



EUROPEISKA  
KOMMISSIONEN

Bryssel den 13.5.2026  
COM(2026) 233 final

2026/0114 (COD)

Förslag till

**EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING**

**om ändring av förordning (EU) 2021/782 vad gäller skydd av resenärer med  
samlingsbiljetter**

{SWD(2026) 233 final}

## MOTIVERING

### 1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

#### • Motiv och syfte med förslaget

Europeiska unionen har länge engagerat sig i att säkerställa en hög nivå av skydd för resenärer, vilket är en hörnsten i EU:s transport- och konsumentpolitik. Globalt sett sticker EU ut med sina omfattande passagerarrättigheter för alla transportsätt, inbegripet järnvägen. Samtidigt har EU:s rättsliga ram stegvis anpassats till de föränderliga mobilitetsmönstren och resenärernas förväntningar. Järnvägen har en särskilt viktig roll i detta sammanhang, eftersom den stärker konnektiviteten och konkurrenskraften, stöder den inre marknaden och bidrar till EU:s klimatmål. Järnvägen är ett av de mest hållbara transportsätten och förs alltmer fram som ett alternativ till vägtransporter och luftfart, i synnerhet för långväga resor och resor över gränser. Det gemensamma europeiska järnvägsområdet är dock fortfarande ofullständigt, trots årtiondens arbete för att öppna marknaderna. Sömlösa gränsöverskridande tågresor hindras fortfarande av marknadsfragmentering, kvarvarande monopolstrukturer och tekniska och organisatoriska hinder. Detta har en negativ inverkan på resenärernas upplevelser.

Ett grundläggande problem som detta förslag syftar till att åtgärda är det otillräckliga skyddet för resenärer vars tågresor omfattar flera operatörer. I praktiken innebär många tågresor – i synnerhet tågresor över gränser eller långväga resor – att resenärerna använder flera järnvägsföretags förbindelser. Även om resenärerna köper sin resa i en enda transaktion hos en bokningsplattform anses de biljetter de får ofta inte som direktbiljetter enligt gällande EU-lagstiftning. Till följd av detta kan resenärer som missar en anslutning på grund av förseningar eller inställda förbindelser lämnas utan någon rätt till assistans, ombokning återbetalning eller ersättning, trots att de rimligen kan förvänta sig att omfattas av skydd under hela resan.

Genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/782<sup>1</sup> stärktes visserligen tågresenärers rättigheter och infördes vissa skyldigheter att erbjuda direktbiljetter, men dessa skyldigheter är fortfarande mycket begränsade. Det finns vissa frivilliga samarbetsavtal mellan järnvägsföretag, såsom ACJ-avtalet (om fortsatt resa)<sup>2</sup> och HOTNAT-avtalet (hoppa på nästa tåg)<sup>3</sup>. Dessa avtal ger dock endast partiella och icke-bindande lösningar och säkerställer inte ett enhetligt skydd för resenärer i hela unionen. Detta medför att resenärer behandlas olika beroende på vilka operatörer och medlemsstater som berörs. Det undergräver i sin tur förtroendet för tågresor och gör dem mindre lockande jämfört med andra transportsätt, i synnerhet flygresor.

---

<sup>1</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/782 av den 29 april 2021 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer (omarbetning) (EUT L 172, 17.5.2021, s. 1).

<sup>2</sup> AJC, som är ett frivilligt avtal mellan europeiska järnvägsföretag, gör det möjligt för resenärer att fortsätta internationella resor med nästa tillgängliga tåg utan någon extra kostnad om störningar inträffar.

<https://www.cer.be/cer-eu-projects-initiatives/agreement-on-journey-continuation-ajc>.

<sup>3</sup> HOTNAT är en överenskommelse inom Railteam-alliansen som innebär att resenärer får åka med nästa tillgängliga höghastighetståg om en försening eller inställd avgång resulterar i en utebliven anslutning mellan medlemsföretagen.

<https://www.railteam.eu/en/services-on-your-journey/hop-on-the-next-available-train-hotnat/>.

Europeiska kommissionens politiska riktlinjer för 2024-2029 omfattar ett tydligt mål att säkerställa att EU-medborgarna kan köpa en samlingsbiljett på en enda bokningsplattform och omfattas av passagerarrättigheter under hela resan. Samråd med berörda parter har visat att det finns ett starkt stöd från konsumentorganisationer och passagerarorganisationer för att täppa till dessa luckor i skyddet. Detta stöd uttrycktes i den inbjudan att lämna synpunkter som kommissionen genomförde under perioden juli–september 2025. Järnvägsföretagen uttryckte däremot en del reservationer mot initiativet och varnar för höjda priser på tågbiljetter.

Förslaget är därför förankrat i behovet av att täppa till befintliga luckor i skyddet av resenärer och anpassa den rättsliga ramen till dagens bokningspraxis, där resor med flera olika etapper allt oftare köps i en enda transaktion på en enda bokningsplattform. Enligt förslaget 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. Därför införs genom förslaget begreppet *samlingsbiljett*, definierat som *giltigt färdbevis, oberoende av form, som motsvarar en direktbiljett eller två eller fler transportavtal som har ingåtts för en resa, vilket köpts i en enda affärstransaktion från ett järnvägsföretag, en biljettutfärdare eller en researrangör*.

