

Stockholm 20 maj 2015

Ref. 0.20/PTH/M7668

Näringsdepartementet  
103 33 Stockholm

## Remissvar: Departementspromemorian Res lätt med biljett (Ds 2015:11)

A-Train AB (nedan "A-Train") får, i egenskap av infrastrukturförvaltare, järnvägsföretag och partner till svenska staten i det offentligt privata samarbete som går under benämningen "Arlandabanan" lämna följande synpunkter på Departementspromemorian Res lätt med biljett (Ds 2015:11) ("Promemorian").

### 1 SAMMANFATTNING

A-Train är ett trafikföretag som ständigt arbetar för att öka servicen och tillgängligheten för sina resenärer. Som en del i det CSR-arbete A-Train bedriver vidtas kontinuerliga åtgärder för att öka attraktiviteten för kollektivt resande. A-Train ser därför positivt på syftet med Promemorian, nämligen att ytterligare stärka resenärers rättigheter och kollektivtrafikens attraktionskraft.

Lagtexten är inte tillräckligt tydlig och bör justeras. A-Train anser vidare att det bör ges tydligare besked om hur den gemensamma portalen som ska inrättas tas fram och finansieras. A-Train menar även att det bör framgå huruvida förslagen i Promemorian i dess helhet ska omfatta såväl privata aktörer som offentligt finansierade aktörer.

### 2 PRESENTATION AV A-TRAIN

A-Train driver som järnvägsföretag, under namnet Arlanda Express, persontrafik på järnväg mellan Stockholm och Arlanda flygplats. A-Train är även infrastrukturförvaltare för järnvägslinjen över Arlanda flygplats från Rosersberg till Odensala samt för spåren 1 och 2 på Stockholms central.

A-Train har en särpräglad ställning i Sverige eftersom bolaget genom dess ägare byggde Arlandabanan och bekostade höghastighetsbanan mellan Stockholm och Arlanda. Staten är genom Arlandabanan Infrastructure AB ("AIAB"), ägare till järnvägsanläggningen. A-Train har

nyttjanderätt till anläggningen och har såsom infrastrukturförvaltare enligt lag ansvar för att förvalta infrastrukturen och driva anläggningen på ett säkert sätt.

A-Train har vidare genom avtal med AIAB rätt och skyldighet att bedriva snabbtågspendel mellan Stockholms Central och Arlanda. A-Train äger inte rätt att utöka sin egen trafik till att omfatta annan trafik än den på infrastruktur mellan Arlanda och Stockholm Central. A-Train har dock bl.a. träffat ramavtal med Stockholms läns landsting om pendeltågstrafik och med SJ AB om fjärrtågstrafik på sträckan. Genom bl.a. ramavtalen främjar A-Train integrationen och koordineringen av den lokala, regionala och interregionala tågtrafiken med Arlandabanan.

A-Trains verksamhet ger flygresenärer och anställda inom flygsektorn möjlighet att på ett effektivt, prisvärt, trafiksäkert och miljövänligt sätt resa till och från Arlanda och bidrar därmed i hög grad till att begränsa utsläppen av koldioxid för transporter till och från Arlanda flygplats.

### 3 GENERELLA SYNPUNKTER

#### Tillgängliggörande av information

Promemorians förslag på ändringar i lagen (2010:1065) om kollektivtrafik ("Kollektivtrafiklagen") ställer långtgående krav på att trafikföretag ska göra information om sin trafik tillgänglig i alla befintliga format och språkversioner i ett öppet och maskinläsbart format tillsammans med metadata. Informationen ska även göras tillgänglig omedelbart i originalform, samt lämnas till, och kunna göras tillgänglig i, ett gemensamt system för trafikantinformation. Det gemensamma systemet förstår A-Train såsom Samtrafikens Riksdatabas. Är det så det skall förstås?

Det finns en rad otydligheter kring vilka format som ska omfattas av begreppet "alla befintliga format i ett öppet och maskinläsbart format tillsammans med metadata". Promemorian hänvisar bland annat på sida 35 till direktivet om vidareutnyttjande av information från den offentliga sektorn (PSI-direktivet) från vilket det kan antas att formuleringar till lagförslaget hämtats. Av PSI-direktivet följer dock endast att det om möjligt och lämpligt ska tillhandahållas information i ett öppet och maskinläsbart format tillsammans med metadata. Det framgår även att det inte ska åligga myndigheter en skyldighet att skapa nya handlingar eller anpassa handlingar för att efterleva PSI-direktivet. Det är även oklart vad som åsyftas med "alla befintliga språkversioner". A-Train föreslår att det görs förtydliganden i dessa avseenden.

