

# Res lätt med biljett



SOU och Ds kan köpas från Fritzes kundtjänst.  
Beställningsadress: Fritzes kundtjänst, 106 47 Stockholm  
Ordertelefon: 08-598 191 90  
E-post: [order.fritzes@nj.se](mailto:order.fritzes@nj.se)  
Webbplats: [fritzes.se](http://fritzes.se)

För remissutsändningar av SOU och Ds svarar Fritzes Offentliga Publikationer på uppdrag av Regeringskansliets förvaltningsavdelning.

*Svara på remiss – hur och varför.*

*Statsrådsberedningen, SB PM 2003:2 (reviderad 2009-05-02)*

En kort handledning för dem som ska svara på remiss. Häftet är gratis och kan laddas ner som pdf från eller beställas på [regeringen.se/remiss](http://regeringen.se/remiss)

Omslag: Regeringskansliets standard.

Tryck: Elanders Sverige AB, Stockholm 2015.

ISBN 978-91-38-24241-4

ISSN 0284-6012

# Innehåll

<b>Promemorians huvudsakliga innehåll .....</b>	<b>7</b>
<b>1 Bakgrund .....</b>	<b>11</b>
1.1 Uppdraget.....	14
1.2 Utredningsarbetet.....	15
1.3 Avgränsningar .....	15
1.4 Propositioner och tidigare utredningar .....	16
1.5 Rapportens disposition.....	17
<b>2 Författningsförslag.....</b>	<b>19</b>
2.1 Förslag till lag om ändring i lagen (2010:1065) om kollektivtrafik.....	19
2.2 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2011:1126) om kollektivtrafik .....	21
<b>3 Gällande rätt.....</b>	<b>23</b>
3.1 Inledning.....	23
3.2 EU:s passagerarförordningar och rätten till information med mera .....	24
3.2.1 Tågpassagerarförordningen.....	24
3.2.2 Allmänt om TSD .....	26
3.2.3 Närmare om TSD-TAP.....	28
3.2.4 Fartygspassagerarförordningen .....	28
3.2.5 Busspassagerarförordningen .....	29

3.3	Viss övrig EU-reglering .....	30
3.3.1	EU:s kollektivtrafikförordning .....	30
3.3.2	Intelligenta transportsystem - ITS .....	31
3.4	Vissa nationella bestämmelser .....	32
3.4.1	Lagen (2006:1116) om information till passagerare m.m.....	32
3.4.2	Lagen (2010:1065) om kollektivtrafik .....	33
3.4.3	Lagen (1977:67) om tilläggsavgift i kollektivtrafik....	34
3.4.4	Lagen (2010:566) om vidareutnyttjande av handlingar från den offentliga förvaltningen.....	35
3.4.5	Regler om penningtvätt, betalningsmedel och elektroniska pengar .....	36
3.4.6	Penningtvätt .....	37
3.4.7	Betaltjänster .....	38
3.4.8	Elektroniska pengar .....	40
<b>4</b>	<b>Väsentliga aktörer och samarbetsprojekt för uppdraget ...</b>	<b>43</b>
4.1	Regionala kollektivtrafikmyndigheter.....	43
4.1.1	Stockholms läns landsting .....	44
4.1.2	Västra Götalandsregionen.....	45
4.1.3	Region Skåne .....	45
4.2	Samtrafiken i Sverige AB.....	45
4.3	X2AB.....	46
4.4	SJ AB .....	48
4.5	Linkon AB.....	48
4.6	Transportstyrelsen.....	49
4.7	Pågående samarbetsprojekt inom branschen av betydelse för utredningen .....	49
4.7.1	X2AB:s Biljett- och betalprojekt.....	49
4.7.2	Realtid i samverkan .....	51
<b>5</b>	<b>Betallösningar, biljettsystem och insamling av trafikinformation.....</b>	<b>53</b>
5.1	Betallösningar i samhället.....	53

5.1.1	Kontaktlös kommunikation.....	54
5.2	Betalsystem inom kollektivtrafikområdet.....	55
5.2.1	Traditionella kollektivtrafikbiljetter.....	55
5.2.2	Centralt lagrade kollektivtrafikbiljetter .....	56
5.3	Biljettsamarbeten inom kollektivtrafikområdet.....	57
5.3.1	Resplus .....	57
5.3.2	Sydtaxan .....	58
5.3.3	Trafik i Mälardalen (TiM) .....	58
5.3.4	Norrlandsresan .....	59
5.4	Insamling av trafikinformation i dag .....	59
5.5	Pågående projekt inom EU .....	60
5.5.1	Smart Ticketing Alliance .....	61
5.5.2	EU Standard – ISO 24014.....	61
5.5.3	EU-Spirit.....	62
5.6	Erfarenheter från Storbritannien .....	63
5.6.1	Det nationella järnvägssystemet .....	63
5.6.2	Regional och lokal busstrafik utanför London.....	64
5.6.3	Kollektivtrafik i London .....	65
5.6.4	Nationell databas för kollektivtrafik .....	66
5.6.5	Specifikationen ITSO för smarta biljettlösningar .....	66
5.7	Erfarenheter från övriga länder .....	67
5.7.1	Danmark.....	67
5.7.2	Norge.....	68
5.7.3	Finland.....	68
5.7.4	Nederländerna.....	69
5.7.5	Tyskland.....	70
5.7.6	Belgien .....	71
5.7.7	Ungern - Budapest.....	71
5.7.8	Utvecklingen skiljer sig mellan länderna.....	72
<b>6</b>	<b>Försäljnings- och distributionssystemet Petra och Linkon AB .....</b>	<b>73</b>
6.1	Försäljnings- och distributionssystemet Petra .....	73
6.1.1	Internationella tågbiljetter .....	75
6.2	Tidigare analyser av Petra och Linkon AB .....	75

6.2.1	Statskontorets uppdrag från Järnvägsutredningen II.....	76
6.2.2	Järnvägsutredningen II:s slutbetänkande .....	76
6.2.3	Regeringens proposition Konkurrens på spåret.....	77
6.2.4	Statlig utredning om översyn av järnvägens organisation .....	77
6.2.5	SJ AB säljer delar av Linkon .....	77
<b>7</b>	<b>Några begrepp om data och format.....</b>	<b>79</b>
7.1	Öppna data för innovation.....	79
7.2	Öppna data och vidareutnyttjande av offentliga data .....	80
7.2.1	Aktörer .....	82
7.2.2	Begrepp inom datalagring och applikationer.....	82
<b>8</b>	<b>lakttagelser .....</b>	<b>85</b>
8.1	Utmaningar i uppdraget .....	85
8.2	Information på reseplanerare, försäljningskanaler och hos återförsäljare.....	86
8.3	Information i stört läge .....	87
8.4	Möjligheter att betala med kredit- och betalkort i anslutning till resan .....	87
8.5	Möjlighet att sälja varandras biljetter .....	89
8.6	Möjlighet att läsa varandras biljetter maskinellt .....	89
8.7	Ett ramverk för nationell standard och ansvar för realtidsdata behöver tas fram .....	89
8.8	Krav och önskemål på informations-, boknings- och biljettförsäljning från personer med funktionsnedsättning .....	90
8.9	SMS-biljetter och kreditprovning.....	91
8.10	Bemötande vid biljettkontroller .....	92
8.11	Möjligheter för medborgare med sämre ekonomi att resa kollektivt.....	94

8.12	Utländska resenärers möjligheter att resa kollektivt .....	95
8.13	Digitala ombud och återförsäljare av kollektivtrafikbiljetter.....	95
8.14	Moderna kollektivtrafikbiljetter ger nya möjligheter att sälja biljetter .....	96
8.15	Samarbetet inom X2AB:s biljett- och betalprojekt är värdefullt.....	97
8.16	Transportstyrelsens roll.....	97
8.16.1	En mer aktiv roll i marknadsövervakningen .....	97
8.16.2	Transportstyrelsens tillsyn av kollektivtrafiken .....	98
8.16.3	Transportstyrelsens arbete med kvalitet i databasen .....	98
<b>9</b>	<b>Förslag och bedömningar .....</b>	<b>99</b>
9.1	Skyldighet att lämna och tillgängliggöra information .....	99
<b>10</b>	<b>Konsekvensanalyser.....</b>	<b>107</b>
10.1	Ekonomiska konsekvenser .....	107
10.2	Konsekvenser för den kommunala självstyrelsen .....	108
10.3	Konsekvenser för små företag.....	108
10.4	Konsekvenser för jämställdheten mellan kvinnor och män, för personer med funktionsnedsättning och för möjligheterna att nå de integrationspolitiska målen.....	109
<b>11</b>	<b>Författningskommentar .....</b>	<b>111</b>
11.1	Förslaget till lag om ändring i lagen (2010:1065) om kollektivtrafik.....	111
11.2	Förslaget till förordning om ändring i förordningen (2011:1126) om kollektivtrafik .....	113

Bilaga 1	Promemoria Utredning om information, bokning och biljettförsäljning av kollektivtrafikresor.....	115
Bilaga 2	Förteckning över möten .....	121



# Promemorians huvudsakliga innehåll

Näringsdepartementet initierade i maj 2014 en intern utredning under ledning av Åsa Vagland i syfte att undersöka om det bör bli obligatoriskt för kollektivtrafikföretag att tillhandahålla data som gör det möjligt att bygga system för information, bokning och biljettförsäljning av kollektivtrafikresor. Bakgrunden var att det ur ett resenärsperspektiv är viktigt vid kollektivtrafikresor att på ett enkelt sätt få en överskådlig bild av resealternativ, kunna jämföra tider och priser samt kunna boka och köpa biljetter för hela resan, även när den omfattar flera sträckor och/eller flera aktörers trafik. I uppdraget ingick också att uppmärksamma rätten för återförsäljare inom och utom Sverige att sälja operatörernas utbud i biljettsamverkan. Utredaren skulle också överväga om Linkon AB eller andra funktioner eller resurser inom SJ AB eller dess dotterbolag borde särskiljas för att säkerställa konkurrensneutrala förhållanden. Avseende Linkon AB skulle särskilt hanteringen av internationella biljetter beaktas. Uppdraget skulle redovisas senast den 1 oktober 2014. Till sekreterare i utredningen utsågs Christina Kvarnström, programledare på Vinnova. Till utredningen knöts inledningsvis ämnessakkunniga Ann-Kristin Olsson, som sedermera ersattes av kanslirådet Elisabet Holm, båda från Näringsdepartementets rättssekretariat. Utredaren har under utredningstiden genomfört två arbetsmöten med branschföreträdare samt träffat ett stort antal representanter från kollektivtrafikbranschen i syfte att diskutera problembild och möjliga lösningar. Branschens arbete, genom X2AB:s biljett- och betalprojekt, har beaktats. Ett studiebesök till Storbritannien genomfördes för att tillvarata erfarenheter om landets informations- och biljettsystem inom kollektivtrafiken. Uppdraget redovisades den 1 oktober 2014 och bereddes under hösten i Regeringskansliet.

Promemorian innehåller faktaavsnitt om bland annat betal-lösningar, biljettsystem och trafikinformation samt några begrepp om data och format inklusive öppna data. I promemorian redovisas också försäljnings- och distributionssystemet Petra och dess ägare Linkon AB.

Slutligen lämnas förslag samt redogörs för ett antal iakttagelser som framkommit under utredningsarbetet. Dessa redovisas nedan.

## Förslag och bedömningar

I promemorian föreslås att lagen (2010:1065) om kollektivtrafik ändras så att kollektivtrafikföretag ska lämna och tillgängliggöra information i andra format och på annat sätt än i dag. Utredningen bedömer också att den information som ska lämnas bör utökas så att fler uppgifter om trafiken bör lämnas och att tillförlitligheten och kvaliteten ska vara åtminstone likvärdig med den kvalitet som kollektivtrafikföretagen har i sina egna system. En gemensam portal bedöms lämpligt för enkel åtkomst av den information som görs tillgänglig som öppna data (där öppna data som begrepp används i en vid bemärkelse).

Förslaget och bedömningarna kan sammanfattas på följande sätt:

- Ett kollektivtrafikföretags information om dess trafik ska lämnas och göras tillgänglig i alla befintliga format och språkversioner samt i ett öppet och maskinläsbart format tillsammans med tillhörande metadata. Informationen ska göras tillgänglig omedelbart och i originalform.
- Informationen bör omfatta uppgifter om tidtabeller, resevillkor, realtid och vissa priser.
- Tillförlitligheten och kvaliteten på den information som kollektivtrafikföretagen har att lämna och göra tillgänglig bör åtminstone vara likvärdig den som finns i kollektivtrafikföretagens egna reseplanerare eller system.
- En gemensam portal för enkel åtkomst till den information som kollektivtrafikföretagen har att lämna och tillgängliggöra bör användas eller inrättas.

## Utmaningar och iakttagelser

Under utredningstiden har ett antal utmaningar identifierats i fråga om informations-, biljett- och betalmöjligheter i kollektivtrafiken. Den första utmaningen är att kollektivtrafiken i Sverige är ett regionalt ansvar i form av regionala kollektivtrafikmyndigheter som styrs politiskt av landsting och kommuner. Den andra utmaningen är att SJ AB är en så stark aktör på kollektivtrafikmarknaden och dessutom äger delar av Linkon och därmed även delar av försäljnings- och distributionssystemet Petra. Den tredje utmaningen ligger i att utvecklingen går mer och mer mot ett ökat krav på registrering vilket kan vara ett problem ur ett integritetsperspektiv.

Ett antal iakttagelser har framkommit under utredningen. Det gäller bland annat informationen om tillgängliga resalternativ på reseplanerare och i försäljningskanaler, information till resenärer i stort läge, möjligheterna att betala med kredit- och betalkort, förutsättningarna att sälja och läsa varandras biljetter maskinellt och behovet av att ta fram ett ramverk för nationell standard samt ansvaret för realtidsdata. Det gäller också krav och önskemål från personer med funktionsnedsättning när det gäller informations-, boknings- och biljettförsäljning, förutsättningar för SMS-biljetter och bemötande vid biljettkontroller. Möjligheter för resenärer med sämre ekonomi och för utländska resenärer att resa kollektivt diskuteras. Dessutom behandlas möjligheter för digitala ombud och återförsäljare av kollektivtrafikbiljetter och de nya möjligheter som finns med moderna kollektivtrafikbiljetter. Transportstyrelsens roll i marknadsövervakning och tillsyn diskuteras också.

Iakttagelser i punktform:

- Varudeklaration på reseplanerare, försäljningskanaler och hos återförsäljare
- Information i stort läge
- Möjligheterna att betala med kredit- och betalkort i anslutning till resan
- Möjlighet att sälja varandras biljetter
- Möjlighet att läsa varandras biljetter maskinellt

- Ett ramverk för nationell standard och ansvar för realtidsdata behöver tas fram
- Krav och önskemål från personer med funktionsnedsättning på informations-, boknings- och biljett-försäljning
- SMS-biljetter och kreditprövning
- Bemötande vid biljettkontroller
- Möjligheter för medborgare med sämre ekonomi att resa kollektivt
- Utländska resenärers möjligheter att resa kollektivt
- Digitala ombud och återförsäljare av kollektivtrafikbiljetter
- Moderna kollektivtrafikbiljetter ger nya möjligheter att sälja biljetter
- Samarbetet inom X2AB:s biljett- och betalprojekt är värdefullt
- Transportstyrelsens roll i marknadsövervakning och tillsyn av kollektivtrafiken

# 1 Bakgrund

## 1.1 Inledning

Digitaliseringen och it-industrin har haft en stor betydelse för svensk tillväxt de senaste tio åren. Grundläggande för detta är en hög kunskapsnivå och ett bra innovationsklimat.

Sverige behöver fler entreprenöriella företag. Ett sätt att åstadkomma detta är att förbättra förutsättningarna för att nya och innovativa digitala tjänster ska kunna utvecklas i samhället, bland annat baserat på den information som finns såväl hos kommunala, regionala och statliga myndigheter och som utgör en samhällsgemensam resurs av stort värde. De offentliga myndigheterna bör aktivt sträva efter att möjliggöra ett effektivt vidareutnyttjande av offentlig information för att underlätta framväxten av en informationsmarknad.

En sådan strävan kan vara önskvärd även inom andra sektorer och områden, till exempel det i utredningen aktuella området för kollektivtrafik. På så sätt kan information om kollektivtrafik, både från myndigheter och kollektivtrafikföretag, bidra till innovation, utveckling av nya affärsmodeller och att nya företag växer fram.

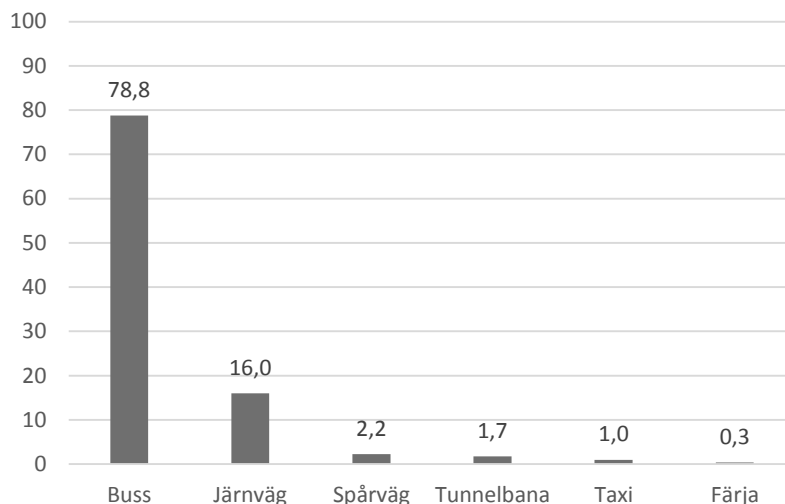
## 1.2 Dagens kollektivtrafik

Enligt EU:s kollektivtrafikförordning<sup>1</sup> definieras kollektivtrafik som ”persontransporttjänster av allmänt ekonomiskt intresse som erbjuds allmänheten fortlöpande och utan diskriminering”. I Sverige svarar busstrafiken för nästan 80 procent av Sveriges

<sup>1</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70.

kollektivtrafikutbud mätt som tidtabellskilometer. Om utbudet i stället redovisas som platskapacitet har tunnelbana och tåg större andelar än busstrafiken.

**Figur 1.1** Kollektivtrafikutbud mätt i tidtabellskilometer uppdelat på trafikslag, vecka 40 år 2013. Andelar i procent. Källa: Trafikanalys

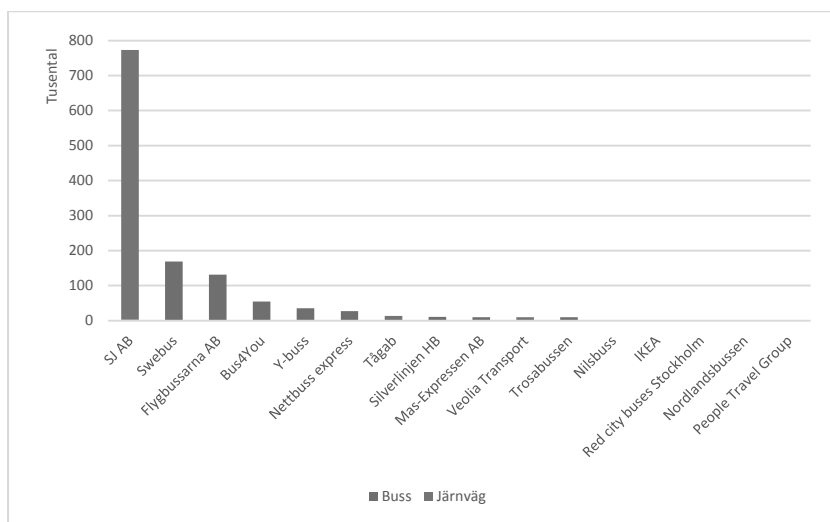


Kollektivtrafiken kan delas upp i kommersiell och subventionerad trafik. Under mätveckan 2013 var kollektivtrafiken till 9,3 procent kommersiell och 90,7 procent avtalad, det vill säga upphandlad trafik. Skillnaden är stor mellan trafikslagen där järn-vägstrafiken har en relativt stor andel kommersiell trafik, nästan 38 procent, medan busstrafikens andel kommersiell trafik utgörs av drygt fyra procent. För de övriga trafikslagen är i stort sett all trafik upphandlad.

Den kommersiella trafiken domineras till över 60 procent av SJ AB, följt av Swebus med 14 procent och Flygbussarna AB med 10 procent mätt som tidtabellskilometer.<sup>2</sup>

<sup>2</sup> Trafikanalys: Utvärdering av marknadsöppningar i kollektivtrafiken – rapport 2013 Rapport 2013:13.

**Figur 1.2** Den kommersiella kollektivtrafikens största operatörer. Utbudet som tidtabellskilometer hos de 15 största operatörerna. Vecka 40 år 2013. Källa: Trafikanalys



Resandet med lokal och regional kollektivtrafik ökar stadigt i Sverige. Under år 2013 uppgick rikets lokala och regionala kollektivtrafikresande till 1 420 miljoner påstigningar. Det är en ökning med tre procent sedan 2012 och med nästan 32 procent sedan 2000.

Buss är det i särklass vanligaste lokala och regionala kollektiva färdmedlet. Under 2013 gjordes 738 miljoner påstigningar på buss i Sverige, vilket motsvarar 52 procent av det totala antalet påstigningar. 23 procent av påstigningarna skedde med tunnelbana, 13 procent med tåg och elva procent med spårväg. Resande med fartyg förekom sparsamt.

Stockholms län, Västra Götalands län och Skåne län står tillsammans för nästan 60 procent av utbudet i fordons- och vagnkilometer, 71 procent av transportarbetet i personkilometer och 84 procent av antalet påstigningar av hela Sveriges lokala och regionala kollektivtrafik. Invånarna i Stockholms län gjorde flest påstigningar under 2013, i genomsnitt 355 resor per invånare, medan boende i

Västra Götalands län gjorde 175 påstigningar och boende i Skåne län 122 påstigningar per invånare.<sup>3</sup>

## 1.1 Uppdraget

Från ett resenärsperspektiv är det vid kollektivtrafikresor viktigt att på ett enkelt sätt få en överskådlig bild av resealternativ, kunna jämföra tider och priser samt kunna boka och köpa biljetter för hela resan, även när den omfattar flera sträckor och/eller flera aktörers trafik. Antalet kollektivtrafikföretag har ökat över tid, och alla marknadssegment är öppna för tillträde.

Den här utredningen har tillsatts internt på Näringsdepartementet för att se om det utöver dagens krav på kollektivtrafikföretagen kan finnas behov av ytterligare reglering som rör bokning och biljettförsäljning vid kollektivtrafikresor. Även rätten för återförsäljare inom och utom Sverige att sälja operatörernas utbud i biljettsamverkan bör uppmärksammas. Direktiven återges i bilaga 1.

I korthet ska utredaren göra följande:

- Utreda möjligheten att ålägga branschens aktörer att tillhandahålla data som gör det möjligt att bygga system för information, bokning och biljettförsäljning vid kollektivtrafikresor och på så sätt skapa förutsättningar för användarvänliga tjänster som underlättar för resenärerna att resa kollektivt. Utredaren äger också möjlighet att föreslå andra regeländringar eller regleringar som påskyndar genomförandet av ett sådant system.
- Tillvarata erfarenheter från Storbritannien eller andra länder som är relevanta i sammanhanget.
- Ta ställning till om det bör tydliggöras att trafikföretagens skyldighet att lämna information om sitt trafikutbud till det gemensamma systemet för trafikantinformation även omfattar trafik i realtid.

<sup>3</sup> Trafikanalys: Lokal och regional kollektivtrafik 2013 Statistik 2014:22.



- Bedöma om Linkon AB och eventuella andra funktioner eller resurser inom SJ AB eller dess dotterbolag bör särskiljas för att säkerställa konkurrensneutrala förhållanden.

## 1.2 Utredningsarbetet

Utredningsarbetet har till stor del bestått av möten med aktörer i kollektivtrafikbranschen kompletterat med inläsning av tidigare utredningar, propositioner och rapporter inom ämnesområdet. Ett studiebesök i Storbritannien genomfördes i slutet av juni 2014 för att tillvarata erfarenheter där inom såväl det nationella tågsystemet som lokal och regional kollektivtrafik.

Förutom enskilda möten med aktörer har två arbetsmöten hållits för att diskutera utgångspunkter för uppdraget och möjliga lösningar. Dessutom har två möten hållits med representanter för funktionshindervisorganisationer i syfte att få in synpunkter om system för information, bokning och biljettsystem. En förteckning över möten och deltagare finns i bilaga 2.

## 1.3 Avgränsningar

Uppdraget syftar till att underlätta information, bokning och biljettförsäljning för kollektivtrafikresor. Utredningen har valt att fokusera på oplanerade resor samt på sällanresenärer. Det ska vara enkelt att välja kollektivtrafiken för sin resa, det vill säga att få information om, köpa, betala och genomföra sin resa, oavsett om resenären är bosatt i Sverige eller utomlands.

Spontan- eller sällanresenären kan vara en van vardagsresenär som har ett annat resmål eller en annan restidpunkt än vanligtvis, antingen i den egna regionen eller i en annan region. Sällanresenären kan också vara en resenär som nästan aldrig reser kollektivt. Lösningar som fungerar för oplanerade resor förenklar troligen även för vaneresenären.

Stor vikt har också lagts vid tillgängligheten till information och data om resmöjligheter samt de möjligheter som uppstår när mer information finns lätt tillgängligt som öppna data.

I uppdraget ingick även att bedöma om Linkon AB och eventuella andra funktioner eller resurser inom SJ AB eller dess

dotterbolag bör särskiljas för att säkerställa konkurrensneutrala förhållanden. Under hösten 2014 sålde dock SJ AB Linkon AB och den analysen har därför utgått. Inga ytterligare funktioner eller resurser inom SJ AB eller dess dotterbolag har analyserats.

## 1.4 Propositioner och tidigare utredningar

Regeringen har vid ett antal tillfällen konstaterat att det inte är så lätt att resa kollektivt och att det är viktigt ur ett resenärs-perspektiv att enkelt få en överskådlig bild av resealternativen. Det finns behov av enklare lösningar att få information om, köpa och betala kollektivtrafikbiljetter.

I regeringens proposition *Konkurrens på spåret* (prop. 2008/09:176) ansåg regeringen att det krävdes en obligatorisk samverkan åtminstone om information till trafikanter och att det kunde bli aktuellt att kräva en obligatorisk samverkan vad gäller bokning, betalning och distribution av biljetter och färdhandlingar samt samordning av tidtabeller med mera.

I regeringens proposition *Ny kollektivtrafiklag* (prop. 2009/10:200) gjorde regeringen bedömningen att det i första hand är kollektivtrafikbranschens ansvar att utveckla gemensamma standarder för betalsystem. Regeringen avsåg att noga följa utvecklingen inom området för att vid behov återkomma med förslag till lagstiftning om krav på gemensamma betalsystem.

