



EUROPEISKA  
KOMMISSIONEN

Bryssel den 13.5.2026  
COM(2026) 232 final

2026/0115 (COD)

Förslag till

**EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING**

**om tågbiljetthantering**

{SEC(2026) 300 final} - {SWD(2026) 300 final} - {SWD(2026) 301 final}

(Text av betydelse för EES)

## MOTIVERING

### 1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

#### • Motiv och syfte med förslaget

I kommissionens meddelande *Den europeiska gröna given*<sup>1</sup> och den europeiska klimatlagen<sup>2</sup> med ändringar<sup>3</sup> fastställs både i) ett klimatneutralitetsmål som EU ska uppnå senast 2050 och ii) ett tydligt mål om att minska nettoutsläppen av växthusgaser med minst 55 % senast 2030 och med 90 % senast 2040, jämfört med 1990 års nivåer. Meddelandet uppmanar också till en sänkning av växthusgasutsläppen från transporter med 90 % fram till 2050 jämfört med 1990 års nivåer, parallellt med arbetet för att uppnå nollutsläppsmålet<sup>4</sup>. Dessutom framförs att man måste minska i) hälsokonsekvenserna från luftföroreningar med mer än 55 % fram till 2030 jämfört med 1990 års nivåer, och ii) andelen människor som är drabbade av kroniska störningar av transportbuller med 30 % fram till 2030 jämfört med 1990 års nivåer. Transporter står för omkring 25 % av EU:s totala utsläpp av växthusgaser, och dessa utsläpp har ökat under de senaste åren. Eftersom järnvägen är ett transportsätt som till stor del är elektrifierat och energieffektivt bör en ökad användning av järnvägstjänster bidra till att minska transportsektorns växthusgasutsläpp och energiförbrukning.

År 2020 stod järnvägen för 5,1 % av persontransporterna mellan EU-länderna och 11,5 % av godstransporterna mellan EU-länderna, men bara 0,4 % av växthusgasutsläppen från transporter i EU<sup>5</sup>. Järnvägstransporter är mycket energieffektiva – de står för endast 0,6 % av den totala energiförbrukningen för transporter<sup>6</sup> – och huvuddelen av järnvägstrafiken går på elektrifierade linjer. EU-politiken har konsekvent främjat järnvägstransporter, inte bara på grund av energi- och utsläppsvinsterna utan även med tanke på järnvägstransporternas tydliga socioekonomiska fördelar, den höga säkerhetsnivån och kapaciteten att främja territoriell sammanhållning.

Ett effektivt biljettsystem är avgörande för en fungerande marknad för persontrafik på järnväg. Det faktum att järnvägsbiljetter i EU fungerar dåligt har konstaterats i blanda annat i) kommissionens handlingsplan för att stärka långväga och gränsöverskridande persontrafik på

---

<sup>1</sup> Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, Europeiska rådet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén (*Den europeiska gröna given*), COM/2019/640 final, [https://commission.europa.eu/publications/communication-european-green-deal\\_en?prefLang=sv](https://commission.europa.eu/publications/communication-european-green-deal_en?prefLang=sv).

<sup>2</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1119 av den 30 juni 2021 om inrättande av en ram för att uppnå klimatneutralitet och om ändring av förordningarna (EG) nr 401/2009 och (EU) 2018/1999 (europeisk klimatlag), EUT L 243, 9.7.2021, s. 1.

<sup>3</sup> Europeiska unionens råd, EU:s klimatmål för 2040: rådet ger slutligt klartecken, pressmeddelande, 5 mars 2026, <https://www.consilium.europa.eu/sv/press/press-releases/2026/03/05/2040-climate-target-council-gives-final-green-light/>.

<sup>4</sup> Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén, *Vägen till en frisk planet för alla – EU-handlingsplan: Med sikte på nollförorening av luft, vatten och mark*, COM/2021/400 final, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/?qid=1623311742827&uri=CELEX%3A52021DC0400>.

<sup>5</sup> Europaparlamentets utredningstjänst, *Briefing - Improving Use of Rail Infrastructure Capacity*, PE 754.599, [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2023/754599/EPRS\\_BRI%282023%29754599\\_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2023/754599/EPRS_BRI%282023%29754599_EN.pdf).

<sup>6</sup> Rapport från kommissionen till Europaparlamentet och rådet, *Nionde övervakningsrapporten om utvecklingen på järnvägsmarknaden i enlighet med artikel 15.4 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU*, COM(2025) 439 final, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/PDF/?uri=CELEX:52025DC0439&qid=1779105656365>.

järnväg från 2021<sup>7</sup>, ii) Europeiska kommissionens politiska riktlinjer för 2024–2029<sup>8</sup> och iii) kommissionens meddelande från 2025 om ett sammanlänkat Europa med höghastighetståg<sup>9</sup>.

Efter fyra paket med järnvägsflagstiftning har ett gemensamt europeiskt järnvägsområde öppnats för konkurrens, vilket har lett till mer diversifierade och överkomliga erbjudanden till resenärerna. År 2024 ökade antalet personkilometer på EU:s järnvägar med 5,8 %<sup>10</sup>, en ökning som drevs av konsumenternas starka efterfrågan och lanseringen av nya tjänster, även från nya aktörer. Betydande framstegs har gjort när det gäller andra grundläggande aspekter av det gemensamma europeiska järnvägsområdet (såsom gemensam infrastrukturutveckling, förbättrad driftskompatibilitet och bättre kapacitetshantering) men tågbiljetthanteringen har fortfarande betydande strukturella brister. Den digitala revolution i detaljistledet som skett inom andra sektorer (hotell och luftfart) har inte förverkligats på järnvägsområdet. Det långsammare öppnandet av järnvägsmarknaden jämfört med t.ex. luftfartstjänster har resulterat i avsevärda skillnader på motsvarande marknader för onlinebiljetthantering.

De etablerade företagen, som fungerar som grindvakter, driver merparten av persontrafiktjänsterna på järnväg, samtidigt som de även äger sin leverantör av onlineonlinebiljetthanteringstjänster. Dessa företag kan både i) utnyttja sin starka ställning till att missgynna konkurrerande leverantörer av onlinebiljettonlinebiljetthanteringstjänster genom att dela data och erbjudanden på ett selektivt sätt och ii) utestänga konkurrerande järnvägsföretag genom att inte låta sin onlinebiljetthanteringstjänst sälja de biljetter som dessa konkurrerande företag erbjuder. Den här situationen begränsar pristransparensen och minskar synligheten för nya aktörer, vilket undergräver affärsnyttan för nya järnvägstjänster som annars skulle driva utvecklingen mot överkomliga priser och en trafikomställning. Nya aktörer behöver en effektiv onlinebiljetthantering för att nå ut till kunderna. För konsumenter är det för besvärligt att köpa tågbiljetter, i synnerhet vid resor över gränser eller rutter som omfattar tåg från flera olika aktörer. Detta konstaterades i de politiska riktlinjerna för 2024–2029<sup>11</sup>, där det anges att människor bör kunna använda öppna bokningssystem för att köpa resor genom Europa från flera olika leverantörer. Denna utmaning bekräftas i både Lettarapporten om den inre marknadens framtid<sup>12</sup> och Draghirapporten om EU:s framtida konkurrenskraft<sup>13</sup>. Den bekräftas också i resultaten av den särskilda Eurobarometern 551<sup>14</sup>.

---

<sup>7</sup> Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet och rådet, *Handlingsplan för att stärka långväga och gränsöverskridande persontrafik på järnväg*, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/HTML/?uri=CELEX:52021DC0810&qid=1779106042201>.

<sup>8</sup> Ursula von der Leyen, Europas val – politiska riktlinjer för nästa Europeiska kommission 2024-2029, [https://commission.europa.eu/document/download/e6cd4328-673c-4e7a-8683-f63ffb2cf648\\_sv?filename=Political%20GuidelineSV.pdf](https://commission.europa.eu/document/download/e6cd4328-673c-4e7a-8683-f63ffb2cf648_sv?filename=Political%20GuidelineSV.pdf).

<sup>9</sup> Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén, *Ett sammanlänkat Europa med höghastighetståg*, COM(2025) 903 final, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/PDF/?uri=CELEX:52025DC0903&qid=1779106420675>.

<sup>10</sup> Eurostat, *Rail passenger transport increased by 5.8% in 2024*, nyhetsartikel, 31 oktober 2025, <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/ddn-20251031-1>.

<sup>11</sup> Ursula von der Leyen, Europas val – politiska riktlinjer för nästa Europeiska kommission 2024-2029, [https://commission.europa.eu/document/download/e6cd4328-673c-4e7a-8683-f63ffb2cf648\\_sv?filename=Political%20GuidelineSV.pdf](https://commission.europa.eu/document/download/e6cd4328-673c-4e7a-8683-f63ffb2cf648_sv?filename=Political%20GuidelineSV.pdf).

<sup>12</sup> Enrico Letta, *Much More Than a Market – Speed, Security, Solidarity – Empowering the Single Market to Deliver a Sustainable Future and Prosperity for All EU Citizens*, <https://www.consilium.europa.eu/media/ny3j24sm/much-more-than-a-market-report-by-enrico-letta.pdf>.

<sup>13</sup> Mario Draghi, *The Draghi Report on EU Competitiveness*, [https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report\\_en?prefLang=sv](https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_en?prefLang=sv).

<sup>14</sup> Generaldirektoratet för kommunikation (2019), Särskild Eurobarometer FL551: *Multimodal Digital Mobility Service*, [https://data.europa.eu/data/datasets/s3178\\_fl551\\_eng?locale=en](https://data.europa.eu/data/datasets/s3178_fl551_eng?locale=en).

Fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget, artikel 102) förbjuder företag med en dominerande ställning på en viss marknad att missbruka den ställningen. Både kommissionen och nationella domstolar och konkurrensmyndigheter i EU har inlett förfaranden på grundval av artikel 102 i EUF-fördraget som visat att etablerade företag har använt sådana metoder som att gynna direkta distributionskanaler, begränsa tillgången till innehåll och data som rör biljetthantering och införa orimliga avgifter och orimliga tekniska krav för tredjepartsleverantörer av onlinebiljetthanteringstjänster.

Det börjar komma oberoende leverantörer av biljetthanteringstjänster, men deras tillväxt på biljetthanteringsmarknaden är fortfarande blygsam. Med ett ökande antal järnvägsföretag och en risk för fragmentering av biljetthanteringsutbudet blir det allt viktigare att resenärerna kan hitta, jämföra, kombinera och boka biljetter på ett och samma ställe.

Detta förslag syftar till att åtgärda ovannämnda problem på biljetthanteringsmarknaden. För det första ålägger det operatörer och organisatörer av järnvägstjänster att på begäran ge leverantörer av onlinebiljetthanteringstjänster tillgång till sina järnvägsprodukter.

För det andra ålägger förslaget järnvägsföretag med en marknadsandel på minst 50 % eller med nationella järnvägstjänster att öppna sin onlinebiljetthanteringstjänst för varje operatör eller organisatör av järnvägstjänster som så begär. I dagsläget är det endast etablerade statsägda operatörer som har marknadsandelar på minst 50 % av marknaden för persontrafik på järnväg och, såsom förklaras ovan, innebär den höga igenkänning och etablerade onlinebiljetthanteringstjänst som deras ställning medför att de även har en betydande närvaro på de nationella marknaderna för försäljning av tågbiljetter, Tröskelvärdet på 50 % baseras på tillämplig rättspraxis och kommissionens beslutsfattandepraxis för tillämpningen av EU:s konkurrensregler. Begreppet ”betydande marknadsnärvaro” är i linje med begreppet ”betydande marknadsinflytande” i kommissionens meddelande *Riktlinjer för marknadsanalyser och bedömning av betydande marknadsinflytande inom ramen för EU:s regelverk för elektroniska kommunikationsnät och elektroniska tjänster (C/2018/2374)* (EUR-Lex - 52018XC0507(01) - SV - EUR-Lex) som erinrar om att enligt etablerad rättspraxis<sup>15</sup> är extremt stora marknadsandelar (över 50 %) som företag behåller över tid, i sig – utom vid exceptionella förhållanden – tecken på att det föreligger en dominerande ställning.

Förslaget omfattar ett antal villkor för avtal som ingås i enlighet med dessa skyldigheter. Villkoren säkerställer att parter som har en skyldighet eller rätt att ingå ett affärsavtal inte drabbas av eller inför orimliga villkor.

Detta initiativ togs med i både kommissionens arbetsprogram för 2022 och åtgärderna 37 och 65 i strategin för hållbar och smart mobilitet. Initiativet har utvecklats tillsammans med förslaget till förordning om multimodal bokning, som använder samma konsekvensbedömning.

- **Förenlighet med befintliga bestämmelser inom området**

Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU<sup>16</sup> om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde erkänner betydelsen av marknadsutvecklade gemensamma informationssystem och direktbiljettsystem. Enligt direktivet bör dessa system vara interoperabla och icke-diskriminerande och göra det möjligt för resenärer att planera resor och

---

<sup>15</sup> Dom av den 13 februari 1979, Hoffmann-La Roche Co. AG mot Europeiska gemenskapernas kommission, 85/76, ECLI:EU:C:1979:36, punkt 41, dom av den 3 juli 1991, AKZO Chemie BV mot Europeiska gemenskapernas kommission., C-62/86, EU:C:1991:286, punkt 60, och dom av den 12 december 1991, Hilti AG mot Europeiska gemenskapernas kommission., T-30/89, EU:T:1991:70.

