

2026-09-28

Ert dnr: LI 2026/01106

li.remissvar@regeringskansliet.se

li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Handläggare: Jens Tångebjord

Remissvar angående EU-kommissionens förslag till förordning om multimodal bokning och återkallande av förordning (EC) Nr 80/2009 (COM) 2026 231 och förordning om tågbiljetter (COM (2026) 232

Svensk Kollektivtrafik är bransch- och intresseorganisation för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen i Sverige. Normalår görs mer än 1,5 miljarder resor i våra medlemmars trafik, vilket motsvarar 99 % av landets busstrafik och 90 % av landets persontågstrafik. Kollektivtrafiken leder i dag arbetet mot ett fossilfritt transportsystem. Den upphandlade busstrafiken drivs i dag till 95 procent av förnybara drivmedel eller el. Spårvagns- och tunnelbanetrafiken drivs helt med el och tågtrafiken drivs nästan helt med el. Våra medlemmar ansvarar också helt eller delvis för färdtjänst, riksfärdtjänst, sjukresor och skolskjuts.

Sammanfattning av förslagen till förordningar

EU-kommissionens förslag till förordning om multimodal bokning och förordning om tågbiljetthantering är delar av ett sammanhållet initiativ för att göra det enklare för resenärer att söka, jämföra, boka och köpa resor med flera transportföretag och trafikslag inom EU. Förslagen syftar till att förbättra tillgången till transportprodukter genom digitala försäljningskanaler och skapa mer transparenta och konkurrensneutrala villkor på biljettmarknaden, med särskilt fokus på långväga och gränsöverskridande resor.

Förordningen om multimodal bokning reglerar multimodala digitala mobilitetstjänster, MDMS, som gör det möjligt att söka efter och köpa transportprodukter från flera transportföretag och trafikslag. Förslaget innehåller bland annat regler om hur resealternativ och erbjudanden ska presenteras, tillgång till och delning av information samt villkoren mellan transportföretag och digitala återförsäljare. Särskilda skyldigheter föreslås för MDMS med betydande marknadsnärvaro. Förordningen innehåller samtidigt vissa avgränsningar för transporttjänster som huvudsakligen tillgodoser transportbehoven inom tätorts- och storstadsområden och deras omgivning.

Förordningen om tågbiljetthantering är särskilt inriktad på distribution och försäljning av järnvägsprodukter. Kommissionen vill förbättra möjligheterna för återförsäljare och konkurrerande järnvägsföretag att få tillgång till och sälja tågbiljetter, bland annat för resor med flera

2026-09-28

järnvägsföretag och över nationsgränser. Förslaget innehåller därför skyldigheter för järnvägsföretag och behöriga myndigheter att under vissa förutsättningar ge leverantörer av onlinebiljetthanteringstjänster tillgång till sina järnvägsprodukter. Därutöver föreslås särskilda regler för aktörer med betydande marknadsnärvaro och för så kallade vertikalt integrerade försäljningskanaler, det vill säga situationer där ett järnvägsföretag även äger eller kontrollerar en digital tjänst för försäljning av tågbiljetter. Reglerna syftar bland annat till att förhindra att den egna tågtrafiken gynnas framför konkurrerande järnvägsföretags utbud.

Förslagen innebär sammantaget en ökad reglering av relationerna mellan transportföretag, kollektivtrafikmyndigheter och digitala biljettåterförsäljare, med syftet att skapa en mer öppen och sammanhängande europeisk marknad för information, bokning och försäljning av resor.

Svensk Kollektivtrafiks yttrande

Svensk Kollektivtrafik välkomnar kommissionens övergripande ambition att göra det enklare för resenärer att söka, jämföra, boka och köpa resor inom EU. Det finns i dag tydliga svårigheter vid framför allt långväga och gränsöverskridande resor, inte minst på järnvägsområdet, och det är positivt att kommissionen vill förbättra förutsättningarna för sammanhängande resor och stärka konkurrensen på biljettmarknaden.

Svensk Kollektivtrafik delar samtidigt regeringens bedömning att förslagen innebär en omfattande reglering och riskerar att medföra betydande kostnader och administrativ belastning för företag och myndigheter. Regleringen behöver därför utformas proportionerligt och med tydlig utgångspunkt i de marknadsproblem som kommissionen faktiskt har identifierat.