För att resenärer ska kunna köpa dessa samlingsbiljetter bör järnvägsföretag, biljettutfärdare och researrangörer hindras från att segmentera resor eller sälja resor i separata affärstransaktioner, om dessa resor kan säljas som en samlingsbiljett. Samtidigt bör rätten till ersättning, när det gäller sådana resor med samlingsbiljett som överstiger tolv timmar, endast utlösas om förseningen påverkar den specifika enskilda sträckan (eller direktbiljetten). Detta bör inte gälla om resan med samlingsbiljett omfattar en nattågsförbindelse eller om samlingsbiljetten endast består av en direktbiljett. Dessutom bör järnvägsföretag inte vara ansvariga för rättigheter enligt denna förordning om biljettutfärdaren eller researrangören kombinerar sina tjänster i en samlingsbiljett utan att iaktta de tillämpliga minimitiderna för anslutning.

Generellt gäller att järnvägsföretagen visserligen fortsätter att vara ansvariga för resenärernas rättigheter, men de får anförtro andra järnvägsföretag, biljettutfärdare eller researrangörer uppgiften att hantera rättigheterna vad gäller återbetalning, ombokning, assistans och ersättning. Resenärerna bör få tydlig information om sådana överföringar av arbetsuppgifter innan de köper en samlingsbiljett. Överföringen bör inte påverka det överförande järnvägsföretagets ansvar.

Förslaget grundas på EU:s behörighet på transportområdet enligt artikel 91 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget). Det kompletterar förslaget till förordningar om multimodal bokning och om tågbiljetthantering, som antas tillsammans med detta förslag<sup>4</sup>. Genom att stärka resenärernas rättigheter vid resor som omfattar flera operatörer syftar förslaget till att

- säkerställa en hög och enhetlig nivå av skydd i hela unionen,

---

<sup>4</sup> COM(2026) 231 och COM(2026) 232.

- stödja övergången till mer hållbara transporter,
- bidra till fullbordandet av ett europeiskt järnvägssystem som verkligen är integrerat och konkurrenskraftigt.

Detta initiativ ingår inte i programmet om lagstiftningens ändamålsenlighet och resultat (Refit-programmet).

- **Förenlighet med befintliga bestämmelser inom området**

EU har infört en ram för resenärers rättigheter i alla transportsätt, inbegripet järnvägen, som är omfattande och under ständig utveckling. För järnvägssektorn fastställdes denna ram främst i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1371/2007<sup>5</sup>. Den ersattes av den omarbetade förordningen (EU) 2021/782, som stärkte och harmoniserade tågresenärers rättigheter i unionen. De förbättringar som infördes genom förordning (EU) 2021/782 omfattade förbättrade informationskrav, stärkta mekanismer för kontroll av efterlevnaden och stärkt skydd för personer med funktionsnedsättning och personer med nedsatt rörlighet. Dessutom stärktes de standardiserade förfarandena för ersättning och återbetalning, bland annat genom införandet av ett gemensamt formulär för begäran om detta, vars användning bör uppmuntras ytterligare<sup>6</sup>.

Detta förslag kompletterar och är förenligt med den befintliga rättsliga ramen. I stället för att ersätta de nuvarande reglerna bygger det vidare på förordning (EU) 2021/782 genom att fylla en specifik lucka som identifierats vid tillämpningen. Det handlar om det begränsade skyddet för resenärer vars resor omfattar flera operatörer, i de fall då biljetterna köps i en enda transaktion eller på en enda bokningsplattform men inte uppfyller kraven för direktbiljetter. Den nuvarande förordningen uppmuntrar visserligen järnvägsföretagen att erbjuda direktbiljetter och inför begränsade skyldigheter att göra detta, men förslaget utvidgar resenärernas skydd i situationer som inte omfattas av de nuvarande bestämmelserna.

På så sätt stärker förslaget den befintliga ramens syften. Det kommer att säkerställa ett mer enhetligt och effektivt skydd för tågresenärer, i synnerhet vid resor över gränser och anslutningsresor. Det kompletterar också de relaterade förslagen om multimodal bokning och om tågbiljetthantering. Dessa förslag syftar till att förbättra tillgången till integrerad tågbiljetthantering och reseinformation, men reglerar i sig inte resenärers rättigheter vid uteblivna anslutningar.

Förslaget är också förenligt med förslaget till omnibuspaket om efterlevnad av passagerares rättigheter (COM(2023) 753) och förslaget om passagerares rättigheter i samband med multimodala resor (COM(2023) 752). Alla tre delar det övergripande målet att stärka skyddet av resenärer vid störningar, såsom uteblivna anslutningar, hos alla operatörer och med alla

<sup>5</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 av den 23 oktober 2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer (EUT L 315, 3.12.2007, s. 14).

