Svenska Resebransch Föreningen
Association of Swedish Travel Industry

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
li.remissvar@regeringskansliet.se
li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Stockholm 2026-09-25

Angående: Remissyttrande över Europeiska kommissionens förslag till förordning om multimodala bokningstjänster och förordning om tågbiljetter (COM(2026) 231 och COM(2026) 232)

Svenska Resebranschföreningen (SRF) representerar svenska resebyråer och researrangörer. Vi har idag ca 260 medlemsföretag vilket motsvarar ca 85 % av omsättningen. År 2019, dvs före pandemin, omsatte medlemsföretagen ca 50 miljarder kronor och sysselsatte ca 8 000 anställda. Efter att ha minskat under pandemin har omsättningen och sysselsättningsgraden successivt ökat och under 2025 var antalet anställda ca 7 600 och den totala affärsvolymen ca 60 miljarder kronor.

Vi noterar att vi inte bjudits in att lämna svar på denna remiss men väljer ändå att svar då vi anser att regleringarna på detta område påverkar våra medlemmars verksamhet på ett mycket påtagligt sätt.

Sammanfattning

Svenska Resebranschföreningen välkomnar Europeiska kommissionens ambition att underlätta för resenärer att söka, jämföra, boka och köpa resor över trafikslags- och nationsgränser. Förslagen har potential att stärka konkurrensen, öka transparensen och förbättra resenärernas tillgång till multimodala resealternativ.

För att uppnå dessa mål krävs dock vissa justeringar av förslagen. Särskilt viktigt är att:

- FRAND-principerna tillämpas konsekvent i alla trafikslag. Det är väsentligt att utöka skyldigheterna för transportoperatörer i rail ticketing regulation att dela med sig av "content" till alla transportslag, fr.a. flyg där samma distributionshinder förekommer. Om inte "content sharing obligation" utökas

även till andra transportslag kommer kunder (ändå) inte att kunna effektivt jämföra och kombinera tjänster från olika transportslag.

- Vi är av uppfattningen att artikel 4-6 och 8 (och Annex 1) i MBR bör tas bort helt då dessa regler baseras på en felaktig beskrivning av marknadsdynamiken i branschen - särskilt inom flyg - alternativt (i andra hand) påtagligt ändras för att endast fånga sådana intermediärer som uppvisar mer av den karaktär som sådana konkurrensregler tar sikte på.
- Reseförmedlare ges faktisk tillgång till relevant innehåll, inklusive priser, tillgänglighet och servicefunktioner.
- Transparenskrav fokuserar på öppenhet gentemot konsumenten utan att detaljreglera hur sökresultat ska presenteras.
- Regelverket inte stärker redan dominerande distributionsplattformers ställning på marknaden.

Allmänna synpunkter

En väl fungerande marknad för reseinformation och biljettförsäljning är beroende av att oberoende reseförmedlare, resebyråer, researrangörer och digitala plattformar kan konkurrera på lika villkor. Dessa aktörer spelar en avgörande roll för att ge resenärerna överblick över marknaden och möjlighet att välja det alternativ som bäst motsvarar deras behov av pris, restid, bekvämlighet, tillförlitlighet och hållbarhet.

Vi delar regeringens bedömning att konkurrensneutrala regler kan bidra till att minska marknadshinder, särskilt inom järnvägssektorn och för gränsöverskridande resor. Samtidigt måste regleringen utformas så att innovation, konkurrens och konsumentnytta främjas utan onödig administrativ börda.

1. FRAND-villkor bör gälla trafikslagsövergripande

Förordningen om multimodala bokningstjänster syftar till att skapa en trafikslagsövergripande marknad för mobilitetstjänster. Det är därför viktigt att reglerna om rättvisa, rimliga och icke-diskriminerande villkor (FRAND) tillämpas konsekvent oavsett trafikslag.

Både artikel 4 (content sharing obligation) och artikel 6 (FRAND principles) bör gälla alla transportslag - samma problem föreligger i båda transportslag och det är inte förrän alla sorters biljetter finns tillgängliga på MDMS-plattformar på rättvisa villkor som konsumenterna får möjlighet att jämföra och boka det transportslag som de "på riktigt" föredrar utifrån tillgängliga filtreringar och transparens enligt MBR.

När en transportoperatör kontrollerar innehåll eller funktionalitet som är nödvändig för att konkurrerande distributionskanaler ska kunna erbjuda sina tjänster bör tillgång tillhandahållas på rättvisa och konkurrensneutrala villkor. Detta bör gälla järnväg, flyg, buss och andra relevanta trafikslag på ett likvärdigt sätt.