För Svensk Kollektivtrafik är det särskilt viktigt att skilja mellan å ena sidan kommersiell långväga och gränsöverskridande trafik och å andra sidan kollektivtrafik som bedrivs utifrån beslut om allmän trafikplikt enligt Kollektivtrafiklagen (2010:1065) samt EU:s Kollektivtrafikförordning (1370/2007). Dessa verksamheter bedrivs med olika syften, under olika marknadsförutsättningar och med olika typer av biljettsystem. Skyldigheter som är motiverade av problem på den europeiska marknaden för långväga och gränsöverskridande resor bör därför inte utan särskilda skäl utsträckas till regional kollektivtrafik.

Svensk Kollektivtrafiks huvudsakliga synpunkt är därför att förordningarnas tillämpningsområden behöver avgränsas tydligare och bättre överensstämja med den problembild som motiverar regleringen. Trafik som bedrivs med stöd av beslut om allmän trafikplikt bör som utgångspunkt undantas från skyldigheter som är utformade för kommersiell distribution och försäljning på nationella, långväga och gränsöverskridande transportmarknader.

Svensk Kollektivtrafiks medlemmars uppdrag

Svensk Kollektivtrafik är bransch- och intresseorganisation för landets regionala kollektivtrafikmyndigheter (RKM) och ett antal regionalasamverkanbolag som bedriver eller organiserar regional tågtrafik och som ägs av de regionala kollektivtrafikmyndigheterna.

2026-09-28

Medlemmarnas grundläggande uppdrag skiljer sig från kommersiella järnvägsföretags. Den regionala kollektivtrafikens primära uppgift är att säkerställa människors vardagsresande till arbete, utbildning, vård, service och fritidsaktiviteter inom och mellan kommuner och regioner. Trafiken finansieras i betydande utsträckning med skattemedel från regionerna och i viss utsträckning från kommuner och bedrivs utifrån beslut om allmän trafikplikt.

RKM:ernas biljettprodukter och distributionssystem är utformade utifrån detta uppdrag. Regional kollektivtrafik bygger i stor utsträckning på periodbiljetter, zonbaserade biljetter och tidsbaserade enkelbiljetter och bokning av en specifik plats på en specifik avgång saknas i de flesta fallen helt. Förutsättningarna skiljer sig därmed väsentligt från kommersiell fjärr- och internationell tågtrafik.

Denna skillnad är central vid bedömningen av de båda förordningsförslagen.

[Sverige har redan en väl utvecklad modell genom Samtrafiken och Resplus](#)

Den svenska kollektivtrafikmarknaden skiljer sig strukturellt från många andra europeiska marknader genom den långtgående nationella samverkan som redan finns.

Samtrafiken har en central funktion för att samla och tillgängliggöra information om kollektivtrafikutbudet och för att möjliggöra kombinerade resor mellan olika trafikföretag och trafikslag. Genom Resplussamarbetet har svenska kollektivtrafikaktörer under flera decennier utvecklat en nationell modell där resor kan kombineras mellan tåg, buss och annan kollektivtrafik.

Svensk Kollektivtrafiks medlemmars utbud tillgängliggörs redan genom denna infrastruktur och kan därigenom distribueras genom olika försäljningskanaler. Resplus innebär dessutom att flera aktörer frivilligt har etablerat gemensamma regler och en kom-fram-garanti för kombinerade resor.

Detta visar att branschen delar kommissionens ambition om sammanhängande resor och öppen distribution. Frågan är därför inte om regional kollektivtrafik ska kunna integreras med andra transporttjänster utan under vilka former detta bör ske.

Svensk Kollektivtrafik anser att befintliga och fungerande samverkansmodeller ska värnas. Regleringen bör möjliggöra fortsatt och utvecklad integration, även över nationsgränser, men bör så långt som möjligt ge regionala kollektivtrafikaktörer möjlighet att själva avgöra i vilka distributionssamarbeten de vill delta och hur långt integrationen ska gå.

[Förordningen om multimodal bokning – tillämpningsområdet behöver bedömas utifrån de olika skyldigheterna](#)

Svensk Kollektivtrafik anser att förordningen om multimodal bokning behöver analyseras med utgångspunkt i vilka aktörer och transporttjänster som faktiskt omfattas av de olika skyldigheterna. Förordningens konstruktion innebär att regional kollektivtrafik inte generellt kan beskrivas som antingen omfattad eller undantagen.