<sup>6</sup> Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2024/949 av den 27 mars 2024 om inrättande av ett gemensamt formulär för tågresenärers begäran om återbetalning och ersättning vid förseningar, uteblivna anslutningar och inställda tågförbindelser i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/782 (EUT L, 2024/949, 2.4.2024). Det gemensamma formuläret finns på kommissionens webbplats och är anpassat till personer med nedsatt syn. [https://transport.ec.europa.eu/reimbursement-and-compensation-requests-form\\_en?prefLang=sv](https://transport.ec.europa.eu/reimbursement-and-compensation-requests-form_en?prefLang=sv).

transportsätt. De syftar samtliga till att säkerställa en fullständig rätt till assistans och ombokning samt en verkställighet utan luckor.

- **Förenlighet med unionens politik inom andra områden**

I strategin för hållbar och smart mobilitet<sup>7</sup> förband sig kommissionen att förbättra genomförandet av resenärers rättigheter i EU. Det handlar om att göra rättigheterna tydligare för både transportföretag och resenärer, att säkerställa lämplig assistans och ersättning vid störningar och att tillämpa lämpliga sanktioner när reglerna inte iakttas på ett korrekt sätt. Strategin lyfter också fram de potentiella fördelarna av att utöka resenärers rättigheter inom en multimodal ram (se åtgärd 63 i strategin). Detta förslag är helt förenligt med dessa mål och stärker EU:s politik för resenärers rättigheter och kompletterar befintliga lagstiftningsåtgärder. Initiativet är också förenligt med EU:s strategi för rättigheter för personer med funktionsnedsättning 2021–2030<sup>8</sup> genom att säkerställa att alla resenärer, även resenärer med nedsatt rörlighet, får ett sömlöst skydd och assistans under hela sin resa, inbegripet vid uteblivna anslutningar mellan olika järnvägsföretag. Initiativet stöder också målet i EU:s plan för höghastighetsjärnväg<sup>9</sup> att utöka tillförlitlig, tillgänglig gränsöverskridande järnvägs-konnektivitet genom att minimera störningarna från uteblivna anslutningar. Slutligen är initiativet även i linje med målen för den europeiska gröna given och den europeiska klimatlagen<sup>10</sup>. Inga betydande skador på miljön väntas till följd av åtgärden. Initiativet bidrar till mål 13 för hållbar utveckling (bekämpa klimatförändringarna).

Förslaget bedöms inte ha någon digital relevans. Genom förslaget införs, ändras eller påverkas inte någon användning av digitala medel, några dataaspekter eller något tillhandahållande av digitala offentliga tjänster. Förslagets tillämpningsområde är begränsat till införandet av rättigheter för resenärer som har en samlingsbiljett för resor som omfattar flera operatörer och som därför inte omfattas av tillämpningen av principen om digitalt som standard.

## 2. RÄTTSLIG GRUND, SUBSIDIARITETSPRINCIPEN OCH PROPORTIONALITETSPRINCIPEN

- **Rättslig grund**

Den rättsliga grunden för antagandet av EU-lagstiftning på områden som omfattas av den gemensamma transportpolitiken är artikel 91.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget). De passagerarrättigheter som för närvarande är i kraft grundas på samma artikel.

- **Subsidiaritetsprincipen (för icke-exklusiv befogenhet)**

Tågresor inom EU omfattar allt oftare gränsöverskridande resor och långväga resor som drivs av olika järnvägsföretag. Sådana situationer kan inte hanteras på lämpligt sätt genom enbart

---

<sup>7</sup> [https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:5e601657-3b06-11eb-b27b-01aa75ed71a1.0001.02/DOC\\_1&format=PDF](https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:5e601657-3b06-11eb-b27b-01aa75ed71a1.0001.02/DOC_1&format=PDF).

<sup>8</sup> [https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/policies/justice-and-fundamental-rights/disability/union-equality-strategy-rights-persons-disabilities-2021-2030\\_en](https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/policies/justice-and-fundamental-rights/disability/union-equality-strategy-rights-persons-disabilities-2021-2030_en).

<sup>9</sup> [https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/rail/high-speed-rail-plan\\_en?prefLang=sv](https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/rail/high-speed-rail-plan_en?prefLang=sv).

<sup>10</sup> [Förordning \(EU\) 2021/1119](#) om inrättande av en ram för att uppnå klimatneutralitet.