<sup>16</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde (omarbetning), EUT L 343, 14.12.2012, s. 32.

boka biljetter i hela EU. I direktivet anges att medlemsstaterna får begära att järnvägsföretag som bedriver inrikes persontrafik deltar i ett gemensamt informationssystem och integrerat biljettsystem för tillhandahållande av biljetter, direktbiljetter och genomförande av bokningar, under förutsättning att dessa system inte leder till snedvridning på marknaden eller diskriminering mellan järnvägsföretag. Direktivet ålägger kommissionen att överlämna en rapport till Europaparlamentet och rådet om tillgängligheten till gemensamma informationssystem och direktbiljettsystem och att denna rapport vid behov ska åtföljas av lagstiftningsförslag. I tidigare dokument har kommissionen fastställt att tillgången till direktbiljetter i dagsläget är begränsad. Med det föreliggande förslaget planerar kommissionen att skapa ramvillkor som gör det möjligt för leverantörer av onlinebiljetthanteringstjänster att ha ett fullständigt utbud av järnvägsprodukter och ger dem rätten att kombinera dessa som de vill på begäran av konsumenten (förutsatt att minimitiden för anslutning iaktas för stationer där tågbyte krävs).

Inom ramen för Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet<sup>17</sup> utarbetade kommissionen funktionella och tekniska specifikationer för telematikapplikationer (kommissionens genomförandeförordning (EU) 2026/253<sup>18</sup> eller teknisk specifikation för driftskompatibilitet (TSD) – telematik, som stöder interoperabilitet vid datadelning inom järnvägstransporter. För detta krävs att tidtabelldata för järnvägstjänster delas via nationella åtkomstpunkter som medlemsstaterna inrättar för EU-täckande multimodala transportinformationssystem. Det fastställs också vilket dataformat som ska användas baserat på europeiska standarder samt vilka licenser som ska användas när sådana data utbyts för järnvägsresor.

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

I meddelandet om den europeiska gröna given bekräftades EU:s mål att uppnå klimatneutralitet senast 2050 och behovet av att minska utsläppen från transporter med 90 % fram till 2050 jämfört med 1990 års nivåer. I strategin för hållbar och smart mobilitet vidareutvecklades meddelandets mål på transportområdet. Strategin uppmanade till kraftfullare åtgärder för att stimulera användningen av multimodala transporter. Den omfattade ett antal delmål, som exempelvis att tidtabellsbaserade kollektivtrafikresor kortare än 500 km inom EU ska vara koldioxidneutrala och att trafiken på höghastighetsjärnvägar ska ha fördubblats senast 2030 och tredubblats 2050 jämfört med 2015 års nivåer.

När det gäller digital transportpolitik fastställs i direktivet om intelligenta transportsystem (ITS)<sup>19</sup> en ram för både införandet av intelligenta transportsystem inom vägtransportsektorn och gränssnittet mellan dessa vägsystem och systemen för andra transportsätt. Enligt kommissionens delegerade förordning (EU) 2017/1926<sup>20</sup> om EU-omfattande multimodala reseinformationstjänster ska medlemsstaterna inrätta nationella åtkomstpunkter för

---

<sup>17</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797 av den 11 maj 2016 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom Europeiska unionen (omarbetning), EUT L 138, 26.5.2016, s. 44.

<sup>18</sup> 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 (TSD 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.

<sup>19</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU av den 7 juli 2010 om ett ramverk för införande av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra transportslag, EUT L 207, 6.8.2010, s. 1.

<sup>20</sup> Kommissionens delegerade förordning (EU) 2017/1926 av den 31 maj 2017 om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU vad gäller tillhandahållande av EU-omfattande multimodala reseinformationstjänster, EUT L 272, 21.10.2017, s. 1.

passagerarinformation, inklusive realtidsdata för alla transportsätt, men endast i informationssyfte.

Såsom aviserades i EU:s datastrategi håller kommissionen på att ta fram åtgärder för att skapa ett gemensamt europeiskt dataområde för mobilitet som kan underlätta åtkomst till och sammanläggning och utbyte av data om transport och mobilitet. Dessa åtgärder kommer att ta hänsyn till datadelningsmekanismer som utvecklats i transportforum samt relevant lagstiftning, inbegripet förordningen om multimodal bokning och detta förslag.

När det gäller allmän datapolitik kompletterar denna förordning, men påverkar inte tillämpningen av, förordningen om förbindelserna mellan plattformar och företag<sup>21</sup>, förordningen om digitala tjänster<sup>22</sup>, förordningen om digitala marknader<sup>23</sup> och dataförordningen<sup>24</sup>. Dataförordningen är särskilt relevant genom harmoniserade regler om datadelning inbegripet regler om oskäliga avtalsvillkor.

Direktivet om otillbörliga affärsmetoder<sup>25</sup> och den reviderade versionen av det förbjuder båda dold reklam och betald marknadsföring som resulterar i att berörda produkter rankas högre i sökresultaten. Detta förslag är kopplat till förslaget till förordning om multimodal bokning, som kompletterar ovannämnda rättsakter genom åtgärder som i) säkerställer att sökresultat som rör multimodala biljetthanteringstjänster visas på ett neutralt sätt. ii) förbjuder självgynnande beteende och betalning för bättre rangordning i sökresultaten och endast tillåter visning av reklammaterial på vissa villkor, och iii) upprättar en förteckning över obligatoriska rangordningskriterier.

När det gäller politik som rör tågresenärs rättigheter är detta förslag nära kopplat till förordning (EU) 2021/782 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer<sup>26</sup>. Den förordningen trädde i kraft i juni 2021 och blev tillämplig i juni 2023. Den ersätter de ursprungliga EU-reglerna på det området som gällt sedan 2009. Den förordningen gör bland annat följande: i) Förbättrar bestämmelserna om reseinformation i realtid. ii) Inför datadelningsregler för operatörer och tredje parter (inklusive biljettutfärdare och andra järnvägsföretag) när de har ett avtal. iii) Inför en rätt till självombokning. iv) Ålägger operatörer med samma ägare att erbjuda direktbiljetter. En riktad översyn av den förordningen håller på att genomföras parallellt med det här förslaget, för att stärka rättigheterna för tågresenärer som har en kombibiljett för en resa som omfattar flera olika järnvägsföretag och som bokats hos en enda onlinebiljetthanteringstjänst i en enda transaktion. Detta initiativ kompletterar den översynen genom villkor som skulle göra det möjligt för tågresenärer att boka sådana kombibiljetter. År 2023 antog kommissionen dessutom ett förslag om passagerares rättigheter i samband med multimodala resor. Genom det infördes regler för att skydda passagerare vid byten mellan olika transportsätt.

---

<sup>21</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1150 av den 20 juni 2019 om främjande av rättvisa villkor och transparens för företagsanvändare av onlinebaserade förmedlingstjänster, EUT L 186, 11.7.2019, s. 57.

<sup>22</sup> EUT L 277, 27.10.2022, s. 1.

<sup>23</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2022/1925 av den 14 september 2022 om öppna och rättvisa marknader inom den digitala sektorn och om ändring av direktiv (EU) 2019/1937 och (EU) 2020/1828 (förordningen om digitala marknader), EUT L 265, 12.10.2022, s. 1.

<sup>24</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/2854 av den 13 december 2023 om harmoniserade regler för skälig åtkomst till och användning av data och om ändring av förordning (EU) 2017/2394 och direktiv (EU) 2020/1828 (dataförordningen), EUT L, 2023/2854, 22.12.2023.

<sup>25</sup> EUT L 149, 11.6.2005, s. 22.

<sup>26</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.

## 2. RÄTTSLIG GRUND, SUBSIDIARITETSPRINCIPEN OCH PROPORTIONALITETSPRINCIPEN

- **Rättslig grund**

Den rättsliga grunden för förslaget är artikel 91.1 d i avdelning VI i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget). Genom artikel 91 fastställs EU:s befogenhet att vidta åtgärder för att förverkliga målen i fördragen inom ramen för en gemensam transportpolitik och att fastställa lämpliga regler för detta ändamål. Genom att bidra till en fungerande marknad för distribution av färdbiljetter i enlighet med de mål som anges i strategin för hållbar och smart mobilitet är detta initiativ en del av den gemensamma transportpolitiken. Marknaden för distribution av färdbiljetter omfattar tjänster som är nära kopplade till transporttjänster. Initiativet tar följaktligen hänsyn till transportsektorns särdrag. Tillämpningen av detta initiativ kommer inte att ha någon betydande inverkan på levnadsstandarden eller sysselsättningsgraden i vissa regioner eller driften av transportanläggningar.

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

Vissa medlemsstater har redan antagit lagstiftning som behandlar försäljningen av tågbiljetter eller vissa aspekter av denna försäljning. För gränsöverskridande och långväga resor inom EU krävs dock en EU-strategi för att säkerställa harmoniserade regler för både operatörer, offentliga myndigheter och biljettutfärdare. Lagstiftning på EU-nivå säkerställer också att medborgare i alla medlemsstater kan dra nytta av förbättrad tillgänglighet och bokningsbarhet för tågbiljetter och därmed kan utnyttja möjligheten att välja ett hållbart transportsätt för sina resor, även när de korsar gränser. Framsteg görs i processen för att öppna marknader och nya företag har tillkommit på järnvägsmarknaden, och lagstiftning på EU-nivå kan hjälpa dessa nya aktörer bli mer synliga på de webbplatser för biljetthantering som bedriver verksamhet i EU. Detta är särskilt relevant för gränsöverskridande tjänster, så att det säkerställs att medborgare på båda sidor av en gräns har samma tillgång till järnvägsprodukter. Om medlemsstater och lokala myndigheter genomför de nya reglerna för onlinebiljetthantering på olika sätt skulle det kunna fragmentera marknaden ytterligare. Detta skulle kunna leda till högre kostnader och minska fördelarna för leverantörer av onlinebiljetthanteringstjänster, myndigheter, operatörer och transportanvändare. Det krävs ett ingripande på EU-nivå för att förhindra förekomst av olika strategier med oönskade effekter.

- **Proportionalitetsprincipen**

Detta förslag kommer att ge konsumenterna möjlighet att dra nytta av ett större och enklare utbud av järnvägsprodukter. Samtidigt stärker det ställningen för leverantörer av onlinebiljetthanteringstjänster och ökar tillgången till oumbärliga biljetthanteringskanaler för mindre järnvägsföretag och nya aktörer. På så sätt kommer förslaget att förbättra det gemensamma europeiska järnvägsområdets funktion (och mer allmänt den inre marknadens funktion) och stödja EU:s mål avseende ekonomisk, social och territoriell sammanhållning. Åtgärder på EU-nivå med tydliga och harmoniserade regler kommer att undanröja hinder för järnvägsföretag och leverantörer av onlinebiljetthanteringstjänster och öka järnvägens attraktionskraft för resenärer. Detta kommer i sin tur att stödja EU-målet att göra transportsektorn grönare.

- **Val av instrument**

Genom fastställandet av en harmoniserad, direkt tillämplig ram för obligatorisk ”delning” av järnvägsprodukter samt obligatoriskt ”värdskap” för järnvägsprodukter hos etablerade aktörers onlinebiljetthanteringstjänster är en förordning ett bättre sätt att uppnå initiativets syften än ett direktiv. En förordning innebär att man undviker skillnader i nationella regler

och nationell praxis som skulle kunna skapa hinder för leverantörer av onlinebiljetthanteringstjänster och järnvägsföretag med gränsöverskridande verksamhet. Genom den pågående processen för öppnande av järnvägsmarknader förväntas antalet företag som är verksamma inom det gemensamma europeiska järnvägsområdet öka. Det är därför viktigt att dessa företag omfattas av samma rättigheter och skyldigheter, så att de kan bedriva sin verksamhet inom en likvärdig rättslig ram, i synnerhet när de konkurrerar med varandra.

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

- **Efterhandsutvärderingar/kontroller av ändamålsenligheten med befintlig lagstiftning**

Ej tillämpligt

- **Samråd med berörda parter**

Detta förslag och lagstiftningsförslaget om multimodala digitala mobilitetstjänster baseras på samma konsekvensbedömning.

Som ett led i utarbetandet av den konsekvensbedömningen genomfördes diverse samråd med berörda parter, där både kvalitativ (synpunkter, förslag) och kvantitativ (data, statistik) information efterfrågades. Denna verksamhet pågick under perioden 2020–2025, i samband med översynen av uppförandekoden för datoriserade bokningssystem (*uppförandekoden*) i december 2020 och sedan i samband med konsekvensbedömningen till stöd för multimodala digitala mobilitetstjänster och detta förslag. Allmänhetens synpunkter efterfrågades vid fem tillfällen (två inledande konsekvensbedömningar, två offentliga samråd online och en Eurobarometerundersökning).

För uppförandekoden genomfördes en inledande konsekvensbedömning där synpunkter efterfrågades från alla berörda parter mellan den 9 juli 2020 och den 4 september 2020. Man fick in 13 svar. För multimodala digitala mobilitetstjänster genomfördes en inledande konsekvensbedömning där synpunkter från alla berörda parter efterfrågades mellan den 5 oktober 2021 och den 2 november 2021. Man fick in 40 svar. Den 23 februari 2021 inleddes ett offentligt samråd online avseende uppförandekoden på kommissionens centraliserade plattform ”Kom med synpunkter” och det pågick till och med den 18 maj 2021. Man fick in 23 svar från allmänheten och organisationer om den potentiella revideringen av uppförandekoden. För multimodala digitala mobilitetstjänster inleddes ett offentligt samråd online<sup>27</sup> på kommissionens centraliserade plattform ”Kom med synpunkter” den 1 december 2021. Det pågick till och med den 23 februari 2022, och 336 svar inkom från allmänheten och organisationer om det nya förslaget om multimodala digitala mobilitetstjänster.