Kommissionen anger att syftet är att komma till rätta med bristande transparens, orättvisa förutsättningar och ojämlika villkor på den digitala biljettmarknaden. Samtidigt motiveras behovet av åtgärder på EU-nivå med att utmaningarna har gränsöverskridande effekter på långväga resor inom

2026-09-28

EU. Kommissionen konstaterar att även om vissa utmaningar hanteras nationellt eller regionalt behövs en EU-övergripande strategi för att minska deras gränsöverskridande inverkan på långväga resor.

Svensk Kollektivtrafik anser att detta är en viktig utgångspunkt för proportionalitetsbedömningen.

Definitionen av MDMS och regionala försäljningskanaler

Förordningen reglerar framför allt multimodala digitala mobilitetstjänster, MDMS. En viktig distinktion görs mellan B2C MDMS, som riktar sig till konsumenter, och B2B MDMS, som huvudsakligen fungerar som distributionsinfrastruktur mellan transportföretag och företagsanvändare såsom resebyråer.

Det är viktigt att regionala kollektivtrafikmyndigheters och länstrafikbolags egna digitala försäljningskanaler inte automatiskt betraktas som MDMS. En regional kollektivtrafikmyndighets app vars huvudsakliga funktion är att informera om och sälja den egna regionala kollektivtrafikens biljetter fyller en annan funktion än en kommersiell multimodal plattform som sammanställer och säljer produkter från flera transportföretag eller vad en nationell säljkanal för tåg gör.

För B2C-delen innehåller förordningen dessutom en viktig avgränsning för transporttjänster vars huvudsakliga syfte är att tillgodose transportbehoven inom en tätort eller ett storstadsområde, inklusive ett gränsöverskridande sådant område, eller mellan ett sådant område och dess omgivning.

Svensk Kollektivtrafik anser att denna avgränsning går i rätt riktning, men inte är tillräcklig för svenska förhållanden. En stor del av den samhällsfinansierade regionala kollektivtrafiken sträcker sig över betydligt större geografiska områden utan att dess grundläggande funktion förändras. De regionala kollektivtrafikmyndigheternas tågtrafik korsar i flera fall flera län och har samtidigt arbetspendling, utbildning och annat vardagsresande som sitt huvudsakliga ändamål.

Det avgörande bör därför inte vara trafikens geografiska utsträckning utan dess funktion. Svensk Kollektivtrafik anser att en tydligare och mer ändamålsenlig avgränsning är att knyta undantaget till trafik som bedrivs med stöd av beslut om allmän trafikplikt.

Betydande marknadsnärvaro visar vilken marknad regleringen primärt riktas mot

Förordningens konstruktion ger ytterligare stöd för att de mer ingripande reglerna i första hand är avsedda att hantera marknadsproblem på nationella och europeiska biljettmarknader.

B2C MDMS med betydande marknadsnärvaro identifieras utifrån tröskelvärden på nationell nivå eller unionsnivå. Kommissionen skiljer därmed mellan vanliga B2C MDMS och sådana tjänster vars storlek och ställning gör att de kan påverka konkurrensen på en större biljettmarknad.

Detta är principiellt viktigt. En regional kollektivtrafikmyndighets försäljningskanal kan ha en stark ställning inom den egna regionen utan att för den skull ha den typ av marknadsställning på den nationella eller europeiska biljettmarknaden som regleringen är avsedd att hantera.

2026-09-28

Kommissionen gör skillnad mellan vanliga MDMS och sådana digitala försäljningsplattformar som har en så stark ställning på marknaden att transportföretagen i praktiken kan bli beroende av dem för att nå resenärerna. För B2C MDMS ska sådana aktörer identifieras utifrån särskilda tröskelvärden för bland annat deras storlek och marknadsnärvaro på nationell nivå eller EU-nivå. För dessa aktörer föreslås särskilda regler för de kommersiella avtalen med transportföretagen. Reglerna ska bland annat skydda transportföretagens kommersiellt känsliga information, förhindra oskäligen eller omotiverade avtalsvillkor och säkerställa att ersättningen till MDMS-leverantören bygger på rättvisa, rimliga och icke-diskriminerande kriterier. Bakgrunden är att en mycket stor digital försäljningsplattform kan få en sådan betydelse för distributionen av biljetter att det uppstår en obalans i förhandlingsstyrkan mellan plattformen och transportföretagen.