åtgärder på nationell nivå, eftersom resenärernas rättigheter och operatörernas skyldigheter ofta sträcker sig utanför enskilda medlemsstaters behörighet. Nationella regler med olika omfattning och efterlevnad skulle ge upphov till inkonsekvenser och rättsosäkerhet. Förslaget kommer i stället att säkerställa samma nivå av skydd för resenärer i hela EU. De befintliga frivilliga samarbetsavtalen är inte bindande och ger inte resenärerna ett tillräckligt omfattande skydd eller tillräcklig rättssäkerhet. I och med att många järnvägsföretag i allt större utsträckning bedriver trafik i mer än en medlemsstat kan ett säkerställande av enhetliga rättigheter och skydd för resenärer vid uteblivna anslutningar endast uppnås på unionsnivå. Åtgärder på EU-nivå skulle säkerställa harmoniserade och verkställbara rättigheter till återbetalning, ombokning, ersättning och assistans vid resor som omfattar flera järnvägsföretag. Detta stöder en väl fungerande inre marknad, garanterar lika villkor för operatörerna och ger resenärerna samma skyddsnivå oavsett var de reser inom unionen. Harmoniserade rättigheter ökar också järnvägens attraktionskraft och stöder allmänna EU-mål såsom miljömål och transportpolitiska mål.

- **Proportionalitetsprincipen**

De strategier som valts i det här förslaget går inte utöver vad som är nödvändigt för att åtgärda de identifierade bristerna i skyddet av resenärer, i synnerhet när det handlar om samlingsbiljetter som omfattar flera järnvägsföretag och som köpts i en enda transaktion. Såsom anges i kommissionens arbetsdokument som åtföljer detta initiativ ger de valda åtgärderna rätt balans mellan stärkta rättigheter för resenärerna och målet att undvika onödiga bördor för järnvägsföretag, mellanhänder och nationella förvaltningar. De föreslagna ändringarna utvidgar befintliga rättigheter (information, återbetalning, ombokning, assistans och ersättning) på ett riktat sätt för att säkerställa att de tillämpas i praktiken vid uteblivna anslutningar. Dessa åtgärder är strikt begränsade till vad som är nödvändigt för att garantera rättssäkerhet och ett enhetligt skydd för resenärer i hela unionen. Samtidigt är de inte förknippade med några oproportionerliga administrativa eller finansiella skyldigheter för operatörer eller nationella tillsynsorgan. Förslaget är det lämpligaste instrumentet för att i) uppnå önskad nivå av skydd för resenärer, ii) säkerställa att rättigheterna tillämpas på ett konsekvent sätt vid resor som går över gränser eller omfattar flera operatörer, och iii) stödja en väl fungerande inre marknad. Det är förenligt med proportionalitetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen (EU-fördraget). Närmare upplysningar finns i det arbetsdokument som åtföljer förslaget. Där visas att de valda åtgärderna är ändamålsenliga och effektiva och inte går utöver vad som är nödvändigt för att uppnå de politiska målen.

- **Val av instrument**

Eftersom förslaget gäller en ändring av en befintlig förordning (förordning (EU) 2021/782 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer) är även det valda instrumentet en förordning.

### **3. RESULTAT AV EFTERHANDSUTVÄRDERINGAR, SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSBEDÖMNINGAR**

- **Samråd med berörda parter**

De svar som inkom inom ramen för kommissionens uppmaning att inkomma med synpunkter visade tydligt att det finns ett starkt stöd för stärkta rättigheter för tågresenärer i EU, i synnerhet vid resor som omfattar flera operatörer eller korsar gränser. Samtidigt visade svaren att det fanns olika perspektiv på rättigheternas omfattning, ansvarsfördelningen och de potentiella konsekvenserna för järnvägssektorn. Hos allmänheten, konsumentorganisationer och icke-statliga organisationer fanns det ett konsekvent stöd för att utvidga resenärernas rättigheter. De lyfte fram att det i dagsläget är resenärerna som axlar huvuddelen av riskerna

vid förseningar, inställd trafik och uteblivna anslutningar. De lyfte också fram fragmenterade biljettsystem, oklart ansvar och inkonsekvent ersättningspraxis, och många av dem efterlyste ett sätt att hantera resenärernas rättigheter som baseras på själva resan. Förslaget återspeglar dessa synpunkter genom att stärka skyddet för resor som köps i en enda transaktion, klargöra ansvarsfördelningen och ge resenärerna rättssäkerhet.

Berörda parter från näringslivet uttryckte mer blandade synpunkter. Stora etablerade järnvägsföretag och deras sammanslutningar stödde ett starkt skydd för resenärer i princip, men förespråkade frivilliga system såsom AJC och HOTNAT. De varnade också för överreglering och negativ inverkan på tillhandahållandet av tjänster. Nya järnvägsaktörer, mellanhänder och andra näringslivsaktörer var i allmänhet mer positiva till initiativet, samtidigt som de underströk behovet av realistiska minimitider för anslutning och en tydlig och genomförbar ansvarsfördelning. Förslaget återspeglar dessa överväganden genom ett riktat tillvägagångssätt som syftar till att både stärka resenärernas skydd och säkerställa operativ genomförbarhet och proportionalitet.

Offentliga myndigheter stödde generellt stärkta rättigheter för resenärer och ett förtydligande av reglerna om direktbiljetter, men hade olika åsikter om hur omfattande skyldigheterna borde vara. De betonade också behovet av enhetlighet med befintlig lagstiftning och ett effektivt verkställande, vilket bidrog till förslagets fokus på rättslig klarhet och konsekvent tillämpning i medlemsstaterna.