2. Transparens förutsätter tillgång till innehåll

Resenärer kan endast få en rättvis och fullständig jämförelse av transportalternativ om reseförmedlare har tillgång till relevant reseinnehåll. Genom att tillämpa artikel 4 på alla transportslag och justera artikel 7(3) i MBR till att inkludera ett krav på transportoperatörer att dela den information som MDMS behöver för att visa slutliga priser och villkor för transportprodukten, inkl. frivilliga pristillägg och "ancillary services", på samma villkor som de delar den informationen i sina egna distributionskanaler. Jag skulle även vilja propsa på att lägga in en ny skrivning i artikel 7 som gör transportoperatörer skyldiga att även tillåta MDMS att erbjuda och sälja dessa tjänster (att bara visa räcker bara halva vägen). Och justera recital 16 i enlighet med detta.

Regelverket bör därför säkerställa att oberoende distributörer får tillgång till:

- Priser och tariffinformation,
- Biljettlager och tillgänglighet,
- Tilläggstjänster,
- Ombokning- och servicefunktioner,
- Övriga uppgifter som krävs för att genomföra en fullständig bokning och efterföljande kundservice.

Om sådant innehåll begränsas riskerar konsumenter att endast exponeras för delar av marknaden och därmed gå miste om billigare, snabbare eller mer lämpliga resealternativ. Ett centralt mål för lagstiftningen bör därför vara att säkerställa faktisk tillgång till innehåll snarare än enbart formell rätt till datautbyte.

3. Transparens i ranking bör främjas utan att innovation begränsas

Vi stödjer förslagens ambition att öka transparensen kring hur resealternativ rankas och presenteras för konsumenterna.

Konsumenterna bör tydligt kunna förstå:

- Vilka kriterier som påverkar rankingen,

- När placeringar är kommersiellt sponsrade
- Hur olika parametrar såsom pris, restid eller utsläpp vägs samman.

Samtidigt bör lagstiftningen inte föreskriva exakt hur sökresultat ska presenteras eller vilken standardordning som ska användas. Resenärer har olika preferenser, och olika distributionsplattformar behöver kunna utveckla innovativa verktyg för att möta dessa behov. Plattformar behöver även rätt att - så länge de ber konsumenterna transparens och inte diskriminerar mellan flygbolag - finansiera sina tjänster (som ofta är gratis för användarna) genom att ta in marknadsföringsbetalningar från operatörer. Därför bör artikel 7(11) strykas helt. Utan denna möjlighet riskerar jämförelseplattformarna att behöva försämra sina tjänster och/eller öka priserna på biljetterna och tjänsterna de förmedlar. I det långa loppet kommer det leda till att konsumenten får mindre nytta av bokningsplattformarna och vänder till till transportoperatörerna en och en - utan möjlighet att jämföra olika transportsätt eller olika operatörers erbjudanden.

Lagstiftningen bör därför fokusera på transparens och konsumentinformation snarare än på detaljerad reglering av gränssnitt och sorteringsfunktioner.

4. Risk för att dominerande plattformar förstärks

Förslaget om tågbiljetter innehåller krav som syftar till att öka synligheten för konkurrerande järnvägstjänster. Ambitionen är positiv men vissa lösningar riskerar att få motsatt effekt.

Särskild försiktighet bör iakttas när det gäller regler som kan medföra att redan dominerande järnvägsoperatörers distributionsplattformar får en ännu starkare ställning som marknadsportvakter. Om konkurrerande aktörers erbjudanden i praktiken måste distribueras genom dominerande aktörers plattformar riskerar marknadskoncentrationen att öka snarare än minska.

En mer ändamålsenlig lösning är att säkerställa öppen tillgång till innehåll på FRAND-villkor för alla kvalificerade distributionsaktörer. Detta stärker konkurrensen mellan distributionskanaler och ger konsumenterna bättre möjligheter att jämföra alternativ.

Avslutande synpunkter

Svenska Resebranschföreningen stödjer målsättningen att skapa en mer integrerad europeisk marknad för multimodala rese- och biljettjänster. För att regelverket ska ge verklig nytta för resenärerna bör de fortsatta förhandlingarna fokusera på:

- Likvärdiga FRAND-regler i samtliga trafikslag,
- Säkerställd tillgång till reseinnehåll för oberoende distributörer,
- Transparens i ranking och presentation av erbjudanden,
- Bevarande av konkurrens och innovation i distributionsledet,
- åtgärder som stärker konsumenternas valmöjligheter utan att skapa nya marknadsportvakter.

Ett sådant regelverk skulle ge europeiska resenärer bättre jämförelsemöjligheter, större valfrihet och enklare tillgång till gränsöverskridande och multimodala resor samtidigt som konkurrensen och innovationskraften på marknaden stärks.
Stockholm som ovan



Didrik von Seth
Generalsekreterare
didrik.vonseth@srf-org.se