Regeringen beslutade i maj 2013 att utse en särskild utredare med uppdrag att göra en översyn av järnvägens organisation (dir. 2013:46 och Utredningen om järnvägens organisation (N 2013:02)). Syftet med översynen var att föreslå förbättringar av järnvägssystemets organisation för att möta framtidens krav på ett effektivt och hållbart transportsystem. I delbetänkandet *En enkel till framtiden?* (SOU 2013:83) som lämnades i december 2013 identifierar utredaren bland annat informations- och biljettsystem som ett viktigt förbättringsområde, och rekommenderar att detta utreds ytterligare.

Dessutom pågår ett arbete inom Regeringskansliet med en proposition inför en ny lag om resenärers rättigheter (Ds 2013:44 och SOU 2009:81).

## 1.5 Rapportens disposition

Rapporten inleds med en kort faktaredogörelse om dagens kollektivtrafik, en genomgång av uppdraget och dess avgränsningar samt gällande rätt. Därpå följer en genomgång av väsentliga aktörer och samarbetsprojekt, dagens och morgondagens biljett- och betalsystem samt hur information inom kollektivtrafiken samlas in i dag.

Avsnitt sex behandlar Linkon AB och försäljnings- och distributionssystemet Petra. Avsnitt sju redogör sedan för begrepp om data och format.

Slutligen kommer ett avsnitt om iakttagelser från utredningsarbetet, ett avsnitt med utredningens förslag och ett avsnitt med konsekvensbeskrivningar. Författningsförslag finns i avsnitt två och författningskommentarer i avsnitt 11.



## 2 Författningsförslag

### 2.1 Förslag till lag om ändring i lagen (2010:1065) om kollektivtrafik

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (2010:1065) om kollektivtrafik

*dels* att 4 kap. 2 och 4 §§ ska ha följande lydelse,

*dels* att det ska införas en ny paragraf, 4 kap. 2 a §, av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

#### 4 kap.

##### 2 §

Ett kollektivtrafikföretag ska lämna information om sitt trafikutbud till ett gemensamt system för trafikantinformation.

Ett kollektivtrafikföretags information om dess trafik ska göras tillgänglig i alla befintliga format och språkversioner samt i ett öppet och maskinläsbart format tillsammans med metadata. Informationen ska göras tillgänglig omedelbart och i originalform.

Informationen ska lämnas till samt kunna göras tillgänglig i ett gemensamt system för trafikantinformation.

Första och andra styckena gäller endast i den utsträckning det är möjligt och kan anses skäligt med hänsyn till

*omfattningen av den kollektivtrafik som bedrivs och med hänsyn till omständigheterna i övrigt.*

*2 a §*

*I lagen (2010:566) om vidareutnyttjande av handlingar från den offentliga förvaltningen finns bestämmelser om möjligheten att ta ut avgifter vid vidareutnyttjande av handlingar.*

*4 §<sup>1</sup>*

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. skyldighet att lämna information enligt 2 § och 1. skyldighet att lämna information och göra den tillgänglig enligt 2 §, och

2. uppgiftsskyldighet enligt 3 §.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddelar föreskrifter om anmälningsskyldighet enligt 1 §.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter och i enskilda fall besluta om undantag från skyldighet som anges i 1, 2 eller 3 §.

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2016.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2012:437.

## 2.2 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2011:1126) om kollektivtrafik

Härigenom föreskrivs att 4 och 5 § § förordningen (2011:1126) om kollektivtrafik ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 4 §

Ett kollektivtrafikföretag ska lämna den information om sitt trafikutbud som avses i 4 kap. 2 § lagen (2010:1065) om kollektivtrafik till

1. Transportstyrelsen, eller  
2. det organ till vilket Transportstyrelsen med stöd av 5 § har överlämnat uppgiften att ta emot informationen.

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om skyldigheten att lämna information enligt första stycket. Innan Transportstyrelsen meddelar sådana föreskrifter ska myndigheten höra Konkurrensverket.

Ett kollektivtrafikföretag ska se till att den information om trafik som det ska lämna samt göra tillgänglig enligt 4 kap. 2 § lagen (2010:1065) om kollektivtrafik lämnas till samt går att tillgängliggöra för

2. det organ till vilket Transportstyrelsen med stöd av 5 § har överlämnat uppgiften att ta emot och tillgängliggöra informationen.

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om skyldigheten att lämna och tillgängliggöra information enligt första stycket. Innan Transportstyrelsen meddelar sådana föreskrifter ska myndigheten höra Konkurrensverket.

5 §

Transportstyrelsen får överlämna uppgiften att ta emot den information som avses i 4 § första stycket till en statlig förvaltningsmyndighet eller en enskild juridisk person.

Transportstyrelsen får överlämna uppgiften att ta emot *och tillgängliggöra* den information som avses i 4 § första stycket till en statlig förvaltningsmyndighet eller en enskild juridisk person.

---

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 2016.



## 3 Gällande rätt

### 3.1 Inledning

De aktuella rättsliga områdena för den här utredningen är i hög grad styrda av EU-direktiv och EU-förordningar. Ett mycket litet nationellt handlingsutrymme finns.

I dag finns EU-reglering av konsumentskydds rättigheter inom flyg- och tågtrafikområdet samt för buss och båt. Regleringen syftar bland annat till att garantera resenärer inom de olika trafikslagen vissa rättigheter och att göra kollektiva transporter mer attraktiva.

EU-förordningarna om resenärers rättigheter vid tåg-, fartygs- och busstransporter är:

1. Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 av den 23 oktober 2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer (tågpassagerarförordningen),
2. Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1177/2010 av den 24 november 2010 om passagerares rättigheter vid resor till sjöss och på inre vattenvägar och om ändring av förordning (EG) nr 2006/2004 (fartygspassagerarförordningen), och
3. Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 181/2011 av den 16 februari 2011 om passagerares rättigheter vid buss-transport och om ändring av förordning (EG) nr 2006/2004 (busspassagerarförordningen).

De tre senast nämnda trafikområdena omfattas av lagen (2010:1065) om kollektivtrafik.

I förhållande till de tre nämnda EU-förordningarna är det i några avseenden nödvändigt att komplettera med regler i den svenska lagstiftningen. Vidare omfattas inte alla trafikslag av EU-

förordningarna, såsom taxi, tunnelbana och spårvagn som endast trafikerar den lokala och regionala marknaden.

Genom förordningen (2014:1463) med kompletterande bestämmelser till EU:s tåg-, fartygs- och busspassagerarförordningar har regeringen utsett Konsumentverket och Transportstyrelsen till tillsynsmyndigheter för passagerarförordningarna.

I Regeringskansliet pågår för närvarande arbete med de förslag som lämnas i departementspromemorian Lag om resenärers rättigheter – kompletterande bestämmelser (Ds 2013:44), samt Utredningen om en ny kollektivtrafiklags slutbetänkande Lag om resenärers rättigheter i lokal och regional kollektivtrafik (SOU 2009:81). De förslag i Ds 2013:44 som rör tillsyn och sanktioner har behandlats i propositionen EU:s tåg-, fartygs- och busspassagerarförordningar – tillsyn och sanktioner, (prop. 2013/14:239) och regleras sedan den 1 januari 2015 i lagen (2014:1344) med kompletterande bestämmelser till EU:s tåg-, fartygs- och busspassagerarförordningar.

## **3.2 EU:s passagerarförordningar och rätten till information med mera**

### **3.2.1 Tågpassagerarförordningen**

Tågpassagerarförordningen gäller för alla tågresor och järnvägs-tjänster inom EU som tillhandahålls av ett eller flera järnvägsföretag med tillstånd i enlighet med rådets direktiv 95/18/EG av den 19 juni 1995 om tillstånd för järnvägsföretag (direktivet har senare ersatts av direktiv 2012/34/EU). Förordningen gäller inte för tunnelbana och spårväg.

Järnvägsföretag och biljettutfärdare som erbjuder transportavtal, ska, såväl före som under resan, ge resenären åtminstone den information som avses i del I och del II av bilaga II till förordningen. Av bilagan följer att *före* resan ska järnvägsföretag och/eller biljettutfärdare på begäran lämna information om allmänna avtalsvillkor, tidtabeller och villkor för den snabbaste resan, tidtabeller och villkor för det lägsta biljettpriset. Vidare ska information lämnas om möjligheterna att utnyttja förbindelserna, villkor för detta och tillgången till hjälpmedel ombord på tågen för

personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet. Dessutom ska information på begäran lämnas i förväg om möjligheten att medföra cyklar samt villkor för detta, men också tillgång på platser för rökare och icke-rökare, i första och andra klass samt i ligg- och sovvagnar. Slutligen ska information lämnas om eventuella faktorer som kan leda till avbrott eller förseningar i trafiken, tillgång till tjänster ombord på tågen, förfaranden för att återfå förlorat resgods och förfaranden för inlämnande av klagomål.

Under resan ska information lämnas om tjänster ombord på tåget, nästa station, förseningar och viktigare anslutande tåg samt information om säkerhets- och trygghetsfrågor. Förordningen anger att informationen ska lämnas i den form som är mest lämplig men att särskild hänsyn ska tas till personer med nedsatt syn eller hörsel. I sammanhanget bör det påpekas att regler med krav på den tekniska utformningen av informationssystemen ur aspekten tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning följer av kommissionens beslut av den 21 december 2007 om tekniska specifikationer för driftskompatibiliteten (TSD) avseende funktionshindrade i det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg och det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg (i fråga om TSD se vidare nedan).

Järnvägsföretag och biljettutfärdare ska erbjuda biljetter, direktbiljetter och bokningar när sådana finns att tillgå. I fråga om distribution av biljetter till resenärerna följer att det ska ske via åtminstone ett av försäljningsställena biljettkontor eller biljettautomat, telefon, internet, annan allmänt tillgänglig informationsteknik eller ombord på tågen. När det gäller möjligheten att köpa biljetter ombord på tågen gäller att järnvägsföretagen ska erbjuda denna möjlighet för respektive förbindelse ombord på tåget om det inte begränsas av säkerhetsskäl, policy mot bedrägerier, obligatorisk platsbokning eller på skäliga kommersiella grunder. Om det inte finns något biljettkontor eller någon biljettautomat på avgångsstationen, ska resenärerna informeras om möjligheten att köpa biljett per telefon, via internet eller på tåget samt information om den närmaste plats där det finns biljettkontor och/eller biljettautomat.

Järnvägsföretag och biljettutfärdare ska använda sig av ett av förordningen utpekat informations- och bokningssystem (CIRSRT - Computerised Information and Reservation System for Rail

Transport) för järnvägstrafik i samband med information och utfärdande av biljetter. CIRSRT avser ett datoriserat system med information om järnvägsförbindelser som erbjuds av järnvägsföretag. Detta system ska omfatta följande information om persontrafiken: scheman och tidtabeller för persontrafiken, platstillgången på persontåg, biljettpriser och särskilda villkor, hur tågen kan utnyttjas av personer med nedsatt rörlighet samt olika möjligheter att göra bokningar eller utfärda biljetter eller direktbiljetter, i den utsträckning vissa av eller samtliga dessa möjligheter är tillgängliga för användarna. Av förordningstexten följer att järnvägsföretagen ska anpassa sitt CIRSRT i enlighet med de krav som anges i TSD för telematikapplikationer och enligt en införandeplan som anges i denna TSD. Den TSD som avses är kommissionens förordning (EU) nr 454/2011 av den 5 maj 2011 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemet ”Telematikapplikationer för persontrafik” i det transeuropeiska järnvägssystemet.

### 3.2.2 Allmänt om TSD

Tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (nedan kallad TSD) är regler för järnvägområdet som gäller i hela EU och de stater som åtagit sig att följa EU:s regelverk. Syftet med TSD-reglerna är att harmonisera kraven inom järnvägsområdet för att bland annat möjliggöra för tåg att framföras mellan medlemsstaterna utan några tekniska problem. TSD har hittills genomförts i svensk rätt genom Transportstyrelsens föreskrifter. Avsikten är dock att Transportstyrelsens föreskrifter ska upphävas den 1 januari 2015 och att i stället TSD som kommissionsförordningar, som är direkt gällande i Sverige, ska börja vara direkt tillämpliga i svensk rätt.

I en TSD anges vilka tekniska krav ett delsystem, det vill säga del av ett järnvägssystem, måste uppfylla för att vara kompatibelt med det europeiska järnvägssystemet. I enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG av den 17 juni 2008 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen ska varje delsystem omfattas av en TSD. Ett delsystem kan vid behov omfattas av fler TSD:er och en TSD kan omfatta flera

delsystem. Ett delsystem ska stämma överens med de TSD:er som är i kraft vid dess ibruktagande, ombyggnad eller modernisering.

I 2 kap. 13 § järnvägslagen (2004:519) anges att ett delsystem får tas i bruk endast efter godkännande av tillsynsmyndigheten, såvida något annat inte är särskilt föreskrivet. Detsamma gäller om den övergripande säkerhetsnivån påverkas vid en modernisering eller ombyggnad av ett delsystem enligt 2 kap. 13 a § järnvägslagen. För att tillsynsmyndigheten, i Sverige Transportstyrelsen, ska kunna utfärda ett godkännande att ta i bruk ett delsystem krävs att det utöver de allmänna säkerhetskrav som anges i 2 kap. 1 § järnvägslagen, uppfyller föreskrivna krav om säkerhet, tillförlitlighet, tillgänglighet, hälsa, miljöskydd och teknisk kompatibilitet, i driftskompatibilitetsdirektiven benämnda som de väsentliga kraven. Delsystem ska i förekommande fall dessutom överensstamma med tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD). En anpassning till TSD kommer således att ske successivt.

Av 2 kap. 15 a § järnvägsförordningen (2004:526) följer att efter det att ett delsystem godkänts för att tas i bruk enligt 2 kap. 13 § järnvägslagen, ska Transportstyrelsens tillsyn över delsystemet ske i enlighet med tillämpliga krav för beviljande av säkerhetsintyg enligt 3 kap. 3 § järnvägslagen i fråga om delsystem hänförliga till fordon, samt i enlighet med tillämpliga krav för beviljande av säkerhetstillstånd enligt 3 kap.8 § järnvägslagen i fråga om delsystem hänförliga till infrastruktur. Transportstyrelsen ska vid denna tillsyn tillämpa de bedömnings- och kontrollförfaranden som anges i tillämpliga tekniska specifikationer för driftskompatibilitet.

Spårväg och tunnelbana omfattas inte av EU-kraven på teknisk harmonisering. Genom regleringen i järnvägssäkerhetsdirektivet ges medlemsstaterna möjlighet att välja om regleringen även ska omfatta spårväg och tunnelbana. Sverige har valt att dessa inte ska omfattas. Spårväg och tunnelbana regleras således än så länge endast på nationell nivå. Innan ny infrastruktur och nya fordon tas i drift på spårväg eller i tunnelbana ska Transportstyrelsen godkänna den nya infrastrukturen eller det nya fordonet. Kraven finns i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:115) om godkännande av spåranslagning eller fordon för tunnelbana och spårväg.

### 3.2.3 Närmare om TSD-TAP

Enligt tågpassagerarförordningen ska järnvägsföretagen anpassa sitt CIRSRT i enlighet med de krav som anges i TSD för telematikapplikationer och enligt en införandeplan som anges i denna TSD. Syftet med den så kallade TSD-TAP, kommissionens förordning (EU) nr 454/2011 av den 5 maj 2011 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemet ”Telematikapplikationer för persontrafik” i det transeuropeiska järnvägssystemet (TSD-TAP) är att fastställa förfaranden och gränssnitt mellan alla typer av aktörer för att tillhandahålla information och biljetter för resenärer via allmänt tillgängliga tekniska lösningar. TSD-TAP är tillämplig på delen applikationer som ingår i servicen till passagerarna, bland annat system som ger information till resande före och under resan, biljettbokningssystem, betalningssystem, bagagehantering och anslutningssamordning mellan tåg och med andra transportsätt. Av TSD-TAP framgår att kraven ska införas i tre faser.

### 3.2.4 Fartygspassagerarförordningen

Fartygspassagerarförordningen gäller för passagerare som reser med fartyg i kommersiell tidtabellsbunden trafik som antingen avgår från eller ankommer till en hamn i EU, och på kryssningar där ombordstigningshamnen är i EU. Den gäller inte för passagerare som reser:

- 1 på fartyg med tillstånd att transportera högst 12 passagerare,
- 2 på fartyg som har en besättning på färre än tre personer eller där sträckan för den totala transporten är kortare än 500 meter,
- 3 på andra utflykts- och sightseeingturer än kryssningar eller
- 4 på fartyg som inte drivs mekaniskt och historiska fartyg, med certifikat att transportera maximalt 36 passagerare.

Biljett ska utfärdas av transportören om inte andra handlingar ger rätt till transport enligt nationell lagstiftning. Biljetter får utfärdas i elektronisk form. Transportörer, resebyråer och researrangörer ska se till, inbegripet vid bokning och information på internet, att all relevant information om transportvillkoren, information om resan och villkoren för tillgänglighet finns att tillgå i en form som lämpar sig och är tillgänglig för personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet. Personer som har behov av assistans ska få en bekräftelse på denna assistans på något sätt, inbegripet i elektroniskt format eller textmeddelande (sms). Vid inställda eller försenade avgångar ska transportören eller, i förekommande fall, terminaloperatören underrätta de passagerare som ska resa från hamnterminalen eller, i den mån det är möjligt, de passagerare som ska resa från hamnen om läget så snart som möjligt, dock senast 30 minuter efter angiven avgångstid, och om den beräknade avgångs- och ankomsttiden så snart som denna information finns tillgänglig. I förekommande fall ska det särskilt sörjas för att personer med funktionsnedsättning ska få den information som krävs i tillgänglig form.

Transportörer och terminaloperatörer ska inom sina respektive behörighetsområden ge passagerarna adekvat information i ett för alla tillgängligt format under hela resan och på samma språk som information i allmänhet görs tillgänglig för alla passagerare. Särskild vikt ska fästas vid behoven hos personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet.

### **3.2.5 Busspassagerarförordningen**

Busspassagerarförordningen gäller persontransport av busstransportföretag i linjetrafik. Medlemsstaterna får undanta stads- och förortstrafik samt regional trafik som omfattas av avtal om allmän trafik, om sådana avtal garanterar passagerarrättigheter på en nivå som är jämförbar med den som föreskrivs i förordningen.

Transportörer ska utfärda en biljett till passageraren, såvida inte andra handlingar ger rätt till transport. En biljett får utfärdas i elektroniskt format. Transportörer, resebyråer och researrangörer ska se till att all relevant allmän information om resan och transportvillkoren finns att tillgå i en form som lämpar sig och är

tillgänglig för personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet, inbegripet, i förekommande fall, vid bokning och information på internet. Informationen ska på passagerarens begäran delas ut i fysisk form. Vid inställda eller försenade avgångar i linjetrafiken ska transportören eller, i förekommande fall, terminaloperatören underrätta de passagerare som reser från en terminal om situationen så snart som möjligt, dock senast 30 minuter efter den i tidtabellen angivna avgångstiden, och om den beräknade avgångstiden så snart som denna information finns tillgänglig. I förekommande fall ska det särskilt sörjas för att personer med funktionsnedsättning ska få den information som krävs i tillgänglig form.

Transportörer och terminaloperatörer ska inom sina respektive behörighetsområden ge passagerarna adekvat information under hela resan. Om det är möjligt, ska informationen på begäran lämnas i en form som är tillgänglig för alla.

### **3.3 Viss övrig EU-reglering**

#### **3.3.1 EU:s kollektivtrafikförordning**

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70 (EU:s kollektivtrafikförordning) har som syfte att fastställa hur de behöriga myndigheterna, i enlighet med gemenskapslagstiftningen, kan ingripa på området för kollektivtrafik för att se till att det tillhandahålls tjänster av allmänt intresse som bland annat är tätare, säkrare, av bättre kvalitet eller billigare än vad den fria marknaden skulle kunna erbjuda. Förordningen är tillämplig på internationell och nationell kollektivtrafik på järnväg och andra spårbundna transporter och på väg. Medlemsstaterna får välja om de vill tillämpa förordningen på kollektivtrafik på vatten och Sverige har valt att göra det.

Enligt EU:s kollektivtrafikförordning kan den behöriga myndigheten välja att organisera kollektivtrafiken genom att tillämpa ett fritt anbudsförfarande eller att själv eller genom direkttilldelning till ett internt företag tillhandahålla kollektivtrafik. Den behöriga myndigheten ska teckna avtal om allmän trafikplikt med



det kollektivtrafikföretag som ska tillhandahålla kollektivtrafiken. Av avtalet ska det framgå vilken allmän trafikplikt företaget ska fullgöra och vilka geografiska områden som omfattas. Avtalen får tilldelas för högst tio år för buss och högst 15 år för järnväg, tunnelbana och spårväg.

De behöriga myndigheterna ska en gång om året offentliggöra en samlad rapport om den allmänna trafikplikten, om de utvalda kollektivtrafikföretagen samt om ersättningar och ensamrätter. Ett år innan ett fritt anbudsförfarande inleds eller innan ett avtal direkt tilldelas ska den behöriga myndigheten offentliggöra information om detta i Europeiska unionens officiella tidning (EUT).

EU:s kollektivtrafikförordning är direkt tillämplig i svensk rätt men kompletteras i vissa delar av lagen (2010:1065) om kollektivtrafik, se vidare under avsnittet Vissa nationella bestämmelser.

### 3.3.2 Intelligentas transportsystem - ITS

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 (ITS-direktivet) har genomförts i svensk rätt genom lagen (2013:315) om intelligenta transportsystem vid vägtransporter.

ITS är ett samlande begrepp för intelligenta transportsystem. Systemen är avsedda att stödja trafikanterna genom att förse dem med aktuell och korrekt information om trafiken. Genom att få tillgång till sådan information kan en trafikant lättare hitta ett effektivt sätt att genomföra sin resa. ITS kan bland annat användas för att ge tillgång till uppdaterad trafikinformation inte bara inför resan utan även fortlöpande under denna.

Direktivet omfattar åtgärder inom ett antal prioriterade områden, bland annat optimal användning av väg-, trafik- och resedata. De prioriterade områdena innefattar i sin tur så kallade prioriterade åtgärder inom vilka kommissionen föreskrivs ha rätt att anta specifikationer i form av delegerade akter. Bland annat har kommissionen rätt att anta specifikationer avseende tillhandahållande av EU-omfattande multimodala reseinformationstjänster och tillhandahållande av EU-omfattande

realtidstrafikinformationstjänster. För att åstadkomma ett obligatoriskt genomförande av åtgärden i alla medlemsstater ska ett ordinarie lagstiftningsförfarande i enlighet med artikel 294 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt göras med förslag till Europaparlamentet och rådet om att vidta den prioriterade åtgärden.

Kommissionen har till sin hjälp dels en europeisk rådgivande grupp, dels en kommitté med representanter från medlemsstaterna. I kommittén representeras Sverige av Trafikverket och Transportstyrelsen.

### **3.4 Vissa nationella bestämmelser**

#### **3.4.1 Lagen (2006:1116) om information till passagerare m.m.**

Lagen (2006:1116) om information till passagerare m.m. innehåller bestämmelser om att den som utför transporter av passagerare i linjetrafik med buss eller som utför motsvarande trafik med tåg, tunnelbana eller spårvagn dels ska ha ett system för att lämna ersättning till passagerare som drabbas av förseningar eller andra störningar i trafiken, dels ska ha en skyldighet att lämna viss information till passagerarna. I de fall då trafiken organiseras av en regional kollektivtrafikmyndighet enligt lagen (2010:1065) om kollektivtrafik gäller lagens bestämmelser i stället myndigheten. Lagen, som är av övergripande karaktär, innebär bland annat att det ankommer på varje transportör eller regional kollektivtrafikmyndighet att avgöra på vilket sätt man avser att organisera verksamheten för att uppnå syftet med bestämmelserna.

Bestämmelserna i lagen är allmänt hållna på så sätt att de inte reglerar på vilket sätt informationen ska lämnas till resenären utan lämnar utrymme till den enskilde transportören att finna passande lösningar. Lagen är av så kallad riktlinjekaraktär. Det saknas i lagen sanktioner mot den som bryter mot lagen och en enskild konsument kan inte använda lagen som grund för att framställa anspråk mot ett transportföretag eller en regional kollektivtrafikmyndighet. Inte heller är några tillsynsregler kopplade till bestämmelserna.

### 3.4.2 Lagen (2010:1065) om kollektivtrafik

Lagen (2010:1065) om kollektivtrafik med den tillhörande förordningen (2011:1126) om kollektivtrafik trädde i kraft den 1 januari 2012. Lagen innehåller bestämmelser om ansvar för regional kollektivtrafik och organisering av regionala kollektivtrafikmyndigheter, uppgifter och befogenheter för den regionala kollektivtrafikmyndigheten och andra behöriga myndigheter enligt EU:s kollektivtrafikförordning samt allmänna krav på kollektivtrafikföretag. Lagen omfattar kollektivtrafik på väg, järnväg, spårväg, tunnelbana och kollektivtrafik på vatten.

Enligt lagen om kollektivtrafik ska det finnas en regional kollektivtrafikmyndighet i varje län och myndigheten är behörig lokal myndighet enligt EU:s kollektivtrafikförordning. Den regionala kollektivtrafikmyndigheten ska regelbundet i ett trafikförsörjningsprogram fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken. Trafikförsörjningsprogrammet ska bland annat innehålla en redovisning av tidsbestämda mål och åtgärder för anpassning av kollektivtrafik med hänsyn till behov hos personer med funktionsnedsättning, en redovisning av de bytespunkter och linjer som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer och en redovisning av alla former av regional kollektivtrafik i länet, både trafik som bedöms kunna utföras på kommersiell grund och trafik som myndigheten avser att ombesörja på grundval av allmän trafikplikt.

Transportstyrelsen ska utöva tillsyn över efterlevnaden av kollektivtrafiklagen och de föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen. I sin tillsynsverksamhet har Transportstyrelsen bland annat rätt att på begäran få upplysningar och handlingar samt att meddela förelägganden och förbud.

Av 4 kap. 2 § lagen om kollektivtrafik framgår att ett kollektivtrafikföretag ska lämna information om sitt trafikutbud till ett gemensamt system för trafikantinformation. Detta krav omfattar alla kollektivtrafikföretag oavsett om de bedriver upp-handlad eller kommersiell trafik.

Av 4 § förordningen om kollektivtrafik följer att ett kollektivtrafikföretag ska lämna den information om sitt trafikutbud som avses i 4 kap. 2 § lagen om kollektivtrafik till Transportstyrelsen eller till den statliga förvaltningsmyndighet eller enskilda juridiska

person till vilken Transportstyrelsen (med stöd av förordningen) har lämnat uppgiften att ta emot information.