- **Insamling och användning av sakkunnigutlåtanden**

Två externa uppdragstagare, Milieu Consulting och Transport & Mobility Leuven, bidrog till utarbetandet av stödstudien. Studien finns allmänt tillgänglig, tillsammans med detta förslag.

- **Konsekvensbedömning**

Förslaget stöds av ett arbetsdokument från kommissionen som dokumenterar kostnaderna och fördelarna med förslaget. Bedömningen uppdaterar och bygger vidare på den konsekvensbedömning som åtföljer förslaget till förordning om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer<sup>11</sup> på två huvudområden. Det första är den åtgärd som innebär att något som säljs som en enda resa vid ett enda inköpstillfälle och omfattas av ett enda transportavtal med flera biljetter alltid ska anses som en direktbiljett av järnvägsföretag och biljettutfärdare. Det innebär att hela resan omfattas av de rättigheter för resenärer som fastställs i denna förordning (alltså vad gäller information, assistans, återbetalning, ombokning och ersättning). Det andra är den åtgärd som klargör att resenären alltid måste erbjudas möjligheten att köpa direktbiljetter när det är tekniskt möjligt. Detta innefattar emellertid inte någon skyldighet för järnvägsföretag att ingå avtal med varandra, eftersom det skulle inkräkta på deras affärs- och affärsfria frihet. Eftersom denna kostnads- och nyttoanalys uppdaterar en tidigare konsekvensbedömning behövdes inte någon ny konsekvensbedömning.

I och med att resenärerna beviljas ytterligare rättigheter är det de som gynnas mest av förslaget. De skulle också dra nytta av kostnadsbesparingar i fråga om tid och arbetsinsats. De totala vinsterna för resenärerna, uttryckt i dagens penningvärde för perioden 2028–2050 och i förhållande till referensscenariot, uppgår till 7,78 miljarder EUR på EU-nivå.

Bedömningen tyder på att järnvägsföretagens totala kostnader skulle uppgå till 2,14 miljarder EUR, uttryckt i dagens penningvärde för perioden 2028–2050 och i förhållande till

---

<sup>11</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52017SC0318>.

referensscenariot, Detta är en följd av åtgärder som de skulle behöva vidta på sådana områden som i) fastställande av omfattningen av deras finansiella ansvar, ii) samordnande av avtal om störningar med andra järnvägsföretag, iii) uppdatering av tekniska processer för hantering av förfrågningar, iv) ändring av villkor och passagerarinformation, v) utbildning av försäljnings- och stödpersonal, vi) granskning av rättsliga och finansiella konsekvenser, vii) tillhandahållande av stöd, återbetalning, ombokning och ersättning till resenärer, inklusive de administrativa kostnaderna<sup>12</sup> till följd av ett ökat antal begäranden från resenärer som missar anslutningar vid resor som omfattar flera olika operatörer. Å andra sidan väntas järnvägsföretagen gynnas av en ökad efterfrågan på järnvägsresor när konsumenternas förtroende ökar. Mellanhänder väntas få en del engångskostnader för anpassning (12,84 miljoner EUR) till följd av it-justeringar och avtalsändringar, men de kommer att kunna sälja en större volym biljetter.

De nationella tillsynsorganen väntas få engångskostnader för anpassning som uppgår till 0,03 miljoner EUR på EU-nivå, och det handlar om kostnader för att få grepp om ändringarna, bedöma de rättsliga konsekvenserna och anpassa hanteringen av klagomål. Antalet klagomål kan komma att öka på grund av det ökade antalet samlingsbiljetter, men större rättslig klarhet kommer att förenkla kontrollen av efterlevnaden. Allmänt sett förväntas kostnaderna hos nationella tillsynsorgan och andra organ som hanterar klagomål förbli mycket begränsade.

Totalt sett visar bedömningen att förslaget skulle resultera i nettovinster som beräknas till 5,63 miljarder EUR, uttryckt i dagens penningvärde för perioden 2028–2050 och i förhållande till referensscenariot, Kostnads–nyttförhållandet beräknas till 3,6.

En klimatkonsekvenskontroll har utförts. Som framgår av kommissionens arbetsdokument är förslaget förenligt med miljömålen i den europeiska gröna given och den europeiska klimatlagen.

- **Grundläggande rättigheter**

I artikel 38 i stadgan om de grundläggande rättigheterna föreskrivs att unionens politik ska trygga en hög konsumentskyddsnivå. Stärkta rättigheter för tågresenärer som reser i ett multimodalt sammanhang i EU kommer att ytterligare höja den övergripande höga konsumentskyddsnivån.

#### **4. BUDGETKONSEKVENSER**

Förslaget påverkar inte unionens budget.