En Eurobarometerundersökning<sup>28</sup> genomfördes sommaren 2024 och offentliggjordes av kommissionens avdelningar den 1 april 2025. Där samlade man in uppgifter om boknings- och biljetthanteringspraxis och erfarenheter från ett representativt urval av EU:s medborgare från 15 år och uppåt i samtliga 27 EU-medlemsstater. Totalt genomfördes 25 805 intervjuer via en webbenkät. Enkäten ger en bild av befolkningens resvanor, preferenser och erfarenheter, i synnerhet när det gäller regionala och långväga resor. Den behandlar centrala aspekter som 1) frekvensen av fritids- och arbetsresor, 2) faktorer som påverkar reseplanering och bokningsbeslut, 3) attityder till miljövänligt resande, 4) användning av olika transportsätt

<sup>27</sup> Se [https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13133-Multimodal-Digital-Mobility-%20Services/public-consultation\\_sv](https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13133-Multimodal-Digital-Mobility-%20Services/public-consultation_sv).

<sup>28</sup> Se <https://europa.eu/eurobarometer/surveys/detail/3178>.

och multimodala resor, 5) hur enkelt det är att boka multimodala resor och resor som omfattar flera olika operatörer och 6) hinder för att kombinera olika transportsätt eller olika operatörer. Resultaten belyser i synnerhet de hinder som medborgarna möter när de letar efter hållbara resealternativ online samt deras önskan att boka sådana resor. De visar hur svårt det är för dem att boka multimodala resor och resor som omfattar flera olika operatörer och de extra hinder de möter när de vill boka tågresor som omfattar flera olika järnvägsföretag.

- **Insamling och användning av sakkunnigutlåtanden**

Konsekvensbedömningen som medföljer detta förslag bygger på en extern studie som genomförts av en konsult.

Berörda parter lämnade en mängd ytterligare upplysningar i samband med den riktade samrådsverksamheten (enkäter, intervjuer och workshoppar). Bland annat i form av detaljerad information om transportmarknaden, marknadsstrukturen och affärsmetoderna i de olika segmenten av digitala mobilitetstjänster (B2C and B2B), vilket bidrog till att bekräfta tillgänglig information från tidigare studier och kunde ligga till grund för modellantaganden och analyser.

Informationen omfattade sådana aspekter som typiska bestämmelser i kommersiella avtal som leverantörer av onlinebiljetthanteringstjänster erbjuder operatörer när det gäller multimodal digital mobilitet, i synnerhet när det gäller distributionsavgifter, visningspraxis hos leverantörer av onlinebiljetthanteringstjänster när det gäller multimodal digital mobilitet, trender på marknaden för onlinebiljetthantering och utvecklingen av marknaden för B2B-biljetthanteringstjänster, interaktionen mellan datoriserade bokningssystem, resebyråer och transportörer, samt de små och medelstora företagens andel av och roll i olika typer av multimodala digitala mobilitetstjänster,.

Många olika källor har alltså använts för utarbetandet av konsekvensbedömningen och de är i princip uttömmande och representativa för olika grupper av berörda parter.

- **Konsekvensbedömning**

Detta förslag åtföljs av en konsekvensbedömning. Ett utkast till konsekvensbedömningsrapport lämnades till nämnden för lagstiftningskontroll den 10 mars 2026. Den 13 april 2026 avgav nämnden ett positivt yttrande med reservationer. Konsekvensbedömningsrapporten justerades i enlighet med detta för att ta hänsyn till nämndens synpunkter.

I konsekvensbedömningen granskades en omfattande förteckning över möjliga politiska åtgärder och alternativ, på grundval av de föreslagna åtgärdernas sannolika ändamålsenlighet, effektivitet och proportionalitet i förhållande till de angivna målen samt om förslagen är rättsligt och tekniskt genomförbara.

Fyra politiska alternativ utvärderades som en del av konsekvensbedömningen, som även omfattade förslaget om multimodal bokning.

Alternativ 1 gick ut på ett minimalistiskt tillvägagångssätt. Det omfattade åtgärder som var gemensamma för alla fyra alternativen, inbegripet åtgärder som omfattade minimikrav för att säkerställa en rättvis behandling av information och data om multimodala digitala mobilitetstjänster. Där fastställs också grundläggande principer för alla kommersiella avtal mellan ombärliga leverantörer av multimodala digitala mobilitetstjänster och transportoperatörer.

Alternativet behandlar alla delar av det första särskilda målet, som är att förbättra transparensen och införa lika villkor för alla transportoperatörer när det gäller multimodala digitala mobilitetstjänster, genom att utvidga reglerna i uppförandekoden för datoriserade

bokningssystem till att omfatta alla leverantörer av multimodala digitala mobilitetstjänster. Där fastställs tröskelvärden för identifiering av leverantörer av multimodala digitala mobilitetstjänster och järnvägsföretag med betydande marknadsnärvaro. Denna status skulle fastställas av nationella tillsynsorgan eller Europeiska kommissionen beroende på vilken marknad som deras betydande marknadsnärvaro avser. Kommissionen skulle offentliggöra en förteckning över sådana leverantörer med betydande marknadsnärvaro. Sådana åtgärder skulle behövas för att säkerställa att transportoperatörer skyddas i kommersiella avtal med oundgängliga leverantörer av multimodala digitala mobilitetstjänster, exempelvis genom att 1) skydda kommersiellt känsliga data, 2) förbjuda införandet av omotiverade eller onödiga avtalsvillkor som skulle kunna förhindra ingåendet av avtalet och 3) säkerställa att den ersättning som leverantörer av onlinebiljetthanteringstjänster erhåller baseras på rättvisa, rimliga och icke-diskriminerande kriterier. Enligt detta alternativ skulle medlemsstaterna åläggas att utse en nationell myndighet som löser eventuella tvister mellan parterna. Ett nätverk på EU-nivå av sådana myndigheter skulle inrättas för att säkerställa en konsekvent tillämpning i hela EU. Leverantörer av multimodala digitala mobilitetstjänster skulle åläggas att visa information om utsläpp av växthusgaser i de fall då den informationen tillhandahålls av transportoperatören, medan leverantörer av onlinebiljetthanteringstjänster som avser multimodala digitala B2C-mobilitetstjänster skulle behöva utbyta data med offentliga myndigheter för mobilitetshanteringsändamål.

För att säkerställa ett mer omfattande utbud av järnvägstjänster som erbjuds genom multimodala digitala mobilitetstjänster innebär detta alternativ att leverantörer av multimodala digitala mobilitetstjänster får ett skydd enligt förslaget till förordning om tågbiljetthantering i sina kommersiella avtal med oundgängliga järnvägsföretag. Det görs genom fastställande av regler om distributionsavgifter och förbud mot begränsande klausuler i avtal (exklusivitetsklausuler, orättvisa och omotiverade villkor, marknadsföringsklausuler och andra tekniska begränsningar), för att minska obalanser i förhandlingsstyrka under förhandlingarna om kommersiella avtal.

Alternativen 2, 3 och 4 bygger vidare på alternativ 1 och avser specifikt förslaget till förordning tågbiljetthantering.

Alternativ 2 stärker förslaget till förordning om tågbiljetthantering genom att föreskriva att järnvägsföretag ska ingå kommersiella avtal med de leverantörer av onlinebiljetthanteringstjänster som så begär, förutsatt att dessa leverantörer uppfyller minimikraven. De kommersiella avtalen mellan järnvägsföretag och leverantörer av multimodala digitala mobilitetstjänster skulle behöva vara följa rättvisa, rimliga och icke-diskriminerande villkor. I synnerhet får inte järnvägsföretag förhindra att deras biljetter kombineras med biljetter från andra operatörer, så att leverantörer av onlinebiljetthanteringstjänster kan sälja dem som kombibiljetter. Inom ramen för detta alternativ skulle leverantörer av multimodala digitala mobilitetstjänster kunna expandera och på sikt tillhandahålla ett fullständigt utbud.

Alternativ 3 bygger vidare på alternativ 2 och innebär att en bestämmelse införs i förslaget till förordning om tågbiljetthantering som innebär att järnvägsföretags oundgängliga leverantörer av onlinebiljetthanteringstjänster ska ingå avtal med begärande järnvägsföretag som bedriver verksamhet i samma geografiska område som järnvägsföretagets oundgängliga leverantörer av onlinebiljetthanteringstjänster, inbegripet gränsöverskridande tjänster till och från den berörda medlemsstaten. De måste tillämpa rättvisa, icke-diskriminerande och rimliga avtalsvillkor. Alternativ 3 skulle alltså främja ett fullständigt utbud hos båda fristående multimodala digitala mobilitetstjänster och hos järnvägsföretags oundgängliga leverantörer av onlinebiljetthanteringstjänster, inbegripet de som de använder mest.

Slutligen föreslås i alternativ 4 ett alternativ till förslaget till förordning om tågbiljetthantering som omfattar krav på åtskillnad mellan leverantörer av persontrafik på järnväg och leverantörer av onlinebiljetthanteringstjänster (dvs. avyttring av järnvägsföretags leverantörer av onlinebiljetthanteringstjänster), så att deras incitament för att diskriminera konkurrenter försvinner.

- **Lagstiftningens ändamålsenlighet och förenkling**

Förslaget grundas på det faktum att medlemsstaterna redan samlar in vissa data inom ramen för systemet för övervakning av järnvägsmarknaden (RMMS), och dessa data kommer att användas vid bedömningen av järnvägsföretags marknadsandelar per medlemsstat. Dessutom bygger förslaget på att medlemsstaterna redan har inrättat regleringsorgan på järnvägsområdet som tillsynsmyndigheter för den nationella järnvägsmarknaden, inbegripet en mekanism för gränsöverskridande samarbete och samordning. Förslaget omfattar inte några skyldigheter för små och medelstora företag.

- **Grundläggande rättigheter**

Förslaget får inga effekter på skyddet av grundläggande rättigheter. Behandlingen av personuppgifter måste vara förenlig med den befintliga EU-ramen, i synnerhet den allmänna dataskyddsförordningen, hos både leverantörer av onlinebiljetthanteringstjänster, järnvägsföretag och organisatörer av järnvägstjänster.

#### **4. BUDGETKONSEKVENSER**

Två heltidsekvivalenter kommer att krävas för att stödja det förfarande för betecknande som införs genom detta förslag samt för att rationalisera samordningen med nationella tillsynsorgan och upprätthålla en korrekt, uppdaterad förteckning över järnvägsföretag med betydande marknadsnärvaro och säkerställa marknadstransparens och en effektiv kontroll av efterlevnaden.

#### **5. ÖVRIGA INSLAG**

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

Kommissionens kommer att övervaka genomförandet av dessa initiativ med hjälp av ett antal åtgärder och en uppsättning centrala indikatorer som mäter framstegen mot målen. Dessutom kommer de nationella tillsynsorganen att ha en nyckelroll i övervakningen av genomförandet. Senast fem år från det att genomförandet inleds planerar kommissionen att göra en utvärdering för att kontrollera i vilken utsträckning initiativens mål har uppnåtts. Utvärderingen kommer att göras vid en tidpunkt då det finns tillräckliga data om det faktiska genomförandet. På så sätt kan det i efterhand bedömas om initiativen är effektiva, ändamålsenliga, sammanhängande och relevanta och om de ger ett EU-mervärde. Analysen kommer även att omfatta synergier med förordningen om multimodala bokningar och den riktade översynen av förordningen om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer.

Närmare upplysningar om uppföljningen finns i kapitel 9 i det arbetsdokument från kommissionens avdelningar som åtföljer detta förslag.

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

I artikel 1 förklaras förordningens syfte.

I artikel 2 fastställs förordningens tillämpningsområde.

Artikel 3 omfattar ett antal definitioner.

I artikel 4 fastställs en skyldighet att förse leverantörer av onlinebiljetthanteringstjänster med innehåll.

Artikel 5 omfattar en skyldighet för oumbärliga leverantörer av onlinebiljetthanteringstjänster att hysa järnvägsprodukter.

I artikel 6 fastställs regler för rättvisa och icke-diskriminerande avtalsvillkor.

I artikel 7 beskrivs förfarandet för att identifiera järnvägsföretag med betydande marknadsnärvaro.

I artikel 8 fastställs reglerna för bokningshorisonter.

I artikel 9 identifieras de behöriga nationella tillsynsorganen.

I artikel 10 beskrivs de behöriga nationella tillsynsorganens uppgifter och behörighet.

Artikel 11 omfattar reglerna för klagomål.

I artikel 12 fastställs sanktionerna för överträdelser av denna förordning.

Artikel 13 omfattar villkoren för utövande av delegeringen.

I artikel 14 fastställs rapporteringsskyldigheter.

I artikel 15 anges vilket datum som förordningen träder i kraft.

Förslag till

**EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING****om tågbiljetthantering**

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 91.1 d,  
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>29</sup>,  
med beaktande av Regionkommitténs yttrande<sup>30</sup>,  
i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och  
av följande skäl:

- (1) Eftersom järnvägstransporter till stor del är elektrifierade och energieffektiva bör en ökad användning av järnvägstjänster bidra till att minska transportsektorns utsläpp och energiförbrukning. För att uppnå unionens mål om hållbar, smart och resilient mobilitet bör järnvägstransporternas attraktionskraft ökas, i synnerhet genom överkomliga priser, tillförlitlighet och tjänster som bättre tillgodoser resenärernas behov.
- (2) Ett effektivt onlinebiljetthanteringssystem är avgörande för en fungerande marknad för persontrafik på järnväg. Ett antal konkurrensärenden på unionsnivå och nationell nivå tyder på att onlinebiljetthanteringmarknaden för järnvägstransporter inte fungerar optimalt. Den knappa tillgången till biljetter som erbjuds av nya genom aktörer de etablerade järnvägsföretagens väletablerade onlinebiljettförsäljningskanaler gör det svårt för resenärerna att få en heltäckande bild av tillgängliga järnvägstjänster. De oberoende leverantörerna av onlinebiljetthanteringstjänster erbjuder endast en ofullständig tillgång till etablerade järnvägsföretags järnvägsprodukter, vilket gör dem mindre attraktiva som inköpskanaler för konsumenter.
- (3) Den fragmenterade informationen om tidtabeller och biljetthantering i unionen utgör ett hinder för en effektivt fungerande inre marknad för persontrafik på järnväg. En förutsättning för att göra järnvägssystemet tillgängligt, attraktivt med överkomliga priser för konsumenterna är att det är enkelt att få tillgång till alla järnvägsprodukter, och inte minst till information om alternativ som trafikeras av konkurrerande järnvägsföretag. Resenärer bör kunna hitta, jämföra, kombinera och köpa biljetter för järnvägsresor via en enda biljetthanteringskanal som de själva väljer, vilket sparar tid

---

<sup>29</sup> EUT C , , s. .