Enligt Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2012:2) om anmälningsskyldighet och trafikantinformation ska information om trafikutbud, om det inte finns särskilda skäl för det, lämnas senast 21 dagar innan trafiken påbörjas, ändras eller upphör. Företagen ska lämna information om linjer, hållplatser och tidtabeller till Samtrafiken i Sverige AB.

### 3.4.3 Lagen (1977:67) om tilläggsavgift i kollektivtrafik

Den som driver kollektiv persontrafik, för vilken regeringen eller förvaltningsmyndighet fastställer taxa, får enligt lagen ta ut tilläggsavgift av resande som inte kan visa giltig biljett, under de förutsättningar som anges i lagen. Tilläggsavgift får inte tas ut om avsaknaden av giltig biljett får anses vara ursäktlig med hänsyn till den resandes ålder, sjukdom, bristande kännedom om lokala förhållanden eller annan omständighet.

Tilläggsavgiften ska bestämmas till ett belopp som är skäligt med hänsyn till trafikutövarens kostnader för biljettkontrollen och avgiften för den biljett som har avkrävts den resande men som han inte har kunnat visa. Resande som vägrar att lösa biljett eller betala tilläggsavgift får avvisas från färdmedlet av tjänsteman som utför avgiftskontroll. Vad som nu har sagts om färdmedel gäller även sådant område för järnvägs-, spårvägs- eller tunnelbanetrafik till vilket allmänheten äger tillträde endast om färdavgift har betalats. På begäran av en tjänsteman som utför avgiftskontroll lämnar polismyndigheten handräckning för verkställande av avvisning.

Lagen har varit föremål för utredning i den tidigare nämnda utredningen Lag om resenärers rättigheter i lokal och regional kollektivtrafik (SOU 2009:81). I utredningen finns vissa förslag om ändringar i lagen. Förslagen bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

### **3.4.4 Lagen (2010:566) om vidareutnyttjande av handlingar från den offentliga förvaltningen**

Den 17 november 2003 beslutade Europaparlamentet och rådet om direktivet om vidareutnyttjande av information från den offentliga sektorn, det så kallade PSI-direktivet. I Sverige har vi på grund av PSI-direktivet sedan 2010 lagen (2010:566) om vidareutnyttjande av handlingar från den offentliga förvaltningen (PSI-lagen) som bygger på EU-direktivet. Lagen syftar, precis som direktivet, till att främja utvecklingen av en informationsmarknad genom att underlätta enskildas användning av handlingar som tillhandahålls av statliga och kommunala myndigheter.

Med vidareutnyttjande avses användning av handlingar för andra ändamål än det ursprungliga ändamål för vilket handlingarna behandlas av en myndighet. I lagen har begreppet handling i princip samma betydelse som i tryckfrihetsförordningen.

Lagen gäller, med vissa undantag, handlingar som finns hos statliga och kommunala myndigheter. Lagen är också tillämplig på vissa statliga, kommunala och enskilda organ som trots att de inte är myndigheter omfattas av tryckfrihetsförordningens regler om allmänna handlingars offentlighet.

I juni 2013 beslutade EU om vissa förändringar i PSI-direktivet. Bland annat moderniseras artikeln som handlar om tillgängliga format. Numer stadgas i den att de offentliga myndigheterna ska göra sina handlingar tillgängliga i alla befintliga format och språkversioner samt, om möjligt och lämpligt, i ett öppet och maskinläsbart format tillsammans med tillhörande metadata (den förra versionen stadgade att handlingarna skulle vara tillgängliga på elektronisk väg). Vidare stadgas att både format och metadata så långt som möjligt bör vara förenliga med formella öppna standarder. Detta ska dock inte medföra någon skyldighet för offentliga myndigheter att skapa nya handlingar eller anpassa handlingar eller tillhandahålla utdrag för att efterleva stadgandet, om detta skulle kräva orimligt stora ansträngningar och inte endast ett enkelt handgrepp. Det kan heller inte på grund av direktivet krävas av offentliga myndigheter att de ska fortsätta med framställning och lagring av en viss typ av handlingar för att dessa handlingar ska kunna vidareutnyttjas av en organisation inom den privata eller offentliga sektorn. En annan nyhet i det ändrade

direktivet är att medlemsstaterna ska underlätta sökning efter handlingar som finns att tillgå för vidareutnyttjanden, till exempel i form av tillgångsförteckningar över viktiga handlingar med relevanta metadata, om möjligt och lämpligt tillgängliga på internet och i maskinläsbara format, och i form av portaler som är kopplade till tillgångsförteckningarna.

Den 22 januari 2015 överlämnades en remiss till Lagrådet med förslag till ändringar i PSI-lagen med anledning av de ovan nämnda ändringarna i PSI-direktivet. Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 juli 2015.

### **3.4.5 Regler om penningtvätt, betalningsmedel och elektroniska pengar**

Eftersom de har anknytning till utredningen följer här en kortare redovisning av de regler som finns i:

- 1 lagen (2009:62) om penningtvätt (penningtvättslagen), som har sin grund i Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/60/EG av den 26 oktober 2005 om åtgärder för att förhindra att det finansiella systemet används för penningtvätt och finansiering av terrorism, det så kallade tredje penningtvättsdirektivet, (penningtvättsdirektivet),
- 2 lagen (2010:751) om betaltjänster (betaltjänstlagen) som har sin grund i Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/64/EG av den 13 november 2007 om betaltjänster på den inre marknaden och om ändring av direktiven 97/7/EG, 2002/65/EG, 2005/60/EG och 2006/48/EG samt upphävande av direktiv 97/5/EG (betaltjänstdirektivet), och
- 3 lagen (2011:755) (e-penninglagen) som har sin grund i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/110/EG av den 16 september 2009 om rätten att starta och driva affärs-verksamhet i institut för elektroniska pengar samt om tillsyn av sådan verksamhet, om ändring av direktiven 2005/60/EG och 2006/48/EG och om upphävande av direktiv 2000/46/EG (e-penningdirektivet).

De här tre lagarna och direktiven har nära samband med varandra och hänvisar på vissa ställen till varandra.

### 3.4.6 Penningtvätt

Penningtvättslagen syftar till att förhindra att finansiell verksamhet och annan näringsverksamhet utnyttjas för penningtvätt eller finansiering av terrorism.

Lagen omfattar till exempel banker, finansieringsrörelser, livförsäkringsrörelser, registrerade revisionsbolag, verksamhet som består i att yrkesmässigt erbjuda bokföringstjänster, yrkesmässig verksamhet som består i bildande av juridiska personer, försäljning av nybildade aktiebolag och förmedling av svenska eller utländska juridiska personer, verksamhet för utgivning av elektroniska pengar enligt e-penninglagen, verksamhet med att tillhandahålla betaltjänster enligt betaltjänstlagen och yrkesmässig handel med varor, till den del verksamheten avser försäljning mot kontant betalning som uppgår till minst 15 000 euro.

Lagen – liksom direktivet – har en riskbaserad utgångspunkt. Det innebär att direktivet i grunden utgår från att riskerna skiljer sig åt mellan olika länder, kunder och verksamhetsområden samt att förändringar i olika hänseenden kan ske över tiden. Det är således tänkt att resurserna ska användas där behoven finns. Kraven på de aktörer som omfattas av bestämmelserna innebär att de ska ha tillräckliga rutiner och tillräcklig kunskap för att kunna bedöma om en situation innebär en risk för penningtvätt eller finansiering av terrorism, för att sedan kunna agera därefter. I linje med denna utgångspunkt finns i lagen – och direktivet – vissa grundläggande krav på kundkännedom, som även kompletteras med bestämmelser om situationer där undantag från dessa grundläggande krav kan göras och situationer där skärpta krav ska tillämpas. Tidpunkten för kundkontrollen är reglerad.

Bestämmelserna om grundläggande krav på kundkännedom gäller inte för vissa kunder, produkter och transaktioner som är förenade med en typiskt sett låg risk för penningtvätt eller finansiering av terrorism. De situationer som kan komma på fråga i detta avseende listas i lagen och gäller exempelvis svenska myndigheter och elektroniska pengar enligt e-penninglagen när det

gäller elektroniska medier som kan laddas, det penningvärde som omsätts under ett kalenderår inte överstiger 2 500 euro och högst 1 000 euro kan lösas in under samma period. Detta innebär dock inte att man i dessa situationer helt kan avstå från att vidta åtgärder för att uppnå kundkännedom. De som omfattas av lagen måste ändå samla tillräckligt med information för att kunna fastställa om kunden är berättigad till undantag samt tillräckligt med information för att uppfylla penningtvättslagens övriga bestämmelser.

Verksamhetsutövare får, när det gäller penningtvätt och finansiering av terrorism, behandla personuppgifter och föra register, på visst föreskrivet sätt.

En verksamhetsutövare ska vidare ha riskbaserade rutiner för att förhindra att verksamheten utnyttjas för penningtvätt eller finansiering av terrorism.

En rapporteringsskyldighet finns, som innebär att verksamhetsutövaren ska granska transaktioner för att upptäcka transaktioner som utövaren kan misstänka eller har skäligt grund att anta utgör ett led i penningtvätt eller finansiering av terrorism. Om misstanke kvarstår ska uppgifterna omedelbart lämnas till Polismyndigheten.

Samtliga aktörer som omfattas av lagen och direktivet står under tillsyn som syftar till att förhindra att finansiell verksamhet och annan näringsverksamhet utnyttjas för penningtvätt eller finansiering av terrorism. Tillsynsmyndigheten kan i sin tillsynsverksamhet till exempel förelägga verksamhetsutövaren att vidta rättelse eller upphöra med verksamheten.

### 3.4.7 Betaltjänster

Enligt betaltjänstlagen avses med betaltjänster:

- 1 tjänster som gör det möjligt att sätta in kontanter på och ta ut kontanter från ett betalkonto samt de transaktioner som krävs för förvaltning av kontot,
- 2 genomförande av betalningstransaktioner, inklusive överföring av medel som även kan täckas av ett kreditutrymme, genom autogiro, kontokort eller andra betalningsinstrument, eller kontobaserade betalningar,



- 3 utfärdande av kontokort eller andra betalningsinstrument,
- 4 inlösen av transaktionsbelopp där ett betalningsinstrument har använts,
- 5 penningöverföring, eller
- 6 genomförande av betalningstransaktioner där betalaren godkänner transaktionen med någon form av utrustning för telekommunikation, digital teknik eller informationsteknik, och betalningen sker till systemoperatören, som endast fungerar som mellanhand mellan betaltjänstanvändaren och leverantören av varorna eller tjänsterna.

Den som omsätter betaltjänster för motsvarande mer än tre miljoner euro per månad måste ha tillstånd för att få driva verksamheten och kallas i lagen för betalningsinstitut. Den som omsätter ett lägre belopp kan ansöka om att undantas från tillståndsplikt och kallas för registrerad betaltjänstleverantör.

Vissa i lagen angivna tjänster undantas från lagens tillämpningsområde. Exempel på ett sådant undantag rör tjänster som baseras på betalningsinstrument som enbart kan utnyttjas inom ett begränsat nätverk av leverantörer, hos en leverantör i dennes affärsställe eller i fråga om ett begränsat varu- eller tjänsteutbud. Från lagens tillämpning finns också undantag för vissa i lagen angivna betalningstransaktioner. Exempel på en sådan är en betalningstransaktion som uteslutande sker i kontanter direkt från betalaren till betalningsmottagaren, utan någon mellanhand.

För att tillhandahålla en eller flera betaltjänster krävs som huvudregel tillstånd av Finansinspektionen. Undantag från tillståndsplikt finns bland annat för institut för elektroniska pengar och de företag som har undantagits från tillståndsplikt enligt e-penninglagen.

I lagen anges de förutsättningar och krav som gäller för att tillstånd ska kunna lämnas. Bland annat måste det beaktas om betaltjänstverksamheten bedrivs på ett sätt som är förenligt med kraven i denna lag och andra författningar som reglerar företagets verksamhet.

Innan ett avtal om en enstaka betalningstransaktion ingås ska betaltjänstleverantören informera betaltjänstanvändaren om vissa saker, såsom till exempel vilka uppgifter som användaren ska uppge för att en betalningsorder ska kunna utföras korrekt och hur lång tid det som längst tar att genomföra transaktionen. Viss föreskriven information ska också lämnas till betalaren och betalningsmottagaren.

En betaltjänstleverantör, eller den som ansvarar för ett betalningssystem, får vid granskning av betalningstransaktioner för att kunna upptäcka transaktioner som utgör led i bedrägeri, i samband med tillhandahållande eller användning av betaltjänster, behandla personuppgifter samt föra register på visst föreskrivet sätt. Det finns regler om vilka uppgifter ett sådant register får innehålla. Om misstanke om bedrägeri kvarstår efter en närmare analys ska uppgifter om alla omständigheter lämnas till Polismyndighet eller Åklagarmyndighet.

Finansinspektionen utövar tillsynen över att lagens bestämmelser följs. Finansinspektionen kan i sin tillsynsverksamhet till exempel återkalla ett tillstånd.

### 3.4.8 Elektroniska pengar

I e-penninglagen beskrivs elektroniska pengar som ett elektroniskt förvarat penningvärde som:

- representerar en fordran på utgivaren,
- ges ut i utbyte mot medel i syfte att genomföra betalningstransaktioner enligt betaltjänstlagen, och
- godtas som betalningsmedel av andra än utgivaren.

Lagen gäller inte elektroniskt förvarat penningvärde som

- lagras på instrument som kan användas endast inom ett begränsat nätverk av leverantörer, hos en leverantör i dennes affärsställe eller i fråga om ett begränsat varu- eller tjänsteutbud, eller
- används för betalningstransaktioner som genomförs med hjälp av utrustning för telekommunikation, digital teknik eller

informationsteknik, när de köpta varorna eller tjänsterna levereras till och är avsedda att användas med hjälp av sådan utrustning, förutsatt att operatören för utrustningen inte agerar enbart som mellanhand.

Elektroniska pengar får ges ut endast efter tillstånd av Finansinspektionen. Förutsättningar och krav för tillstånd anges i lagen och dess tillhörande förordning.

Några aktörer är undantagna från tillståndskravet, till exempel banker och kreditmarknadsföretag får ge ut elektroniska pengar inom ramen för sitt befintliga tillstånd enligt lagen (2004:297) om bank- och finansieringsrörelse.

Vid tillståndsprövningen ska det bland annat beaktas att innehavaren kommer att motverka att verksamheten med utgivning av elektroniska pengar drivs på ett sätt som är förenligt med kraven i e-penninglagen och andra författningar som reglerar företagets verksamhet.

Ett institut för elektroniska pengar eller en registrerad utgivare får också tillhandahålla betaltjänster enligt betaltjänstlagen.

I e-penninglagen erinras om att skyldighet för den som ger ut elektroniska pengar att medverka till att förhindra penningtvätt och finansiering av terrorism finns i penningtvättilagen.

Finansinspektionen utövar tillsyn över lagen och kan i sin tillsynsverksamhet till exempel utfärda föreläggande eller återkalla tillståndet.



## 4 Väsentliga aktörer och samarbetsprojekt för uppdraget

Det finns ett stort antal aktörer inom det svenska nationella, regionala och lokala kollektivtrafiksystemet. I avsnittets första del beskrivs kortfattat de mest väsentliga aktörerna för uppdraget. Antalet aktörer har medvetet hållits kort för att inte tynga ner rapporten.

I den andra delen av avsnittet beskrivs de samarbetsprojekt inom den svenska kollektivtrafikbranschen som har störst bäring på utredningens uppdrag när det gäller information, bokning och biljettförsäljning av kollektivtrafikresor.

### 4.1 Regionala kollektivtrafikmyndigheter

Enligt lagen om kollektivtrafik har de tidigare trafikhuvudmännen ersatts med en regional kollektivtrafikmyndighet i varje län. Det är kommuner och landsting som inom ett län ansvarar för den regionala kollektivtrafiken och har till uppgift att organisera den regionala kollektivtrafiken på föreskrivet sätt. Myndighetens obligatoriska uppgift är att regelbundet i ett trafikförsörjningsprogram fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken. Trafikförsörjningsprogrammen kan sägas innebära en långsiktig och strategisk planering av kollektivtrafiken. Ett regionalt trafikförsörjningsprogram ska innehålla en redovisning av:

- behovet av kollektivtrafik i länet samt mål för kollektivtrafikförsörjningen,
- alla former av regional kollektivtrafik i länet, både trafik som bedöms kunna utföras på kommersiell grund och trafik som

myndigheten avser att tillhandahålla på grundval av allmän trafikplikt,

- åtgärder för att skydda miljön,
- tidsbestämda mål och åtgärder för anpassning av kollektivtrafik med hänsyn till behovet hos personer med funktionsnedsättning,
- de bytespunkter och linjer som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer, samt
- omfattningen av trafik enligt lagarna om färdtjänst och riksfärdtjänst och grunderna för prissättningen för resor med sådan trafik, i de fall då dessa uppgifter har överlåtits till den regionala kollektivtrafikmyndigheten.

De tre länen med mest omfattande kollektivtrafik är Stockholms län, Västra Götalandsregionen och Region Skåne. Nedan följer särskild information om dessa.

#### **4.1.1 Stockholms läns landsting**

Stockholms läns landsting är regional kollektivtrafikmyndighet i Stockholms län. Trafikförvaltningen bereder och genomför beslut kring vilken inriktning och omfattning kollektivtrafiken inom Storstockholms Lokaltrafik (SL), Waxholms Ångfartygs AB, och färdtjänstverksamheten behöver, för att vara långsiktigt hållbar. Varje dag reser närmare 800 000 personer med den allmänna kollektivtrafiken, det vill säga tunnelbana, bussar, pendeltåg och lokalbanor. Det görs ungefär 2,7 miljoner resor per dag. Trafikförvaltningen får 6 557 miljoner kronor i biljettintäkter och omsätter ungefär 18 miljarder kronor per år. Varje år upphandlar Stockholms läns landsting kollektivtrafik för cirka 12 miljarder kronor.<sup>4</sup>

<sup>4</sup> Siffrorna avser 2013.

### 4.1.2 Västra Götalandsregionen

I Västra Götaland är det Västra Götalandsregionen som är kollektivtrafikmyndighet. Det är Västra Götalandsregionens bolag Västtrafik som planerar och upphandlar kollektivtrafiken i Västra Götaland. Varje dag reser cirka 390 000 personer som tillsammans gör över 900 000 resor med kollektivtrafiken i Västra Götaland. Resorna görs med bussar, spårvagnar, tåg och båtar. Västtrafik får 2 765 miljoner kronor i biljettintäkter och omsätter ungefär sju miljarder kronor per år. Varje år upphandlar Västtrafik kollektivtrafik för knappt sex miljarder kronor.<sup>5</sup>

### 4.1.3 Region Skåne

Region Skåne är regional kollektivtrafikmyndighet i Skåne län. Skånetrafiken är en förvaltning inom Region Skåne med uppdrag att driva den samhällsfinansierade kollektivtrafiken i Skåne. Varje dag reser cirka 250 000 personer som tillsammans gör över 400 000 resor med kollektivtrafiken i Skåne. Skånetrafiken får 2 277 miljoner kronor i biljettintäkter och omsätter knappt fem miljarder kronor per år. Varje år upphandlas kollektivtrafik för knappt fyra miljarder kronor i Skåne.<sup>6</sup>

## 4.2 Samtrafiken i Sverige AB

Samtrafiken i Sverige AB (nedan kallat Samtrafiken) startade sin verksamhet 1993. Samtrafikens huvuduppgift är att värna det nationella perspektivet inom kollektivtrafikområdet. Syftet med verksamheten är att genom samverkan mellan ägarna förbättra för kollektivtrafikresenärer och verka för ökning av det totala kollektivtrafikresandet på ett sätt som skapar merintäkter inom hela branschen. Samtrafikens arbete omfattar i första hand tjänster som gör hela det nationella kollektivtrafiksystemet tillgängligt för resenärerna.

<sup>5</sup> Siffrorna avser 2013.

<sup>6</sup> Siffrorna avser 2013.

Samtrafikens verksamhet består av trafikantinformation, informations-, biljett- och planeringssamverkan samt samverkan kring tillgänglighet och funktionshinder och vid bruten förbindelse. Samtrafiken förvaltar, på uppdrag av Transportstyrelsen, det gemensamma trafikantinformationssystemet (GTI) dit trafikföretagen, enligt lagen (2010:1065) om kollektivtrafik, är skyldiga att rapportera in information om sitt trafikutbud. Samverkan om information innebär att Samtrafiken har i uppgift att skapa förutsättningar så att resenären enkelt kan få objektiv och korrekt information om hela sin resa inklusive byten. Biljettsamverkan, det så kallade Resplussarbetet, syftar till att resenären enklare ska kunna köpa biljetter i kollektivtrafiknätet. Planeringssamverkan syftar till att resenären ska få korta gångavstånd och lagom långa bytestider.

Samtrafiken ägs gemensamt av 37 trafikföretag i Sverige (A-train (Arlanda Express AB), Bergslagståget/BT Buss, Botniatåg, Destination Gotland, Keolis, Nettbuss, People Travel Group AB, SJ AB, Strömme Turism och Sjöfart, Svenska Tågkompaniet AB, Swebus Express AB, Veolia Transport AB, Waxholmsbolaget, Y-buss och Öresundståg) och samtliga 21 regionala kollektivtrafikmyndigheter. Numera äger varje part 1,75 procent av aktierna och har en röst vardera. De 35 procent av aktierna som återstår ägs av Sveriges kommunikationer AB, ett "aktieparkeringsbolag". Sveriges kommunikationer AB ägs i sin tur till hälften av SJ AB och till hälften av Samtrafiken. Ägarna till Samtrafiken har reglerat i ett avtal vilka områden samverkan ska ske inom, KA04.

Samtrafiken omsätter cirka 110 miljoner kronor varav ungefär hälften kommer från Samtrafikens avräkning på biljettintäkter medan den andra hälften består i tjänster som säljs till trafikföretagen. SJ AB står för cirka 30 miljoner kronor av Samtrafikens totala intäkter. Samtrafikens verksamhet genererar inte vinstutdelning för sina aktieägare.

### **4.3 X2AB**

X2AB bildades vid årsskiftet 2011/2012. Syftet med verksamheten är att driva utvecklingsprojekt som är effektivare att genomföra



tillsammans i branschen än var och en för sig samt säkerställa att resultaten kan nyttjas av alla aktörer i branschen. X2AB stöder också en innovativ utveckling av kollektivtrafiken i nära samverkan med andra aktörer i och utanför den egna branschen. X2AB är ett icke vinstdrivande bolag som ägs av nio regionala kollektivtrafikmyndigheter och trafikföretag. Alla har samma ägarandel. Verksamheten finansieras med hjälp av en årlig serviceavgift. Utvecklingsprojekt finansieras av ägarna och andra intressenter.

Bakgrunden till X2AB var ett behov av en branschgemensam arena med mandat och resurser att genomföra strategiskt viktiga branschgemensamma utvecklingsprojekt, tillvarata stordriftsfördelar samt skapa gemensamma system och lösningar som är effektivare att genomföra tillsammans än var för sig. Bakom detta låg att branschorganisationerna inte hade mandat, befogenheter eller finansiell styrka att genomföra de många idéerna från branschens fördubblingsarbete och att de offentliga och privata aktörerna hade behov av att uppträda samlat i relation till andra branscher, externa finansiärer och andra intressenter.

X2AB fokuserar på fyra utvecklingsområden som är strategiskt viktiga för branschen och har fokus på att skapa kund- och resenärsnytta, effektivitet, konkurrenskraft samt branschnytta.

Dessa områden är:

- stöd för utformning av trafik
- affärsutveckling
- standardisering
- mobility management

X2AB driver tillsammans med ett 30-tal regionala kollektivtrafikmyndigheter och trafikföretag samt Trafikverket och Samtrafiken ett branschgemensamt projekt kring biljetter och betal lösningar ”Biljett- och betallösningar”. Se mer om projektet under rubriken 4.7.

## 4.4 SJ AB

SJ AB är ett aktiebolag, ägt av svenska staten, med uppdrag att bedriva lönsam persontrafik. Varje dag körs 800 tågavgångar till drygt 160 stationer. Cirka 100 000 personer reser med SJ per dag. SJ har drygt 5 000 anställda och omsatte cirka nio miljarder kronor år 2013.

SJ AB har flera dotterbolag, SJ Norrlandståg AB som kör tågtrafik till och från Norrland, SJ Götalandståg AB som kör tågtrafik i västra Sverige, Stockholmståg KB som kör pendeltågstrafik i Stockholm och SJ Försäkring AB med huvuduppgift att teckna försäkringar för SJ-koncernens verksamhet.

## 4.5 Linkon AB

Linkon AB (i fortsättningen Linkon) var fram till den 19 december 2014 ett helägt dotterbolag till SJ AB. SJ AB sålde då 75 procent av sitt aktieinnehav till SilverRail och innehar nu 25 procent av aktierna i Linkon. Linkon bildades år 2000 för att underlätta avregleringen av den svenska järnvägsmarknaden och har i dag drygt 125 anställda och en omsättning på drygt 200 miljoner kronor. Företaget äger, underhåller och vidareutvecklar försäljnings- och distributionssystem för resebranschen, där det mest centrala systemet är Petra.

Linkon tillhandahåller branschgemensamma och konkurrensneutrala systemlösningar för försäljning (information, bokning och betalning), distribution, avräkning och redovisning. Kärnuppdraget ligger inom den avreglerade järnvägsmarknaden i Sverige.

Linkon möjliggör för trafikoperatörerna och distributörerna att tekniskt nå varandra genom att trafikoperatörerna erbjuder tillgänglighet till de distributionskanaler som Linkon har avtal med, endera genom att de lägger sitt utbud i eller kopplar sitt eget försäljningssystem till Petra. Därmed blir trafikoperatörernas olika produkter säljbara i distributionskanaler. I dag finns Linkons säljklienter hos drygt 400 återförsäljare samt ett antal online-distributörer. Linkon bygger även andra försäljningsrelaterade systemlösningar till sina kunder.

## 4.6 Transportstyrelsen

Transportstyrelsen har till huvuduppgift att svara för regelgivning, tillståndsprövning och tillsyn inom transportområdet. Transportstyrelsen ska verka för att de transportpolitiska målen uppnås. Verksamheten ska särskilt inriktas på att bidra till ett internationellt konkurrenskraftigt, miljöanpassat och säkert transportsystem.

Transportstyrelsen är tillsynsmyndighet över bland annat lagen (2010:1065) om kollektivtrafik och föreskrifter meddelade med stöd av lagen. Transportstyrelsen har följande ansvar kopplat till kollektivtrafiken:

- meddela föreskrifter
- pröva de tillstånd och certifikat som krävs för att få driva trafik
- utöva tillsyn av att lagens krav följs
- registerhållning
- marknadsövervakning.