#### **5. ÖVRIGA INSLAG**

- **Genomförandeplaner samt åtgärder för övervakning, utvärdering och rapportering**

Kommissionen kommer att övervaka detta initiativs genomförande och ändamålsenlighet. Framstegsindikatorerna kommer bland annat att utgöras av antalet sålda samlingsbiljetter, antalet sålda direktbiljetter, antalet klagomål och antalet utbetalningar av ersättning. Kommissionen kommer att samla in denna information genom regelbundna rapporter som utarbetas av de nationella tillsynsorganen enligt förordning (EU) 2021/782.

---

<sup>12</sup> De årliga genomsnittliga återkommande administrativa kostnaderna för järnvägsföretagen under en tioårsperiod väntas uppgå till 96,1 miljoner EUR jämfört med referensscenariot.

- **Ingående redogörelse för de specifika bestämmelserna i förslaget**

Förslaget kompletterar den nuvarande rättsliga ramen för tågresenärers rättigheter genom begränsade och riktade ändringar av förordning (EU) 2021/782.

#### Artikel 1 Ändringar av förordning (EU) 2021/782

I denna artikel införs begreppet ”samlingsbiljett”, beskrivs ordningen för skydd av resenärer med sådana biljetter, inbegripet rätten till ersättning vid tågresa med en samlingsbiljett som överstiger tolv timmar och införs ett krav som innebär att de som säljer sådana biljetter måste iaktta minimitiderna för anslutning.

Artikel 2 innehåller förordningens allmänna bestämmelser om ikraftträdande.

Förslag till

**EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING****om ändring av förordning (EU) 2021/782 vad gäller skydd av resenärer med samlingsbiljetter**

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 91.1, med beaktande av Europeiska kommissionens förslag, efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten, med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande<sup>13</sup>, med beaktande av Regionkommitténs yttrande<sup>14</sup>, och i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och av följande skäl:

- (1) Rättigheter som tågresenärer kan utöva i praktiken bör uppmuntra till ett ökat resande med tåg; ett mål som fastställs i den strategi för hållbar och smart mobilitet som kommissionen antog i december 2020<sup>15</sup>.
- (2) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/782<sup>16</sup> syftar till att säkerställa att resenärer är skyddade vid resor inom unionen. Resenärerna bör ha enhetliga rättigheter och omfattas av höga skyddsstandarder under hela sin resa. Resenärer som bokar en resa med flera järnvägsföretag i en enda affärstransaktion med en enda biljettutfärdare saknar ofta ett sådant skydd i dag, vilket riskerar att leda till störningar av resan och oförutsedda kostnader för resor, inkvartering och förfriskningar.
- (3) I dagsläget finns det ett begränsat antal frivilliga avtal för att underlätta samarbetet mellan berörda järnvägsföretag på det här området. Sådana avtal är avsedda att ge resekontinuitet för resenärer som gör en enda resa med flera biljetter som omfattar förbindelser hos olika järnvägsföretag. Dessa avtal är dock ofta icke-bindande, av begränsad omfattning och okända för resenärerna, vilket leder till en inkonsekvent tillämpning.
- (4) För att åtgärda de luckor som finns i dagens praxis bör de rättigheter som rör återbetalning, ombokning, ersättning och assistans som fastställs i förordning (EU)

---

<sup>13</sup> EUT C , , s. .

<sup>14</sup> EUT C , , s. .

<sup>15</sup> Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén: *Strategi för hållbar och smart mobilitet – att sätta EU-transporterna på rätt spår för framtiden*, COM(2020)789 final, 9.12.2020.

<sup>16</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/782 av den 29 april 2021 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer (EUT L 172, 17.5.2021, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/782/oj>).

2021/782 utvidgas till alla resor som omfattar flera tågförbindelser som drivs av flera järnvägsföretag och som säljs som en resa med en samlingsbiljett. En utvidgning av dessa rättigheter till alla tågresor som omfattas av en samlingsbiljett skulle förbättra resenärernas välbefinnande och ge ett omfattande skydd under hela resan, särskilt i fall av uteblivna anslutningar mellan förbindelser som drivs av olika järnvägsföretag.