<sup>30</sup> EUT C , , s. .

och energi när de ska hitta de erbjudanden som bäst motsvarar deras behov. Leverantörer av onlinebiljetthanteringstjänster och järnvägsföretag bör kunna erbjuda kunderna alltmer integrerade och konkurrenskraftiga tjänster, inklusive kombibiljetter som kombinerar olika operatörers tjänster, så att resenärerna kan utnyttja det europeiska järnvägssystemets hela potential.

- (4) Järnvägsföretagen har inte nödvändigtvis något intresse av att distribuera sina biljetter via leverantörer av onlinebiljetthanteringstjänster som de inte kontrollerar eller där deras konkurrenter också finns. Kunden kan därmed gå miste om möjligheten att få tillgång till ett erbjudande om kombibiljett. Därför bör leverantörer av onlinebiljetthanteringstjänster kunna sälja och kombinera järnvägsprodukter som erbjuds av leverantörer av järnvägstjänster och ha rätt att ingå kommersiella avtal med leverantörer av järnvägstjänster om visning, vidarelänkning, återförsäljning och distribution av deras järnvägsprodukter.
- (5) Särskilda regleringskrav bör införas för att motverka eventuell snedvridning av marknaden till följd av aktieinnehav eller kontrollerande förbindelser mellan leverantörer av onlinebiljetthanteringstjänster och järnvägsföretag med betydande marknadsnärvaro på marknaden för järnvägstjänster. Betydande marknadsnärvaro bör antas föreligga när ett järnvägsföretag innehar en marknadsandel på 50 % eller mer, vilket stöds av relevant rättspraxis och kommissionens beslutspraxis vid tillämpningen av unionens konkurrensregler<sup>31</sup>.
- (6) Leverantörer av onlinebiljetthanteringstjänster vilka ägs eller kontrolleras av ett järnvägsföretag med betydande marknadsnärvaro i en medlemsstat har ärvt monopolliknande ställningar på marknaden för tågbiljetthantering och fungerar som standardreferens för tågresenärer. Även efter inträdet på marknaden av oberoende leverantörer av onlinebiljetthanteringstjänster eller järnvägsföretag har de den absolut största kundbasen, till följd av ett känt varumärke, köpvanor och det faktum att det är svårt för alternativa leverantörer av onlinebiljetthanteringstjänster att vinna resenärernas förtroende. Deras stora marknadsandelar innebär att leverantörer av onlinebiljetthanteringstjänster som ägs eller kontrolleras av ett järnvägsföretag med betydande marknadsnärvaro i en medlemsstat utgör oundgängliga leverantörer av onlinebiljetthanteringstjänster för alla järnvägsföretag som erbjuder transporttjänster på sin respektive nationella marknad, men de är ofta ovilliga att bereda plats åt järnvägsprodukter för leverantörer av järnvägstjänster som konkurrerar med deras vertikalt integrerade järnvägsföretag. Detta hindrar kunderna hos dessa oundgängliga leverantörer av onlinebiljetthanteringstjänster från att få tillgång till ett fullständigt biljettutbud. För att säkerställa ett bredare utbud för konsumenterna och undvika att missgynna andra järnvägsföretag bör sådana oundgängliga leverantörer av onlinebiljetthanteringstjänster erbjuda sina tjänster på icke-diskriminerande villkor till alla som så begär och alltid tillhandahålla tidtabellsinformation för tjänster som erbjuds av konkurrerande järnvägsföretag. Därför bör järnvägsföretag som är verksamma på dessa nationella marknader ha rätt att ingå kommersiella avtal med dessa leverantörer om vidarelänkning, återförsäljning och distribution av järnvägsprodukter
- (7) Även om kommersiella avtal utgör grunden för fastställandet av parternas respektive skyldigheter och fördelar kan marknadsprocesserna vara oförmögna att säkerställa

---

<sup>31</sup> Domstolens domar av den 13 februari 1979, Hoffmann-La Roche/kommissionen, 85/76, EU:C:1979:36, punkt 41 och av den 3 juli 1991, Akzo/kommissionen, C-62/86, EU:C:1991:286, punkt 60, samt tribunalens dom av den 12 december 1991, Hilti/kommissionen, T-30/89, EU:T:1991:70.

rättvisa ekonomiska resultat när det gäller marknaden för tågbiljetthantering. Även om artiklarna 101 och 102 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget) är tillämpliga på leverantörer av onlinebiljetthanteringstjänster är dessa bestämmelsers tillämpningsområde begränsat till vissa fall av marknadsstyrka, till exempel dominerande ställning på specifika marknader och konkurrensbegränsande beteenden, och tillsynen sker i efterhand och kräver en omfattande utredning från fall till fall av ofta mycket komplicerade faktiska omständigheter. I befintlig unionsrätt behandlas dessutom inte, eller inte på ett ändamålsenligt sätt, de utmaningar för en effektivt fungerande inre marknad som uppstår till följd av beteendet hos leverantörer av onlinebiljetthanteringstjänster som inte nödvändigtvis har en dominerande ställning i konkurrensrättslig mening.

- (8) För att säkerställa att onlinebiljetthanteringstjänster och järnvägsföretag inte ställs inför orimliga skyldigheter bör parterna i sådana avtal åläggas att godta rättvisa, rimliga och icke-diskriminerande villkor. I synnerhet bör järnvägsföretagens ersättning till tredjepartsleverantörer av onlinebiljetthanteringstjänster och prissättningen hos oumbärliga leverantörer av onlinebiljetthanteringstjänster för järnvägsföretag anses orättvisa om de ger dessa leverantörer eller järnvägsföretag en fördel som inte står i proportion till kostnaderna för den tjänst som järnvägsföretagen erbjuds. Följande riktmärken kan användas för att avgöra om prissättningen och andra allmänna villkor är rättvisa: de priser som tas ut eller de villkor som tillämpas för samma eller liknande tjänster av andra leverantörer; de priser som tas ut eller de villkor som tillämpas av leverantören för olika relaterade eller liknande tjänster eller för olika typer av användare; de priser som tas ut eller de villkor som tillämpas av leverantören för samma tjänst i olika geografiska regioner; de priser som tas ut eller de villkor som tillämpas av leverantören för samma tjänst som leverantörer tillhandahåller det järnvägsföretag som är vertikalt integrerat med leverantören.
- (9) För att främja järnvägen som ett attraktivt alternativ till mindre hållbara resealternativ bör biljetter för järnvägstjänster göras tillgängliga av järnvägsföretaget i så god tid i förväg att resenärer hinner planera sina resor på ett effektivt sätt och leverantörer av onlinebiljetthanteringstjänster och andra leverantörer av järnvägstjänster hinner tillhandahålla sina tjänster som kombibiljetter, i synnerhet vid samordning av anslutningar som omfattar flera aktörer. [Den nya förordningen om användning av infrastrukturkapacitet] ålägger infrastrukturförvaltare att offentliggöra tågplanen 5,25 månader innan tågplaneperioden inleds]. Så fort tjänsterna tilldelats infrastrukturkapacitet i tågplanen bör följaktligen de därmed sammanhängande biljetterna bli tillgängliga och järnvägsföretag och leverantörer av biljetthanteringstjänster bör kunna sälja biljetter för de berörda järnvägstjänsterna minst fem månader i förväg.
- (10) För att förse kunderna med en fullständig överblick över tillgängliga järnvägsanslutningar och säkerställa samma synlighet för alla tjänsteleverantörer bör oumbärliga leverantörer av onlinebiljetthanteringstjänster, oavsett om de fått någon begäran från leverantörer av järnvägstjänster, på sin webbplats visa tjänsteleverantörernas fullständiga järnvägstransportutbud och inkludera det i kundernas sökresultat. För detta ändamål bör de använda den information som finns tillgänglig via de nationella åtkomstpunkter som inrättats i enlighet med kommissionens delegerade förordning (EU) 2017/1926<sup>32</sup> och Europaparlamentets och

---

<sup>32</sup> Kommissionens delegerade förordning (EU) 2017/1926 av den 31 maj 2017 om komplettering av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU vad gäller tillhandahållande av EU-omfattande

rådets direktiv 2010/40/EU<sup>33</sup>, som fungerar som gemensam åtkomstpunkt för dataanvändare till statiska, historiska, observerade och dynamiska resedata och trafikdata för olika transportsätt och som är mycket viktiga för att stödja rättvis konkurrens och konsumenternas valfrihet.

- (11) I enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797<sup>34</sup> fastställdes genom kommissionens genomförandeförordning (EU) 2026/253<sup>35</sup> en teknisk specifikation för driftskompatibilitet (TSD) avseende delsystemet ”telematikapplikationer avsedda för person- och godstrafik” för järnvägssystemet i unionen. Där fastställs gemensamma krav, specifika krav och gränssnittskrav för datadelning inom järnvägstransporter, inklusive skyldigheter avseende datadelning och vidarelänkning. Detta innefattar tidtabeller, anslutningstider, tillgänglighet på stationer, avgifter, transportvillkor samt trafikdata i form av realtidsinformation och prognosinformation. För järnvägen måste dessa dataset vara heltäckande, de måste regelbundet uppdateras av järnvägsföretagen och de måste vara tillgängliga åtminstone via de nationella åtkomstpunkterna och kan även användas för distributionsändamål. När data är ofullständiga och fragmenterade komplicerar det skapandet av kombibiljetter, i synnerhet för resor över gränser. En gemensam ingångspunkt för tillgång till data via alla de 27 nationella åtkomstpunkterna skulle förenkla tillgången till relevanta data i hela EU och främja tillhandahållandet av transeuropeiska järnvägstjänster.
- (12) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av denna förordning bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter för fastställandet av detaljerade krav för en harmoniserad tolkning av rättvisa och icke-diskriminerande avtalsvillkor mellan leverantörer av järnvägstjänster och leverantörer av onlinebiljetthanteringstjänster. Kommissionen bör också tilldelas genomförandebefogenheter så att den kan beteckna järnvägsföretag som järnvägsföretag med betydande marknadsnärvaro och stryka järnvägsföretag från den förteckningen. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011<sup>36</sup>.
- (13) Eftersom målet för denna förordning, bland annat att främja utbudet av gränsöverskridande tågresor som en hållbar typ av mobilitet och det därmed sammanhängande behovet av regler som tillämpas på ett enhetligt sätt på gränsöverskridande biljetter, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna utan snarare, på grund av de gränsöverskridande aspekterna av

---

multimodala reseinformationstjänster (EUT L 272, 21.10.2017, s. 1, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_del/2017/1926/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_del/2017/1926/oj)).

<sup>33</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU av den 7 juli 2010 om ett ramverk för införande av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra transportslag (EUT L 207, 6.8.2010, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2010/40/oj>).

<sup>34</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797 av den 11 maj 2016 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom Europeiska unionen (EUT L 138, 26.5.2016, s. 44, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj>).

<sup>35</sup> 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)).

<sup>36</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

onlinebiljetthanteringstjänster, kan uppnås bättre på unionsnivå, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.

- (14) I Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2022/2065<sup>37</sup> fastställs helt harmoniserade övergripande regler för tillhandahållandet av förmedlingstjänster, inbegripet onlineplattformar och onlinesökmotorer, i unionen. Denna förordning bör inte ändra eller på något annat sätt påverka tillämpningsområdet för den förordningen.
- (15) I den mån som leverantörer av järnvägstjänster, leverantörer av onlinebiljetthanteringstjänster och oombärliga leverantörer av onlinebiljetthanteringstjänster behöver utbyta personuppgifter för att tillhandahålla visning, vidarelänkning, återförsäljning och distribution av järnvägsprodukter bör detta utbyte vara i linje med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679<sup>38</sup>. I de fall då dessa parter enas om att genomföra särskilda cybersäkerhetsåtgärder som en del av avtalsvillkoren bör dessa åtgärder också säkerställa en nivå av säkerhet som är anpassad till risken för skyddet av personuppgifter.
- (16) De skyldigheter som införs för leverantörer av järnvägstjänster och vissa leverantörer av onlinebiljetthanteringstjänster i enlighet med denna förordning bör inte påverka tillämpningen av artiklarna 101 och 102 i EUF-fördraget eller tillämpningen av nationella konkurrensregler. Denna förordning syftar till att skydda ett annat rättsligt intresse än det som skyddas genom unionens konkurrensregler.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

#### *Artikel 1*

##### **Syfte**

I denna förordning fastställs skyldigheter för leverantörer av järnvägstjänster och vissa leverantörer av onlinebiljetthanteringstjänster i samband med tillhandahållande av information om järnvägstjänster och ingående av kommersiella avtal om visning, vidarelänkning, återförsäljning eller distribution av järnvägsprodukter.

#### *Artikel 2*

##### **Tillämpningsområde**

1. Denna förordning är tillämplig på
- (a) leverantörer av järnvägstjänster,
  - (b) leverantörer av onlinebiljetthanteringstjänster.