## 4.7 Pågående samarbetsprojekt inom branschen av betydelse för utredningen

Nedan beskrivs de samarbetsprojekt inom den svenska kollektivtrafikbranschen som har störst bäring på utredningens uppdrag när det gäller information, bokning och biljettförsäljning av kollektivtrafikresor.

### 4.7.1 X2AB:s Biljett- och betalprojekt

X2AB:s biljett- och betalprojekt är ett branschgemensamt projekt kring gemensamma standarder och gränssytor inom biljett- och betalsystem. Målet är att knyta samman aktörernas system och göra det enkelt att köpa biljetter i kollektivtrafiken. Projektet är beställt av X2AB:s styrelse och ett 30-tal aktörer, motsvarande drygt 90 procent av den svenska kollektivtrafiken, medverkar i projektet.

Syftet med projektet är att harmonisera med utvecklingen som sker inom EU inom följande områden:

- Skapa samsyn i branschen och omvärlden om hur biljett- och betallösningar i kollektivtrafiken kan utvecklas och fungera som en del av människors vardag.
- Analysera förutsättningarna för etablering av en öppen nationell standard som stöder utvecklingen av nationella och regionala lösningar.
- Utveckla och etablera nationella lösningar som underlättar det långväga resandet i landet i linje med kollektivtrafiklagens intentioner.

I projektet har branschen enats om gemensamma problembilder samt tidsatta och prioriterade målbilder för den fortsatta utvecklingen fram till år 2020.

Målbild 1 syftar till att ta fram en branschgemensam nationell reseplanerare med köpfunktion där resenärerna kan köpa sina biljetter. I ett första steg erbjuds enkelbiljetter motsvarande samarbetet inom Resplus. En betaversion presenterades i juni 2014 och den nya reseplaneraren Resrobot lanserades i januari 2015 och är nu tillgänglig för resenärerna för köp av biljetter.

Målbild 2 syftar till att tillhandahålla en branschstandard som möjliggör att det maskinellt går att läsa och kontrollera varandras biljetter (papper och elektroniska). Det som behövs är gemensamt beslutade koder, innehåll och säkerhet samt gemensam metodik för att läsa och kontrollera biljetter. Dessutom krävs en överenskommelse om att branschens aktörer följer standarden, att det går att skriva ut biljetterna enligt standarden och att fordon, spärrar med mera utrustas med läsutrustning. Maskinellt läsbara biljetter är nödvändigt för att möjliggöra ett enkelt resande över hela landet.

Målbild 3 syftar till att ta fram en branschgemensam metod för att utbyta information om biljetter och priser mellan olika system och aktörer. Målet är att möjliggöra för resenärer att köpa andra läns trafikoperatörers biljetter i det egna länets reseplanerare.

Målbild 4 syftar till att ta fram gemensamma riktlinjer för att harmoniera symboler och meddelanden, bland annat för att tillgodose funktionsnedsattas behov.

Målbild 5 syftar till att ta fram en branschgemensam kravspecifikation för kortterminaler avsedda för kollektivtrafik för att möjliggöra så kallad kontaktlösa kredit- och betalkortsbetalning i anslutning till resan.

Målbild 6 syftar till att ta fram en branschgemensam metod för att kunna identifiera resenären eller biljetten maskinellt med hög säkerhet. Metoden innebär att informationen om en resenär finns åtkomlig i centralt lagrade system så att en resenär kan använda samma bärare (kollektivtrafikkort, kredit- eller betalkort, mobiltelefon) hos alla aktörer.

Målbild 7 syftar till att ta fram en branschgemensam standard för tekniska gränssnitt och installationer av biljett- och betal-system i kollektivtrafiken. Detta innebär att exempelvis en buss utrustad med en teknisk plattform enligt standarden kan användas hos alla beställare.

Målbild 8 syftar till att möjliggöra integration mellan alla olika trafikoperatörers biljett- och betalsystem genom centralt lagrade system. Möjligheten finns då också att integrera kollektivtrafiken med andra tjänsteleverantörer i samhället.

Hela projektet ska vara genomfört senast 2018 med delleveranser under de kommande åren.

#### **4.7.2 Realtid i samverkan**

Samtrafiken leder, på uppdrag av Samtrafikens styrelse, ett projekt med målet att det ska vara enkelt att hämta information om all kollektivtrafik i realtid ur olika källor. Informationen ska vara tillgänglig för tjänster som exempelvis reseplanerare och informationsapplikationer. Tanken är att resenärerna, i sin tur, ska kunna erbjudas information i realtid om sina resor – oavsett om resan sker inom eller mellan olika trafikoperatörer, olika län eller olika trafikslag.

Projektet, som är i förstudiefasen, ska ta fram ett förslag till nationell standard för information om kollektivtrafik i realtid som utgår från befintliga informationsmodeller, branschens samlade kompetens och redan gjorda investeringar och som accepteras av branschen. Projektet ska stegvis identifiera aktiviteter och delmål genom att arbeta i workshops med möjligheter att förankra arbetet

allteftersom. Projektet ska genomföras i bred samverkan mellan representanter för Trafikverket, de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och trafikföretag med en styrgrupp sammansatt av de stora aktörerna.

## 5 Betallösningar, biljettsystem och insamling av trafikinformation

### 5.1 Betallösningar i samhället

Förutom att betala kontant finns det flera andra möjligheter att betala för en vara eller en tjänst i dagens samhälle. Det vanligaste är numera att betala med ett kredit- eller betalkort. Köpet kan genomföras med eller utan pin-kod. För att det ska vara möjligt att betala utan pin-kod måste dels en överenskommelse finnas med en bank eller annan inlösare, dels måste terminalen vara anpassad och godkänd för detta. Ofta innehåller överenskommelsen med banken en övre beloppsgräns.

Det blir också allt vanligare att betala med mobiltelefonen, antingen direkt via mobilabonnemanget eller via direktbetalning till bank, genom att ett kredit- och betalkort är kopplat till mobilnumret eller att mobilnumret är knutet till en fakturaadress. Om köpet sker via internet kan köparen ofta välja mellan faktura, kredit- och betalkort eller andra elektroniska betaltjänster som exempelvis PayPal. På senare tid har ytterligare mobila betal-lösningar lanserats, exempel på dessa finns i figur 5.1.

Figur 5.1 Exempel på mobila betallösningar<sup>7</sup>

Betallösning	Ägare
<b>Sverige</b>	
SEQR	Seamless
Swisch	Nordea, SEB, Swedbank, Handelsbanken, Skandiabanken
WyWallet	Telia, Tele2, Tre, Telenor
PayAir	Payair Technologies
<b>Världen</b>	
Google Wallet	Google
PayPal Mobile	PayPal

### 5.1.1 Kontaktlös kommunikation

För att ytterligare förenkla köp med kredit- och betalkort och mobiltelefoner har en global standard för kontaktlösa applikationer, Near Field Communication (NFC eller närfältskommunikation på svenska), tagits fram. Målet är att skapa förutsättningar och löpande utveckla användningen av kontaktlösa interoperabla applikationer för konsumentelektronik, mobila tekniker och persondatorer. Kortföretagen inom EMV-samarbetet, där EMV är en kredit- och betalkortsstandard som innebär att kortet har ett datachip, har enats kring standardiserade betalterminaler för kontaktlösa betalningar, baserat på NFC-standarderna.<sup>8</sup>

Användningen av kontaktlösa kredit- och betalkort är relativt utbredd i dag, bland annat i Storbritannien, men än så länge finns det inga svenska kontaktlösa kredit- och betalkort. Det finns inte heller någon fungerande infrastruktur för kontaktlösa betalningar i Sverige även om ett stort antal terminaler är förberedda för kontaktlösa betalningar. När det gäller mobiltelefoner har nyare Androidtelefoner NFC och från och med iPhone 6 kommer även iPhone att vara utrustade med NFC.

<sup>7</sup> Ascan/Öresundståg – Framtida Biljett- och betalsystem 2013-11-25.

<sup>8</sup> X2 Branschorganisationerna: Framtida betallösningar – handlingsplan för framtida betallösningar inom kollektivtrafiken. Mars 2011.



## 5.2 Betalsystem inom kollektivtrafikområdet

Första generationens elektroniska betalsystem inom kollektivtrafikområdet bestod av magnetkortsbaserade betalsystem utvecklade av olika leverantörer utan några gemensamma standarder. Detta gjorde att en trafik huvudman, efter upphandling av ett betalsystem, var hänvisad till samma leverantör för uppgraderingar och utveckling av betalsystemen. Konkurrensen var därmed bristfällig och de olika betalsystemen kunde inte prata med varandra. Vissa samarbeten, bland annat i Göteborgsområdet och i Norrlandslänen, gjorde att samma leverantör upphandlades vilket innebar att systemen inom dessa områden kunde samverka.

Innan de nya systemen för den andra generationens system med kontaktlösa kollektivtrafikkort upphandlades försökte branschen enas om en gemensam öppen applikationsspecifikation, RKF-specifikationen. Tanken var att en öppen standard skulle öka konkurrensen och resultera i flera och billigare produkter för kunderna. Dessutom skulle en gemensam standard säkerställa en nationell interoperabilitet. Då även Danmark anslöt sig till specifikationen fanns också förutsättningar för en nordisk interoperabilitet.<sup>9</sup>

Trots att trafik huvudmännen hade förbundit sig att följa RKF-specifikationen blev de nyutvecklade betalsystemen inte kompatibla med varandra eftersom både de upphandlande parterna och leverantörerna tolkade specifikationen olika. Ett annat problem var att specifikationen framför allt beskrev hur informationen skulle lagras på de kontaktlösa korten, inte hur interoperabiliteten mellan trafik huvudmännen skulle realiseras. Dessutom prioriterades inte interoperabiliteten mellan trafik huvudmännen tillräckligt högt för att det skulle kunna genomföras.

### 5.2.1 Traditionella kollektivtrafikbiljetter

Med traditionella kollektivtrafikbiljetter och ett traditionellt biljettsystem avses när informationen om biljetten finns på eller i

<sup>9</sup> Branschorganisationerna: Framtida betallösningar – handlingsplan för framtida betal lösningar inom kollektivtrafiken. Mars 2011.

en bärare. Biljetten kan bestå av en pappersbiljett, ett kollektivtrafikkort med periodbiljett eller en biljett köpt med reskassa, i mobilen som SMS-biljett eller i en mobilapplikation.

Eftersom all information som behövs för att validera en traditionell biljett finns lagrad i bäraren krävs ingen internetuppkoppling för att validera biljetten. Biljetten läses antingen maskinellt eller manuellt av förare eller konduktör. Däremot kan det vara svårt att föra över en biljett köpt via en webbsida till bäraren utan att gå via internetuppkoppling eller en automat.

All information, både om försäljning och om resande, som genereras i biljettsystemet samlas in från försäljnings- och valideringsutrustningar exempelvis i samband med att fordonet står parkerat under natten. Informationen används bland annat för ekonomisk uppföljning, analys av resande och kontroller.

Informationen på biljetten kan vara kombinerad med att informationen även finns lagrad på ett kollektivtrafikföretags webbplats genom att resenären har registrerat bäraren.

Registreringen kan antingen vara frivillig, och då innebära förmåner som exempelvis förlustgaranti eller bättre priser, eller vara ett krav för att få använda en särskild biljettbärare som exempelvis en mobiltelefon med SMS-biljett. Ofta är registreringen då kopplad till betalningen.

### **5.2.2 Centralt lagrade kollektivtrafikbiljetter**

I samband med att systemen för internetuppkoppling har blivit mer tillförlitliga och har en högre grad av täckning över landet har förutsättningarna för att ha informationen om biljetten centralt lagrad på en server ökat. Det innebär att resenären har ett konto med en eller flera typer av biljetter, uppgifter om betalningsrutin och personuppgifter (om så önskas) lagrade i ett centralt system. Resenären identifierar sig på ett säkert sätt och knyts i realtid till de centralt lagrade uppgifterna. Identifieringen kan ske med olika medel som exempelvis mobiltelefon, kollektivtrafikkort och kredit- och betalkort.

Den utrustning som används för att sälja och validera biljetter kan i högre grad vara standardiserad och massproducerad eftersom det enda kravet på utrustningen är att validera ett ID. Den kan

exempelvis bestå av streckkodsläsare, QR-läsare och/eller en enklare läs- eller surfplatta. En förutsättning är en snabb och tillförlitlig datakommunikation med det centrala systemet.

Med ett centralbaserat system finns också förutsättningar att skicka information mellan centrala system i olika regioner och i realtid utbyta information om resenärernas biljetter registrerade i olika system. Det är också möjligt att ha en kombination där kortet innehåller information kopplad till det vardagliga resandet i eget län men fungerar som en identitet i andra län.

### **5.3 Biljettsamarbeten inom kollektivtrafikområdet**

Det finns ett antal biljettsamarbeten inom kollektivtrafikområdet i dag. Nedan beskrivs några av dem.

#### **5.3.1 Resplus**

Resplus är ett samarbete mellan femtiotalet trafikföretag med både biljettförsäljning och trafikinformation som samordnas av Samtrafiken. För resenären innebär detta att man via Resplus säljkanaler kan köpa hela sin resa och få den på en och samma biljett, såväl vid byten mellan trafikslag som mellan trafikföretag. Resplussamarbetet inkluderar de företag som är delägare eller partner till Samtrafiken, och samarbetet finansieras genom att en andel av biljettintäkten avräknas till Samtrafiken. Deras biljetter inkluderas sedan i gemensamma bokningssystem som till stor del tillhandahålls av företaget Linkon. Därefter blir biljetterna förmedlade på försäljningsställen som tillhandahålls av SJ, Veolia, Öresundståg och Tågkompaniet, men även via affärsresebyråer och försäljningsställen som Pressbyrå och 7-Eleven. Vid försäljning av en Resplusbiljett är biljettpriset på resan förutbestämt av trafikföretaget, och ägaren av försäljningskanalen får ta ut en bokningsavgift. Den största säljkanalen är [www.sj.se](http://www.sj.se) som behandlar omkring 65 procent av alla Resplusbiljetter. Inga krav ställs på att man även måste köpa en tågbiljett för att exempelvis få köpa en lokal bussbiljett på SJ:s säljplatser.

Med en Resplusbiljett kan fjärrtåg, regionalståg, lokal- och pendeltåg, expressbussar, regionalbussar, stads- och lokalbussar,

tunnelbana, spårvagn och färjor kombineras på en och samma biljett. Det finns två olika typer av biljetter i Resplus. Dels kombinationsbiljetter som har gemensamma resevillkor för hela resan, dels enkelbiljetter som följer respektive trafikföretags resevillkor.

### 5.3.2 Sydtaxan

Sydtaxan är ett samarbete mellan Blekinge, Halland, Jönköping, Kalmar, Kronoberg och Skåne för resor över länsgränserna med gemensamma produkter, harmoniserade taxor, resevillkor och resegaranti. Taxan gäller även för resor med Öresundståg till och från Västtrafik i zonerna för Göteborg, Mölndal och Kungsbacka. Sydtaxan är också kopplad till Öresundstaxan som har avtalats mellan Skånetrafiken och Trafikstyrelsen i Danmark. Öresundstaxan gäller för resor över Öresund inklusive hela Öresundstågs sträcka i Sverige och Danmark samt några zoner i Köpenhamn.

### 5.3.3 Trafik i Mälardalen (TiM)

TiM består av SJ:s regionaltrafik i Mälardalen, samt alla bussar och tåg inom UL, SL, VL, Länstrafiken Sörmland och Länstrafiken Örebro. Dessutom ingår tätortstrafiken i Linköping och Norrköping samt stadsbussarna i Gävle. Samverkan sker kring biljetter, marknadsföring och tidtabeller. I TiM-samarbetet finns bara periodbiljetter och en 24-timmarsbiljett som inkluderar en tur- och returresa på en SJ-sträcka samt resor i 24 timmar för ett lokaltrafiktillägg. SJ:s biljettsystem används för försäljning av TiM-biljetter. Resenärer kan köpa biljetterna hos SJ:s försäljningsombud och i biljettautomater. SJ-sträckan kan laddas elektroniskt på ett SJ-kort och lokaltrafiktilläggen är alltid en pappersbiljett.

De kunder som köper SL som lokaltrafiktillägg kan få en så kallad spärröppnare att ladda på ett SL Access-kort för att snabbare ta sig igenom SL:s automatspärar i tunnelbanan, till pendeltågen och i kön till bussen. Spärröppnaren är i sig ingen biljett utan det är fortfarande pappersbiljetten som är resebeviset. För att SL-delen av en TiM-biljett ska bli en elektronisk biljett behöver den antingen laddas på ett SJ-kort eller ett SL Access-kort. För att

spärröppnaren ska göras om till en fullvärdig biljett kräver SL att SJ:s ombud ska kunna återköpa och ta bort biljetten från SL Access-kortet om kunden inte längre vill ha sin TiM-biljett.

#### 5.3.4 Norrlandsresan

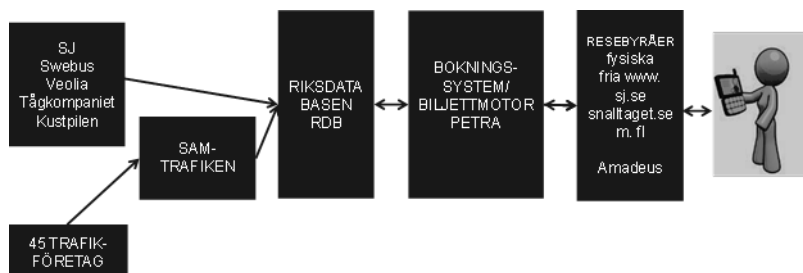
Länstrafiken i Norrbotten, Västerbotten, Västernorrland och Jämtland har samordnat biljetter och information, vilket gör det möjligt att resa med ett gemensamt färdbevis mellan de större orterna i länen.<sup>10</sup>

### 5.4 Insamling av trafikinformation i dag

Enligt lagen (2010:1065) om kollektivtrafik ska samtliga kollektivtrafikföretag som avser att bedriva trafik lämna information om sitt trafikutbud till ett gemensamt system för trafikantinformation (GTI).

Kollektivtrafikföretagen och Samtrafiken har träffat avtal om leverans av trafikdata till Samtrafikens Riksdatabas enligt överenskomna format. De trafikföretag som inte har partneravtal med Samtrafiken ingår ett särskilt GTI-avtal. Kollektivtrafikföretagen åtar sig att leverera underlag avseende tidtabeller, hållplatser, prisinformation, bytestider och anslutningar inom egen trafik samt till och från övriga trafikföretag till Samtrafiken vid planerliga och tillfälliga förändringar. Leveransavtalen innehåller också tidpunkter för leverans av förändringar, rutiner för samarbete och uppföljning. Samtrafiken har under många år byggt upp en organisation med rutiner och processer samt system för att ta emot trafikinformation och på regelbunden basis kunna uppdatera informationen.

<sup>10</sup> X2AB: Betal- och biljettlösningar, dp1 och dp2 2013-06-27.



All information lagras i Riksdatabasen och används som underlag för att ge svar på frågor från de olika söksystemen för försäljning samt ett antal olika informationskanaler som exempelvis Resrobot och Google. Informationen distribueras också till:

4. Samtrafikens informationskanaler: reseplaneraren Resrobot, både på webb och mobila lösningar.
5. Linkons försäljningssystem Petra
6. Utkanaler enligt avtal med trafikföretag eller sammanslutningar som företräder en eller flera sådana, till exempel Norrlandsresan.
7. Utkanaler som omfattas av Samtrafikens tredjepartssamarbete, som exempelvis Google och Microsoft.
8. Communities: Samtrafikens arbetar med att tillgängliggöra trafikinformation till olika typer av externa aktörer i syfte att synliggöra kollektivtrafiken i olika kanaler och tjänster, till exempel applikationer.
9. Stationsinfo: Stationsinfo är en tjänst som Samtrafikens har. Den visar bland annat kartor och detaljerad information på utvalda järnvägsstationer, buss-, båt- och flygterminaler. Tjänsten är särskilt användbar för resenärer med till exempel funktionsnedsättning, för barnfamiljer och för resenärer med mycket bagage.

## 5.5 Pågående projekt inom EU

Nedan beskrivs några pågående projekt, initiativ och samarbeten som är av betydelse för utredningen.

### 5.5.1 Smart Ticketing Alliance

Ett samförståndsavtal skrevs under i februari 2012 mellan Storbritanniens organisation för smarta biljettlösningar ITSO, Frankrikes och Tysklands motsvarighet AFIMB respektive VDV-KA, Calypso Networks Association och den internationella kollektivtrafikorganisationen UITP om att arbeta tillsammans mot ett gemensamt mål om kompatibla och interoperabla biljetter för hela Europa.

Den 17 juni 2014 lanserades Smart Ticketing Alliance, STA i Bryssel av de fem grundarmedlemmarna. STA utgår från resultaten i EU-projektet IFM (Interoperable Fare Management) och är en plattform för samarbete och en koordinerad ansats för att etablera interoperabla kollektivtrafikbiljetter. Det är en internationell ideell organisation med UITP som sekretariat. Smarta biljettsystem utgår från en önskan om att ha interoperabilitet mellan regionala och nationella elektroniska biljettsystem inom kollektivtrafiken. STA har startat arbetsgrupper för standardisering av kontaktlösa gränssnitt för validering av kollektivtrafikbiljetter. Det handlar om specifikationer, certifiering och underliggande krav för att förenkla resandet. STA samarbetar bland annat med det europeiska standardiseringsorganet CEN, organisationen för mobiltelefonoperatörer GSMA, järnvägsorganisationerna UIC och Unife samt med NFC Forum som består av intressenter inom Near Field Communications, det vill säga kontaktlösa applikationer.<sup>11</sup>

### 5.5.2 EU Standard – ISO 24014

Ett av resultaten från IFM-projektet är IFM-modellen. Modellen används bland annat för att definiera roller, ansvar och informationsflöden och är etablerad som en internationell standard för interoperabla betalsystem. Samtliga stora projekt inom området såsom VDV, ITSO, Calypso och H206 (Norge) följer denna modell.

<sup>11</sup> [www.smart-ticketing.org](http://www.smart-ticketing.org)

Standarden innehåller bland annat följande komponenter:

- 1 Generell beskrivning av IFM:s funktionella komponenter
- 2 Beskrivning av modell för funktionell och logisk arkitektur samt gränssnitt mellan olika delar i ett interoperabelt koncept
- 3 Definierar olika roller och ansvar i ett IFM
- 4 Sammanställning av användningsfall och dataflöden mellan de funktionella komponenterna
- 5 Identifiering av säkerhetskrav för ett IFM och för samverkande IFM.<sup>12</sup>

### 5.5.3 EU-Spirit

EU-Spirit är ett nätverk för att visa gränsöverskridande kollektivtrafikresor inom Europa. Nätverket bygger på befintliga lokala, regionala och nationella system som är förbundna med varandra via definierade tekniska gränssnitt. Tjänsten är en distribuerad lösning där man kopplar ihop flera reseplanerare som var och en svarar för en geografisk region. De geografiska regionerna knyts ihop via definierade bytespunkter och därefter presenteras reseförslaget på ett enhetligt sätt för användaren, även om informationen kommer från flera olika system. Det är endast för sökningar som görs mellan olika regioner som EU-Spirit är aktuellt. EU-Spirit uppfyller inte kraven på ett gemensamt nationellt system för konkurrensneutral trafikinformation då EU-Spirit inte är ett samordnat system utan ett nätverk av flera olika system och utifrån sin uppbyggnad inte uppfyller kraven på objektivitet och neutralitet.<sup>13</sup>

<sup>12</sup> PD-1 Delrapport Harmonisering av parametrar och generella villkor 2011-06-30.

<sup>13</sup> X2 Partnersamverkan Samordnade informationstjänster, juni 2011.



## 5.6 Erfarenheter från Storbritannien

Enligt utredningsdirektiven ska utredaren ”tillvarata erfarenheter från Storbritannien eller andra relevanta länder”. En studieresa till London genomfördes därför den 26–27 juni 2014 där utredaren besökte Association of Train Operating Companies, Department for Transport, Transport for London och Confederation of Passenger Transport UK.

Nedan finns en kort beskrivning av det nationella järnvägssystemet, den regionala och lokala busstrafiken utanför London, kollektivtrafiken i London, den nationella databasen för kollektivtrafik och specifikationen ITSO för smarta biljettlösningar.

### 5.6.1 Det nationella järnvägssystemet

I Storbritannien är järnvägen privatiserad men hårt reglerad genom avtal mellan tågoperatörerna och staten. I samband med privatiseringen delades British Rail upp i flera mindre, ofta geografiskt baserade tågoperatörer och namnet British Rail existerar inte längre. Alla tågoperatörer måste ha licens och godkännas för att köra passagerartrafik. Tågtrafiken på huvudsträckorna är upphandlad på flerårskontrakt. På sträckor med stort resandeynderlag finns konkurrerande tågtrafik men ofta finns bara en tågoperatör per sträcka. Utanför huvudsträckorna finns så kallad ”open access service” vilket innebär tågtrafik på helt kommersiella villkor.

Alla tågoperatörer måste sälja alla andra tågoperatörers utbud och biljetter på ett opartiskt och likvärdigt sätt, oavsett vilken försäljningskanal som används. Alla tågoperatörer måste också sälja genomgående biljetter som en sammanhållen biljett oavsett om tågoperatören trafikerar hela eller delar av sträckan. Informationen på biljetten är även den reglerad.

Tågoperatörer får en reglerad provision på varje såld biljett genom ett gemensamt avräkningssystem mellan tågoperatörerna. Genom till exempel kampanjer försöker tågoperatörerna locka tågresenärerna till den egna webbplatsen.

Förutom tågoperatörerna finns dels den statliga webbplatsen National Rail Enquiries, där all information finns om samtliga tågavgångar, trafikstörningar med mera men där det inte går att

köpa biljetter, dels kommersiella tredjepartsförsäljare. Tredjepartsförsäljarna måste ha licens för att sälja biljetter och de får även ta ut en bokningsavgift vilket inte tågoperatörerna får. Vissa av tredjepartsförsäljarna har rätt att sälja internationella tågbiljetter. Undantag finns för trafiken med Eurostar.