- (5) I synnerhet bör rätten till ersättning gälla för hela den resa som omfattas av en samlingsbiljett, utom i de fall då samlingsbiljetten omfattar en kombination av flera transportavtal och den planerade restid som omfattas av samlingsbiljetten överstiger tolv timmar, då ersättningen bör fastställas per enskilt transportavtal. Denna begränsning är motiverad med tanke på de finansiella risker som är förbundna med den potentiellt betydande ersättningskostnaden för en så lång resa, när det gäller både den ersättning som kan betalas ut och de administrativa kostnader som är förknippade med handläggningen och betalningen. Samtidigt bör denna begränsning inte tillämpas på en samlingsbiljett som motsvarar en direktbiljett, eftersom en direktbiljett utgör ett enda transportavtal som antingen erbjuds av ett enda järnvägsföretag eller av flera järnvägsföretag i samarbete. Begränsningen bör inte heller tillämpas när den resa som omfattas av samlingsbiljetten inbegriper en förbindelse med nattåg, mot bakgrund av de särskilda förhållandena vid bedrivandet av sådan trafik, exempelvis vad gäller frekvens och varaktighet, som innebär att resenärerna blir särskilt utsatta i händelse av uteblivna anslutningar under tågresor som omfattas av en samlingsbiljett och som inbegriper nattågsförbindelser, och även med tanke på behovet av att främja nattåg som ett hållbart och tillförlitligt alternativ för långväga resor.
- (6) För att dessa rättigheter ska kunna utövas i praktiken bör resenärerna kunna köpa en samlingsbiljett. Därför bör järnvägsföretag, biljettutfärdare och researrangörer hindras från att segmentera resor eller sälja resor i separata affärstransaktioner, om dessa resor kan säljas som en samlingsbiljett.
- (7) När en samlingsbiljett erbjuds bör realistiska och praktiskt tillämpliga minimitider för anslutning beaktas för att minska risken för uteblivna anslutningar.
- (8) Det bör vara enkelt för resenärerna att göra anspråk på återbetalning och ersättning inom ramen för förordning (EU) 2021/782. Järnvägsföretag är skyldiga att underrätta resenärerna om deras rättigheter och resenärerna har rätt att lämna in sina begäranden genom användning av ett gemensamt formulär som antagits i enlighet med kommissionens förordning (EU) 2024/949<sup>17</sup>.
- (9) Minimitider för anslutning syftar till att i bokningsskedet begränsa risken för uteblivna anslutningar och bör därför tillämpas när en resenär köper en samlingsbiljett från en biljettutfärdare eller researrangör som kombinerar olika järnvägsföretags förbindelser. Om en biljettutfärdare eller researrangör underlåter att uppfylla detta krav när en samlingsbiljett erbjuds, och resenären missar en eller flera anslutningar under resan, bör de vara skyldiga att skydda resenärerna genom att erbjuda dem valet att antingen få sina ombokningskostnader återbetalda eller få en fullständig återbetalning för samlingsbiljetten. De bör också vara skyldiga att betala ut ytterligare ersättning baserad på det belopp som betalats för samlingsbiljetten. Denna skyldighet för

---

<sup>17</sup> Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2024/949 av den 27 mars 2024 om inrättande av ett gemensamt formulär för tågresenärers begäran om återbetalning och ersättning vid förseningar, uteblivna anslutningar och inställda tågförbindelser i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/782 (EUT L, 2024/949, 2.4.2024, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_impl/2024/949/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/949/oj)).

biljettutfärdare och researrangörer syftar till att säkerställa att minimitiderna för anslutning iakttas. Även när ett järnvägsföretag säljer en samlingsbiljett som omfattar minst en av järnvägsföretagets egna förbindelser och underlåter att iakttä minimitiderna för anslutning bör resenären ha rätt till omfattande skydd.

- (10) Järnvägsföretag, biljettutfärdare och researrangörer bör uppmuntras att samarbeta till gagn för resenärer som reser med en samlingsbiljett. Även om det även i fortsättningen är järnvägsföretagen som är ansvariga vid uteblivna anslutningar under en tågresor med samlingsbiljett bör de därför ha rätt att anförtro ett annat järnvägsföretag, en annan biljettutfärdare eller en annan researrangör uppgiften att hantera eventuella rättigheter till återbetalning, ombokning, assistans och ersättning. Resenärerna bör få tydlig information om en sådan överföring av arbetsuppgifter innan de köper en samlingsbiljett. Överföringen bör inte påverka det överförande järnvägsföretagets ansvar.
- (11) Europeiska datatillsynsmannen har hörts i enlighet med artikel 42.1 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1725<sup>18</sup> och avgav ett yttrande den [],

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

#### Artikel 1

Förordning (EU) 2021/782 ska ändras på följande sätt:

- 1) Artikel 3 ska ändras på följande sätt:
- a) Punkt 9 ska ersättas med följande:

”9) *direktbiljett*: en eller flera biljetter som motsvarar ett transportavtal som har ingåtts för flera på varandra följande järnvägstransporttjänster som tillhandahålls av ett eller flera järnvägsföretag.”
  - b) Följande punkt 9a ska införas:

”9a) *samlingsbiljett*: giltigt färdbevis, oberoende av form, som motsvarar en direktbiljett eller två eller fler transportavtal som har ingåtts för en resa, vilket köpts i en enda affärstransaktion från ett järnvägsföretag, en biljettutfärdare eller en researrangör.”
  - c) Punkt 20 ska ersättas med följande:

20) *utebliven anslutning*: en situation där en resenär missar en eller flera förbindelser under en tågresor som har sålts i form av en samlingsbiljett, till följd av försening eller inställelse av en eller flera tidigare förbindelser, eller till följd av att ett tåg avgått före den planerade avgångstiden.”
  - d) Följande punkt ska läggas till som punkt 23:

---

<sup>18</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1725 av den 23 oktober 2018 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter som utförs av unionens institutioner, organ och byråer och om det fria flödet av sådana uppgifter samt om upphävande av förordning (EG) nr 45/2001 och beslut nr 1247/2002/EG (EUT L 295, 21.11.2018, s. 39, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1725/oj>).