Svensk Kollektivtrafik anser att samma proportionalitetstanke konsekvent bör tillämpas på de regionala kollektivtrafikmyndigheternas kollektivtrafik samt att detta behöver tydliggöras i lagstiftningen

Vissa skyldigheter är samtidigt bredare

Att de mest ingripande bestämmelserna riktas mot aktörer med betydande marknadsnärvaro innebär emellertid inte att övriga aktörer automatiskt faller utanför förordningen. Regler om exempelvis marknadsföringsinformation och vissa former av informations- och datadelning har ett bredare tillämpningsområde.

Det är därför inte tillräckligt att konstatera att Svensk Kollektivtrafiks medlemmar inte har betydande marknadsnärvaro på nationell eller europeisk nivå och därifrån dra slutsatsen att de är undantagna från förordningen som helhet.

Svensk Kollektivtrafiks ståndpunkt är i stället att förordningen behöver *förtydligas* så att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna inte genom en vid tolkning av MDMS-begreppet får skyldigheter som inte står i proportion till deras funktion och marknadsställning.

Förordningen om tågbiljetthantering – problembilden och tillämpningsområdet överensstämmer inte fullt ut

Förslaget om tågbiljetthantering illustrerar ännu tydligare behovet av att skilja mellan förordningens problembeskrivning och dess juridiska tillämpningsområde.

Kommissionens problembeskrivning

Kommissionens problembeskrivning är tydligt koncentrerad till konkurrensproblem på den europeiska järnvägsmarknaden.

Kommissionen beskriver hur etablerade järnvägsföretag fungerar som grindvakter samtidigt som de driver en stor del av järnvägstrafiken och kontrollerar viktiga onlinebiljetthanteringstjänster. De kan därigenom enligt kommissionen missgynna konkurrerande distributionskanaler eller konkurrerande järnvägsföretag. Kommissionen framhåller dessutom särskilt problemen för resor över nationsgränser och resor som omfattar tåg från flera operatörer.

2026-09-28

Detta beskriver inte den marknad där de regionala kollektivtrafikmyndigheterna verkar.

Deras försäljningssystem är primärt verktyg för att fullgöra ett lagstiftat samhällsuppdrag om regional kollektivtrafik baserat på beslut om allmän trafikplikt och inte kommersiella distributionsplattformar vars funktion är att konkurrera på en nationell marknad för försäljning av långväga tågresor.

Förordningen har trots detta ett brett tillämpningsområde

Problembeskrivningen innebär emellertid inte att de regionala kollektivtrafikmyndigheternas regionala kollektivtrafik automatiskt är undantagen. Förordningen omfattar skyldigheter för såväl operatörer som organisatörer av järnvägstjänster och reglerar förhållandet till leverantörer av onlinebiljetthanteringstjänster.

Det finns således en viktig skillnad mellan förordningens motiv och dess normativa räckvidd.

Svensk Kollektivtrafik anser att kollektivtrafik enligt beslut om allmän trafikplikt inte ska omfattas.. Om det marknadsmisslyckande som motiverar regleringen framför allt består i att nationellt dominerande järnvägsföretag kontrollerar centrala distributionskanaler bör skyldigheterna utformas så att de träffar dessa situationer.

Artikel 4 är den centrala frågan för regional kollektivtrafik

Artikel 4 är särskilt betydelsefull för Svensk Kollektivtrafiks medlemmar.

Bestämmelsen innebär en skyldighet för operatörer och organisatörer av järnvägstjänster att på begäran ge leverantörer av onlinebiljetthanteringstjänster tillgång till sina järnvägsprodukter.

Denna skyldighet är inte begränsad till järnvägsföretag med betydande marknadsnärvaro.

Det innebär att den 50-procentsgräns som återfinns senare i förordningen inte kan användas som argument för att regionala kollektivtrafikmyndigheter generellt faller utanför förordningen.

Det är i stället artikel 4 som tydliggör behovet av en ändring av förslaget.