### 5.6.2 Regional och lokal busstrafik utanför London

Den regionala och lokala busstrafiken utanför London är sedan 1986 helt avreglerad. Det innebar fritt tillträde till marknaden, privatisering av den tidigare i stor utsträckning offentligägda bussflottan, upphandling av viss kompletterande trafik och en åtstramning av regelverket kring säkerhet och konkurrensbeteende.<sup>14</sup>

I nuläget finns ungefär 3 000 bussbolag där fem större bolag står för ungefär 70 procent av trafiken. Busstrafiken är kommersiell utan direkta subventioner även om ett generellt stöd betalas ut i form av bidrag till trafikföretag som kompensation för de bränsleskatter de betalar. Biljetterna är relativt dyra, sedan avregleringen 1986 har biljettpriset ökat med 55 procent och passagerarantalet minskat med 31 procent. Samtidigt har utbudet ökat med 20 procent. Sedan 2006 används ett system med rabatter för äldre och personer med funktionsnedsättning där de privata operatörerna ersätts av samhället för de rabatter de ger. I vissa städer har pensionärer och personer med funktionsnedsättning ett busskort som medger gratis bussresor. De står då för ungefär hälften av resandet. I övrigt är kontant betalning på bussen vanligast.

Alla busstidtabeller finns i en gemensam databas men priserna saknas och det går inte att köpa biljett på någon gemensam webbplats. I samband med köp av nationell tågbiljett går det att förmånligt köpa till en PlusBus-biljett som medger fortsatt resa med lokalbussarna. Däremot går det inte att köpa till en lokal kollektivtrafikbiljett som gäller för lokaltåg eller spårvagn.

<sup>14</sup> Preston, Almutairi (2012).

### 5.6.3 Kollektivtrafik i London

All kollektivtrafik i London är upphandlad av Transport for London. Tunnelbanan och den lokala och regionala tågtrafiken är ekonomiskt bärkraftig medan den lokala busstrafiken är subventionerad till ungefär 40 procent. För tunnelbanan och tågtrafiken finns ett zonsystem medan busstrafiken har enhetstaxa oavsett hur lång resan är. Det är möjligt att betala med kontanter, med ett kollektivtrafikkort (Oyster card) eller med kredit- och betalkort, men kontantpriset är betydligt högre än övriga betalningssätt vilket innebär att de flesta har ett kollektivtrafikkort. Kontanthantering på lokalbussar i London försvann den 6 juli 2014.

Oyster card kan köpas och användas anonymt men registrerade kort får fördelar. Ett minsta belopp på fem pund används som pant och säkerhet för kortet. ”Pay as you go”, det vill säga att du betalar i efterhand utifrån hur mycket du åker upp till ett maxpris, står för ungefär 60 procent av omsättningen och 87 procent av resenärerna och kommer med stor sannolikhet göra att periodkort (res så mycket du vill inom en dag/vecka/månad/år) fasas ut. Resenären måste både checka in och checka ut för tunnelbane- och tågresor men endast checka in för bussresor. En automatisk avstämning görs veckovis. Om en resenär glömmer att checka ut debiteras maxtaxan för den resan, men en resenär kan manuellt korrigera en resa per månad i efterhand. I samband med att resorna analyseras kan också Transport for London korrigera en resa alternativt meddela resenären att en resa bör korrigeras. För att förenkla för resenären i samband med att kontanthantering försvunnit på bussarna får en bussresa göras på kredit om det visar sig att det inte finns tillräckligt med pengar på resenärens Oyster card. Resan registreras och det är därför inte möjligt att göra fler resor utan att först fylla på kortet.

Förutom Oyster card kan även kontaktlösa kredit- och betalkort användas direkt i biljettspärarna och på bussarna. De behöver inte registreras och alla internationella kontaktlösa kredit- och betalkort kan användas. En överenskommelse är gjord med American Express, Mastercard och Visa som garanterar korten upp till sex pund vilket ungefär motsvarar en resa med maxtaxa. Biljettautomaten kontrollerar om den känner igen kredit- och

betalkortet och om kortet är anmält förlorat eller stulet, i så fall tillåts endast den påbörjade resan.

#### 5.6.4 Nationell databas för kollektivtrafik

National Public Transport Access Node (NaPTAN) är kärnan i den brittiska nationella informationsinfrastrukturen. Databasen innehåller all information i form av tidtabeller, stationer och busshållplatser med mera i Storbritannien. Den fungerar som de facto-standard och all information finns som öppna data tillgängliga för alla.

Det finns också ett förslag att överföra NaPTAN:s standard till en europeisk CEN-standard.<sup>15</sup>

#### 5.6.5 Specifikationen ITSO för smarta biljettlösningar

Storbritannien har en teknisk standard för smarta biljettlösningar, ITSO, som möjliggör att olika biljettsystem kan kommunicera med varandra. Specifikationen, som är framtagen med stöd av Department for Transport, syftar till att säkerställa interoperabilitet mellan system och operatörer och baseras i hög grad på internationella standarder. Specifikationen utgör en plattform och en verktygslåda som definierar vilka tekniska lösningar och gränssnitt som ska användas för att biljettsystemen ska vara kompatibla med varandra. Specifikationen är inte knuten till någon leverantör, utan vilken leverantör som helst kan bli ITSO-certifierad och delta i upphandlingar. Tanken är att de färdiga biljettsystemen inte heller ska vara knutna till en särskild leverantör.

Samtliga elektroniska biljettsystem som tas i drift i Storbritannien i samband med nya koncessioner ska följa ITSO-standarderna. De fem stora bussoperatörerna i Storbritannien, Arriva, First, Go-Ahead, National Express och Stagecoach, och sju av tågoperatörerna har anslutit sig till ITSO-kompatibla smarta biljettlösningar och alla kommande upphandlade tågsträckor

<sup>15</sup> [www.gov.uk/.../department-for-transport](http://www.gov.uk/.../department-for-transport)

kommer att ha ITSO som standardlösning för biljetterna. Transport for Londons biljettautomater accepterar sedan augusti 2014 ITSO-kompatibla smarta kort men än så länge fungerar bara enstaka produkter.<sup>16</sup>

## 5.7 Erfarenheter från övriga länder

Utöver studieresan till Storbritannien har utredningstiden inte medgett några ytterligare resor utanför Sverige. Inte heller har någon skrivbordsanalys gjorts av andra länders biljett- och betalsystem inom utredningen. För att ändå visa på den pågående utvecklingen i andra europeiska länder finns nedan en redogörelse hämtad ur rapporten Framtida Biljett- och betalsystem<sup>17</sup>. Redogörelsen har vid behov uppdaterats av författaren Björn Kamsvåg i samband med utredningen.

### 5.7.1 Danmark

I Danmark pågår ett införande av ett nationellt resekortbaserat system, Rejsekort. När systemet har tagits i full drift kommer samma system, baserat på Checkin-Checkout, kunna användas för all kollektivtrafik i landet, inklusive all tågtrafik. Kunderna kommer att kunna använda ett och samma resekort för resor i hela landet.

Systemet är installerat och har tagits i drift i stora delar av landet. Ännu har dock inte alla gamla produkter fasats ut. Detta gäller bland annat för Köpenhamnsområdet.

Rejsekort A/S ägs av trafikhuvudmännen i Danmark samt av DSB. Det tekniska systemet levereras av Thales och resekorterna som används är baserade på samma RKF-specifikation som i Sverige.

Danmark har även några olika app-lösningar framme. Movia i Köpenhamn var tidigt ute med att lansera app-biljetter. Avsikten är att dessa biljetter ska utgöra ett komplement till de funktioner och produkter som Rejsekort erbjuder.<sup>18</sup>

<sup>16</sup> [www.gov.uk/.../department-for-transport](http://www.gov.uk/.../department-for-transport)

<sup>17</sup> Ascan/Öresundståg – Framtida Biljett- och Betalsystem 2013-11-25.

<sup>18</sup> ibid

### 5.7.2 Norge

Norge har sedan många år tillbaka en specifikation, Håndbok 206 (H206), för elektronisk biljettering och resekort. Denna specifikation har tagits fram och underhålls av Statens Vegvesen.

H206 syftar till att åstadkomma interoperabilitet mellan olika system så att samma resekort ska kunna användas i hela landet. H206 innefattar även specifikationer för hur mobila lösningar ska utformas och hur dessa ska kunna samverka med resekortsbaserade lösningar.

Interoperabilitet mellan olika tekniska system finns sedan ett antal år etablerad i Oslo. IO-tjänster ägs gemensamt av landets alla trafik huvudmän samt av NSB. Företaget IO-tjänster ansvarar för att skapa förutsättningar för en gemensam interoperabilitet genom att bland annat arbeta med gemensamma säkerhetsfrågor, avräkning etc.

I Norge finns flera olika app-lösningar tillgängliga. Dessa har tagits fram av bland annat Ruter (Oslo) och NSB. De appar som Ruter och NSB har lanserat innehåller både försäljning av enkelbiljetter och periodbiljetter. Ruters app-lösning använder sig av information och funktionalitet i den norska National Order Database (NOD), vilket möjliggör samordning med andra huvudmän och med det resekortsbaserade systemet. Som ett exempel på detta kan en och samma biljett finnas tillgänglig både i en mobiltelefon och på ett kollektivtrafikkort. NOD kan betraktas som ett första steg i riktning mot en mer centraliserad lösning, där information om aktiva biljetter, spärllistor etc. finns samlade. Den app som Ruter lanserade i början av 2013 har visat sig vara mycket mer populär än vad man förväntade sig. Ruter ser att det kan vara möjligt att apparna inom något år kan komma upp i en andel på 50 procent av antalet sålda biljetter.<sup>19</sup>

### 5.7.3 Finland

I Helsingfors slutförde kollektivtrafikorganisationen HSL en upphandling 2012 av ett nytt resekortsbaserat system samt funk-

<sup>19</sup> Ascan/Öresundståg – Framtida Biljett- och Betalsystem 2013-11-25.

tioner för realtidsinformation med mera. Systemet planeras att vara levererat under 2015 och kommer då att ersätta det befintliga resekortsbaserade systemet.

Huvudleverantör av det nya systemet är Tieto med bland annat Parkeon och Fara som underleverantörer.

HSL har i upphandlingen ställt krav på öppenhet och möjligheter till utveckling och leveranser från andra leverantörer än de som nu levererar systemet.

I oktober 2013 slutfördes en upphandling av ett nationellt resekortssystem i Finland. Upphandlingen har genomförts av ett nybildat nationellt bolag ”Kollektivtrafikens biljett- och betalningssystem AB” vilket ägs av finska staten (Trafikverket) i tillsammans med 22 städer (ej Helsingfors). Även detta system kommer att levereras av Tieto.<sup>20</sup>

Dessutom har de kommersiella bussföretagen skapat ett nationellt biljettsystem inklusive data- och betalssystem för busstrafiken inom ramen för bolaget Oy Matkahuolto Ab. Resenärerna kan med det nationella resekortet resa över hela landet förutom i lokaltrafiken i huvudstadsregionen och Åbo på samma kort eller biljettbärare.

#### 5.7.4 Nederländerna

I Nederländerna har man sedan cirka 10 år ett nationellt system med resekort som baseras på valideringsprincipen Checkin-Checkout. Initiativet till den nationella lösningen togs av den holländska järnvägen (NS) tillsammans med de största trafikhuvudmännen där sedan samtliga trafikhuvudmän anslutit sig till projektet. Ett gemensamt bolag Trans Link System (TLS) bildades för att ansvara för genomförandet av projektet och som ansvarig för driften av systemet OV Chipkaart.

OV Chipkaart kan användas i hela Nederländerna på bussar, tunnelbana, spårvagnar och tåg oavsett operatör. Leverantör av systemet är Thales. Det är samma leverantör som i Danmark men systemen skiljer sig åt i hög grad. Det holländska systemet är till

<sup>20</sup> Ascan/Öresundståg – Framtida Biljett- och Betalsystem 2013-11-25

stora delar baserat på Octopus-systemet i Hong Kong och det danska är till stora delar nyutvecklat.

TLS skapade 2010 ett särskilt bolag Open Ticketing Institute (OTI) i syfte att vidareutveckla OV Chipkaart samt för att vidareförmedla kunskaper och erfarenheter till andra projekt kring elektronisk biljettering. Man har då som ett exempel initierat en samverkan, e-Ticketing Scheme Association in Public Transport (e-TSAP), mellan olika projekt i Europa som ett forum för informationsutbyte.

OTI driver ett testcenter för utveckling och test av idéer relaterade till OV Chipkaart. Ett resultat från testverksamheten är att man har utvecklat ett koncept för hur kortet kan användas för betalning av andra tjänster än för transporter med kollektivtrafiken. Exempel på sådana tjänster är hyrbilar, hyrcyklar och köp av varor i affärer i stationsområden. Kortet används då endast som en (säker) identifierare knuten till ett konto. Detta konto är i sin tur kopplat till ett avtal om betalning (exempelvis ett kreditkort). Detta upplägg medger då att infrastrukturen med kort och kortläsare kan användas i andra sammanhang än i kollektivtrafiken.

Som ytterligare ett användningsområde där kort används som identifierare ser OTI att man kan utveckla biljett- och betalningslösningarna för kollektivtrafikresor att på samma sätt vara baserade på ett centralt konto. Ett system för att testa detta koncept är under uppbyggnad.<sup>21</sup>

### 5.7.5 Tyskland

VDV (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen) har tagit fram en specifikation Kern Application/Core Application (VDV-KA) som syftar till att etablera ett fundament för interoperabla elektroniska betalsystem i Tyskland. Specifikationen är att betrakta som en nationell standard för resekortsbaserade system för trafikbolag i hela landet.

VDV-KA bygger på tidigare tyska standarder kompletterade med en överbyggnad och justeringar för att till fullo följa internationella IFM-standarder. Standarden har utvecklats under flera år

<sup>21</sup> Ascan/Öresundståg – Framtida Biljett- och Betalsystem 2013-11-25.



och används sedan 2007 för utveckling av nya elektroniska betalsystem på olika håll i Tyskland. De kort som används enligt denna specifikation är betydligt mer avancerade (och dyrare) än de kort som används i Sverige. Ett skäl till detta är att man i Tyskland har valt en korttyp som möjliggör att flera olika applikationer läggs på ett och samma kort. Det skulle då kunna vara möjligt att ha ett kollektivtrafikkort som samtidigt fungerar som ett kreditkort.

Inom organisationen VDV-KA pågår det sedan en tid aktiviteter för att specificera en gemensam standard för mobila biljetter. Avsikten är att skapa funktioner för att olika appar ska kunna samverka och fungera interoperabelt i olika geografiska områden. Olika organisationer med olika appar ska då kunna knytas samman och funktioner för avräkning etc. tillhandahållas samtidigt som varje organisation har sitt eget varumärke och sina egna lösningar.<sup>22</sup>

### 5.7.6 Belgien

I Belgien har man relativt nyligen genomfört upphandlingar av resekortsbaserade system. En upphandling har genomförts i Vallonien och en i Flandern. Diskussioner om en eventuell upphandling i regionen Bryssel pågår.

De system som är på väg att levereras till Vallonien och Flandern är båda baserade på standarden Calypso, vilken beskriver hur kortet ska kodas samt säkerhetsmekanismer för att skydda värden och data på kortet. Olika leverantörer och olika tekniska system skapar svårigheter för att åstadkomma en interoperabilitet mellan regionerna i Belgien.<sup>23</sup>

### 5.7.7 Ungern - Budapest

I Budapest pågår en upphandling av ett nytt biljett- och betalsystem där de inkomna anbuden nu utvärderas. Inför upphandlingen gjordes en omfattande förstudie där slutsatserna pekade i riktning mot ett kontobaserat system som liknar det system som

<sup>22</sup> Ascan/Öresundståg – Framtida Biljett- och Betalsystem 2013-11-25.

<sup>23</sup> Ibid

införts i London och det system som nyligen har lanserats i Chicago.

De egenskaper man identifierat som önskvärda är:

- Serverbaserad arkitektur
- Kontaktlöst medium för färdbevis
- Baserat på kort utställda av huvudmannen
- Möjligheter till införande av kontaktlös EMV
- Möjligheter till användning av det planerade nationella kortsystemet
- Möjliggör införande av kompletterande angränsande tjänster.<sup>24</sup>

### 5.7.8 Utvecklingen skiljer sig mellan länderna

Länder som Norge, Storbritannien, Tyskland och Belgien har tagit fram nationella standarder som på olika sätt och i olika omfattning definierar utformningen av resekortsbaserade system. Danmark, Holland och Finland har infört resekortsbaserade lösningar där en utvald leverantör ansvarar för den tekniska lösningen. Graden av öppenhet mot tredjepartsleverantörer regleras i avtal.

Utvecklingen av mobilbiljetter skiljer sig mellan olika länder. Sverige och Finland var tidiga med SMS-biljetter medan Storbritannien introducerade appbiljetter och QR/Aztec-koder tidigt. I Norden introducerades applösningar under 2012–2013. I vissa länder såsom i Belgien och Nederländerna saknas fortfarande denna typ av biljetter.

En tydlig tendens finns till en utveckling i riktning mot on-line system där logik, bearbetning och information hanteras centralt snarare än i den utrustning som kunderna kommer i kontakt med och där någon form av identifierare används för att knyta kunden till biljett och betalning.<sup>25</sup>

<sup>24</sup> Ascan/Öresundståg – Framtida Biljett- och Betalsystem 2013-11-25.

<sup>25</sup> Ibid

## 6 Försäljnings- och distributionssystemet Petra och Linkon AB

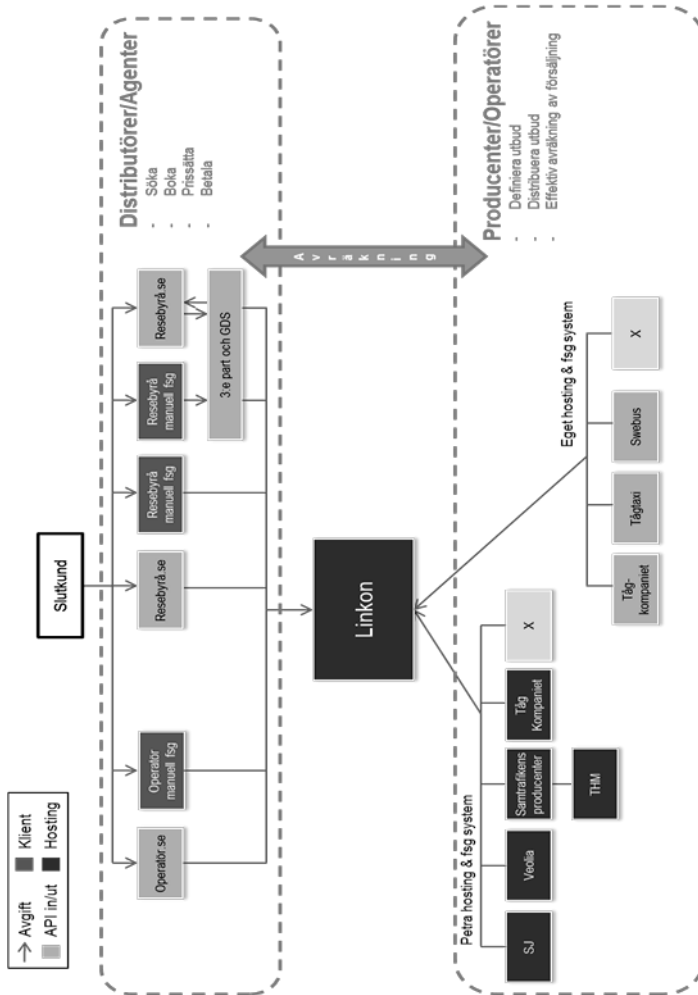
### 6.1 Försäljnings- och distributionssystemet Petra

Petra är ett försäljnings- och distributionssystem för biljetter inom kollektivtrafik med huvudsaklig inriktning på det långväga resandet med tåg och buss. Petra innehåller tidtabeller, pris, produkter (biljettyper) och kopplingar till trafikoperatörer på samma sätt som försäljnings- och distributionsföretagen Amadeus, Sabre och Travelport innehåller alla flygbolags tidtabeller, priser och produkter. Petra fungerar som en växel som kopplar ihop de olika trafikoperatörernas utbud till ett gemensamt transportsystem där slutkunden antingen kan köpa en biljett med en trafikoperatör eller en genomgående biljett med flera ingående trafikoperatörer. Därigenom erbjuder Petra en bred distribution av trafikoperatörernas utbud genom de försäljningskanaler som är kopplade till Petra. Samtidigt ges resebyråer och andra försäljningskanaler möjlighet att via ett gränssnitt kunna erbjuda samtliga trafikoperatörers utbud till kunden. Petra är därmed en teknisk plattform som skapar möjligheter för en kund att söka och köpa produkter med en eller flera aktörer på samma ställe. I Petra ligger också funktioner för biljettering samt regelverk om vilka produkter som kan kombineras för att förenkla kundens köpprocess.

Petra består av en mängd olika moduler som tidtabeller, platsbokning, betalning och biljettering. Olika trafikoperatörer använder flera eller alla moduler i Petra.

Dessutom innehåller Petra en avräkningsmodul som fördelar biljettersättningen till de olika trafikoperatörerna utifrån de delar

som resekedjan innehåller samt för statistik över biljettförsäljningen. SJ AB är den kund som använder flest moduler i Petra. SJ AB använder, förutom grundmodulerna, platsbokning och flexibel prissättning. Även Swebus använder sig av en modul för flexibel prissättning. För de flesta andra trafikoperatörer fungerar Petra främst som en distributör till försäljningskanalerna.



### 6.1.1 Internationella tågbiljetter

SJ AB har, genom sitt medlemskap i den europeiska järnvägsorganisationen UIC, det formella ansvaret i Sverige för att försäljningen av internationella tågbiljetter ska fungera. Linkon ansvarar för gränssnittet av de svenska operatörernas utbud mot utlandet.

Försäljningen av svenska tågbiljetter i utlandet utförs av de utländska tågoperatörerna och de återförsäljare som exempelvis statliga Deutsche Bahn och den franska statliga tågoperatören SNCF med flera har avtal med.

Försäljning av tågbiljetter i andra länder sker i dag hos vissa resebyråer i Sverige, via Linkons system. De tågoperatörer i Sverige som har egen försäljning får sälja det utbud som respektive utländsk järnvägsoperatör väljer att tillgängliggöra. I dagsläget säljer dock ingen tågoperatör i Sverige tågbiljetter för reserelationer i andra länder, som exempelvis tågbiljetter mellan Berlin och Wien.

Företaget Amadeus har ett pågående projekt som innebär att tågoperatörernas utbud läggs in i Amadeus utbud på samma sätt som flyget. Det innebär att utbudet hos SJ AB och de övriga svenska tågoperatörer som väljer att teckna avtal med Amadeus kommer att finnas tillgängligt på utländska resebyråer under våren 2015.

Det finns en diskussion om SJ AB bör fortsätta att vara den svenska representanten i UIC. Ett förslag som framkommit är att branschorganisationen Tågoperatörerna ska ta det formella ansvaret som svensk representant med Linkon som samordnare av de operativa frågorna mot de svenska tågoperatörerna.

## 6.2 Tidigare analyser av Petra och Linkon AB

Utformningen och organisationen av försäljnings- och distributionssystemet Petra har diskuterats i tidigare utredningar. Framförallt i samband med den andra Järnvägsutredningen år 2008 där avregleringen av den nationella tågtrafiken föreslogs. Nedan görs en kort genomgång av tidigare utredningar och de slutsatser som lades fram då.

### 6.2.1 Statskontorets uppdrag från Järnvägsutredningen II

Statskontoret fick 2008 i uppdrag av Järnvägsutredningen II att utreda ”utformning och organisation av ett operatörs- och konkurrensneutralt informations- och biljettsystem för persontrafik på järnväg”. Statskontoret redogjorde i sin rapport Hela vägen med en biljett (Rapport 2008:13) för två alternativa förslag för Petra och Linkon.

Det ena alternativet innebar att Linkon kvarstod som helägt dotterbolag i SJ-koncernen och att regeringen genom ägardirektiven kan styra utvecklingen i önskad riktning. Det andra alternativet innebar att staten genom ägardirektiven klargjorde att SJ AB skulle sälja ut aktier till andra tågoperatörer som har behov av ett bokningssystem. Majoriteten av aktierna skulle dock ägas av staten och SJ AB tillsammans för att förhindra att privata intressen tog över i Linkon och staten därigenom förlorade sin möjlighet att påverka marknadsvillkoren.

En ytterligare förklaring till att Linkon fortfarande skulle vara åtminstone till viss del ägt av SJ AB var att det i samband med att konkurrensen öppnades på järnvägsområdet befarades att konkurrensen skulle komma från andra stora statsägda järnvägsbolag som Deutsche Bahn och SNCF. De äger sina egna bokningssystem och om då SJ AB ägde sitt bokningssystem genom ägandet av Linkon skulle förhållandet bli mer jämbördigt. Genom att staten indirekt via SJ AB ägde Linkon skulle staten också ha ett ägaransvar och ett inflytande på marknadsvillkoren vilket staten skulle förlora vid en utförsäljning av Linkon.

### 6.2.2 Järnvägsutredningen II:s slutbetänkande

I järnvägsutredningens slutbetänkande Konkurrens på spåret (SOU 2008:92) förordade utredaren att delar av Linkon skulle säljas ut för att balansera maktförhållandena och garantera aktörernas förtroende för Linkon. SJ AB föreslogs inneha en aktiemajoritet för att regeringen genom ägardirektiv skulle kunna garantera ett konkurrensneutralt agerande.

### 6.2.3 Regeringens proposition Konkurrens på spåret

I regeringens proposition Konkurrens på spåret (prop. 2008/09:176, s 23) skriver regeringen att ”SJ AB har haft och har en nyckelroll när det gäller bokning av genomgående biljetter. Det är SJ AB:s system för bokning och avräkning som innehåller de centrala tekniska delarna och som utgör en förutsättning för mycket av den samverkan som administreras av Samtrafiken. På en avreglerad och konkurrensutsatt marknad krävs system för information och bokning som fungerar på ett operatörsneutralt och robust sätt. Regeringen avser att återkomma till riksdagen i denna fråga.”

### 6.2.4 Statlig utredning om översyn av järnvägens organisation

Regeringen beslutade i maj 2013 (dir. 2013:46) att utse en särskild utredare med uppdrag att göra en översyn av järnvägens organisation. Syftet med översynen var att föreslå förbättringar av järnvägssystemets organisation för att möta framtidens krav på ett effektivt och hållbart transportsystem. I delbetänkandet En enkel till framtiden? (SOU 2013:83) som lämnades i december 2013 identifierar utredaren bland annat informations- och biljettsystem som ett viktigt förbättringsområde, och rekommenderar att detta utreds ytterligare.

Föreliggande utredning med deluppdraget att ”bedöma om Linkon AB och eventuellt andra funktioner eller resurser inom SJ AB eller dess dotterbolag bör särskiljas för att säkerställa konkurrensneutrala förhållanden” är ett svar på järnvägsutredningens rekommendation.