Den är tillämplig på järnvägstjänster som helt eller delvis drivs i unionen.

---

<sup>37</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2022/2065 av den 19 oktober 2022 om en inre marknad för digitala tjänster och om ändring av direktiv 2000/31/EG (förordningen om digitala tjänster) (EUT L 277, 27.10.2022, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2065/oj>).

<sup>38</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG (allmän dataskyddsförordning) (EUT L 119, 4.5.2016, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj>).

2. Denna förordning påverkar inte tillämpningen av förordning (EU) XX [förordningen om multimodal bokning]<sup>39</sup> eller andra unionsrättsakter som reglerar andra aspekter av tillhandahållandet av informationssamhällestjänster.
3. Denna förordning påverkar inte tillämpningen av artiklarna 101 och 102 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt och inte heller tillämpningen av nationella konkurrensregler.
4. Denna förordning är inte tillämplig på
  - (a) tunnelbane- och spårvägstrafik,
  - (b) järnvägstrafik som bedrivs för strikt historiska ändamål eller turiständamål och som vanligtvis inte tillgodoser normala transportbehov,
  - (c) järnvägstrafik som bedrivs på fristående nät som enbart är avsedda att användas för stads- och förortstrafik,
  - (d) onlinesökmotorer enligt definitionen i artikel 2.5 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1150<sup>40</sup>.

### Artikel 3

#### Definitioner

I denna förordning gäller följande definitioner:

- (1) *järnvägsföretag*: ett järnvägsföretag enligt definitionen i artikel 3.1 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU<sup>40</sup>.
- (2) *biljett*: en biljett enligt definitionen i artikel 3.7 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/782<sup>41</sup>.
- (3) *onlinebiljetthanteringstjänst*: en informationssamhällestjänst som, utöver visning av järnvägsprodukter, utgörs av vidarelänkning, återförsäljning eller distribution av järnvägsprodukter, antingen från företag till konsumenter (B2C) eller från företag till företag (B2B).
- (4) *leverantör av järnvägstjänster*: ett järnvägsföretag, en behörig myndighet som ansvarar för ett kontrakt om allmän järnvägstrafik eller ett annat rättssubjekt som driver eller organiserar persontrafik på järnväg.
- (5) *vidarelänkning*: omdirigering av en slutanvändare till den berörda onlinebiljetthanteringstjänst där tillgången till en eller flera visade järnvägsprodukter kan kontrolleras och de järnvägsprodukter som slutanvändaren valt kan köpas.
- (6) *återförsäljning*: en tjänst, förbunden med en eller flera järnvägsprodukter, som tillhandahålls av en återförsäljare enligt definitionen i artikel 3.42 i genomförandeförordning (EU) 2026/253.

---

<sup>39</sup> Förordning (EU) XX om multimodal bokning.

<sup>40</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde (EUT L 343, 14.12.2012, s. 32, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2012/34/oj>).

<sup>41</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>).

- (7) *distribution*: en tjänst, förbunden med en eller flera järnvägsprodukter, som tillhandahålls av en distributör enligt definitionen i artikel 3.38 i genomförandeförordning (EU) 2026/253.
- (8) *kommersiellt avtal*: ett skriftligt avtal mellan en leverantör av järnvägstjänster och en leverantör av onlinebiljetthanteringstjänster som avser visning, vidarelänkning, återförsäljning eller distribution av järnvägsprodukter.
- (9) *L2B-kvoten (look-to-book-kvoten)*: kvoten mellan antalet förfrågningar om biljettförsäljning (*look*) som riktas till onlinebiljetthanteringstjänsten för en leverantör av järnvägstjänster och antalet faktiska försäljningar (*book*) som görs under en viss tidsperiod.
- (10) *järnvägsprodukt*: en järnvägsprodukt enligt definitionen i artikel 3.4 i genomförandeförordning (EU) 2026/253.
- (11) *bokning*: en bokning enligt definitionen i artikel 3.8 i förordning (EU) 2021/782.
- (12) *vertikalt integrerad*: en organisatorisk, finansiell och administrativ integrering av berörda enheter enligt villkor som innebär att en av dem kan kontrollera den andra direkt eller indirekt i den mening som avses i artikel 3 i rådets förordning (EG) nr 139/2004<sup>42</sup>.
- (13) *kombibiljett*: en enda biljett enligt definitionen i artikel 3.9a i förordning (EU) 2021/782.
- (14) *innehåll*: alla järnvägsprodukter och därmed förbundna rabatter och funktioner, inbegripet realtidsdata, som rör persontrafik hos en leverantör av järnvägstjänster och som visas på denna leverantörs egna onlinegränssnitt eller någon annan digital kanal enligt överenskommelse med leverantören.
- (15) *onlinegränssnitt*: onlinegränssnitt enligt definitionen i artikel 3 m i förordning (EU) 2022/2065.

#### Artikel 4

### Skyldighet att förse leverantörer av onlinebiljetthanteringstjänster med innehåll (delningsskyldighet)

1. En leverantör av järnvägstjänster ska ingå ett kommersiellt avtal med en leverantör av onlinebiljetthanteringstjänster som begär detta i syfte att tillhandahålla innehåll för visning, vidarelänkning, återförsäljning eller distribution av dess järnvägsprodukter.

Det avtal som avses i första stycket ska inte omfatta biljetter som tillåter biljetthinnehavarna att resa med flera transportsätt, förutsatt att den berörda järnvägstjänstens biljetter görs tillgängliga och kan köpas som en fristående järnvägsprodukt.

En leverantör av järnvägstjänster ska inleda förhandlingar om ingående av det avtal som avses i första stycket inom två månader från mottagandet av en begäran från leverantören av onlinebiljetthanteringstjänster. Om inte parterna överenskommer om annat ska avtalet ingås inom åtta månader från mottagandet av begäran.

---

<sup>42</sup> Rådets förordning (EG) nr 139/2004 av den 20 januari 2004 om kontroll av företagskoncentrationer (EG:s koncentrationsförordning) (EUT L 24, 29.1.2004, s. 1), ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2004/139/oj>.

2. Om inte annat följer av ett beslut i enlighet med artikel 11.5 ska första stycket i denna artikel inte tillämpas om den begärande leverantören av onlinebiljetthanteringstjänster vägrar att uppfylla de krav som föreskrivs av leverantören av järnvägstjänster i enlighet med artikel 6.2.

#### *Artikel 5*

#### **Skyldighet för oundärliga leverantörer av onlinebiljetthanteringstjänster att hysa järnvägsprodukter (värdskyldighet)**

1. En leverantör av onlinebiljetthanteringstjänster ska anses vara en ”oundärlig leverantör av onlinebiljetthanteringstjänster” om den är vertikalt integrerad med ett järnvägsföretag som i enlighet med artikel 7 betecknats som ett järnvägsföretag med betydande marknadsnärvaro i en viss medlemsstat.
2. En oundärlig leverantör av onlinebiljetthanteringstjänster ska ingå ett kommersiellt avtal med en leverantör av järnvägstjänster som så begär i syfte att visa, vidarelänka, återförsälja eller distribuera den leverantörens järnvägsprodukter avseende persontrafik på järnväg som drivs eller har sin ursprungs- eller bestämmelseort i en medlemsstat där det järnvägsföretag som är vertikalt integrerat med leverantören av onlinebiljetthanteringstjänster har en betydande marknadsnärvaro på järnvägsmarknaden i den mening som avses i artikel 7.

En oundärlig leverantör av onlinebiljetthanteringstjänster ska inleda förhandlingar om ingående av det avtal som avses i första stycket inom två månader från mottagandet av en begäran från leverantören av järnvägstjänster. Om inte parterna överenskommer om annat ska avtalet ingås inom åtta månader från mottagandet av begäran.

3. Om inte annat följer av ett beslut i enlighet med artikel 11.5 ska andra stycket i denna artikel inte tillämpas om den begärande leverantören av järnvägstjänster vägrar att uppfylla de krav som föreskrivs av den oundärliga leverantören av onlinebiljetthanteringstjänster i enlighet med artikel 6.4.
4. Oberoende av eventuella begäranden och senast den [Publikationsbyrå: för in datum = 12 månader efter denna förordnings ikraftträdande] ska en oundärlig leverantör av onlinebiljetthanteringstjänster för tågbiljetter visa och i relevanta sökresultat inkludera alla tillgängliga järnvägstjänster som drivs eller har sin ursprungs- eller bestämmelseort i den medlemsstat där det järnvägsföretag som är vertikalt integrerat med leverantören av onlinebiljetthanteringstjänster har en betydande marknadsnärvaro på järnvägsmarknaden i den mening som avses i artikel 7 i denna förordning. Tidsplanen för tillgängliga tjänster ska tillhandahållas på grundval av den information som finns tillgänglig via de nationella åtkomstpunkter som inrättats genom delegerad förordning (EU) 2017/1926.

#### *Artikel 6*

#### **Rättvisa och icke-diskriminerande villkor**

1. Leverantörer av järnvägstjänster som ingår kommersiella avtal i enlighet med artikel 4.1 ska göra följande:
  - (a) Inte införa några orättvisa villkor i det kommersiella avtalet eller kräva att kompletterande villkor godtas som inte är nödvändiga för visningen,

vidarelänkningen, återförsäljningen eller distributionen av deras järnvägsprodukter.

- (b) På begäran göra allt innehåll som rör deras järnvägsprodukter tillgängligt för leverantören av onlinebiljetthanteringstjänster inklusive sådana som är beroende av tillgänglighet eller föremål för bokning eller dynamiskt pris i den mening som avses i artikel 3.45 i genomförandeförordning (EU) 2026/253.
- (c) På begäran förse leverantören av onlinebiljetthanteringstjänster med alla de realtidsdata för den berörda persontrafiktjänsten på järnväg som dessa leverantörer av järnvägstjänster gör tillgängliga för konsumenter via sina egna onlinegränssnitt, digitala biljetthanteringskanaler eller kommunikationskanaler.
- (d) Säkerställa att alla data, inbegripet innehåll, som tillhandahålls i samband med genomförandet av det kommersiella avtalet är korrekta, fullständiga och uppdaterade.
- (e) Tillåta att leverantören av onlinebiljetthanteringstjänster kombinerar alla järnvägsprodukter, även från andra leverantörer av järnvägstjänster, förutsatt att den minimitid för anslutning som fastställs i enlighet med artikel 15 i genomförandeförordning (EU) 2026/253 tillämpas.
- (f) Tillåta att leverantören av onlinebiljetthanteringstjänster som kombinerar järnvägsprodukter säljer den kombinationen som en kombibiljett.
- (g) I de fall då det överenskoms att ersättning ska tillämpas, säkerställa att denna ersättning är rättvis, rimlig och icke-diskriminerande.
- (h) Säkerställa att kraven avseende L2B-kvoter är rättvisa, rimliga och icke-diskriminerande och i synnerhet, när så är relevant, att dessa krav minst är samma krav som de krav som överenskommit med den egna, vertikalt integrerade leverantören av onlinebiljetthanteringstjänster.
- (i) Inte ägna sig åt något beteende som undergräver ett effektivt uppfyllande av de skyldigheter som fastställs i leden a-h, oavsett om beteendet är av avtalsmässig, kommersiell eller teknisk art eller av någon annan art.

2. Leverantörer av järnvägstjänster får kräva att leverantörer av onlinebiljetthanteringstjänster som ingår kommersiella avtal i enlighet med artikel 4.1 godtar rimliga villkor, inbegripet följande:

- (a) Överföring av data som rör förfrågningar och transaktioner som äger rum hos onlinebiljetthanteringstjänsten.
- (b) Uppfyllande av kraven avseende minsta tekniska kapacitet i enlighet med artiklarna 4, 6, 7, 9, 10, 11, 13, 14, 15 och 18 i genomförandeförordning (EU) 2026/253 och dess bilaga.
- (c) Påvisande av finansiell stabilitet och solvens, inbegripet efterlevnad av tillämpliga redovisningsregler och påvisande av tillräckliga finansiella resurser för att uppfylla skyldigheterna enligt det kommersiella avtalet.
- (d) Tillhandahållande av kontinuitetsplaner.
- (e) Genomförande och upprätthållande av cybersäkerhetsåtgärder som skyddar mot obehörig åtkomst, dataintrång och andra cyberhot.
- (f) Krav på garantier för att skadligt eller oanständigt reklam innehåll inte kommer att visas tillsammans med järnvägsprodukterna.

(g) Datautbyte och betalningar som utförs i rätt tid.

Rimliga engångskostnader i samband med anslutningen av leverantören av järnvägstjänster till respektive driftssystem ska bäras av den begärande onlinebiljetthanteringstjänster.

3. En oumbärlig leverantör av järnvägstjänster som ingår ett kommersiellt avtal i enlighet med artikel 5 ska göra följande:

(a) Inte införa några orättvisa villkor i det kommersiella avtalet eller kräva att kompletterande villkor godtas som inte är nödvändiga för visningen, vidarelänkningen, återförsäljningen eller distributionen av järnvägsprodukter.

(b) Säkerställa att alla data, inbegripet innehåll, som tillhandahålls i samband med genomförandet av det kommersiella avtalet är korrekta, fullständiga och uppdaterade.

(c) I de fall då det överenskomms att ersättning ska tillämpas, säkerställa att denna ersättning är rättvis, rimlig och icke-diskriminerande.

(d) Enas om krav avseende L2B-kvoter som är rättvisa, rimliga och icke-diskriminerande.

(e) När så är relevant, säkerställa skydd och lämplig hantering av följande:

i) Personuppgifter i enlighet med förordning (EU) 2016/679.

ii) Känsliga kommersiella uppgifter.

