

Näringsdepartementet  
103 33 Stockholm

<b>Vår referens</b>	<b>Diarienummer</b>
Tom Petersen	Utr 2015/13
<b>Er referens</b>	<b>Datum</b>
N2015/1702/TS	2015-05-21

## Yttrande över remiss av departementspromemoria "Res lätt med biljett" (Ds 2015:11)

### Sammanfattande synpunkter

Departementspromemorian föreslår ändringar och kompletteringar i lagen (2010:1065) om kollektivtrafik samt följdändringar i förordningen (2011:1126) om kollektivtrafik. Ändringarna innebär att kollektivtrafikföretagen ska tillgängliggöra information om sin trafik som så kallat öppen data, maskinläsbart tillsammans med metadata, i alla befintliga format och språkversioner, och det ska göras "omedelbart och i originalform".

Vad avser kollektivtrafikföretag som uppbär finansiering från det allmänna ansluter förändringen till PSI-direktivet (2003/98/EG), PSI-lagen<sup>1</sup> och den föreslagna ändringen av PSI-direktivet<sup>2</sup>. Vad avser kollektivtrafikföretag som huvudsakligen bedriver kommersiell trafik innebär förändringen en utökad uppgiftslämnararbörda, som dock modereras av möjligheterna till undantag i tredje stycket.

Avsikten med att tillgängliggöra data på det här sättet är att skapa en informationsmarknad och möjliggöra innovationer som underlättar för resenärerna. Informationen gäller både planerat trafikutbud och realtidsinformation. Den senare är särskilt användbar för resenärer vid oväntade trafikstörningar, eller då resenären har planerat sammanhängande resor med flera kollektivtrafikföretag inblandade.

I direktiven till utredningen står det att möjligheten att ålägga branschens aktörer att tillhandahålla information till system för bland annat biljettförsäljning skulle utredas. Även promemorians titel antyder att ett huvudämne är att resenärer ska få enklare åtkomst till biljetter. I promemorians förslag ingår emellertid enbart en svag formulering om att informationen som kollektivtrafikföretagen lämnar "bör" innehålla "vissa priser". Vidare föreslås det att en gemensam portal för den lämnade informationen "bör användas eller inrättas" för enkel åtkomst för resenärerna. Det överläts därmed till branschen att tillhandahålla en sådan portal.

Konsekvensanalysen berör inte de ökade kostnader som uppkommer för att kunna ta emot och organisera de nya datamängderna, på Transportstyrelsen eller Samtrafiken i Sverige AB (hädanefter Samtrafiken). Endast Transportstyrelsens tillsynskostnader berörs, samt att avsiktsförklaringen mellan Transportstyrelsen och Samtrafiken behöver revideras.

<sup>1</sup> Lag (2010:566) om vidareutnyttjande av handlingar från den offentliga förvaltningen

<sup>2</sup> 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

Under vintern lanserade X2 AB och Samtrafiken en ny version av reseplaneraren Resrobot, kompletterad med en "köpknapp", som blir ett alternativ till framför allt SJ:s biljettbokningsportal [www.sj.se](http://www.sj.se). På Resrobot kan även SJ:s konkurrenter sälja sina resor. Resrobot är dock mindre känd bland resenärerna, och inga marknadsföringsinsatser är planerade. För den interregionala trafiken dominerar SJ:s biljettportal. För att stärka resenärernas kännedom om alla alternativ på marknaden, och därmed konkurrensen på persontransportmarknaden, skulle det vara välkommet med utökade marknadsföringsinsatser för Resrobot och dess köpknapp.

Trafikanalys har inget att invända mot föreslagna förändringar. Vi kan dock konstatera att effekterna av de föreslagna ändringarna till stor del beror på hur Transportstyrelsen väljer att implementera dem i sina föreskrifter och i sin marknadstillsyn, och att det kan dröja flera år innan några effekter syns. Implementeringen kan därför behöva följas upp för eventuella vidare åtgärder. Trafikanalys utvärdering av reformerna på kollektivtrafikområdet 2012<sup>3</sup> visar att Transportstyrelsens marknadstillsyn på kollektivtrafikområdet fortfarande släpar efter och behöver utvecklas. Det bör också påpekas att det finns risk för fördyringar för kollektivtrafikföretagen om Transportstyrelsens föreskrift blir alltför omfattande.