Svensk Kollektivtrafik vill understryka att vi anser att en regional kollektivtrafikmyndighet inte ska vara skyldig att ingå distributionssamarbeten med externa kommersiella biljettplattformar enbart därför att myndigheten organiserar järnvägstrafik. En sådan skyldighet kan medföra tekniska, avtalsmässiga och administrativa kostnader som i slutändan finansieras med regionala skattemedel. Detta är särskilt svårt att motivera när skyldigheten härleds från ett marknadsmisslyckande som kommissionen själv beskriver i termer av nationellt dominerande järnvägsföretag, grindvaktsfunktioner och svårigheter att sälja långväga och gränsöverskridande resor.

Eftersom den regionala tågtrafiken saknar platsbokning har externa kommersiella biljettplattformar dessutom ingen insyn i den faktiska kapaciteten ombord. Om dessa aktörer tillåts paketera en regional zonbiljett som en garanterad anslutning i en internationell långdistanskedja, skapas en betydande risk för kaos och konflikter vid ombordstigning på tåg som under rusningstid redan är fullsatta med arbetspendlare. Det är dessutom principiellt orimligt att regionala skattemedel, som

2026-09-28

används för att subventionera biljettpriset för lokala medborgare, indirekt ska gå till att finansiera kommersiella digitala plattformars återförsäljararvoden genom ett tvingande regelverk.

50-procentsgränsen avser särskilda skyldigheter – inte förordningen som helhet

Bestämmelserna om järnvägsföretag med betydande marknadsnärvaro måste hållas isär från den generella skyldigheten i artikel 4.

Kommissionen föreslår särskilda skyldigheter för så kallade oundgängliga leverantörer av onlinebiljetthanteringstjänster. Dessa skyldigheter kopplas bland annat till järnvägsföretag med betydande marknadsnärvaro.

Kommissionen anger en marknadsandel på minst 50 procent och beskriver att tröskeln tar sikte på mycket stora och varaktiga marknadsandelar som kan indikera en dominerande ställning.

Denna bestämmelse är ett starkt stöd för Svensk Kollektivtrafiks övergripande argumentation om vilken marknadsproblematik förordningen är konstruerad för att hantera.

Den innebär däremot inte att de regionala kollektivtrafikmyndigheternas tågtrafik som bedrivs under 50-procentsgränsen är undantagna från förordningen. De kan fortfarande träffas av bland annat artikel 4.

Svensk Kollektivtrafik anser därför att 50-procentsgränsen ska ses som ett proportionalitetsargument och som en indikation på den marknadsproblematik kommissionen avser att komma åt, inte som ett generellt undantag från övriga bestämmelser.

Förordningarnas tillämpningsområde bör tydligare följa den identifierade problembilden

Sammantaget finns en tydlig skillnad mellan den problembild som motiverar förslagen och den potentiella räckvidden hos vissa av skyldigheterna.

Kommissionens motivering till tågbiljettsförordningen koncentreras i hög grad till nationellt dominerande järnvägsföretag, konkurrensen mellan järnvägsföretag, tillträde till etablerade distributionskanaler samt långväga och gränsöverskridande resor.

Även beträffande MDMS-förordningen motiveras behovet av EU-reglering med de gränsöverskridande effekterna på långväga resor, samtidigt som de mest ingripande skyldigheterna koncentreras till aktörer med en stark ställning på nationell nivå eller unionsnivå.

Trots detta kan vissa generella bestämmelser komma att träffa kollektivtrafik som bedrivs i enlighet med beslut om allmän trafikplikt. Svensk Kollektivtrafik anser att detta är en brist i förslagen.

Regleringens tillämpningsområde bör i större utsträckning följa den problembild som motiverar regleringen. Om problemet är marknadsstyrning och bristande distribution på nationella och gränsöverskridande marknader bör skyldigheterna träffa de aktörer som har utövar sådan marknadsstyrning på den delmarknad de verkar inte reglera andra delmarknader.