### 6.2.5 SJ AB säljer delar av Linkon

Under hösten 2014 genomförde SJ AB en omfattande och konkurrensutsatt process för att sälja Linkon. Den 19 december 2014 tecknar SJ AB avtal om att sälja 75 procent av sitt aktieinnehav i Linkon till SilverRail. SilverRail ägs av sex amerikanska institutioner och den egna personalen. Företaget har 90 anställda och huvudkontor i London. Utvecklingsverksamhet

finns även i Boston i USA och Brisbane i Australien. Genom att kvarstå som ägare av 25 procent av aktierna i Linkon säkrar SJ AB fortsatt kontinuitet i utvecklingen av Linkon.



## 7 Några begrepp om data och format

I arbetet med utredningen har det framkommit att det finns behov av att klargöra vissa begrepp som rör information och data som finns samlad, ofta i digital form. Det här kapitlet gör ett försök att förklara de begrepp som används inom det här området. Tanken är att beskrivningarna här ska underlätta för förståelsen av det förslag och de iakttagelser som utredningen lämnar men gör inte anspråk på att vara heltäckande.

### 7.1 Öppna data för innovation

Inom ramen för sitt uppdrag att främja innovation har Verket för innovationssystem (Vinnova) haft utlysningar inom öppna data. Projekten som genomförts inom ramen för dessa utlysningar visar på den stora bredd på möjligheter som skapas med hjälp av så kallade öppna data (se avsnitt 7.2). Projekten representerar ett brett spektrum av verksamheter – hälsa, miljö, trafik, kultur, skola, kommun, teknik och juridik.

I regeringens skrivelse (skr. 2013/14:155) om regeringens förvaltningspolitik framhålls att förutsättningarna behöver förbättras för att nya och innovativa e-tjänster ska kunna utvecklas av andra aktörer än offentliga myndigheter. Genom att tillhandahålla myndigheters information och e-tjänster i standardiserade format bör företag och ideella organisationer på ett enkelt sätt kunna använda informationen och tjänsterna för utveckling av egna tjänster till medborgare och företag.

Genom att till stor del betrakta offentlig information och e-tjänster som gemensamma resurser som kan användas av andra aktörer kan förvaltningen bidra till samhällets utvecklingsförmåga

och innovationskraft. Syftet med att öka vidareutnyttjandet är alltså att det kan bidra till ekonomisk tillväxt, ökad öppenhet och bättre service till medborgarna.

Regeringens strategi för en digitalt samverkande statsförvaltning *Med medborgaren i centrum* har som ett av tre mål en öppnare förvaltning som stöder innovation och delaktighet. Regeringen vill förbättra förutsättningarna för att nya och innovativa digitala tjänster ska kunna utvecklas i samhället. Strategin förtydligar detta genom tre delmål:

- Det ska bli lättare att hitta och använda öppna data
- Fler ska kunna tillhandahålla statens digitala tjänster
- Möjligheter till insyn och delaktighet i verksamheten ska öka

E-delegationen har regeringens uppdrag att främja och samordna myndigheternas arbete med att förbättra förutsättningarna för vidareutnyttjande av handlingar. Delegationen har utarbetat en vägledning för vidareutnyttjande av offentlig information. Vägledningen syftar bland annat till att bidra till att mer information blir tillgänglig för dem som ska vidareutnyttja den och att det ska bli enklare att hitta denna information.

Vinnova fick 2012 i uppdrag av regeringen (N2012/3599/ITP) att utveckla innovationsportalen [opnadata.se](http://opnadata.se). Portalen är en plattform som är till för förmedling av data som tillgängliggjorts för vidareutnyttjande. Innovationsportalen ska underlätta för dem som vill bygga produkter och tjänster, till exempel i form av digitala mobila tjänster, baserat på data från statliga myndigheter, samt från de privata aktörer som vill. Uppdraget ska vara genomfört senast den 1 juli 2015.

## 7.2 Öppna data och vidareutnyttjande av offentliga data

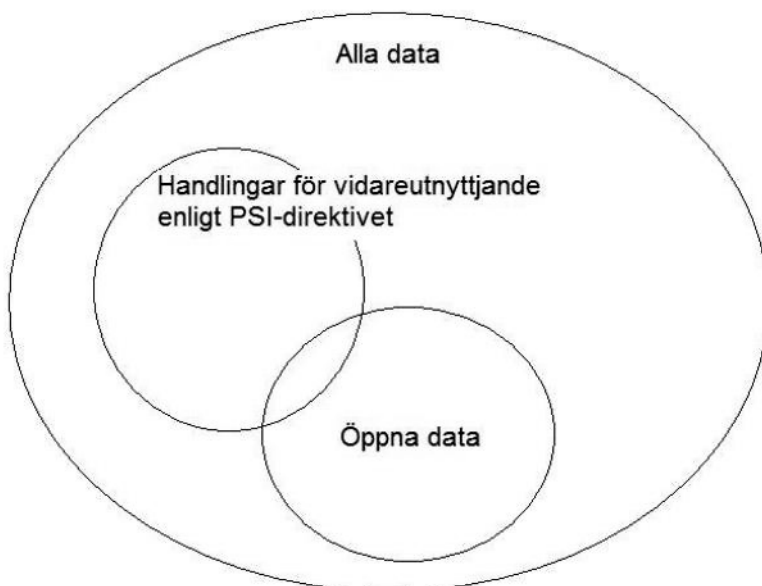
Det finns ingen formell definition av uttrycket öppna data, men det syftar på digital information som är fritt tillgänglig utan inskränkningar, oavsett vem som tillhandahåller eller utnyttjar den. En sammanfattande definition som brukar användas är sådana data som vem som helst fritt får använda, återanvända och distribuera

utan annan motprestation än att ange källa eller att dela data på samma sätt.

Handlingar som kan vidareutnyttjas enligt PSI-lagen är inte samma sak som öppna data. Enkelt uttryckt kan man säga att handlingar från den offentliga sektorn som tillhandahålls enligt principerna för öppna data alltid uppfyller reglerna i PSI-lagen, men inte tvärtom.

Vidareutnyttjande enligt PSI-lagen kan – men måste inte – vara förenat med såväl villkor som avgifter. Figur 1 är hämtad ur utredningen Ett steg vidare – nya regler och åtgärder för att främja vidareutnyttjande av handlingar (SOU 2014:10) och är ett sätt att schematiskt visa hur de två begreppen förhåller sig till varandra. Utredningen hade regeringens uppdrag att föreslå ändringar i lagen om vidareutnyttjande av handlingar från den offentliga förvaltningen (2010:566). (Se mer om PSI-reglerna i avsnitt 3.4.4.)

Figur: Öppna data och vidareutnyttjande enligt PSI-direktivet



### 7.2.1 Aktörer

**Dataägare** är de som på olika sätt producerar och förvaltar data som kan tillgängliggöras som öppna data.

**Utvecklare** förädlar data som dataägarna tillgängliggör till olika information och tjänster.

**Kunder** använder de tjänster som utvecklarna har framställt utifrån öppna data.

**Politisk styrning:** Riksdagen stiftar de lagar som är styrande när det gäller vidareutnyttjande av handlingar från den offentliga förvaltningen, i PSI-lagen. Regeringen styr de statliga myndigheterna genom att bland annat ge de statliga myndigheterna uppdrag i regleringsbrev att främja arbetet med vidareutnyttjande av information och genom finansiering av myndigheterna.

**Normgivare** är de aktörer som bidrar med standardisering inom öppna data i form av riktlinjer, vägledningar och ramverk. De arbetar även med samordning inom området för att få igång utvecklingen samt uppnå en ökad samsyn om hur arbetet ska genomföras för att nå målen.

**Påverkare** är de intresseorganisationer som arbetar med att utveckla området genom att påverka politiska aktörer och myndigheter att arbeta aktivt med öppna data.

**Systemleverantörer** tillhandahåller bland annat verksamhets-system till myndigheter.

Förutom dessa kan extern kompetens, forskare och sociala forum och eldsjälur behövas.<sup>26</sup>

### 7.2.2 Begrepp inom datalagring och applikationer

#### Service Level Agreement, SLA

Service Level Agreement (SLA) är en specificering av en leverans, framför allt för att specificera nivåer för tillgänglighet och åtkomligheten till data. Det kan också specificera hur långt i förväg leverantören måste avisera förändringar i tjänsten och vilken ersättning som användaren får om leverantören inte når upp till de angivna garantierna.

<sup>26</sup> VINNOVA: Öppna data 2014 Nulägesanalys. VR 2014:04

Om ett SLA har för låga nivåer eller om SLA-nivåerna inte möts, det vill säga att tillgängligheten och åtkomligheten till data är bristfällig, ger det följdverkningar på kvaliteten på de tjänster som utvecklaren har skapat. Exempelvis kan det innebära att en mobilapp som ska visa realtidsinformation inte fungerar om inte informationen från trafikföretaget finns tillgänglig kortare eller längre perioder. Om tillförlitligheten till mobilappen minskar innebär det att färre nyttjar den vilket ger mindre intäkter för utvecklaren.

## Application Programming Interface, API

Application Programming Interface (API) är en regeluppsättning för hur en viss programvara kan kommunicera med annan programvara. Regeluppsättningen beskrivs i princip alltid som en uppsättning funktionsanrop som under ordnade former ger tillgång till vissa funktioner. Hur kommunikationen mellan två program ska fungera över nätverk kallas protokoll. Det vanligaste protokollet för publika API:er är HTTP(S).

Ett API är inte ett program i sig utan är själva kontaktytan mellan olika program och finns ofta implementerat i program.

## Mellanlager

För ägare av stora eller dyra databaser och system kan det vara svårt eller dyrt att ändra sina API:er. Då kan ett mellanlager skapas som fungerar som översättare mellan olika standarder och olika typer av API:er. Mellanlagret kan också dölja funktionalitet i ägarens ordinarie system som ägaren inte önskar göra publik. Mellanlager kan skapas och drivas av ägaren eller av en separat entitet. När en separat entitet skapar mellanlager så kan många olika API:er, från flera olika privata eller offentliga organisationer, nås med en och samma fråga. Mellanlagret ser då till att samla in data från flera olika API:er och sedan presentera det som en samlad vy till användaren. Vidare kan ett mellanlager som drivs av en separat entitet lagra data i en så kallad cachefil. Den kan sedan användas om det överordnade systemet inte fungerar och för att ge snabbare svar, vilket ger bättre tillgänglighet.

För att en separat entitet ska kunna skapa ett mellanlager med ovan nämnda egenskaper måste de som tillhandahåller data tillåta det i licensvillkoren. Det måste också finnas ekonomiska möjligheter att driva tjänsten. Licensen kan innebära att det är tillåtet med vidareförsäljning av data från tjänsterna för att ge den som skapar mellanlagret ersättning. En annan lösning är att databasägaren utför eller finansierar driften av mellanlagren.

### Olika sätt att hämta data

När utvecklare hämtar data kan det ske på olika sätt. Det ena sättet innebär att informationen hämtas i sin helhet (dumpar) för att sedan uppdateras genom en prenumeration som innebär att utvecklaren får tillgång till förändringar allt eftersom uppdateringar sker. Den uppdaterade informationen kan sedan hämtas antingen genom att all data hämtas igen eller, vilket ofta är att föredra, att endast förändringarna kan hämtas. Om datamängderna finns lagrade lokalt hos utvecklaren, är applikationen inte lika känslig för tillgängligheten till data.

Datamängderna kan hämtas i olika format där ett av de enklare formaten är CSV. CSV står för Comma-Separated Values (alternativt Character Separated Values eller Colon Separated Values) eftersom kommatecken ofta används som avgränsare. Formatet består av en tabell som är i ren text och kan användas för att utbyta data mellan olika program som har olika filformatsstandarder. Textbaserade format som CSV kräver ingen särskild mjukvara eller licens.

Det andra sättet är att hämta endast de data man är ute efter, exempelvis att en fråga ställs om en resa mellan A och B. Sådan information tillgängliggörs ofta genom ett API. Eftersom frågan ställs momentant ställer det högre grad på tillgänglighet. För att reglera förutsättningarna för tillgänglighet, och grad av service, brukar man reglera det genom ett avtal, en så kallad SLA.

## 8 lakttagelser

### 8.1 Utmaningar i uppdraget

Under utredningstiden har ett antal utmaningar mejslats ut för att kunna uppnå målen i uppdraget om att som resenär få en överskådlig bild av resealternativ, kunna jämföra tider och priser samt kunna boka och köpa biljetter för hela resan.

En första utmaning är att kollektivtrafiken i Sverige styrs politiskt på regional nivå. De regionala kollektivtrafikmyndigheterna har ansvar för kollektivtrafiken inom sitt län, och det finns ingen aktör som har ett samlat nationellt ansvar för kollektivtrafiken. Under lång tid har detta inneburit att varje län har sina egna lösningar när det gäller biljett- och betalsystem, pris- och taxesystem och resevillkor. Det finns ett antal biljett- och taxesamarbeten men upphandlingsregler kan utgöra hinder för gemensamma upphandlingar.

En annan utmaning är att SJ AB är en så stark aktör på kollektivtrafikmarknaden. SJ AB är en stor tågoperatör och har relativt stort inflytande som finansiär i Samtrafiken samt innehar ordförandeposten i branschföreningen Tågoperatörernas styrelse. SJ AB äger också delar av Linkon som i sin tur äger, underhåller och utvecklar försäljnings- och distributionssystemet Petra, som är det mest använda systemet för nationella tåg- och bussresor i Sverige. Dessutom är SJ:s webbplats [www.sj.se](http://www.sj.se) den i särklass mest kända försäljningssidan på internet för tågresor i Sverige.

Den tredje utmaningen ligger i att utvecklingen går mer och mer mot ett ökat krav på registrering och minskade möjligheter att resa med kollektivtrafiken anonymt vilket kan vara ett problem ur ett integritetsperspektiv. Kontanthantering har minskat, reglerna för SMS-biljetter ändrats och möjligheterna att köpa enkelbiljetter manuellt minskat samtidigt som möjligheterna att betala på

internet, med mobilen och med kredit- eller betalkort har ökat. De ökade möjligheterna att betala med mobilen, med kredit- eller betalkort alternativt få en räkning per faktura är positiva ur många aspekter men kan stänga ute resenärer med sämre kreditvärdighet och mindre ekonomiska marginaler.

Nedan diskuteras några iakttagelser som framkommit under utredningsarbetet. Iakttagelserna har i flera fall inte föranlett några förslag eller bedömningar i denna rapport. Utredningen förutsätter att branschen gemensamt arbetar vidare med iakttagelserna och andra frågor för att uppnå en väl fungerande kollektivtrafik. Regeringen bör också följa utvecklingen.

## **8.2 Information på reseplanerare, försäljningskanaler och hos återförsäljare**

I samband med lagen (2010:1065) om kollektivtrafik öppnades möjligheterna för kommersiell trafik inom den lokala och regionala kollektivtrafiken. I ett län kan det nu både finnas avtalad trafik och kommersiell trafik för resenärerna att välja på.

Samma sak gäller efter avregleringen av tågtrafiken i Sverige. Sedan ett par år tillbaka finns det flera tågoperatörer som kör trafik i Sverige, både i konkurrens på samma sträcka och som komplement på andra sträckor. Samtidigt tycks det finnas en relativt utbredd uppfattning i Sverige om att SJ AB fortfarande är statens järnvägar, det vill säga hela svenska folkets järnväg, och att försäljningskanalen [www.sj.se](http://www.sj.se) redovisar alla nationella reserelationer i Sverige på ett konkurrensneutralt sätt.

För att förenkla för resenärerna och samtidigt ge dem så korrekt och fullständig information som möjligt, både i de regionala kollektivtrafikmyndigheternas reseplanerare, i kollektivtrafikföretagens och trafikoperatörernas försäljningskanaler och hos fristående återförsäljare, skulle en varudeklaration som talar om för resenärerna vilka resor som finns i reseplanerare eller på säljstället kunna införas.



### 8.3 Information i stört läge

För många resenärer är det ofta oklart vilken trafikoperatör som kör vilken trafik och vem som ansvarar för vad inom kollektivtrafiken. Det gäller även i de fall som resenären har en utställd biljett och ska eller har påbörjat en resa. Särskilt problematiskt är det vid störningar i trafiken som innebär förseningar, inställd trafik eller ersättningstrafik.

För att förenkla för resenären skulle ett gemensamt neutralt telefonnummer, webbplats eller applikation kunna skapas för information i stört läge om störningsinformation och alternativa färdvägar. Resenären behöver då endast hålla reda på ett telefonnummer eller en webbplats oavsett vilken trafikoperatör som frågan gäller. Beroende på ärendets art kan informationen antingen ges direkt eller genom att resenären blir kopplad till rätt instans.

I Storbritannien har man mycket goda erfarenheter av detta. I samband med avregleringen av järnvägstrafiken och att British Rail delades upp skapades ett gemensamt telefonnummer. I dagsläget är det främst organisationens webbplats som används men telefon-tjänsten fungerar fortfarande.

Det ligger i första hand på branschen att införa ett sådant telefonnummer och sedan informera om detta på biljetten och i försäljningskanaler.

### 8.4 Möjligheter att betala med kredit- och betalkort i anslutning till resan

I samband med att kontanthantering i stort sett försvunnit på kollektivtrafikfordonen har möjligheten att betala för en kollektivtrafikbiljett försvårats. Detta gäller särskilt för sällan- och spontanresenären som inte i samma grad har ett gällande periodkort eller kollektivtrafikkort laddat med pengar.

Enligt SKL är möjligheten att betala med kredit- eller betalkort på eller vid fordonet relativt utbredd, särskild i den regionala och den spårburna trafiken. Det är framför allt stadsbussarna och regionalbusstrafiken i ett fåtal län som saknar möjlighet att betala med kredit- eller betalkort.

Sedan hösten 2012 finns det ett regelverk som gör det möjligt för regionala kollektivtrafikmyndigheter, länstrafikbolag och trafikföretag att erbjuda sina resenärer att betala upp till 200 kr med svenska Visakort och Mastercardkort utan pinkod. Varje trafikutövare måste själv upprätta en överenskommelse med sin bank för att detta ska gälla i den egna trafiken. Under våren 2013 genomfördes en kartläggning över vilka av landets regionala kollektivtrafikmyndigheter och länstrafikbolag som har eller planerar att införa möjligheten att erbjuda sina resenärer att betala sin resa med bankkort utan att slå pinkod (Chip&Go). Av 25 organisationer svarade 16 att de antingen hade infört möjligheten eller att de skulle införa det under 2013/2014.

Det skulle förenkla för resenären om möjligheterna att betala med kredit- eller betalkort i anslutning till resan utökades. Redan i dag finns möjligheten att betala med kredit- och betalkort utan att slå pinkod. För att ytterligare snabba på kredit- och betalkortshanteringen krävs lösningar som innebär att kortet eller mobilen avläses utan fysisk kontakt med valideringsutrustningen, det vill säga så kallade kontaktlösa kort och mobillösningar med närfältskommunikation. Kredit- och betalkortshanteringen måste kunna fungera på ett smidigt och säkert sätt i fordonen och spärrar vid stora resandeströmmar.

I många länder är kontaktlösa kredit- och betalkort standard vilket inte är fallet i Sverige. Kontaktlösa kredit- och betalkort gynnar många branscher i samhället och särskilt små företag. Det gynnar dessutom resenärerna i kollektivtrafiken.

Branschen har i X2AB:s biljett- och betalprojekt enats om målbilden att betala med kort i anslutning till resan som innebär att en branschgemensam kravspecifikation för kortterminaler ska tas fram senast i juni 2016. Bakgrunden till målbilden är att det inte finns några kortterminaler för kontaktlösa kort på marknaden som fungerar väl i fordonen.

Biljettinköp skulle också förenklas genom frekventa, fungerande biljettautomater vid hållplatserna med tydliga anvisningar på flera språk och information om var närmaste återförsäljare alternativt biljettautomat finns belägen.

## 8.5 Möjlighet att sälja varandras biljetter

Det skulle underlätta för resenären att köpa biljetter och åka kollektivt i andra län än i hemmalänet om det var möjligt att köpa andra läns trafikoperatörers biljetter i det egna länets reseplanerare. En resenär skulle då bara behöva en reseplanerare, antingen som en applikation i telefonen eller som webbplats i datorn, oavsett var i landet personen vill åka. En förutsättning för detta är en branschgemensam metod för att utbyta information om biljetter och priser mellan olika system och aktörer. När en branschgemensam metod finns framtagen finns det möjligheter för trafikoperatörer att sälja varandras biljetter.

Branschen har, i X2AB:s biljett- och betalprojekt, enats om målbilden att det ska vara möjligt att sälja varandras biljetter i befintliga reseplanerare senast i juni 2015. Den branschgemensamma metoden möjliggör att det går att sälja andra läns trafikoperatörers biljetter i den egna reseplaneraren.

## 8.6 Möjlighet att läsa varandras biljetter maskinellt

För att möjliggöra ett enkelt resande över hela landet är maskinellt läsbara biljetter en förutsättning. För att åstadkomma maskinell läsning och kontroll av andra trafikoperatörers biljetter krävs en överenskommen branschstandard. Inom standarden behövs gemensamt beslutade koder, innehåll och säkerhet samt gemensam metodik för att läsa och kontrollera biljetter men också att det går att skriva ut biljetterna enligt standarden och att fordon, spårrar med mera är utrustade med läsutrustning.

Branschen har, i X2AB:s biljett- och betalprojekt, enats om målbilden att det ska vara möjligt att läsa varandras biljetter. Ett standarddokument är tänkt att levereras under februari 2015 som sedan ska verifieras med hjälp av ett antal pilotprojekt under 2015.

## 8.7 Ett ramverk för nationell standard och ansvar för realtidsdata behöver tas fram

I dag finns information om realtid hos de flesta regionala kollektivtrafikmyndigheter. För att kunna göra informationen

enhetlig och användbar ur ett nationellt perspektiv behöver en nationell standard tas fram.

Samtrafiken leder, tillsammans med branschen, ett förstudieprojekt som ska ta fram ett förslag till nationell standard för information om kollektivtrafik i realtid. Utredningen anser att ansvaret för att ta fram en nationell standard och att etablera ett gränssnitt bör ligga på branschen. Regeringen bör följa utvecklingen och – för det fall det behövs – agera, till exempel i form av författningsstöd.

## **8.8 Krav och önskemål på informations-, boknings- och biljettförsäljning från personer med funktionsnedsättning**

Att kollektivtrafiken ska vara tillgänglig för alla resenärer ingår som en del av funktionsmålet om tillgänglighet inom transportpolitiken. Personer med funktionsnedsättning har olika behov när det gäller informations-, biljett- och betallösningar. Bland annat kognitiv funktionsnedsättning innebär särskilda krav. I detta avsnitt redogörs för synpunkter som framförts från funktionshindersorganisationer i samband med utredningen.

På webbplatser är det viktigt att framtagna standarder används och att informationen presenteras med samma begrepp och i samma ordning för att förenkla informationsinhämtningen. Vid biljettköp bör det finnas möjlighet för personer med funktionsnedsättning att få hjälp via telefon, hjälpknapp eller manuell service utan att det innebär ökade kostnader.

I många fall behöver personer med funktionsnedsättning kompletterande information för att kunna genomföra sin resa. Innan resan är det av stor betydelse att det finns information om vilken typ av fordon som används på respektive linje eller tur och vilka platsegenskaper detta fordon har, exempelvis när det gäller tillgängligheten för en rullstol. Ofta är inte ersättningstrafik vid stort läge tillgänglighetsanpassad och vid sådana tillfällen är det viktigt att få information om alternativa sätt att resa.

Även informationen om stationer och bytespunkter behöver kompletteras med mått, och gärna fotografier, på hissar och toa-

letter. Slutligen behövs särskild information för personer med funktionsnedsättning i samband med ombyggnader.

Det finns också önskemål om möjligheten att prenumerera på information, via en applikation eller som ett SMS före och under resan. Det kan gälla trafikstörningar, trasiga hissar och hållplatsutrop. Informationen om hissar och hållplatsutrop som är ur funktion kan med fördel också finnas i trafikstörningsrutan på respektive trafikoperatörs webbplats. En möjlighet att felanmäla hissar med mera via en applikation är ett annat önskemål.

Det har också framkommit att kommuner och trafikföretag medvetet har stängt av sina hållplatsutrop och annan information, som är mycket viktig för personer med synnedsättning, eftersom det av andra resenärer eller boende vid hållplatsen anses störande. Detta kan i sin tur innebära att personer med synnedsättning och andra personer med funktionsnedsättning kan stängas ute från möjligheterna att resa kollektivt.

Avslutningsvis framför brukarorganisationer att det är önskvärt att definitioner och riktlinjer för användningen av färdtjänstkort inom kollektivtrafiken överensstämmer mellan länen för att förenkla kollektivtrafikresandet för personer med funktionsnedsättning. I dag gäller olika regler för personer med funktionsnedsättning, för medföljande assistenter och vilka hjälpmedel som är tillåtna i kollektivtrafiken, beroende på var i landet personen är bosatt eller befinner sig.

## 8.9 SMS-biljetter och kreditprövning

En av utmaningarna i uppdraget har varit registrering vid kollektivtrafikresande, integritetsaspekter och kreditvärdighet. Exempelvis har möjligheterna att använda tjänsten SMS-biljett ändrats de senaste åren, bland annat med hänsyn till EU:s penningtvättsdirektiv.

SL och Skånetrafiken har upphandlat sin SMS-biljetttjänst av betalleverantören Klarna. För att få köpa en SMS-biljett måste en resenär ha ett svenskt mobilabonnemang och ett svenskt personnummer. Resenären har möjlighet att betala antingen via faktura eller med kredit- eller betalkort. För att registrera sig måste resenären vara över 18 år men det är möjligt att registrera fler

personer och fler mobilnummer på samma kundkonto, exempelvis för sina barn.

Vid varje köptillfälle görs en kreditprövning som i vissa fall innebär att en kreditupplysning tas. Kreditprövningen kan leda till att betalning mot faktura inte godkänns. Kreditprövningen sker ibland genom att information hämtas från en extern kreditupplysningsbyrå, en så kallad mikroupplysning. En mikroupplysning innebär att den inte syns hos banker eller andra kreditgivare och inte påverkar personens kreditvärdighet.

Det görs en individuell bedömning vid varje köp som baseras på en algoritm med fler än 200 variabler där några består av tidigare genomförda köp, tidpunkt för köpet och köpfrekvens. Sannolikheten att en person nekas köp av SMS-biljett är relativt liten eftersom köpsumman och därmed kreditrisken är begränsad. Om en resenär inte godkänns för betalning via faktura, hänvisas resenären till möjligheten att betala med kredit- eller betalkort. Om personen i fråga inte får, eller av andra orsaker inte vill, ha kredit- eller betalkort hänvisas resenären att köpa kollektivtrafikbiljetter på annat sätt. Detta gäller även utländska resenärer som har utländska mobilabonnemang och resenärer utan svenskt personnummer oavsett om de har kredit- eller betalkort.<sup>27</sup>

Västtrafik har upphandlat motsvarande tjänst hos Collector med liknande villkor.