I detta sammanhang vill Trafikanalys också påminna om att Transportstyrelsen efterfrågat ett uppdrag att utöva tillsyn över behöriga myndigheter enligt EU:s kollektivtrafikförordning<sup>4</sup>, och i synnerhet avseende den skyldighet till offentlighögrande som varje behörig myndighet har enligt artikel 7.1 i nämnda förordning. Det är ett uppdrag som även Trafikanalys skulle välkomna, då det skulle underlätta statistikinsamlingen på kollektivtrafikområdet. Det skulle även öka transparensen på marknaden och underlätta för de företag som lägger anbud på kollektivtrafiken i länen att planera sin verksamhet.

### **Samhällsekonomisk bedömning**

Om reformen verkligen leder till tjänster som förenklar för resenärer kan det innebära stora samhällsekonomiska vinster för resenärer i form av mer lättillgänglig resinformation, kortare bytestider och bättre beredskap vid störningar. För entreprenörer av olika slag kan förändringen leda till vissa nya möjligheter till innovationer, sysselsättning och vinst. Även för samhällsfunktioner såsom andra myndigheter innebär en ökad tillgång till data nya möjligheter att skapa eller validera statistik, till gagn för samhället.

### **Förslagets påverkan på Trafikanalys verksamhet**

Trafikanalys ansvarar för trafikstatistik, utvärderingar och nulägesanalyser med relevans för kollektivtrafikområdet. Vi publicerar bland annat statistikprodukterna Nationella resvaneundersökningen (RVU Sverige)<sup>5</sup>, Lokal och regional kollektivtrafik, Kommersiell linjetrafik, Bantrafik<sup>5</sup> och Färdtjänst och riksfärdtjänst<sup>5</sup>. Nyligen har vi även publicerat en kartläggning av Anropsstyrd kollektivtrafik (Trafikanalys PM 2015:6)<sup>6</sup>, och inom kort kommer en nulägesanalys om kollektivtrafikandelar.

<sup>3</sup> [www.trafa.se/sv/Projekt/Regeringsuppdrag--avslutade/Marknadsoppningar-i-kollektivtrafiken/](http://www.trafa.se/sv/Projekt/Regeringsuppdrag--avslutade/Marknadsoppningar-i-kollektivtrafiken/)

<sup>4</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

<sup>5</sup> Ingår i Sveriges officiella statistik

<sup>6</sup> [www.trafa.se/sv/Statistik/Kollektivtrafik-och-samhallsbetalda-resor/Lokal-och-regional-kollektivtrafik/](http://www.trafa.se/sv/Statistik/Kollektivtrafik-och-samhallsbetalda-resor/Lokal-och-regional-kollektivtrafik/)

Utredarens förslag innebär i dagsläget ingen direkt utökad arbetsbörda vad gäller statistikinsamlingen för Trafikanalys, men kan innebära ökade möjligheter till att validera befintlig statistik eller skapa ny statistik från nya källor. Detta kräver dock standardisering och bearbetning av datakällorna för att uppnå önskvärd kvalitet, vilket kan kräva ytterligare resursprioritering. Vi bedömer dock att uppgifterna kan hanteras inom befintliga ramar.

En viktig uppgift som Trafikanalys har är uppföljningen av de transportpolitiska målen. Där finns det för vissa preciseringar behov av bättre måldata, vilket redan uppmärksammas av Näringsdepartementet och kring vilket det redan pågår ett utvecklingsarbete. Nya datakällor kan eventuellt bli grund för sådana nya indikatorer. Den måldata precisering som i sig närmast kan påverkas av förslagen är den om förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykling, samt i någon mån den om förbättrad tillgänglighet inom regioner.

I detta ärende har Brita Saxton varit beslutande och Tom Petersen har varit föredragande.

Brita Saxton  
Generaldirektör