(f) Inte ägna sig åt något beteende som undergräver ett effektivt uppfyllande av de skyldigheter som fastställs i leden a-e, oavsett om det beteendet är av avtalsmässig, kommersiell eller teknisk art eller av någon annan art.

4. Oumbärliga leverantörer av onlinebiljetthanteringstjänster för järnvägsföretag får kräva att leverantörer av onlinebiljetthanteringstjänster som ingår kommersiella avtal i enlighet med artikel 5 godtar rimliga driftsmässiga och tekniska villkor, inbegripet följande:

(a) Uppfyllande av kraven avseende minsta tekniska kapacitet i enlighet med artiklarna 7, 10, 11 och 14 i genomförandeförordning (EU) 2026/253 och dess bilaga.

(b) Genomförande och upprätthållande av cybersäkerhetsåtgärder som skyddar mot obehörig åtkomst, dataintrång och andra cyberhot.

(c) När så är relevant, säkerställa skydd och lämplig hantering av följande:

i) Personuppgifter i enlighet med förordning (EU) 2016/679.

ii) Känsliga kommersiella uppgifter.

(d) Datautbyte och betalningar som utförs i rätt tid.

5. Kommissionen får genom genomförandeakter fastställa närmare bestämmelser om en harmoniserad tolkning av rättvisa och icke-diskriminerande villkor i kommersiella avtal mellan leverantörer av järnvägstjänster och leverantörer av onlinebiljetthanteringstjänster som ingår i enlighet med artiklarna 4 och 5. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 13.2.

## Artikel 7

### Järnvägsföretag med betydande marknadsnärvaro

1. Ett järnvägsföretag ska betecknas som ett järnvägsföretag med betydande marknadsnärvaro på järnvägsmarknaden i en viss medlemsstat om det tillhandahåller minst 50 % av persontrafiktjänsterna på järnväg i den medlemsstaten, uttryckt i personkilometer.
2. Den marknadsnärvaro som avses i punkt 1 i denna artikel ska fastställas på grundval av data som medlemsstaterna lämnar till kommissionen i enlighet med kommissionens genomförandeförordning (EU) 2015/1100<sup>43</sup>.
3. Kommissionen ska anta ett beslut om att beteckna ett järnvägsföretag som ett järnvägsföretag med betydande marknadsnärvaro på järnvägsmarknaden i enlighet med punkt 1 i denna artikel genom genomförandeakter och inom sex månader från mottagandet av de data som avses i punkt 2 i denna artikel. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 13.2. Kommissionen ska utan onödigt dröjsmål offentliggöra en förteckning över järnvägsföretag med betydande marknadsnärvaro på järnvägsmarknaden, och hålla den uppdaterad, på en särskild webbplats.
4. Om de omständigheter som ledde till att ett järnvägsföretag betecknades har ändrats på ett sådant sätt att det berörda järnvägsföretagets marknadsandel vad gäller persontrafik på järnväg understiger 50 % i den medlemsstat som betecknandet avser under en oavbruten period på ett år, får järnvägsföretaget begära att kommissionen avslutar dess betecknande som järnvägsföretag med betydande marknadsnärvaro i den medlemsstaten och stryker det från den förteckning som avses i punkt 3 i denna artikel. Kommissionen ska bedöma den begäran på grundval av de senaste tillgängliga data som avses i punkt 2 i denna artikel, och om begäran bedöms vara välgrundad ska kommissionen anta en genomförandeakt som avslutar betecknandet av järnvägsföretaget som ett järnvägsföretag med betydande marknadsnärvaro och stryka det från förteckningen. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 13.2.

## Artikel 8

### Bokningshorisont

Leverantörer av järnvägstjänster ska göra biljetter till en järnvägstjänst tillgängliga för försäljning minst fem månader före tillhandahållandet av den berörda järnvägstjänsten, förutsatt att den har tagits med i tågplanen enligt definitionen i artikel 5.14 i [förordningen om utnyttjande av järnvägsinfrastrukturkapacitet]. Detta krav ska inte begränsa möjligheten för leverantören av järnvägstjänster att variera sina priser och lägga till nya tjänster i tågplanen över tid. Biljetter för ytterligare tjänster ska göras tillgängliga utan dröjsmål när de förts in i tågplanen.

## Artikel 9

### Nationella tillsynsorgan

---

<sup>43</sup> Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2015/1100 av den 7 juli 2015 om medlemsstaternas rapporteringsskyldigheter inom ramen för övervakning av järnvägsmarknaden (EUT L 181, 9.7.2015, s. 1, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_impl/2015/1100/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/1100/oj)).

1. Medlemsstaterna ska utse det regleringsorgan som avses i artikel 55 i direktiv 2012/34/EU till nationellt tillsynsorgan enligt denna förordning.  
Medlemsstater som inte omfattas av artikel 55 i direktiv 2012/34/EU ska utse det tillsynsorgan som de utsett för förordningen om multimodal bokning till nationellt tillsynsorgan.
2. Det nationella tillsynsorganet i den medlemsstat där en leverantör av järnvägstjänster är etablerad ska ha befogenhet att kontrollera efterlevnaden av denna förordning när det gäller den leverantören av järnvägstjänster.
3. Det nationella tillsynsorganet i den medlemsstat där en leverantör av onlinebiljetthanteringstjänster för järnvägsföretag är etablerad ska ha befogenhet att kontrollera efterlevnaden av denna förordning när det gäller den leverantören av onlinebiljetthanteringstjänster.
4. I det fall då leverantören av onlinebiljetthanteringstjänster inte är etablerad i unionen ska de nationella tillsynsorganen i samtliga medlemsstater ha befogenhet att kontrollera efterlevnaden av denna förordning när det gäller den leverantören av onlinebiljetthanteringstjänster.

#### *Artikel 10*

##### **De nationella tillsynsorganens uppgifter och behörighet**

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att det nationella tillsynsorganets uppgifter och ansvarsområden är tydligt definierade och omfattar minst följande:
  - (a) Övervakning av efterlevnaden av denna förordning och vidtagande av åtgärder för att säkerställa ett korrekt genomförande.
  - (b) Hantering av klagomål som avser påstådda överträdelser av denna förordning.
  - (c) Arbete på eget initiativ för att säkerställa efterlevnaden av denna förordning.
  - (d) Tillämpning av sanktioner som fastställts i enlighet med artikel 12 i de fall då det nationella tillsynsorganet fastställer att bestämmelser i denna förordning har överträtts.
  - (e) Samarbete med nationella tillsynsorgan i andra medlemsstater och med kommissionen för att säkerställa en samstämmig kontroll av efterlevnaden av denna förordning.
2. Vid tillämpningen av punkt 1 ska leverantörer av järnvägstjänster, leverantörer av onlinebiljetthanteringstjänster och i förekommande fall andra enheter på begäran förse det behöriga nationella tillsynsorganet med relevanta handlingar och relevant information, utan onödigt dröjsmål och allra senast inom en månad från mottagandet av begäran. I komplicerade fall får det nationella tillsynsorganet, på begäran, förlänga denna period till högst tre månader från mottagandet av begäran.
3. Det nationella tillsynsorganets beslut ska vara bindande för alla parter som det hänvisas till i det beslutet. Det ska inte vara föremål för någon kontroll från andra administrativa instanser. Det nationella tillsynsorganet ska kunna se till att dess beslut verkställs genom lämpliga sanktioner.
4. Medlemsstaterna ska säkerställa att de beslut som fattas av det nationella tillsynsorganet kan överklagas till domstol. Överklagandet av det nationella tillsynsorganets beslut kan ha suspensiv verkan på det beslutet endast om beslutets

omedelbara verkan kan orsaka oåterkalleliga eller uppenbart orimliga skador för den överklagande parten.

5. Medlemsstaterna ska säkerställa att beslut som fattas av det nationella tillsynsorganet offentliggörs.
6. De nationella tillsynsorganen ska samarbeta med nationella tillsynsorgan i andra medlemsstater och med kommissionen för att säkerställa en samstämmig kontroll av efterlevnaden av denna förordning, ömsesidigt bistånd i marknadsövervakningsuppgifter, verkställande, förfarandet för betecknande och hanteringen av klagomål, bland annat genom utbyte av relevant information med vederbörlig respekt för konfidentialiteten för kommersiellt känsliga uppgifter. De nationella tillsynsorganen ska samarbeta i det nätverk av regleringsorgan som avses i artikel 57.1 i direktiv 2012/34/EU, genom gemensamma samråd och utredningar, genom antagande av yttranden eller rekommendationer eller genom annan relevant verksamhet. I de fall då ett nationellt tillsynsorgan utses i enlighet med artikel 9.1 andra stycket i denna förordning ska det organet inbjudas att gå med i nätverket vid tillämpningen av denna förordning.
7. Senast [den 30 juni 2030] och därefter vartannat år ska de nationella tillsynsorganen offentliggöra rapporter med statistik om sin verksamhet inom ramen för denna förordning, inbegripet sanktioner som tillämpats. Dessa rapporter ska offentliggöras på deras webbplatser.

#### *Artikel 11*

#### **Klagomål**

1. Leverantörer av onlinebiljetthanteringstjänster ska ha rätt att lämna in klagomål om påstådda överträdelser av denna förordning till det nationella tillsynsorganet i den medlemsstat där de är etablerade.
2. Leverantörer av järnvägstjänster ska ha rätt att lämna in klagomål om påstådda överträdelser av denna förordning till det nationella tillsynsorganet i den medlemsstat där de är etablerade.
3. En leverantör av onlinebiljetthanteringstjänster som inte är etablerad i unionen ska ha rätt att lämna in ett klagomål om en påstådd överträdelse av denna förordning till det behöriga tillsynsorganet i den medlemsstat där den part som påstås ha begått överträdelsen är etablerad eller den medlemsstat på vars territorium de berörda järnvägstjänsterna, eller en del av dessa tjänster, tillhandahålls.
4. Det nationella tillsynsorgan som får in ett klagomål i enlighet med punkterna 1, 2 och 3 i denna artikel ska bedöma det. När så är lämpligt ska det utan dröjsmål överlämna det till det behöriga nationella tillsynsorganet i enlighet med artikel 9.
5. Det behöriga nationella tillsynsorganet ska behandla klagomål inom rimlig tid. Om klagomålet gäller underlåtenhet att ingå ett kommersiellt avtal enligt artikel 4.1 och artikel 5.2 inom åtta månader ska det nationella tillsynsorganet utfärda ett beslut inom sex månader från mottagandet av klagomålet, för att fastställa villkoren i det avtal som ska ingås.
6. Nationella tillsynsorgan ska vägra att behandla ett klagomål om ett annat klagomål som avser samma ärende mellan samma parter redan har lämnats in till ett annat nationellt tillsynsorgan eller ett effektivt rättsmedel har sökts vid en nationell domstol i en medlemsstat.

7. Det nationella tillsynsorganet i den medlemsstat där leverantören av onlinebiljetthanteringstjänster är etablerad och det nationella tillsynsorganet i den medlemsstat där den berörda järnvägstjänsten, eller delar av den, bedrivs ska samarbeta i enlighet med artikel 10.6.
8. Nationella tillsynsorgan ska lämna information om förekomsten av ett klagomål till nationella tillsynsorgan i följande medlemsstater:
  - (a) Den medlemsstat där den leverantör av onlinebiljetthanteringstjänster som är föremål för klagomålet är etablerad.
  - (b) Den medlemsstat där det järnvägsföretag som är föremål för klagomålet är etablerat.
  - (c) Den medlemsstat på vars territorium transporttjänsterna tillhandahölls.

Det nationella tillsynsorgan som behandlar ett klagomål får också begära relevant information från de nationella tillsynsorgan som avses i första stycket och ska beakta den informationen innan ett beslut fattas.

#### *Artikel 12*

##### **Sanktioner**

1. Medlemsstaterna ska fastställa regler om sanktioner för överträdelse av bestämmelserna i denna förordning och vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att de tillämpas och verkställs. Sanktionerna ska vara effektiva, proportionella, avskräckande och icke-diskriminerande.
2. Medlemsstaterna ska anmäla dessa regler och åtgärder till kommissionen senast den [denna förordnings tillämpningsdag] samt utan dröjsmål underrätta kommissionen om eventuella ändringar av dem.

#### *Artikel 13*

##### **Kommittéförfarande**

1. Kommissionen ska biträdas av kommittén för ett gemensamt europeiskt järnvägsområde som inrättades genom artikel 62.1 i direktiv 2012/34/EU. Denna kommitté ska vara en kommitté i den mening som avses i förordning (EU) nr 182/2011.
2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 4 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.

#### *Artikel 14*

##### **Rapport**

Senast den [Publikationsbyrå: för in datum = fem år efter det att denna förordning börjar tillämpas] ska kommissionen göra en utvärdering av denna förordning och lämna en rapport till Europaparlamentet och rådet med de viktigaste iakttagelserna om genomförandet.

*Artikel 15*

**Ikraftträdande**

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

Den ska tillämpas från och med [12 månader efter ikraftträdandet].

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*

## FINANSIERINGSÖVERSIKT OCH DIGITAL ÖVERSIKT FÖR RÄTTSAKT

### 1. GRUNDLÄGGANDE UPPGIFTER OM FÖRSLAGET ELLER INITIATIVET

#### 1.1 Förslagets eller initiativets titel

Förslag till EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING om tågbiljetthantering

#### 1.2 Berörda politikområden

Transport, digitala tjänster.

#### 1.3 Mål

##### 1.3.1 Allmänt/allmänna mål

Främja enhetlig tågbiljetthantering för resor med flera trafikföretag.

##### 1.3.2 Specifikt/specifika mål

Förbättra fullständigheten i järnvägsutbudet hos onlineleverantörer av biljetthanteringstjänster.

##### 1.3.3 Verkan eller resultat som förväntas

Beskriv den verkan som förslaget eller initiativet förväntas få på de mottagare eller den del av befolkningen som berörs.