2026-09-28

Trafik som bedrivs med stöd av allmän trafikplikt bör undantas

Svensk Kollektivtrafik anser därför, i linje med vårt yttrande över den parallella revideringen av tågpassagerarförordningen, att all trafik som bedrivs med stöd av allmän trafikplikt, eller som baseras på integrerade zon- och periodbiljetter utan platsbokning, undantas från förordningarnas skyldigheter. Detta undantag måste konsekvent utgå från trafikens funktion och biljettens karaktär istället för stela geografiska mått som linjelängd, eftersom regionala linjer till följd av regionförstoring i dag ofta sträcker sig över 150 kilometer utan att deras karaktär av vardagspendling förändras,

De regionala kollektivtrafikmyndigheternas kollektivtrafik har ett annat syfte än kommersiell fjärr- och internationell trafik. Uppdraget är ett samhällsuppdrag som syftar till att tillgodose människors vardagsresande. Detta gäller oavsett om trafiken bedrivs med buss eller tåg och oavsett om regionala tåg delar järnvägsinfrastruktur med kommersiell fjärrtrafik.

Ett undantag kopplat till trafikplikt skulle dessutom vara mer ändamålsenligt än geografiska eller tekniska gränsdragningar. Det skulle utgå från trafikens funktion och finansiering och därmed bättre spegla skillnaden mellan de regionala kollektivtrafikmyndigheternas kollektivtrafik och den kommersiella marknad som förslagen primärt avser att reglera.

Ett sådant undantag skulle också bättre återspegla svenska förhållanden. De regionala kollektivtrafikmyndigheternas tågtrafik kan bedrivas över långa avstånd och över läns- eller nationsgränser utan att dess grundläggande funktion förändras. Uppdraget är fortfarande i första hand att tillgodose vardagsresandet till arbete, utbildning, vård, service och fritidsaktiviteter.

Detta ligger i linje med Svensk Kollektivtrafiks yttrande över den parallella revideringen av tågpassagerarförordningen, där vi har framhållit att samhällsfinansierad kollektivtrafik har ett annat syfte och andra biljett- och trafiksystem än kommersiell fjärr- och internationell trafik.

Om ett generellt undantag för trafik som bedrivs med stöd av allmän trafikplikt inte är möjligt bör Sverige i andra hand verka för ett tydligare undantag för lokal och regional kollektivtrafik, definierat utifrån trafikens funktion och inte enbart dess geografiska utsträckning.

Undantag ska inte innebära isolering – frivillig integration ska fortsatt vara möjlig

Svensk Kollektivtrafiks förslag innebär inte att regional kollektivtrafik ska stängas ute från nationella eller europeiska biljettlösningar.

Tvärtom finns det ett tydligt värde i att regionala kollektivtrafikprodukter kan ingå i sammanhängande resor. Sverige har genom Samtrafiken och Resplus redan en långt utvecklad modell för detta.

Det bör därför fortsatt vara möjligt för regionala kollektivtrafikmyndigheter och deras trafikföretag att frivilligt göra sina produkter tillgängliga för nationella och internationella distributionssystem och att ingå de kommersiella och tekniska samarbeten som de bedömer skapar nytta för deras resenärer.

2026-09-28

Detta är särskilt relevant för trafiksystem med en naturlig koppling till gränsöverskridande resande, exempelvis i Öresundsregionen. Behovet av integration med andra nationella system kan där vara betydligt större än för regional kollektivtrafik i andra delar av Sverige.

Principen bör därför vara **möjlighet till integration utan generell skyldighet till integration**.

Det ger möjlighet att utveckla mer sammanhängande europeiska resor samtidigt som regionala kollektivtrafikmyndigheter behåller rådigheten över vilka samarbeten de ingår, vilka produkter som distribueras och vilka ekonomiska och administrativa åtaganden som finansieras med regionala skattemedel.

Proportionalitet och administrativ belastning

Svensk Kollektivtrafik delar regeringens bedömning att förslagets proportionalitet behöver granskas närmare.

Kommissionens huvudsakliga problemformulering gäller svårigheter att köpa långväga och gränsöverskridande resor och problem kopplade till marknadsmakt och distribution. Samtidigt riskerar de föreslagna skyldigheterna att omfatta ett stort antal aktörer vars verksamhet huvudsakligen avser lokalt och regionalt vardagsresande.

