KOLLEKTIVTRAFIKK-
FORENINGEN

21.08.2026

Innspill EUs passasjermobilitetspakke

Det vises til Jernbanedirektoratets brev av 23. juni 2026. På grunn av sommerferie har det vært kort frist til å behandle saken, men vi vil likevel komme med følgende innspill.

Ettersom saken potensielt kan ha betydning for finansieringen av fylkeskommunal kollektivtransport, mener vi fylkeskommunene også burde blitt direkte involvert i høringen. Entur, som er assosiert medlem i Kollektivtrafikkforeningen, har sendt egne innspill.

Generelt

Slik vi ser det, gjelder forslaget ikke for tjenester som har som hovedformål å dekke transportbehovene i et byområde eller mellom byområdet og omlandet. Fylkeskommunal kollektivtransport, som for eksempel Ruter administrerer i Oslo og Akershus, fremstår nettopp som en bymessig eller regional mobilitetstjeneste, jf. utkastets artikkel 2(1)(a).

Hovedfokuset for direktivene er langdistansetog, og vi mener dette bør opprettholdes. Det er utfordrende å se alle konsekvensene for kollektivtrafikk i byområder, der tog er en del av det lokale kollektivtrafikksystemet. Dersom lokaltog i byområder blir en del av virkeområdet, må det sikres at kollektivtrafikkselskapene og fylkeskommunene ikke får økte kostnader ved innføringen.

COM(2026)231: Proposal on multimodal booking

Foreløpig med veiledningstekst fra Jernbanedirektoratet

Tidligere kjent som MDMS – Multimodal Digital Mobility Services. Denne stiller generelle krav som vil regulere markedet for MaaS (Mobility as a Service) for alle transportformer. Forordningen vil også erstatte tidligere Code of Conduct for Computerized Reservation Systems i luftfartssektoren. Av de tidligere kommuniserte policy-alternativene fra EU -kommisjonen,har EU-kommisjonen valgt det minst inngripende. Forordningen stiller blant annet krav til nøytral visning og rangering av reisealternativer hos MDMS-tilbydere (tjenester som selger reiser for

Dronningens gate 40, postboks 1030, N-0104 Oslo. Org.nr: 891 502 052

flere operatører). Det skilles mellom B2C (Business to Consumer) og B2B (Business to Business) MDMS-tilbydere. For B2C MDMS-tilbydere er gjelder enkelte krav kun dersom man har «significant market presence».

Vår vurdering:

Vi kan ikke se at fylkeskommunenes tilbud av kollektivtransport, og administrasjonsselskap organisert som aksjeselskaper, vil bli påvirket av reguleringen og har ingen kommentarer.

COM(2026)232: Proposal on rail ticketing

Foreløpig med veiledningstekst fra Jernbanedirektoratet:
Tidligere kjent som SDBTR – Single Digital Booking and Ticketing Regulation. Denne bygger videre på "proposal on multimodal booking", men gjelder bare for jernbanesektoren, med enkelte unntak. Her pålegges togoperatører å inngå i avtaler med MDMS-tilbydere som ønsker det. Togoperatører som anses «indispencable», dvs har mer enn 50% av markedet i form av passasjer-km i et land, forpliktes også til å selge produkter for andre togoperatører som ønsker det, under de krav som fremkommer i forordningen. Dette innebærer også at de må oppfylles kravene i COM(202 6)231. Videre stilles krav om 5 måneders forsalg for avganger som inngår i rutedata iht kapasitetsforordningen (EU) 2026/1184, artikkel 5 pkt (14).

Vår vurdering:

Virkeområde og indirekte betydning for fylkeskommunal kollektivtransport
Slik vi forstår forslaget til regulering, vil det først og fremst treffe Vys tjenester. Forslaget kan likevel få indirekte betydning for fylkeskommunene og fylkeskommunale administrasjonsselskaper.

Etter vår vurdering innebærer forslaget at tredjepartsaktører som selger togreiser fra et annet område eller en annen by, også må kunne selge overgangsbilletter for videre reise inn i fylkeskommunenes administrasjonsområde etter yrkestransportlovens regler. Dette kan gjelde både videre reise med tog - og videre reise med andre transportmidler.

Dersom en kunde for eksempel kjøper en reise fra Gøteborg til Røa, må tredjeparten kunne selge overgangsbillett til buss eller skinnegående transport innenfor fylket.

Finansiering
Kollektivtransporten i Norge er i betydelig grad offentlig subsidiert. I 2024 utgjorde offentlige subsidier til den fylkeskommunale kollektivtransporten samlet om lag 18 milliarder kroner, eller opptil 60 prosent av kostnadene. Det innebærer at det offentlige dekker hoveddelen av kostnadene ved kollektivtransporten.

Dersom tredjepartsaktører skal selge slike tjenester, er det derfor viktig at kostnadene ved salget ikke legges på operatørene, som f.eks. Vy, eller på fylket og dets administrasjonsselskaper for kollektivtransport, som f.eks. Ruter. En slik løsning ville i praksis innebære at det offentlige subsidierer tredjepartsaktører, noe vi ikke oppfatter som formålet med reguleringen.

Det er uklart om det er kun fullpris enkeltbilletter som omfattes, eller om rabatter knyttet til enkeltbilletten (som f.eks. Reisrabatten i Oslo og Akershus) også vil omfattes. Dersom rabattordninger også omfattes, vil dette kunne påvirke innovasjonskraften hos kollektivselskapene.

COM(2026)233: Proposal on the protection of passengers with single tickets

Foreløpig med veiledningstekst fra Jernbanedirektoratet:
Denne er en utvidelse av passasjerrettighetsforordningen for jernbane - (EU) 2021/782. Denne bygger videre på «proposal on rail ticketing», og skal sikre at passasjerer som kjøper en gjennomgående togreise i en operasjon får rettigheter for hele reisen. Et sentralt krav er at dersom overgangstider gitt av passasjerrettighetsforordningen er overholdt, legges ansvaret ved avvik på den togoperatøren for hadde ansvaret for avviket. Dersom en reise selges som gjennomgående, uten at overgangstidene er overholdt, legges ansvaret på den som har solgt reisen, som da må betale kompensasjon tilsvarende 75% av reisens pris, til den reisende.

Vår vurdering:

Denne reguleringen treffer nok Vy, men ikke fylkeskommunene eller fylkeskommunale administrasjonsselskap.

Med hilsen,
Olov Grøtting, daglig leder
Daniel Rees, spesialrådgiver