#### Föreskrifter

De föreslagna ändringarna kommer att innebära en tämligen omfattande administrativ börda och således kostnader för A-Train som får anses som en liten aktör i sammanhanget. Det är därför angeläget att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer, upprättar tydliga föreskrifter där det anges vad som förväntas av trafikföretagen. Transportstyrelsen har bemyndigats att upprätta föreskrifter, men erfarenheten visar att Transportstyrelsen sällan har haft förmåga att utnyttja ett bemyndigande att klargöra lagtext. A-Train föreslår att Samtrafiken och Transportstyrelsen ska samverka vid framtagning av föreskrifter enligt lagförslagets 4 kap. 4 §. På det sättet kan branschens kunskap och erfarenheter av den praktiska verksamheten få ett tydligare genomslag.

#### Gemensam portal

A-Train vill att det ges tydligare besked om hur den gemensamma portalen som ska inrättas tas fram och finansieras. Det framgår av Promemorian att Transportstyrelsen bör överväga att ingå

avtal med Samtrafiken för uppförande av en gemensam portal. Ska uppförande av en sådan portal bekostas av Samtrafiken? Hur ska i sådant fall fördelning av kostnader ske? A-Train är inte en aktör med offentlig

finansiering och kan således inte belastas med samma ekonomiska ansvar som aktörer som erhåller offentlig finansiering.

#### Privata och offentligt finansierade aktörer

På ett fåtal ställen i Promemorian (se t.ex. sida 12 och 101) används begreppet subventionerad trafik. Det nämns att informationskravet ska omfatta kollektivtrafikföretagens trafik som är subventionerade av skattemedel. A-Train ber att det förtydligas om det är avsikten att informationskravet i dess helhet eller vissa delar enbart ska gälla för den subventionerade kollektivtrafiken. Det är A-Trains antagande att samtlig trafik ska omfattas men det bör då beaktas att vissa är skattesubventionerade (och har därmed lättare att bära ytterligare kostnader än andra).

## 4 SYNPKTER PÅ LAGTEXTEN

### *4 kap. 2 § Kollektivtrafiklagen*

Formuleringen "i alla befintliga format och språkversioner" ger otydlig information om vilka krav som ställs på trafikföretagen i detta hänseende. Det är givetvis inte fråga om att informationen ska tillhandahållas i alla nu förekommande digitala format eller på samtliga världens språk. Det måste framgå att det endast är fråga om att tillgängliggöra vad trafikföretagen själva har tillgång till.

I Promemorian görs inget försök att förklara eller definiera vad som avses med "metadata". Detta måste ske i en förordning eller så bör kravet på att tillhandahålla "metadata" utgå. På samma sätt saknas i Promemorian en diskussion om vad som menas med "i originalform". Även detta krav bör därför utgå.

Formuleringen "i ett gemensamt system för trafikantinformation" bör kopplas till vad som anges i förslag till förordning om ändring i förordningen (2011:1126) om kollektivtrafik. I förordningen anges att informationen ska lämnas till "Transportstyrelsen eller det organ till vilket Transportstyrelsen med stöd av 5 § har överlämnat uppgiften att ta emot och tillgängliggöra informationen". Mottagare bör pekas ut för att trafikföretagen ska veta till vem informationen ska lämnas. Det diskuteras i Promemorian om Samtrafiken även i fortsättningen ska utgöra den mottagande aktören. Det är dock inte klarlagt om så ska vara fallet.



Formuleringen "omfattningen av den kollektivtrafik som bedrivs och med hänsyn till omständigheterna i övrigt" bör förtydligas i en kommande proposition. Hur ska omfattningen beräknas? Vilka parametrar ska ligga till grund för bedömningen om undantaget i 4 kap. 2 § stycke 3 ska vara tillämpligt?

A-Train föreslår mot bakgrund av ovanstående att första och andra stycket i förslaget ersätts med följande lydelse.

*"Ett kollektivtrafikföretags information om dess trafik ska lämnas till den som Regeringen eller myndighet har utsett att föra ett gemensamt system för trafikantinformation. Informationen ska*

*lämnas i samtliga de format och språkversioner som kollektivtrafikföretaget har tillgång till. Om möjligt ska informationen tillhandahållas i ett öppet och maskinläsbart format (tillsammans med metadata). Informationen ska lämnas omedelbart efter det att trafikföretaget har upprättat eller mottagit den.”*

Med vänlig hälsning  
A-Train AB



Per Thorstenson, VD