- e) ”23) *nattågsförbindelse*: en persontrafiktjänst på järnväg, som är planerad för huvudsakligen natttrafik och som helt eller delvis består av rullande materiel utrustad med särskilda sov- eller liggplatser, såsom britsar, liggplatser eller sovkupéer.”

2) Artikel 12 ska ändras på följande sätt:

- a) Rubriken ska ersättas med följande:

”Biljetter för resor som omfattar en eller flera anslutningar”.

- b) I punkt 1 första stycket ska andra meningen utgå.

- c) Punkterna 2–7 ska ersättas med följande:

”2. När det gäller resor som inbegriper långväga persontrafik eller regional persontrafik på järnväg och som omfattas av en samlingsbiljett ska det järnvägsföretag som genom försening, inställd trafik eller för tidig avgång orsakat en utebliven anslutning till en eller flera tågförbindelser som omfattas av samma samlingsbiljett vara ansvarigt i enlighet med artiklarna 18, 19 och 20 för alla relevanta störningar som inträffar under hela resan om resenären missar en eller flera anslutningar. Järnvägsföretag vars förbindelser ingår i en samlingsbiljett och som missas på grund av en utebliven anslutning ska låta resenärerna fortsätta sin resa med nästa tåg, om det finns tillgängliga platser.

3. När järnvägsföretag, biljettutfärdare och researrangörer erbjuder biljetter får de därför inte segmentera resor eller sälja resor i separata affärstransaktioner, om dessa resor kan säljas som en samlingsbiljett.

4. När järnvägsföretag, biljettutfärdare och researrangörer erbjuder samlingsbiljetter ska de respektera de tillämpliga minimitider för anslutning som fastställts i enlighet med kommissionens förordning (EU) 2026/253\*.

5. Om ett järnvägsföretag, en biljettutfärdare eller en researrangör säljer en samlingsbiljett för en resa som inte respekterar de minimitider för anslutning som avses i punkt 4 och resenären missar en eller flera anslutningar gäller följande:

- a) Järnvägsföretaget ska inte vara ansvarigt i enlighet med punkt 2 om det inte sålt samlingsbiljetten och tillhandahåller minst en av de förbindelser som ingår i den biljetten.

- b) Biljettutfärdaren eller researrangören ska vara skyldig att betala ut en ersättning som motsvarar 75 % av det totala belopp som resenären betalat för samlingsbiljetten och ge resenären möjlighet att välja mellan en återbetalning av hela det belopp som betalats för samlingsbiljetten eller en ersättning för resenärens nödvändiga, lämpliga och rimliga kostnader för ombokning,

6. Det järnvägsföretag som är ansvarigt i enlighet med punkt 2 får anförtro ett annat järnvägsföretag, en annan biljettutfärdare eller en annan researrangör uppgiften att hantera rättigheterna enligt denna förordning, förutsatt att resenären underrättas om denna överföring av uppgifter innan samlingsbiljetten köps. Överföringen bör inte påverka det överförande järnvägsföretagets ansvar.

7. Punkterna 3–5 ska inte tillämpas på samlingsbiljetter som består av endast en direktbiljett.”

---

\* Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2026/253 av den 6 februari 2026 om en teknisk specifikation avseende delsystemet telematik i järnvägssystemet i Europeiska unionen för interoperabilitet vid datadelning inom järnvägstransporter (TSDTSD Telematik) och om upphävande av förordningarna (EU) nr 1305/2014 (TSD TAF) och (EU) 454/2011 (TSD TAP) (EUT L, 2026/253, 10.2.2026, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_impl/2026/253/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2026/253/oj)).”

d)

- 3) Artikel 19.1 ska ersättas med följande:

”1. Resenärer som drabbas av en försening mellan den avreseort och den slutliga bestämmelseort som anges på en biljett eller samlingsbiljett för vilken kostnaden inte har återbetalats i enlighet med artikel 18, har rätt till ersättning från järnvägsföretaget för en sådan försening, utan att därmed avsäga sig rätten till transport. Den lägsta ersättningen vid förseningar ska vara

a) 25 % av biljettpriset vid 60–119 minuters försening,

b) 50 % av biljettpriset vid 120 minuters försening eller mer.

Om en resenär har en samlingsbiljett för en planerad resa på tolv timmar eller mer mellan den avreseort och den slutliga bestämmelseort som anges på samlingsbiljetten ska resenären endast ha rätt till ersättning enligt första stycket i fråga om förseningar som påverkar de enskilda transportavtal inom ramen för vilkas genomförande förseningarna inträffat. I tillämpliga fall ska resenärerna underrättas om den begränsningen före inköpet av samlingsbiljetten.

Andra stycket ska inte tillämpas på samlingsbiljetter som omfattar en nattågsförbindelse eller på samlingsbiljetter som består av endast en direktbiljett.”

#### *Artikel 2*

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den

*På Europaparlamentets vägnar*  
*Ordförande*

*På rådets vägnar*  
*Ordförande*