## 8.10 Bemötande vid biljettkontroller

En förutsättning för att kollektivtrafikresandet ska öka i Sverige är att resenärerna känner sig trygga i sina biljettköp. I möten med representanter för resenärer har det framkommit att det finns resenärer som avstår från att åka kollektivt utanför det län där vardagsresandet sker, på grund av att de är osäkra på hur man köper biljett och om de har köpt rätt biljett. Det finns också en viss oro för att bli utskälda av biljettkontrollanter, om man skulle ha köpt fel biljett.

<sup>27</sup> [www.sl.se](http://www.sl.se) samt e-postkontakt med Klarna.

Nedan följer två exempel på hur de regionala kollektivtrafikmyndigheterna arbetar med bemötande och attityder vid biljettkontroll.

Trafikförvaltningen i Stockholm läns landsting har i sitt avtal med ISS Facility AB, som sköter biljettkontrollen, ett uttalat mål att biljettkontrollen har ett kundanpassat arbetssätt med fokus på mjukare attityd och god kundservice. I avtalet står att biljettkontrollanterna ska ha ett kundorienterat förhållningssätt och bemöta resenären på ett trevligt sätt oavsett typ av situation. Alla resenärer ska bemötas professionellt och med respekt. Biljettkontrollanterna ska uppträda vänligt, hövligt, hänsynsfullt, förtroendegivande och med mycket god servicekänsla. Trafikförvaltningen lägger stor vikt vid de personliga egenskaperna som en biljettkontrollant ska besitta.

För Trafikförvaltningen är det viktigt att alla som reser kollektivt ska behandlas med respekt men naturligtvis göra rätt för sig. För att öka antalet betalande resenärer utför Trafikförvaltningen en rad aktiviteter, till exempel införande av incitamentsavtal för trafikoperatörer, utökad närvaro i spärrkiosker, ökad tillförlitlighet i valideringsutrustningen med mera. Biljettkontrollanterna har utfärdat färre kontrollavgifter under 2013 jämfört med 2012, något som troligen kan tillskrivas att fler resenärer relativt sett betalar för sig. Det är till viss del också ett resultat av det förändrade kundanpassade arbetssättet med fokus på mjukare attityd och god kundservice. Biljettkontrollen ska, i tveksamma fall, hellre fria än fälla en resenär.

Trafikförvaltningen hade dessutom en kampanj mot fuskåkning under 2013 som syftade till att få fler resenärer att vilja betala och vara positivt inställda till SL, få färre att fuskåka genom att visa på fuskåkandets konsekvenser, öka transparensen kring vad pengarna går till samt behålla ett positivt tonläge för att nå fram till resenärerna och värna om SL:s varumärke. Kampanjen utvärderades under våren 2014 och den hade bra genomslag i sociala medier. Kampanjen fortsatte därför under hösten 2014.

Västtrafik har i dokumentet *Riktlinjer Biljettkontroll* beskrivit Västtrafiks övergripande förhållningssätt för biljettkontroller. Genomförandet av biljettkontroller ska utgå från Västtrafiks förhållningssätt och värdegrund. Kontrollerna ska präglas av mänskligt bemötande, oavsett om den kontrollerade har biljett eller

inte. Bemötandet ska karaktäriseras av förståelse för de reaktioner som kan uppstå och att hänsyn tas till dem. Kontrollanten ska lyssna in information och föra en konstruktiv dialog, där det tydligt och sakligt framgår vad som gäller och vilka alternativ en person har att tillgå i en situation samtidigt som det är naturligt att ställa ut en tilläggsavgift till en person som inte har biljett.

Kontrollanterna utbildas i Västtrafiks förhållningssätt och värdegrund till kontroller, Västtrafiks betalsystem, sortiment och resevillkor, instruktioner och riktlinjer för kontrollverksamheten, konflikt- och stresshantering, dialog- och samtalstekniker, juridik samt i service och kundbemötande.

I kontrollanternas arbetsbeskrivning står att kontrollanten ska medverka till att skapa en god atmosfär ombord och bemöta resenärerna på ett korrekt och vänligt sätt, samt inge resenärer trygghet, säkerhet och trivsel. Vid kontroller ska kontrollanterna visa särskild hänsyn, flexibilitet och omtanke gentemot särskilt utsatta grupper, till exempel gamla, barn, fysiskt och kognitivt funktionsnedsatta och andra som kan ha svårt att orientera sig eller har lätt att bli skrämde.

### **8.11 Möjligheter för medborgare med sämre ekonomi att resa kollektivt**

Alla medborgare bör ha rätt att åka kollektivt så länge de kan betala för sig. Den lokala och regionala kollektivtrafiken är finansierad av skattemedel till i genomsnitt 50 procent. Samtidigt har det blivit allt svårare att betala kontant för kollektivtrafikresan, särskilt på fordonen.

En resenär ska inte behöva ha ordnad ekonomi eller kredit- eller betalkort för att kunna resa kollektivt. Det är därför önskvärt att det går att köpa eller ladda kollektivtrafikkort med små belopp eller med ett fåtal enkelbiljetter. Möjligheterna att betala kontant kan också förbättras hos fysiska återförsäljare och i automater.



## 8.12 Utländska resenärers möjligheter att resa kollektivt

Turistnäringen är av stor betydelse i Sverige. Likaså har vi många affärsresenärer från andra länder som besöker Sverige. Självklart vill vi gärna att även dessa använder kollektivtrafiken för sina resebehov. Det är då av stor vikt att det är enkelt och lättillgängligt för dem att få information om, boka och betala kollektivtrafikbiljetter. Det handlar om att tillhandahålla information på flera språk i samband med biljettköp i automater och på webbplatser men också hur och var man enklast köper biljett vid hållplatser och stationer. Dessutom finnas det ibland begränsningar i möjligheten att använda utländska mobiltelefonabonnemang och/eller krav på att resenären ska vara skriven i Sverige för att köpa vissa kollektivtrafikbiljetter. Det kan därför finnas anledning att se över informationen som erbjuds och de regler som i dag kan försvåra för utländska resenärer att använda kollektivtrafiksystemet.

## 8.13 Digitala ombud och återförsäljare av kollektivtrafikbiljetter

Som en del i uppdraget ingår följande: ”Även rätten för återförsäljare inom och utom Sverige att sälja operatörernas utbud i biljettsamverkan bör uppmärksammas.”

I och med utredningens förslag om skyldighet att tillgängliggöra information utökas möjligheterna att ta del av en större informationsmängd av trafikoperatörernas data. Detta ger bättre möjligheter för utvecklare att ta fram olika applikationer för information om kollektivtrafikens utbud med hjälp av den utökade datamängden.

För att även skapa möjligheter för nya oberoende återförsäljare och ombud att sälja kollektivtrafikbiljetter över nätet krävs avtal. I dag har de flesta trafikoperatörer avtal med olika fysiska återförsäljare och ombud, exempelvis Pressbyrån. Däremot finns det få framtagna avtal för digitala ombud och återförsäljare.

Genom att stimulera till ökad utveckling och användning av digitala tjänster kan nya mindre företag startas som kan underlätta för resenären att enkelt köpa biljetter på nätet. Detta ger resenärer

ett ökat utbud av återförsäljare av kollektivtrafikbiljetter och kan ge ett ökat kollektivtrafikresande.

Branschen kan stödja utvecklingen med självständiga digitala försäljningskanaler som ombud eller återförsäljare av biljetter, exempelvis genom att medverka till att ta fram standardiserade paragrafer som kan användas för avtal med digitala ombud och återförsäljare. Möjligheten att förenkla avtalsskrivningen genom gemensamma avtal, exempelvis genom avtal med Samtrafiken, kan studeras.

## **8.14 Moderna kollektivtrafikbiljetter ger nya möjligheter att sälja biljetter**

Förutsättningarna för att ha informationen om en resenärs kollektivtrafikbiljett centralt lagrad på en server har ökat med bättre internetuppkoppling. Detta medför att resenären kan ha ett konto med en eller flera typer av biljetter, uppgifter om betalningsrutin och eventuellt även personuppgifter lagrade i ett centralt system.

Detta innebär också att de tekniska förutsättningarna för att sälja kollektivtrafikbiljetter genom att ladda en resenärs konto har förenklats. Med ett centralt lagrat biljettsystem behövs inga särskilda automater för att exempelvis ladda kollektivtrafikkort med information. Det som behövs är att återförsäljaren har tillgång till internet och därigenom till trafikoperatörernas försäljningssidor. Förutom detta krävs att fordonen eller biljettautomaterna kan identifiera resenären med hjälp av ett kollektivtrafikkort, mobiltelefon eller kredit- och betalkort och har åtkomst till den centralt lagrade informationen på servern.

Den nya tekniken möjliggör och förenklar för fler livsmedelsbutiker, bensinstationer och andra försäljningsställen att sälja kollektivtrafikbiljetter och underlättar därmed kollektivtrafikresandet.

Med fler försäljningsställen blir det också lättare att ange närmaste försäljningsställe vid hållplatsen. Informationen kan också kompletteras med sökbar information om närmaste försäljningsställen på webben.

## **8.15 Samarbetet inom X2AB:s biljett- och betalprojekt är värdefullt**

En förutsättning för att kollektivtrafikresandet ska kunna öka är att branschen enas om gemensamma kravspecifikationer, branschstandarder och tekniska lösningar för biljett- och betallosningar i kollektivtrafiken. Branschen, genom X2AB:s projekt om biljett och betalning, håller nu på att ta fram gemensamma lösningar.

Utredningen konstaterar att det är positivt att branschen har enats om gemensamma problembilder och de målbilder som projektet ska uppnå för att det ska bli enkelt att köpa biljetter i kollektivtrafiken. Det är av stor vikt att projektet håller den utlovade tidsplanen.

Utredningen pekar särskilt på vikten av att det blir möjligt att läsa varandras biljetter maskinellt och att sälja varandras biljetter inom en snar framtid. Att branschen också enas inom kort om en gemensam nationell arkitektur för att integrera biljettsystemen i ett centralt lagrat system är en förutsättning för att resenären lätt ska kunna köpa biljett och åka kollektivt i hela landet utan svårigheter.

## **8.16 Transportstyrelsens roll**

### **8.16.1 En mer aktiv roll i marknadsövervakningen**

Transportstyrelsens uppdrag inom marknadsövervakningen är att följa och utvärdera villkor för marknadstillträde, konkurrensvillkor och villkor för resenären.

Under utredningstiden har flera aktörer påtalat att det finns brister i marknadsövervakningen. I kontakter med Transportstyrelsen bedömer de att den marknadsövervakning som bedrivs i dag har förbättrats, men fortfarande har behov av att vidareutvecklas.

Transportstyrelsen har därför påbörjat ett arbete med att förstärka marknadsövervakningen. En kartläggning av marknader inom Transportstyrelsens verksamhetsområde har genomförts för att identifiera potentiella områden där marknadens funktion är begränsad. I det arbetet ska Transportstyrelsen även se över hur marknadsövervakningen ska bedrivas.

### **8.16.2 Transportstyrelsens tillsyn av kollektivtrafiken**

I kontakter med Transportstyrelsen framkommer att de ännu inte har utfört någon tillsyn över efterlevnaden av föreskrifterna om anmälningsskyldighet och information om trafikutbud. Det pågår dock ett arbete på Transportstyrelsen att fastställa rutiner och metoder för att kunna påbörja tillsynen. I ett första pågående steg ska de aktörer som utför kollektivtrafik identifieras eftersom det i dag inte existerar någon sammanställning över dessa.

Transportstyrelsen har även för avsikt att informera kollektivtrafikföretagen om föreskrifterna om anmälningsskyldighet och trafikantinformation. I Transportstyrelsens tidigare tillsynsarbete har det framkommit att det finns kollektivtrafikföretag som inte känner till att de ska anmäla sin trafik till Samtrafiken. Slutligen ska informationen på Transportstyrelsens webbplats förbättras.

### **8.16.3 Transportstyrelsens arbete med kvalitet i databasen**

Transportstyrelsen avser att, tillsammans med Trafikanalys, kartlägga kvalitetsproblemen med den information som lämnas in till den gemensamma trafikantinformationsdatabasen (GTI).

Dessutom kommer Transportstyrelsen, i samarbete med Samtrafiken, att arbeta för att minska mörkertalet vad gäller inrapporterande företag, öka kvaliteten på indata samt identifiera felkällor i databasen. Vid behov avser Transportstyrelsen att, inom ramen för sitt uppdrag inom marknadsövervakningen, föreslå regeringen ytterligare åtgärder.

## 9 Förslag och bedömningar

### 9.1 Skyldighet att lämna och tillgängliggöra information

**Utredningens förslag:** Ett kollektivtrafikföretags information om dess trafik ska göras tillgänglig i alla befintliga format och språkversioner samt i ett öppet och maskinläsbart format tillsammans med metadata. Informationen ska göras tillgänglig omedelbart och i originalform. Den ska lämnas till och kunna göras tillgänglig i ett gemensamt system för trafikantinformation. Kraven ska gälla endast i den utsträckning det är möjligt och kan anses skäligt med hänsyn till omfattningen av den kollektivtrafik som bedrivs och med hänsyn till omständigheterna i övrigt. Lagen om kollektivtrafik ska ändras i enlighet med detta. Ändringarna ska träda i kraft den 1 juli 2016.

**Utredningens bedömning:** Information som kollektivtrafikföretagen ska lämna eller göra tillgänglig, antingen lokalt eller via den gemensamma trafikantinformationsdatabasen bör vara uppgifter om tidtabeller, resevillkor och realtid för dem som har realtid i sina egna system och vissa priser. Tillförlitligheten och kvaliteten på informationen bör åtminstone vara likvärdig den kvalitet som finns i kollektivtrafikföretagens egna reseplanerare eller system. En gemensam portal bör användas eller utvecklas för enkel åtkomst till den information som görs tillgänglig inom kollektivtrafikområdet. Transportstyrelsen bör vidta de åtgärder, i form av exempelvis föreskrifter, som krävs med anledning av de förslagna lagändringarna.

## Skälen för utredningens förslag och bedömning

Lagen om kollektivtrafik innehåller en skyldighet för samtliga kollektivtrafikföretag att leverera information, som till exempel tidtabeller, till en gemensam trafikantinformationsdatabas. Transportstyrelsen har via bemyndiganden i lagstiftningen om kollektivtrafik överlämnat uppgiften att ta emot denna information till Samtrafiken. En avsiktsförklaring mellan Transportstyrelsen och Samtrafiken finns om skötseln av den gemensamma trafikantinformationsdatabasen.

Enligt PSI-reglerna finns det bland annat en skyldighet för offentliga myndigheter att göra sina handlingar tillgängliga i alla befintliga format och språkversioner samt, om möjligt och lämpligt, i ett öppet och maskinläsbart format tillsammans med tillhörande metadata. De regionala kollektivtrafikmyndigheterna är offentliga myndigheter enligt PSI-reglerna och omfattas som sådana av dessa regler (se avsnitt 3.4.4).

Information om kollektivtrafiken kan användas i många och viktiga delar av samhället – inom miljöarbete, i transportinfrastrukturen, i beredskaps- och säkerhetsarbete samt planering, byggande och förvaltning. Näringslivet efterfrågar ofta information och tjänster för användning inom affärsutveckling, transportsektorn, media, turism och fritid. Information kan där användas som grund för ledning av räddningstjänstinsatser, miljöövervakning, positionering, trafikledning, planering och byggande och inte minst som grund för tjänsteutveckling. För kollektivtrafikföretagen själva och de resande har informationen naturligtvis stor betydelse för planering och beslut. Information är vidare en mycket viktig förutsättning för att utveckla tjänster, inte minst e-tjänster, inom samhället. Det är därför viktigt att så många som möjligt får tillgång till informationen. I dag finns dock ett antal problem med information – inte bara inom området för kollektivtrafik – som gör det svårt att skapa de ovan nämnda möjligheterna. Dessa problem består bland annat i svårigheten att veta vilken användbar information som finns, bristande kvalitet och problem med informationsdelning. För att lösa problemen krävs det bestämmelser som rör tillgång till, utbyte, delning och utnyttjande av tillsammans fungerande information och tjänster.

Vad gäller elektronisk information tillhandahåller de flesta myndigheter och företag redan sådan när det är möjligt och lämpligt. Ett elektroniskt utlämnande eller tillgängliggörande kan vanligtvis antas vara enklare, billigare och snabbare för såväl myndigheten eller företaget som för den som vill ta del av informationen. Digitaliseringen har under de senaste åren gått mycket snabbt. Många organ tillhandahåller mycket information via internet och jobbar fortgående för att främja ytterligare digitalisering och tillhandahållande.

Vad gäller området för kollektivtrafik kan tillgång till datauppsättningar exempelvis förenkla informationssökande och biljettinköp samt påskynda uppkomsten av förädlade informationsprodukter och -tjänster. Det kan gälla fysiska och webbaserade resebyråer, trafikoperatörer och fristående tillverkare av applikationer och andra mobila tjänster. I dag är kollektivtrafikföretagen, som nämnts ovan, enligt 4 kap. 2 § lagen om kollektivtrafik skyldiga att lämna information om sitt trafikutbud till ett gemensamt system för trafikinformation. Detta är inte längre tillräckligt. För att ligga i framkant med informationskrav och utvecklingen i samhället bör information om kollektivtrafikföretagens trafik, som är subventionerad av skattemedel, lämnas samt finnas tillgänglig på flera platser samt i andra och fler format än i dag. Möjligheter att utnyttja information på flera platser, i andra format och av bättre kvalitet kommer att ge resenärerna bättre möjligheter att få information om, boka och köpa kollektivtrafikbiljetter. Arbetet med att öka tillgängligheten till data bör även medföra ökad tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning.

Allt som nämnts ovan bör kunna bidra till ökat kollektivtrafiksresande i stort, vilket kommer att komma hela samhället till godo, på flera olika sätt.

Förslaget innebär att kollektivtrafikföretagen ska göra information om sin trafik tillgänglig i delvis nya format, i ett öppet och maskinläsbart format tillsammans med metadata. Kollektivtrafikföretagen ska tillgängliggöra den information som är aktuell på sina egna webbsidor, i sina egna försäljningskanaler eller på andra lokala platser.

Förslaget innebär vidare att kollektivtrafikföretagen även ska lämna aktuell information i de nya formaten till, samt se till att den

kan göras tillgänglig via, ett gemensamt system för trafikantinformation.

Kollektivtrafikföretagen har mycket olika förutsättningar. Vissa bedriver mycket omfattande trafik medan andra bedriver mycket ringa trafik. Det är rimligt att en liten omfattning av kollektivtrafik ska innebära mindre krav. Det kan också finnas kollektivtrafikföretag som inte har någon egen webbplats, försäljningskanal eller annan lokal plats för information eller uppgifter. Därför bör kraven endast gälla i den mån det är möjligt och kan anses skäligt med hänsyn till omfattningen av den kollektivtrafik som bedrivs och med hänsyn till omständigheterna i övrigt.

Med det gemensamma systemet för trafikantinformation avses det system för gemensam trafikantinformation som redan finns och administreras av Samtrafiken. Samtrafiken tillhandahåller där nationella data, i enlighet med avsiktsförklaringen med Transportstyrelsen om en gemensam trafikantinformationsdatabas. Dessa uppgifter är integrerade i Samtrafikens Riksdatabas som även innehåller annan information. Avsiktsförklaringen mellan Transportstyrelsen och Samtrafiken bör i enlighet med förslaget revideras.

Transportstyrelsen bör även i övrigt vidta de åtgärder, exempelvis i form av föreskrifter, som krävs med anledning av de förslagna lagändringarna.

Vad gäller frågan om licenser och vidareutnyttjandeavtal bör de riktlinjer följas som finns i EU-kommissionens tillkännagivande av riktlinjer om rekommenderade standardlicenser, datauppsättningar och avgifter för vidareutnyttjande av handlingar (Riktlinjer om rekommenderade standardlicenser, datauppsättningar och avgifter för vidareutnyttjande av handlingar (2014/C240/01)).

*Uppgifter om tidtabeller, resevillkor, realtid och vissa priser bör tillgängliggöras*

Enligt lagen om kollektivtrafik ska samtliga kollektivtrafikföretag lämna information om sitt trafikutbud till ett gemensamt system för trafikantinformation. I Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om anmälningsskyldighet och trafikantinformation (TSFS 2012:2) anges att trafikföretagen ska lämna information om linjer, hållplatser och tidtabeller till Samtrafiken i Sverige AB senast 21 dagar innan trafiken påbörjas, ändras eller upphör. Samtrafiken i



sin tur samlar informationen i databasen Gemensam trafikantinformation, GTI.

Skyldigheten att tillgängliggöra information bör utökas till att även innefatta resevillkor, realtid och priser. Detta kommer sannolikt att öka möjligheterna att vidareutnyttja informationen för nya tjänster vilket i sin tur sannolikt gynnar resenärer och samhället i övrigt.

Bedömningen innebär att uppgifter om tidtabeller, resevillkor och realtid (för dem som har realtid i sina egna system) och vissa priser ska vara tillgängliga som öppna data enligt riktlinjerna i den egna kanalen samt via den gemensamma trafikantinformationsdatabasen. Information om visst trafikutbud, som tidtabeller, finns reglerad redan i dag. De olika kollektivtrafikföretagens respektive regionala kollektivtrafikmyndigheternas resevillkor är statisk information som enkelt kan göras tillgänglig som öppna data.

När det gäller information i realtid bedömer utredningen att de kollektivtrafikföretag och regionala kollektivtrafikmyndigheter som i dag redovisar realtidsinformation i sina egna system bör tillgängliggöra den informationen som öppna data. Prisuppgifter bör finnas för en enkelbiljett för fullt respektive för reducerat pris motsvarande det pris som används i en Resplusbiljett. De prisuppgifter som finns att tillgå genom respektive kollektivtrafikföretags eller regionala kollektivtrafikmyndighets reseplanerare eller försäljningskanal bör finnas tillgängliga genom förfrågningsprotokoll, så kallade API:er.

*Tillförlitligheten och kvaliteten på informationen bör åtminstone vara likvärdig den som finns i kollektivtrafikföretagens egna reseplanerare eller system*

Flera av kollektivtrafikföretagen och de regionala kollektivtrafikmyndigheterna tillhandahåller i dag sin information som öppna data på frivillig basis vilket möjliggör för utvecklare att skapa applikationer eller webbsidor. Problemet i dag är dock att tillförlitligheten och kvaliteten på den öppna informationen i många fall är låg vilket gör att applikationerna som använder informationen i sin tur får låg kvalitet. Det handlar om tillgängligheten och åtkomligheten till data, något som brukar benämnas SLA – Service Level Agreement eller åtagande om garanterad leverans, se avsnitt 7.

Utredningen menar att om kollektivtrafikföretag och regionala kollektivtrafikmyndigheter tillhandahåller sin information med likvärdig tillförlitlighet och kvalitet som de har i sina egna reseplanerare eller system skulle detta direkt höja kvaliteten på de applikationer och webbplatser som finns och kommer att utvecklas på marknaden och därmed underlätta för resenären.

*En gemensam portal för enkel åtkomst av informationen*

För att underlätta åtkomsten till och användningen av informationen inom kollektivtrafikområdet bör en gemensam portal användas eller inrättas. Portalen bör tillhandahålla länkar och genvägar till samtliga anslutna öppna datakällor så att en utvecklare enkelt kan hämta data. Detta innebär att en utvecklare inte behöver hålla reda på vilka datakällor som finns eller vilka länkar som leder till de datakällor som utvecklaren vill använda data ifrån.

Genom portalen bör det vara möjligt att antingen få tillgång till alla data inom kollektivtrafikområdet eller få tillgång till en eller flera källor med öppna data.

Informationen bör gå att hämta i sin helhet (dumpar) eller genom att ställa en fråga genom ett protokoll angående en specifik uppgift, som exempelvis en resa mellan A och B. När information hämtas i sin helhet bör det vara möjligt att prenumerera på uppdateringar som antingen skickas som en ny klump eller som förändringsfiler.

Regeringen gav 2012 Vinnova i uppdrag att utveckla en teknisk plattform för förmedling av data som tillgängliggjorts för vidareutnyttjare (N2012/3599/ITP). Uppdraget ska vara genomfört senast den 1 juli 2015. Regeringen har nyligen aviserat att den avser att ge Riksarkivet, i samverkan med Vinnova, i uppdrag att se över de tekniska, verksamhetsmässiga och ekonomiska förutsättningarna för att överta och anpassa plattformen, samt, om det bedöms lämpligt, bygga vidare på det arbete som utförts av Vinnova. Se lagrådsremissen Vidareutnyttjande av information från den offentliga förvaltningen, beslutad den 22 januari 2015. Transportstyrelsen bör – i samråd med andra berörda aktörer – överväga om inte denna plattform är lämplig som portal även för här aktuella kollektivtrafikdata. Transportstyrelsen bör vidare, om inte den ovan nämnda portalen anses lämplig eller möjlig, överväga att, genom avtal med

Samtrafiken, uppdra till Samtrafiken eller någon annan att ta fram en portal samt underhålla och utveckla den.



# 10 Konsekvensanalyser

## 10.1 Ekonomiska konsekvenser

Ett syfte med utredningen är att underlätta för resenärer att åka kollektivt genom att bland annat förenkla köp av kollektivtrafikbiljetter. Utredningens förslag innebär att kollektivtrafikföretag ska tillhandahålla uppgifter om sin trafik på fler ställen, i fler format och med bättre kvalitet än i dag. De flesta av de berörda företagen tillhandahåller redan den aktuella informationen på egna eller andras webbplatser och jobbar fortgående för att främja digitalisering och tillhandahållande. Elektroniskt tillhandahållande av information kan vanligtvis antas vara billigare, enklare och snabbare såväl för företaget som för den som vill ta del av informationen. Bedömningen är därför att merkostnaderna för kollektivtrafikföretag för tillgängliggörandet är ringa och i vissa fall kommer att finnas främst i inledningskedet. Det finns redan i dag krav på kollektivtrafikföretag att lämna information om sitt trafikutbud till ett gemensamt system för trafikantinformation. De nya kraven gäller endast i den utsträckning det är möjligt och kan anses skäligen med hänsyn till omfattningen av den kollektivtrafik som bedrivs och med hänsyn till omständigheterna i övrigt, vilket undantar exempelvis vissa mindre företag (se 10.3). Den långsiktiga nyttan med informationen kan antas överstiga eventuella kostnader, bland annat eftersom detta kan medföra nya möjligheter för såväl de aktuella företagen, olika utvecklare och andra mindre företag, samt för resenären som får bättre förutsättningar att planera, boka och betala sin resa med kollektivtrafik.

