brister när det gäller tillgängliggörande av reseinformation. För att komma rätta med dessa marknadsmisslyckanden bedömer regeringen att kompletterande EU-reglering krävs för att främja resande över gränserna och förbättra konkurrensen på marknaden. Sammantaget bedömer regeringen att förslaget om järnvägsbiljetter är förenligt med subsidiaritetsprincipen.

Regeringen anser samtidigt att den föreslagna förordningen är en omfattande reglering av en marknad som till stora delar har reglerats nationellt eller på frivillig väg. Kraven som ställs att tillhandahålla reseinformation och försäljning är långtgående, särskilt vad gäller dominerande aktörer på marknaden men även övriga berörda marknadsaktörer. Vidare leder regleringen till en rad nya uppgifter för nationella myndigheter som medför kostnader. Regeringens preliminära bedömning är att förslaget i sin nuvarande utformning inte fullt ut kan anses vara förenligt med proportionalitetsprincipen.

## 4. Övrigt

### 4.1 Fortsatt behandling av ärendet

Ordförandeskapet har presenterat förslagen i berörd rådsarbetsgrupp. Det är för närvarande oklart hur ordförandeskapet avser att behandla förslagen fortsättningsvis. Det finns ingen information om när Europaparlamentet kommer att behandla förslaget.

### 4.2 Fackuttryck och termer

- *Transporttjänst* är en passagerartransport med flyg, järnväg, buss eller annat fordon eller färja, tillgänglig för allmänheten och enligt med en offentlig tidtabell.
- *Multimodala mobilitetstjänster företag till företag* är en tjänst som görs tillgänglig digitalt till företag genom en funktion som tillhandahåller kodad trafik- och reseinformation som tidtabeller, tjänster och priser.