Förslaget förväntas öka järnvägens attraktionskraft genom att göra en större del av det befintliga utbudet lätt tillgängligt hos onlineleverantörer av biljetthanteringstjänster samt genom att främja kombinationer av dessa produkter, även för resor med flera trafikföretag, till enhetliga biljetter. Detta förväntas främja en trafikomställning och därigenom bidra till målen i den europeiska gröna given.

##### 1.3.4 Prestationsindikatorer

Ange indikatorer för övervakning av framsteg och resultat.

De viktigaste delmål som beaktas för att följa framstegen mot och uppnåendet av målet är att i) öka det onlinebaserade utbudet av tågbiljetter, inklusive enhetliga biljetter för resor med flera trafikföretag, samt att ii) uppnå rättvisa och icke-diskriminerande kommersiella avtalsförhandlingar mellan organisatörer av tjänster för persontrafik på järnväg och onlineleverantörer av biljetthanteringstjänster. Framstegen mot detta mål kommer att övervakas med hjälp av två centrala indikatorer: antalet leverantörer av tjänster för persontrafik på järnväg som är närvarande i) hos oumbärliga onlineleverantörer av biljetthanteringstjänster och ii) hos viktiga onlineleverantörer av biljetthanteringstjänster.

#### 1.4 Förslaget eller initiativet avser

en ny åtgärd

en ny åtgärd som bygger på ett pilotprojekt eller en förberedande åtgärd<sup>44</sup>

en förlängning av en befintlig åtgärd

en sammanslagning eller omdirigering av en eller flera åtgärder mot en annan/en ny åtgärd

<sup>44</sup> I den mening som avses i artikel 58.2 a eller b i budgetförordningen.

## 1.5 Grunder för förslaget eller initiativet

### 1.5.1 *Krav som ska uppfyllas på kort eller lång sikt, inbegripet en detaljerad tidsplan för genomförandet av initiativet*

De viktigaste kraven är följande:

- (a) Järnvägssektorns genomförande av de krav på datautbyte som fastställs i den tekniska specifikationen för driftskompatibilitet avseende telematik, som antogs i början av 2026.
- (b) Tillräcklig kontroll av nationella regleringsorgan på järnvägsområdet avseende efterlevnaden av denna förordning. Förordningen ska tillämpas från och med tolv månader efter ikraftträdandet, vilket skulle innebära ungefär andra halvåret 2028.
- (c) Före ikraftträdandet planerar GD Transport och rörlighet att organisera informationsmöten med berörda parter för att säkerställa ett smidigt genomförande.

### 1.5.2 *Mervärdet av en åtgärd på EU-nivå (som kan följa av flera faktorer, t.ex. samordningsfördelar, rättssäkerhet, ökad effektivitet eller komplementaritet). Med ”mervärdet av en åtgärd på EU-nivå” i detta avsnitt avses det värde en åtgärd från unionens sida tillför utöver det värde som annars skulle ha skapats av enbart medlemsstaterna.*

Åtgärder på EU-nivå är motiverade eftersom målen för den föreslagna åtgärden inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna på egen hand. Även om rättsliga åtgärder som riktar sig till organisatörer av persontrafik på järnväg och onlinebaserade biljetthanteringstjänster kan utvecklas på regional eller nationell nivå, krävs det för kontinuiteten i EU:s transportsystem en unionsövergripande ansats, särskilt inom järnvägssektorn. Ett fragmenterat biljettutbud skapar hinder för sömlösa internationella resor, begränsar effektiviteten i multimodala transportlösningar samt minskar effektiviteten i den offentliga finansieringen av järnvägsinfrastruktur och allmännyttiga tjänster. Åtgärder på EU-nivå kan bidra till att övervinna dessa hinder genom harmonisering av metoderna för datadelning, införande och förenkling av avtalsförhandlingar samt främjande av konkurrens.

### 1.5.3 *Erfarenheter från tidigare liknande åtgärder*

Lärdomar kan dras från luftfartssektorn och mer specifikt från uppförandekoden för datoriserade bokningssystem: Rådets förordning nr 2299/89<sup>45</sup> antogs för att säkerställa likabehandling av alla flygbolag vars flygningar ingick i ett datoriserat bokningssystem, i syfte att främja konkurrensen mellan flygbolag inom sektorn för indirekt distribution av flygbiljetter. Genom förordningen infördes krav på att resultat skulle presenteras på en neutral textbild som inte gynnade det datoriserade bokningssystemets moderföretag (eller andra transportföretag) och för att säkerställa att moderföretag inte skulle gynna sitt eget datoriserade bokningssystem framför andra, och att resebyråer och i slutändan konsumenterna skulle ha tillgång till erbjudandena på opartiska villkor. Uppförandekoden för datoriserade bokningssystem

<sup>45</sup> Rådets förordning (EEG) nr 2299/89 av den 24 juli 1989 om en uppförandekod för datoriserade bokningssystem (EGT L 220, 29.7.1989, s. 1).

utvärderades 2020. I utvärderingen drogs slutsatsen att målen om i) att säkerställa lika villkor och ii) att öka transparensen fortfarande är relevanta. Utvärderingen visade att uppförandekoden inte fullt ut har säkerställt lika villkor för alla deltagande transportföretag när det gäller tillgången till och användningen av datoriserade bokningssystem, eftersom den inte har lett till en bättre balans i förhandlingsstyrkan mellan lufttrafikföretag av olika storlek och datoriserade bokningssystem. I utvärderingen drogs dock slutsatsen att transparenskraven i form av en neutral textbild fortfarande är viktiga, eftersom resebyråer, både fysiska och digitala, samt resehanteringsföretag fortfarande i hög grad är beroende av uppgifter från datoriserade bokningssystem, särskilt för affärsresor. Slutligen konstaterades att även om främjandet av järnvägstransporter och multimodala transporter fortsatt är viktigt, bör detta eftersträvas genom bredare initiativ snarare än genom regler som är specifika för datoriserade bokningssystem.

#### 1.5.4 *Förenlighet med den fleråriga budgetramen och eventuella synergieffekter med andra relevanta instrument*

Förslaget är förenligt med andra EU-instrument och annan relevant EU-politik, särskilt följande:

Politik för digitala transporter: Enligt den delegerade förordningen om multimodala reseinformationstjänster ska medlemsstaterna inrätta nationella åtkomstpunkter som utgör en enda åtkomstpunkt för databrukare till statiska, historiska, observerade och dynamiska rese- och trafikdata från olika transportslag, i syfte att tillhandahålla multimodala reseinformationstjänster. Utbyte mellan onlinebaserade biljetthanteringstjänster som kan hantera reservationer, bokningar eller biljettförsäljning kräver dock ytterligare data, exempelvis realtidspriser.

Övergripande datapolitik: För att komplettera de allmänna principerna i förordningen om digitala marknader ingår sektorsspecifika åtgärder i förslaget till förordning om tågbiljetthantering i syfte att stärka transparent konsumentinformation och främja lika villkor för tågbiljetthantering mellan berörda aktörer. Förslaget till förordning om tågbiljetthantering kompletterar även bestämmelserna i förordningen om digitala tjänster genom att bidra till en säker, förutsägbar och tillförlitlig digital miljö. Synergier med dataförordningen uppstår genom harmoniserade regler om datadelning, inklusive regler om delning av data mellan företag och myndigheter samt regler om oskäliga avtalsvillkor.

Åtgärder avseende kommersiella metoder: Det reviderade direktivet om otillbörliga affärsmetoder förbjuder dold reklam och betald marknadsföring för högre ranking av produkter i sökresultat på onlinebaserade distributionsplattformar. Dessa regler kompletterar förslaget till förordning om tågbiljetthantering, som ger leverantörer av järnvägstjänster rätt att vara närvarande på de viktigaste onlineleverantörerna av biljetthanteringstjänster.

#### 1.5.5 *Bedömning av de olika finansieringsalternativ som finns att tillgå, inbegripet möjligheter till omfördelning*

De återkommande anpassningskostnaderna för Europeiska kommissionen är kopplade till kravet att kommissionen ska utse oumbärliga onlineleverantörer av biljetthanteringstjänster med betydande marknadsnärvaro samt att samordna med nationella tillsynsorgan och övervaka respektive nationella marknader. Detta antas kräva 2 heltidsekvivalenter per år från och med 2028.

## 1.6 Förslagets eller initiativets varaktighet och budgetkonsekvenser

### begränsad varaktighet

- verkan från och med [den DD/MM]ÅÅÅÅ till och med [den DD/MM]ÅÅÅÅ
- budgetkonsekvenser från och med ÅÅÅÅ till och med ÅÅÅÅ för åtagandebemyndiganden och från och med ÅÅÅÅ till och med ÅÅÅÅ för betalningsbemyndiganden.

### obegränsad varaktighet

Efter en inledande period 2028–2030,  
beräknas genomförandetakten nå en stabil nivå.

## 1.7 Planerad(e) genomförandemetod(er)

### Direkt förvaltning som sköts av kommissionen

- via dess avdelningar, vilket också inbegriper personalen vid unionens delegationer;
- via genomförandeorgan

### Delad förvaltning med medlemsstaterna

### Indirekt förvaltning genom att uppgifter som ingår i budgetgenomförandet anförtros

- tredjeländer eller organ som de har utsett
- internationella organisationer och organ kopplade till dem (ange vilka)
- Europeiska investeringsbanken och Europeiska investeringsfonden
- organ som avses i artiklarna 70 och 71 i budgetförordningen
- offentligrättsliga organ
- privaträttsliga organ som har anförtrotts offentliga förvaltningsuppgifter i den utsträckning som de har försetts med tillräckliga ekonomiska garantier
- organ som omfattas av privaträtten i en medlemsstat, som anförtrotts genomförandeuppgifter inom ramen för ett offentlig-privat partnerskap och som har försetts med tillräckliga ekonomiska garantier
- organ eller personer som anförtrotts genomförandet av särskilda åtgärder inom den gemensamma utrikes- och säkerhetspolitiken enligt avdelning V i fördraget om Europeiska unionen och som fastställs i den grundläggande akten
- organ som är etablerade i en medlemsstat och som omfattas av en medlemsstats privaträtt eller unionsrätten och som i enlighet med sektorsspecifika regler kan anförtros genomförandet av unionsmedel eller budgetgarantier, i den mån sådana organ kontrolleras av offentligrättsliga organ eller privaträttsliga organ som anförtrotts offentliga förvaltningsuppgifter och har tillräckliga finansiella garantier i form av gemensamt och solidariskt ansvar från kontrollorganens sida eller

likvärdiga finansiella garantier, som för varje åtgärd kan vara begränsad till det högsta beloppet för unionens stöd.

Anmärkningar

--

## 2. FÖRVALTNING

### 2.1 Regler om uppföljning och rapportering

Den föreslagna åtgärden är inriktad på politiska åtgärder och övervakning och förutser inte någon inkomst- eller utgiftsförvaltning, utan endast rekrytering av ytterligare personalresurser (2 heltidsekvivalenter).

### 2.2 Förvaltnings- och kontrollsystem

#### 2.2.1 *Motivering av den budgetgenomförandemetod, de finansieringsmekanismer, de betalningsvillkor och den kontrollstrategi som föreslås*

Utgifterna inom ramen för dessa åtgärder kommer att förvaltas i enlighet med centrala förfaranden.

#### 2.2.2 *Uppgifter om identifierade risker och om det eller de interna kontrollsystem som inrättats för att begränsa riskerna*

Kommissionen tillämpar noggranna kontroller av hanteringen av anställningsavtal och GD Transport och rörlighet följer strikta etiska normer. Lagstiftningsförslaget leder inte till några inkomster och kräver ingen ytterligare kontrollmekanism.

#### 2.2.3 *Beräkning och motivering av kontrollernas kostnadseffektivitet (dvs. förhållandet mellan kostnaden för kontrollerna och värdet av de medel som förvaltas) och en bedömning av den förväntade risken för fel (vid betalning och vid avslutande)*

Den allmänna risken för fel förväntas vara mycket låg och omfattas redan av den befintliga kontrollmiljön. Det förväntas inte finnas något behov av automatiska kontroller.

### 2.3 Åtgärder för att förebygga bedrägeri och oriktigheter

Lagstiftningsförslaget innebär inte några inkomster för GD Transport och rörlighet. När det gäller utgifterna planeras de för att anställa ytterligare personal. Risken för bedrägerier och oriktigheter anses vara mycket låg och kommer att hanteras med hjälp av befintliga kontroller. GD Transport och rörlighet reviderade sin bedrägeribekämpningsstrategi i linje med Olafs riktlinjer 2020 och planerar nästa uppdatering 2026. GD Energis strategi omfattar relevanta åtgärder för att öka medvetenheten om förebyggande av bedrägerier och särskilda riskbedömningsåtgärder. Den säkerställer ett ändamålsenligt och effektivt samarbete med olika utredningsorgan. Den centrala ramen säkerställer rätten till tillgång till information, lokaler och personal till externa (Europeiska revisionsrätten) och interna (IAS) revisorer.

### 3 FÖRSLAGETS ELLER INITIATIVETS BERÄKNADE BUDGETKONSEKVENSER

#### 3.1 Berörda rubriker i den fleråriga budgetramen och utgiftsposter i den årliga budgeten

Befintliga budgetposter

Redovisa enligt de berörda rubrikerna i den fleråriga budgetramen i nummerföljd

Rubrik i den fleråriga budgetramen	Budgetpost	Typ av utgifter	Bidrag			
	Nummer	Diff./Icke-diff. <sup>46</sup>	från Eftaländer <sup>47</sup>	från kandidatländer och potentiella kandidater <sup>48</sup>	från andra tredjeländer	övriga inkomster avsatta för särskilda ändamål
4	<i>Budgetposten kommer att vara tillgänglig när vi har den nya budgetstrukturen för den fleråriga budgetramen</i>	Icke-diff.	NEJ	NEJ	NEJ	NEJ

<sup>46</sup> Differentierade respektive icke-differentierade anslag.