För regionala kollektivtrafikmyndigheter kan nya skyldigheter innebära kostnader för bland annat IT-utveckling, avtalshantering, administration, rapportering, kundservice och anpassning av försäljningssystem. Sådana kostnader måste ställas mot den faktiska nyttan för de resenärer som använder den regionala kollektivtrafiken. Regional trafik finansieras till ca 50 % av skattemedel för att hålla nere priserna för medborgarna. Om externa kommersiella plattformar via Artikel 4 har rätt till kommission/återförsäljararvoden på dessa biljetter, innebär det i praktiken att **regionala skattemedel direkt subventionerar vinstdrivande digitala plattformar**, utan att bidra med en enda ny resenär eller bättre infrastruktur.

Det är inte proportionerligt att införa omfattande skyldigheter för de regionala kollektivtrafikmyndigheternas kollektivtrafik enbart därför att dess tjänster tekniskt kan utgöra en del av en längre multimodal eller internationell resa.

Samma principiella fråga har Svensk Kollektivtrafik lyft i yttrandet över ändringarna i tågpassagerarförordningen. Där har vi pekat på risken för att regionala aktörer behöver bygga upp administrativa system, kundservice och andra funktioner för ett mycket begränsat antal långväga och internationella resor. Reglerna i Passenger Package bör därför betraktas som en helhet även när de formellt behandlas i separata lagstiftningsakter.

Sammanfattning av Svensk Kollektivtrafiks yttrande

Svensk Kollektivtrafik stödjer målet att göra det enklare att söka, boka och köpa sammanhängande resor inom EU. Det finns ett reellt behov av bättre lösningar för framför allt långväga och

2026-09-28

gränsöverskridande resor, och väl fungerande digital distribution kan bidra till både ökad konkurrens och ett mer attraktivt kollektivtrafiksystem.

Regleringen måste emellertid utformas utifrån de problem den är avsedd att lösa.

Kommissionens egen problembeskrivning och förordningarnas konstruktion visar att fokus i hög grad ligger på nationella och europeiska biljettmarknader, långväga och gränsöverskridande resor samt aktörer med betydande marknadsnärvaro.

De regionala kollektivtrafikmyndigheternas kollektivtrafik har ett annat uppdrag och andra marknadsförutsättningar.

Svensk Kollektivtrafik anser därför att Sverige i det fortsatta förhandlingsarbetet bör verka för att:

- trafik som bedrivs med stöd av beslut om allmän trafikplikt undantas från skyldigheter avseende kommersiell distribution och försäljning som är utformade för den nationella, långväga och gränsöverskridande biljettmarknaden,
- det tydliggörs att regionala kollektivtrafikaktörers egna digitala försäljningskanaler inte betraktas som MDMS enbart genom att de tillhandahåller information om och försäljning av den egna kollektivtrafikens produkter,
- artikel 4 i tågbiljettsförordningen begränsas så att regionala kollektivtrafikmyndigheter och samhällsfinansierad regional trafik inte omfattas av en generell skyldighet att ge kommersiella onlinebiljetthanteringstjänster tillgång till sina produkter,
- 50-procentsgränsen och reglerna om betydande marknadsnärvaro ses som uttryck för den marknadsproblematik regleringen är avsedd att hantera och inte som ett generellt undantag från övriga bestämmelser,
- regionala kollektivtrafikmyndigheter även fortsättningsvis ska kunna välja att frivilligt integrera sina produkter med nationella och internationella distributionssystem,
- befintliga svenska lösningar såsom Samtrafiken och Resplus värnas och ges möjlighet att fortsätta utvecklas,
- kostnader och administrativ belastning för regionala kollektivtrafikmyndigheter analyseras betydligt tydligare innan regleringen beslutas, och
- proportionalitetsprincipen tillämpas konsekvent så att nya skyldigheter och kostnader träffar de aktörer och marknader där de identifierade problemen faktiskt förekommer.

En sådan avgränsning skulle enligt Svensk Kollektivtrafik bättre förena kommissionens mål om enklare och mer sammanhängande europeiska resor med medlemsstaternas behov av att organisera och finansiera regional kollektivtrafik utifrån regionala transportbehov.

Svensk Kollektivtrafik ser positivt på en fortsatt europeisk utveckling mot enklare och mer sammanhängande resor. En sådan utveckling bör bygga vidare på fungerande nationella system och möjliggöra frivillig integration snarare än att genom generella skyldigheter föra över kostnader och ansvar från den kommersiella långväga marknaden till de regionala s kollektivtrafikmyndigheterna.



SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

2026-09-28

SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

JOHAN WADMAN

VD