Transportstyrelsen har i dag enligt förordningen (2011:1126) om kollektivtrafik en uppgift att ta emot trafikantinformation, vilken de kan delegera. Transportstyrelsen har överlämnat uppgiften genom en avsiktsförklaring med Samtrafiken, som

ansvarar för ett gemensamt system för trafikantinformation. Det utgår enligt uppgift ingen ekonomisk ersättning mellan parterna. Utredningens förslag innebär att den information som ska lämnas till Transportstyrelsen, eller det organ till vilket Transportstyrelsen har överlämnat uppgiften, utökas något. Med anledning av detta kan avsiktsförklaringen mellan Transportstyrelsen och Samtrafiken behöva revideras. För Transportstyrelsen innebär förslaget om ökade krav på kollektivtrafikföretagen att deras tillsynsansvar ökar marginellt. Transportstyrelsens tillkommande tillsynsuppgifter finansieras med avgifter i enlighet med det befintliga avgiftsbemyndigande som Transportstyrelsen har i lagen och förordningen om kollektivtrafik. Avgiftsinkomsterna redovisas mot inkomsttitel. Eventuella tillkommande kostnader bedöms rymmas inom ram på myndighetens förvaltningsanslag. Förslaget innebär också en anpassning till dagens tekniska utveckling med enklare överföring av tillgängliga datamängder genom en portal. Inledningsvis kan det sålunda finnas uppstartskostnader och en något ökad arbetsbörda men på sikt bör en övergång till modernare tekniklösningar innebära färre arbetsuppgifter och därmed lägre kostnader.

## 10.2 Konsekvenser för den kommunala självstyrelsen

Kollektivtrafiken i Sverige är ett regionalt ansvar hos regionala kollektivtrafikmyndigheter som styrs politiskt av landsting och kommuner. Under lång tid har detta inneburit att varje län har sina egna lösningar när det gäller biljett- och betalsystem, pris- och taxesystem och resevillkor. Utredningen har dock inte lämnat några förslag som inskränker det kommunala självstyret. Kraven om att tillhandahålla uppgifter om trafik som öppna data riktar sig till kollektivtrafikföretagen. I de fall kommunala myndigheter kör trafik i egen regi kan dessa träffas av lagförslaget.

## 10.3 Konsekvenser för små företag

Förslagen kommer att ge nya förutsättningar och bättre möjligheter att vidareutnyttja data för att exempelvis skapa alternativ för information, bokning och köp av biljetter. Det kan

gälla fysiska och webbaserade resebyråer, trafikoperatörer och fristående tillverkare av applikationer och andra mobila tjänster.

Samtidigt kan kollektivtrafikföretag, i vart fall inledningsvis, få ökade arbetsuppgifter i samband med tillhandahållandet av informationen. De flesta av de berörda företagen, även om de är förhållandevis små, tillhandahåller den aktuella informationen på egna eller andras webbplatser och jobbar fortgående för att främja digitalisering och tillhandahållande. Elektroniskt tillhandahållande av information kan vanligtvis antas vara billigare, enklare och snabbare såväl för företag som för den som vill ta del av informationen. Ökningen av arbetsuppgifter måste därför bedömas som ringa i sammanhanget eftersom krav redan finns på att kollektivtrafikföretagen ska tillhandahålla information om sitt trafikutbud. Det kan finnas kollektivtrafikföretag som inte har någon egen webbplats, försäljningskanal eller annan lokal plats för data. Därför föreslås kraven endast gälla i den mån det är möjligt och kan anses skäligt med hänsyn till omfattningen av den kollektivtrafik som bedrivs och med hänsyn till omständigheterna i övrigt.

#### **10.4 Konsekvenser för jämställdheten mellan kvinnor och män, för personer med funktionsnedsättning och för möjligheterna att nå de integrationspolitiska målen**

Forskning och utvärdering av människors vardagliga resmönster visar att kvinnor och män reser på olika sätt. Män reser längre sträckor och använder oftare bil. Kvinnor reser kortare sträckor och använder oftare kollektiva färdmedel. Kvinnors resor är dessutom ofta delade så att de uträttar olika ärenden på vägen till och från arbetet. De resvaneundersökningar som gjorts på senare år i det här aktuella området visar emellertid att skillnaderna i resmönster mellan könen är ganska marginella på nationell nivå. Större skillnader finns dock regionalt. Utredningens förslag om att underlätta försäljning och köp av kollektivtrafikbiljetter kommer troligtvis att gynna både män och kvinnor. Förslagen om bättre information och att underlätta försäljning och köp av kollektivtrafikbiljetter bör kunna förenkla även för personer med

funktionsnedsättning, då förutsättningarna för individanpassade informationslösningar ökar. Det gäller både personer boende i Sverige och utländska resenärer som vill resa kollektivt här.



# 11 Författningskommentar

## 11.1 Förslaget till lag om ändring i lagen (2010:1065) om kollektivtrafik

### 4 kap.

### 2 §

I paragrafen behandlas en skyldighet för kollektivtrafikföretagen. Ändringen består i huvudsak av ändrade krav på i vilka format, i vilken omfattning och på vilket sätt information ska lämnas och göras tillgänglig.

*Första stycket* innebär att kollektivtrafikföretagen ska göra information om sin trafik tillgänglig i flera format och med bättre kvalitet än i dag. Ett kollektivtrafikföretags information om dess trafik, ska göras tillgänglig i alla befintliga format och språkversioner samt i ett öppet och maskinläsbart format tillsammans med metadata. Informationen ska vidare göras tillgänglig omedelbart och i originalform. Informationen ska således tillgängliggöras utan inskränkningar i form av prislapp eller immaterialrättsliga hinder. Den information som är i fråga ska vidare vara så aktuell som möjligt, tidsmässigt, samt så primär som möjligt, detta för att värdet av informationen ska vara så stort som möjligt och att möjligheten att vidareutnyttja den ska ha så få inskränkningar som möjligt. Kollektivtrafikföretagen ska tillgängliggöra den data som är aktuell via sina egna webbsidor, i sina egna försäljningskanaler eller på andra lokala platser.

Delar av den första meningen i *första stycket* är hämtad från artikel 5 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2013/37/EU av den 26 juni 2013 om ändring av direktiv 2003/98/EG om vidareutnyttjande av information från den offentliga sektorn.

*Andra stycket* innebär att kollektivtrafikföretagen även ska lämna samt se till att den information som är aktuell kan göras tillgänglig via ett gemensamt system för trafikantinformation. Med detta system avses det system för gemensam trafikantinformation som redan finns och som för närvarande administreras av Samtrafiken.

Avsikten med ändringen är dels att ge resenärer bättre information och möjligheter att söka och köpa en resa, dels att informationen i systemet ska kunna vidareutnyttjas i en helt annan grad och på ett helt nytt sätt än vad som i dag är möjligt. Möjligheten att vidareutnyttja information kommer till exempel att göra det möjligt för aktörer att skapa olika kommersiella tjänster, som exempelvis mobiltelefonapplikationer. Allt sammantaget syftar till att underlätta för resenärer att söka och köpa en resa, och därmed öka kollektivtrafiksresandet.

I det *tredje stycket* införs möjligheter till undantag från kraven i första och andra stycket. Kollektivtrafikföretagen har mycket olika förutsättningar. Vissa bedriver mycket omfattande trafik medan andra bedriver mycket ringa trafik. Det är rimligt att en liten omfattning av kollektivtrafik ska innebära mindre krav. Det kan också finnas kollektivtrafikföretag som inte har någon egen webbplats, försäljningskanal eller annan lokal plats för data.

Se mer om begrepp om data och information i avsnitt 7. Se mer om förslaget i avsnitt 9.

## 2 a §

Paragrafen är ny. Den innehåller en upplysning om att det finns regler i den så kallade PSI-lagen när det gäller vissa aktörers (bl.a. myndigheters) möjlighet att ta ut avgifter vid vidareutnyttjande av handlingar.

## 4 §

Ändringen innebär att bemyndigandet utökas i förhållande till de ändrade kraven i 2 § om i vilka format, i vilken omfattning och på vilket sätt information ska lämnas och göras tillgänglig.

Ändringen är en följd av ändringen i 2 §.

## **11.2 Förslaget till förordning om ändring i förordningen (2011:1126) om kollektivtrafik**

### 4 §

Ändringen innebär utökade krav och utökat bemyndigande med anledning av de ändrade villkoren i 4 kap. 2 § lagen om kollektivtrafik om i vilka format, i vilken omfattning och på vilket sätt informationska lämnas och göras tillgänglig.

Ändringen är en följd av ändringen i 4 kap. 2 § lagen om kollektivtrafik.

### 5 §

Ändringen är en följd av ändringen i 4 kap. 2 § lagen om kollektivtrafik.





## Näringsdepartementet

*Transport*

*Gemensamberedning med Ju/KO, Ju/L3, Fi/KSÅ SB, Fi/BA, N/MK och SB SAM intygas 2014-04-24.*

### Promemoria

2014-05-05      N2014/2167/TE

## Utredning om information, bokning och biljettförsäljning av kollektivtrafikresor

---

### 1 Bakgrund

Från ett resenärsperspektiv är det vid kollektivtrafikresor i Sverige viktigt att på ett enkelt sätt få en överskådlig bild av resealternativ, kunna jämföra tider och priser, samt kunna boka och erhålla biljetter för hela resan, även när den omfattar flera sträckor och/eller aktörers trafik. Antalet kollektivtrafikföretag har ökat över tid, och alla marknadssegment är nu öppna för tillträde. Situationen sätter fokus på frågan om det exempelvis ska ställas krav på att alla aktörer på kollektivtrafikmarknaden ska tillhandahålla data som gör det möjligt att bygga system för information, bokning och biljettförsäljning vid kollektivtrafikresor och på sätt skapa förutsättningar för användarvänliga tjänster som underlättar för resenärerna att resa kollektivt.

I proposition *Konkurrens på spåret* (prop.2008/09:176) ansåg regeringen att det krävdes en obligatorisk samverkan åtminstone om information till trafikanter och att det kunde bli aktuellt att kräva en obligatorisk samverkan vad gäller bokning, betalning och distribution av biljetter/färdhandlingar samt samordning av tidtabeller med mera. I proposition *Ny kollektivtrafiklag* (2009/10:200) gjorde regeringen bedömningen att det i första hand är kollektivtrafikbranschens ansvar att utveckla gemensamma standarder för betalsystem. Regeringen avsåg att noga följa utvecklingen inom området för att vid behov återkomma med förslag till lagstiftning om krav på gemensamma betalsystem.

Branschen har frivilligt åstadkommit en gemensam funktion för biljettförsäljningssamverkan genom Samtrafiken AB och dess tjänst Resplus. Samtrafiken AB har också utvecklat reseplanerartjänsten ResRobot. Under hösten 2013 har problematiken kring biljett- och betalsystem i kollektivtrafiken inventerats av aktörerna. Inom ramen för X2AB-samarbetet har mål och krav på ett nytt system formulerats och i juni i år planerar X2AB, i samarbete med Samtrafiken AB och Linkon AB, att ha en första version klar av en nationell reseplanerare med köpfunktion.

Regeringen beslutade den 8 maj 2013 att tillhandahålla en särskild utredare med uppdrag att göra en översyn av järnvägens organisation (dir. 2013:46). Syftet med översynen är att föreslå förbättringar av järnvägssystemets organisation som på bästa sätt möter framtidens krav på ett effektivt och hållbart transportsystem. Uppdraget genomförs i två steg. Det första steget – att göra en funktionell beskrivning av järnvägssystemet samt att inventera potentiella förbättringsområden – redovisades den 2 december 2013 i delbetänkandet *En enkel till framtiden?* (SOU 2013:83). I det andra steget, som föregås av ett tilläggs-direktiv, ska utredaren analysera hur järnvägens organisation kan förbättras.

I delbetänkandet identifierar utredaren informations- och biljettsystem som ett viktigt förbättringsområde, och rekommenderar att detta utreds ytterligare. Som synpunkter framförs bl.a. följande. Det gemensamma biljettsystemet Resplus är

relativt okänt och Samtrafiken AB:s projekt att utveckla reseplanerartjänsten ResRobot till att också omfatta biljettförsäljning har lagts på is. Ett helägt dotterbolag till SJ AB – Linkon AB – sköter Samtrafiken AB:s produktutveckling och drift av deras tjänster och ansvarar även för den s.k. generalagentfunktionen. Det innebär att Linkon AB hanterar rätten för återförsäljare inom och utom Sverige att sälja operatörernas utbud i biljettsamverkan. Linkon AB driver och administrerar också SJ AB:s bokningssystem Petra. På SJ AB:s webbplats [www.sj.se](http://www.sj.se) visas i dag alla reserelationer som ingår i Samtrafikens biljettsamverkan, inklusive konkurrerande företags trafik, men det finns inte några garantier om detta för framtiden. Enligt utredaren har resenärsföreträdare lyft Storbritannien som ett exempel på ett land med en avreglerad marknad där tåg företagen, via lagkrav och genom sin organisation ATOC, har etablerat ett gemensamt system för såväl sökning som försäljning av samtliga resealternativ.

Regeringen välkomnar kollektivtrafikbranschens ambitioner och samarbete på området, men utesluter inte att det kan bli aktuellt med lagstiftning. Regeringen anser att det är av vikt att denna fråga behandlas skyndsamt. Eftersom frågan dessutom handlar om fler trafikslag än järnväg bör den i stället för att ingå i det fortsatta uppdraget för den särskilde utredaren hanteras i särskild ordning.

## 2 Nuvarande regler

I dag är det enligt lagen (2010:1065) om kollektivtrafik obligatoriskt för de företag som verkar på kollektivtrafikmarknaden att lämna information om sitt trafikutbud till ett gemensamt system för trafikantinformation.

Lagen (2006:1116) om information till passagerare m.m. gäller för regionala kollektivtrafikmyndigheter eller den som utför transporter av passagerare i linjetrafik med buss, tåg, tunnelbana eller spårvagn. Enligt den har den regionala kollektivtrafikmyndigheten eller transportören en allmän skyldighet att lämna tydlig och tillförlitlig information om sina transporttjänster och om sitt ersättningssystem. Till den som vill köpa en enskild resa ska bl.a. information lämnas om resans pris,

avgångs- och ankomsttid, ersättningsystem samt om vem som ska utföra transporten.

EU:s passagerarrättsförfordningar innehåller också bestämmelser bl.a. om minimiregler för reseinformation till resenärer. De relevanta förfordningarna för kollektivtrafikresor är:

- Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 av den 27 oktober 2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer,
- Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1177/2010 av den 24 november 2010 om passagerares rättigheter vid resor till sjöss och på inre vattenvägar och om ändring av förordning (EG) nr 2006/2004,
- Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 181/2011 av den 16 februari 2011 om passagerares rättigheter vid busstransport och om ändring av förordning (EG) nr 2006/2004.

Dessutom fastställer kommissionens förordning (EU) nr 454/2011 av den 5 maj 2011 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemet ”Telematikapplikationer för persontrafik” i det transeuropeiska järnvägssystemet förfaranden och gränssnitt mellan aktörer för att tillhandahålla information och utfärda biljetter för tågresenärer via allmänt tillgängliga tekniska lösningar.

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, det s.k. ITS-direktivet, utpekar bl.a. tillhandahållande av EU-omfattande multimodala reseinformationstjänster och realtidstrafikinformations-tjänster som prioriterade åtgärder. Specifikationer om detta antas genom delegerade akter som väntas beslutas under 2014.

### 3 Uppdraget

Utöver dagens krav på kollektivtrafikföretagen kan det också finnas behov av ytterligare reglering som rör bokning och



biljettförsäljning vid kollektivtrafikresor. Det bör därför undersökas om det bör bli obligatoriskt för kollektivtrafikföretag att tillhandahålla data som gör det möjligt att bygga system för information, bokning och biljettförsäljning, och hur detta i så fall ska regleras. Även rätten för återförsäljare inom och utom Sverige att sälja operatörernas utbud i biljettsamverkan bör uppmärksammas.

I detta sammanhang och även mer generellt anser finns det anledning att överväga om Linkon AB och andra funktioner eller resurser inom SJ AB eller dess dotterbolag bör särskiljas för att säkerställa konkurrensneutrala förhållanden. Avseende Linkon AB bör hanteringen av internationella biljetter särskilt beaktas.

Utredaren ska därför

- utreda möjligheten att ålägga branschens aktörer att tillhandahålla data som gör det möjligt att bygga system för information, bokning och biljettförsäljning vid kollektivtrafikresor och på så sätt skapa förutsättningar för användarvänliga tjänster som underlättar för resenärerna att resa kollektivt. Utredaren äger också möjlighet att föreslå andra regeländringar eller regleringar som påskyndar implementeringen av ett sådant system,
- tillvarata erfarenheter från Storbritannien eller andra relevanta länder,
- ta ställning till om det bör tydliggöras att trafikföretagens skyldighet att lämna information om sitt trafikutbud till det gemensamma systemet för trafikantinformation även omfattar trafik i realtid, samt
- bedöma om Linkon AB och eventuella andra funktioner eller resurser inom SJ AB eller dess dotterbolag bör särskiljas för att säkerställa konkurrensneutrala förhållanden.

#### **4 Samråd och redovisning av uppdraget**

Samråd ska ske med branschaktörer inklusive resenärsföreträdare. Utredaren ska nog följa det pågående arbetet inom branschen. Utredaren ska också beakta pågående arbete inom

Regeringskansliet med lag om resenärers rättigheter (Ds 2013:44 och SOU 2009:81), Utredningen om järnvägens organisation (N 2013:02), nationell handlingsplan för ITS-direktivet samt EU-kommissionens arbete med delegerad akt om multimodal reseplanerare. Även eventuella konkurrensfrågor ska beaktas.

Utifrån utredningens slutsatser ska utredaren formulera författningsförslag inklusive konsekvensbeskrivning.

Uppdraget ska redovisas senast den 1 oktober 2014.

# Förteckning över möten

## Genomförda möten under utredningstiden

- 140507 Charlotte Wäreborn Schultz, Kjell-Åke Lantz, Nicklas Lindersson, X2AB
- 140507 Gerhard Wennerström, Samtrafiken AB
- 140508 Sara Rhudin, SKL
- 140509 Erik Borälv, VINNOVA och öppen data
- 140509 Gunnar Alexandersson Lars Hellsvik, Åsa Tysklind, järnvägsutredningen
- 140513 Crister Fritzon, Thomas Silbersky, Jonas Nilsson och Robert Westerdahl, SJ
- 140515 Clas Roberg, Einar Tufvesson, Trafikverket
- 140516 Fredrik Zanetti, Jonas Pontén, Ju/L3 och Thomas Carlson Ju/K om Ds 2013:44 om Lag för resenärers rättigheter
- 140521 Margareta Berg, Kollektivtrafikförvaltningen Västmanland
- 140522 Slutsummeringen på X2ABs workshop i biljett- och betalprojektet
- 140523 Anna Grönlund, Mikael Persson och John Strand, Sveriges Bussföretag
- 140526 Järnvägsutredningens expertmöte
- 140527 Nicklas Lindersson och Björn Kamsvåg, X2AB
- 140527 Johan Söör, MTR
- 140528 Christer Jernberg och Erik Larsen, Linkon AB
- 140603 Bengt Nilsson, Region Skåne
- 140603 Kollektivtrafikförvaltningschefernas möte i Kristianstad
- 140604 Per Olevik, Tina Schagerström Melin, Jonas Malmstig, Transportstyrelsen
- 140605 Henrik Dagnäs, Martin Gull, Skånetrafik
- 140605 Gunnar Wulff, Öresundståg
- 140609 Anders Lindström, Trafikförvaltningen/ SL

- 140609 Thomas Ahlberg, Mälardalen, Per Zetterman, konsult
- 140610 Stefan Sedin, Mattias Andersson, Anita Stenhardt, Björn Sundvall, Svensk kollektivtrafik
- 140612 X2AB:s lansering av sitt biljett- och betalsystem
- 140613 Per-Erik Holmberg och Magnus Andersson, Viktoriainstitutet
- 140613 Lars Backström, Västtrafik
- 140613 Ulrika Bokegren, Jörn Engström VGR Kollektivtrafiksekretariatet
- 140616 Maria Melkersson, Trafikanalys
- 140616 Kurt Hultgren, Karin Svensson Smith, Resenärsforum
- 140616 Katharina Walter, Philipp Hirtz, Google
- 140616 Möte om öppen data, API:er, Trafiklab
- 140617 Raymond Hellmark, Flygbussarna, Veolia, Snälltåget
- 140617 Åke Hallman, fd Konkurrensverket
- 140618 Fredrik Jenslin Trafikförvaltningen/ SL
- 140619 Christel Wiman och Lars Sandberg, Tågoperatörerna, Thomas Mann, SJ och en representant från Veolia
- 140624 Alf Norgren, Skärgårdsredarna
- 140625 Thomas Mann, SJ
- 140625 Telefonmöte Marco Andersson, Veolia
- 140625 Telefonmöte Mats Johansson, Nettbuss Express
- 140626 Matthew Hudson, Transport for London
- 140626 Steven Salmon, CPT
- 140627 David Mapp, Simon Wright och Andy Wakeford ATOC
- 140627 Jenni Borg, Nick Illsey, Miles Elsdon, Simon Feast, Department for Transport
- 140702 Telefonmöte Per Ålind och Christer Olson, Kalmar Länstrafik
- 140703 Gunnar Alexandersson, Järnvägsutredningen
- 140703 Michael Thorén, Anna Magnusson, Statligt ägande, Fi-dep.
- 140704 Anita Carlsson, Region Gotland
- 140707 Telefon Thomas Ottosson, Consat
- 140707 Telefon Olof Gustafsson, TriNorth Solutions
- 140708 Sten Forsler, Kalle Stjerna Forsler & Stjerna
- 140811 Telefonmöte Harriet Söder, Länstrafiken i Västerbotten
- 140819 Ain Järv UnitedTickets, Olof Gustafsson och Peter Bjertung, TriNorth Solutions AB
- 140822 m.fl. datum Mailkonversation Henrik Nilsmo, Klarna

140901 Thomas Wilhelm, Samtrafiken, Pelle Kölhed,  
Personskadeförbundet RTP och Karolina Celinska,  
DHR – Förbundet för ett samhälle utan rörelsehinder  
140901 Charlotte Wäreborn Schultz, Nicklas Lindersson, Peter  
Nilsson, X2AB  
140902 Telefon Stefan Johansson, InfoSpread  
140902 m.fl. datum Thomas Silbersky, SJ  
140912 Jesper Söderström Svend Leirvaag, Amadeus  
140915 Christer Jernberg, Linkon AB  
140917 Gerhard Wennerström, Wille Jansson, Samtrafiken  
140922 Telefon Magnus Ljung, jurist SKL  
140924 Trafikverkets handikappråd

### **Deltagare vid arbetsmöte 140820**

Gerhard Wennerström, Samtrafiken AB  
Thomas Silbersky, SJ AB  
Charlotte Wäreborn, X2AB  
Sara Rhudin, SKL  
Henrik Normark, Trafikförvaltningen SLL  
Mats Ellman, Trafikförvaltningen SLL  
Martin Güll, Skånetrafiken  
Patrik Engfors, Skånetrafiken  
Lars Backström, Västtrafik  
Christer Jernberg, Linkon AB  
Clas Roberg, Trafikverket  
Einar Tufvesson, Trafikverket  
Jonas Malmstig, Transportstyrelsen  
Per Olevik, Transportstyrelsen  
Tina Schagerström Melin, Transportstyrelsen  
Maria Melkersson, Trafikanalys  
Stig-Arne Ankner, Konkurrensverket  
Anna Grönlund, Sveriges Bussföretag  
Kurt Hultgren, Resenärsforum  
Per Zetterman, Kvadrat  
Björn Kamsvåg, Unicon  
Nicklas Lindersson, Sikt  
Raymond Hellmark, Flygbussarna

Peter Nilsson, Nilsson-Simolin  
Gunnar Alexandersson, Järnvägsutredningen  
Linnéa Lundström, N TE  
Christina Kvarnström, Biljettsystemsutredningen

### **Deltagare vid arbetsmöte 140910**

Anna Grönlund, Sveriges Bussföretag  
Björn Kamsvåg, Unicon  
Charlotte Wäreborn Schultz, X2 AB  
Christer Jernberg, Linkon  
Clas Roberg, Trafikverket  
Gerhard Wennerström, Samtrafiken i Sverige AB  
Henrik Normark, Stockholms läns landsting  
Jonas Malmstig, Transportstyrelsen  
Jörn Engström, Västra Götalandsregionen  
Kurt Hultgren, Resenärsforum  
Nicklas Lindersson, Sikt Affärskonsult AB  
Per Zetterman, Kvadrat i Stockholm AB  
Sara Rhudin, SKL  
Stig-Arne Ankner, Konkurrensverket  
Thomas Silbersky, SJ AB  
Peter Nilsson, Nilsson-Simolin  
Raymond Hellmark, Flygbussarna  
Tom Petersen, Trafikanalys  
Stefan Sedin, Svensk kollektivtrafik  
Ejert Seiboldt, Svenska Taxiförbundet  
Åsa Vagland, Biljettsystemsutredningen  
Elisabet Petersson, Biljettsystemsutredningen  
Christina Kvarnström, Biljettsystemsutredningen

# Departementsserien 2015

---

## Kronologisk förteckning

---

1. Galdenärens möjligheter att överklaga utmätningsbeslut. Ju.
2. Värdepapperscentraler och kontoföring av finansiella instrument. Fi.
3. Trossamfundens sociala insatser. En preliminär undersökning. S.
4. Brottmålsprocessen – en konsekvensanalys. Ju.
5. Uppbörd av böter. Ju.
6. En jämnare och mer aktuell utveckling av inkomstpensionerna. S.
7. Rätten till försvarare, m.m. Ju.
8. Ytterligare en månad inom föräldrapenningen reserveras för vardera föräldern. S.
9. Ett reformerat bilstöd. S.
10. Återlämnande av olagligt utförda kulturföremål. Ku.
11. Res lätt med biljett. N.

# Departementsserien 2015

---

## Systematisk förteckning

---

### **Finansdepartementet**

Värdepapperscentraler och kontoföring av  
finansiella instrument. [2]

### **Justitiedepartementet**

Gäldenärens möjligheter  
att överklaga utmättningsbeslut. [1]

Brottmålsprocessen – en konsekvens-  
analys. [4]

Uppbörd av böter. [5]

Rätten till försvarare, m.m. [7]

### **Kulturdepartementet**

Återlämnande av olagligt utförda  
kulturföremål. [10]

### **Näringsdepartementet**

Res lätt med biljett. [11]

### **Socialdepartementet**

Trossamfundens sociala insatser.

En preliminär undersökning. [3]

En jämnare och mer aktuell utveckling av  
inkomstpensionerna. [6]

Ytterligare en månad inom  
föräldrapenningen reserveras  
för vardera föräldern. [8]

Ett reformerat bilstöd. [9]