<sup>47</sup> Efta: Europeiska frihandelssammanslutningen.

<sup>48</sup> Kandidatländer och i förekommande fall potentiella kandidater i västra Balkan.

### 3.2 Förslagets beräknade budgetkonsekvenser för anslagen

#### 3.2.1 Sammanfattning av beräknad inverkan på driftsanslagen

- Förslaget/initiativet kräver inte att driftsanslag tas i anspråk
- Förslaget/initiativet kräver att driftsanslag tas i anspråk enligt följande:

Miljoner EUR (avrundat till tre decimaler)

Rubrik i den fleråriga budgetramen	4							”Administrativa utgifter” 49
GD: Transport och rörlighet	År	År	År	År	År	År	År	T O T A L T b u d g e t r a m
	20	20	20	20	20	20	20	
	28	00	00	00	00	00	00	
		2	3	3	3	3	3	
		9	0	1	2	3	4	

<sup>49</sup> Nödvändiga anslag bör beräknas med hjälp av årsmedelkostnaderna på tillämplig webbsida i BUDGpedia.





Miljoner EUR (avrundat till tre decimaler)

		År 2028	År 2029	År 2030	År 2031	År 2032	År 2033	År 2034	<b>TOTALT Budgetram 2028–2034</b>
<b>TOTALA anslag för RUBRIKERNÄ 1–4</b>	Åtaganden	0,398	0,398	0,398	0,398	0,398	0,398	0,398	<b>2,786</b>
i den fleråriga budgetramen	Betalningar	0,398	0,398	0,398	0,398	0,398	0,398	0,398	<b>2,786</b>

### 3.2.3 Sammanfattning av beräknad inverkan på de administrativa anslagen

- Förslaget/initiativet kräver inte att anslag av administrativ natur tas i anspråk
- Förslaget/initiativet kräver att anslag av administrativ natur tas i anspråk enligt följande:

#### 3.2.3.1 Anslag i den antagna budgeten

ANTAGNA ANSLAG	År	År	År	År	År	År	År	TOTALT 2028– 2034
	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	
<b>RUBRIK 4</b>								
Personalresurser	0,388	0,388	0,388	0,388	0,388	0,388	0,388	2,716
Övriga administrativa utgifter	0,010	0,010	0,010	0,010	0,010	0,010	0,010	<b>0,070</b>
<b>Delsumma för RUBRIK 4</b>	<b>0,398</b>	<b>0,398</b>	<b>0,398</b>	<b>0,398</b>	<b>0,398</b>	<b>0,398</b>	<b>0,398</b>	<b>2,786</b>
<b>Utanför RUBRIK 4</b>								
Personalresurser	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	<b>0,000</b>
Andra utgifter av administrativ natur	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	<b>0,000</b>
<b>Delsumma utanför RUBRIK 4</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>
<b>TOTALT</b>	<b>0,398</b>	<b>0,398</b>	<b>0,398</b>	<b>0,398</b>	<b>0,398</b>	<b>0,398</b>	<b>0,398</b>	<b>2,786</b>

Den beräknade inverkan på utgifter och personal för 2028 och därefter läggs till enbart i illustrativt syfte och säger ingenting om nästa fleråriga budgetram. Finansieringskällan och omfattningen av unionens finansiella åtagande för perioden efter 2027 förblir beroende av resultatet av de interinstitutionella förhandlingarna om den fleråriga budgetramen 2028–2034 och ska därefter fastställas genom det årliga budgetförfarandet. Alla anslag och personalanslag från och med 2028 är preliminära.

### 3.2.4 Beräknat personalbehov

- Förslaget/initiativet kräver inte att personalresurser tas i anspråk
- Förslaget/initiativet kräver att personalresurser tas i anspråk enligt följande:

#### 3.2.4.1 Finansierat med den antagna budgeten

Beräkningarna ska anges i heltidsekvivalenter

ANTAGNA ANSLAG	År 2028	År 2029	År 2030	År 2031	År 2032	År 2033	År 2034
<b>• Tjänster som tas upp i tjänsteförteckningen (tjänstemän och tillfälligt anställda)</b>							
20 01 02 01 (vid huvudkontoret eller vid kommissionens kontor i medlemsstaterna)	2	2	2	2	2	2	2
20 01 02 03 (EU:s delegationer)	0	0	0	0	0	0	0
(indirekta forskningsåtgärder)	0	0	0	0	0	0	0
(direkta forskningsåtgärder)	0	0	0	0	0	0	0
Andra budgetposter (ange vilka)	0	0	0	0	0	0	0
<b>• Extern personal (heltidsekvivalenter)</b>							
20 02 01 (kontraktanställda och nationella experter finansierade)	0	0	0	0	0	0	0

ANTAGNA ANSLAG		År 2028	År 2029	År 2030	År 2031	År 2032	År 2033	År 2034
genom ramanslaget)								
20 02 03 (kontraktanställda, lokalanställda, nationella experter och unga experter som tjänstgör vid EU:s delegationer)		0	0	0	0	0	0	0
Post för admin. stöd [XX.01.YY.YY]	• vid huvudkontoret	0	0	0	0	0	0	0
	• vid EU:s delegationer	0	0	0	0	0	0	0
(kontraktanställda och nationella experter – indirekta forskningsåtgärder)		0	0	0	0	0	0	0
(kontraktanställda och nationella experter – direkta forskningsåtgärder)		0	0	0	0	0	0	0
Andra budgetposter (ange vilka) – rubrik 4		0	0	0	0	0	0	0
Andra budgetposter (ange vilka) – utanför rubrik 4		0	0	0	0	0	0	0
<b>TOTALT</b>		<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>

Personal som behövs för att genomföra förslaget (heltidsekvivalenter):

	Täcks av befintlig personal vid kommissionens avdelningar	Särskild ytterligare personal*		
		Finansieras genom rubrik 7 eller forskning	Finansieras genom BA-post	Finansieras genom avgifter
Tjänster i tjänsteförteckningen	2		Ej tillämpligt	0
Extern personal (kontraktanställda, nationella experter, vikarier)		0	0	0

Beskrivning av arbetsuppgifter:

Tjänstemän och tillfälligt anställda	Det ytterligare arbetet med att genomföra förordningen kommer att kräva en intern omfördelning av två tjänster i tjänsteförteckningen från och med antagandet av förordningen. Det ytterligare arbetet gäller
--------------------------------------	---

	<p>följande: Utseende av oundärliga onlineleverantörer av biljetthanteringstjänster på medlemsstatsnivå: Förordningen inför ett krav på att kommissionen ska utse oundärliga onlineleverantörer av biljetthanteringstjänster. Detta kommer att kräva att kommissionen hanterar anmälningar som tas emot från medlemsstaterna, följer utvecklingen och övervakar marknaden för att säkerställa att alla relevanta tjänsteleverantörer gör erforderliga anmälningar. Kommissionen kan även behöva hantera klagomål och ytterligare utredningar kopplade till utseendeprocessen. Med tiden kommer kommissionen att behöva övervaka utvecklingen och förvalta förteckningen över utsedda enheter, inklusive eventuella tillägg eller strykningar från förteckningen. Vidare krävs samordning med nationella tillsynsmyndigheter: Kommissionen behöver kontrollera anmälningar från medlemsstaterna, samordna med nationella tillsynsorgan samt offentliggöra och uppdatera dynamiska förteckningar på kommissionens webbplats. <b>Den återkommande processen för att bedöma inkomna anmälningar, övervaka EU-marknaden och samordna med nationella tillsynsmyndigheter kräver särskild och högspecialiserad kapacitet, särskilt med tanke på de specifika kraven inom järnvägssektorn.</b></p> <p>Två heltidsekvivalenter anses därför nödvändiga för att effektivisera samordningen, minska förseningar i utseendeförfarandena och upprätthålla ett korrekt och uppdaterat offentligt register, vilket säkerställer marknadstransparens och effektiv tillämpning av det nya regelverket. Med hänsyn till det mycket specialiserade kunskapskravet och kombinationen av kompetenser (specialiserad konkurrensrättslig bakgrund kombinerad med kompetens inom utarbetande av juridiska texter) kan behovet uppfyllas genom två AD-tjänster.</p>
Extern personal	

### 3.2.5 Översikt över beräknad inverkan på it-relaterade investeringar

Obligatoriskt: Bästa tillgängliga skattning av de it-relaterade investeringar som förslaget/initiativet medför ska anges i tabellen nedan.

När så krävs för genomförandet av förslaget/initiativet ska i undantagsfall anslag under rubrik 7 anges på därför avsedd rad.

Anslagen under rubrikerna 1–6 ska redovisas som ”It-utgifter inom operativa program som inte omfattas av kommissionens administrativa självständighet och institutionella befogenheter”. Dessa utgifter avser den driftsbudget som tas i anspråk för att återanvända/köpa in/utveckla it-plattformar och it-verktyg med direkt koppling till initiativets genomförande med tillhörande investeringar (t.ex. licenser, undersökningar och datalagring). Uppgifterna i den här tabellen bör vara förenliga med uppgifterna i avsnitt 4, ”Digitala inslag”.

TOTALT Anslag för digital teknik och it	År 2024	År 2025	År 2026	År 2027	TOTALT budgetram 2021–2027
<b>RUBRIK 7</b>					
It-utgifter (centralt)	0,000	0,000	0,000	0,000	<b>0,000</b>
<b>Delsumma för RUBRIK 7</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>
<b>Utanför RUBRIK 7</b>					
It-utgifter inom operativa program som inte omfattas av kommissionens administrativa självständighet och institutionella befogenheter	0,000	0,000	0,000	0,000	<b>0,000</b>
<b>Delsumma utanför RUBRIK 7</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>
<b>TOTALT</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>

### 3.2.6 Förenlighet med den gällande fleråriga budgetramen

Förslaget/initiativet

- kan finansieras fullständigt genom omfördelningar inom den berörda rubriken i den fleråriga budgetramen
- kräver användning av den outnyttjade marginalen under den relevanta rubriken i den fleråriga budgetramen och/eller användning av särskilda instrument enligt definitionen i förordningen om den fleråriga budgetramen
- kräver en översyn av den fleråriga budgetramen

### 3.2.7 Bidrag från tredje part

Förslaget/initiativet

- innehåller inga bestämmelser om samfinansiering från tredje parter
- innehåller bestämmelser om samfinansiering från tredje parter enligt följande uppskattning:

Anslag i miljoner EUR (avrundat till tre decimaler)

	År 2024	År 2025	År 2026	År 2027	Totalt
Ange vilket organ som deltar i samfinansieringen					

TOTALA anslag som tillförs genom samfinansiering					
--	--	--	--	--	--

### 3.3 Beräknad inverkan på inkomsterna

- Förslaget/initiativet påverkar inte inkomsterna.
- Förslaget/initiativet påverkar inkomsterna på följande sätt:
- Påverkan på egna medel
- Påverkan på andra inkomster
- Ange om inkomsterna är avsatta för särskilda utgiftsposter

Miljoner EUR (avrundat till tre decimaler)

Inkomstposter i den årliga budgeten:	Belopp som förts in för det innevarande budgetåret	Förslagets/initiativets inverkan på inkomsterna <sup>50</sup>			
		År 2024	År 2025	År 2026	År 2027
Artikel .....					

För inkomster avsatta för särskilda ändamål, ange vilka utgiftsposter i budgeten som berörs.

--

Övriga anmärkningar (t.ex. vilken metod/formel som har använts för att beräkna inverkan på inkomsterna eller andra relevanta uppgifter).

--

## 4. DIGITALA INSLAG

### 4.1 Krav med digital relevans

Om det politiska initiativet inte bedöms omfatta några krav med digital relevans ska en förklaring lämnas till varför inga digitala medel används.

Initiativet har inga krav på digital relevans. Det rör inte tillhandahållandet av en allmännyttig tjänst. Genom direktivet införs skyldigheter för vissa marknadsaktörer på området för onlineförsäljning av tågbiljetter. Datautbyte till följd av dessa skyldigheter ska struktureras i enlighet med befintlig lagstiftning, särskilt den tekniska specifikationen för driftskompatibilitet avseende telematik, kommissionens genomförandeförordning (EU) 2026/253, som antogs i februari 2026.

I annat fall ska kraven med digital relevans förtecknas i tabellen nedan:

Hänvisning till kravet	Beskrivning av kravet	Aktörer som påverkas berörs av kravet	Övergripande processer	Kategorier

<sup>50</sup> Vad gäller traditionella egna medel (tullar, sockeravgifter) ska nettobeloppen anges, dvs. bruttobeloppen minus 20 % avdrag för uppbördskostnader.

Hänvisning till kravet	Beskrivning av kravet	Aktörer som påverkas eller berörs av kravet	Övergripande processer	Kategorier

#### 4.2 Data

Detta initiativ inför ingen ny rapporteringsskyldighet, eftersom det bygger på befintliga skyldigheter enligt kommissionens genomförandeförordning (EU) 2015/1100. Eventuellt datautbyte som krävs mellan berörda aktörer ska baseras på ett kommersiellt avtal och regleras genom kommissionens genomförandeförordning (EU) 2026/253 (*TSD Telematik*).

#### 4.3 Digitala lösningar

Ingen digital lösning införs genom detta initiativ.

#### 4.4 Interoperabilitetsbedömning

Initiativet inför inte digitala offentliga tjänster.

#### 4.5 Åtgärder till stöd för digitalt genomförande

Inga krav av digital relevans anges i avsnitt 4.1.