



2019-09-03

Ert dnr: KOV 2019/801

konsumentverket@konsumentverket.se

Handläggare: Mattias Andersson

Yttrande över föreskrifter om information till kollektivtrafikresenärer (KOV 2019/801)

Svensk Kollektivtrafik är bransch- och intresseorganisation för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen i Sverige. Årligen görs mer än 1,6 miljarder resor i våra medlemmars trafik, vilket motsvarar 96 % av landets busstrafik och 91 % av landets persontågstrafik.

Svensk Kollektivtrafik som är branschorganisation för den samhällsorganiserade kollektivtrafiken har getts tillfälle att yttra sig över de förslag till föreskrifter som konsumentverket föreslår ska komplettera Lag (2015:953) om kollektivtrafikresenärers rättigheter.

Svensk Kollektivtrafik har möjliggjort för sina medlemmar, de som vet hur nuvarande rättigheterna upplevs och hanteras idag, att inkomma med synpunkter på förslaget. Detta yttrande grundar sig på dessa synpunkter samt samtal med företrädare för olika delar av branschen.

Våra medlemmars trafik står för 96% av landets bussresor och 91% av landets tågresor.¹ Våra medlemmar arrangerar också trafik med spårvagn, tunnelbana och båt. Nuvarande lagstiftning täcker inte alla resor som resenärerna gör och all den trafik som våra medlemmar erbjuder. Det finns ett lagstiftningskluster där varje enskild lag reglerar hela eller delar av rättigheterna. Detta skapar i dagsläget förvirring för resenärer och problem att ge likriktad information och att skapa kostnadseffektiva processer för våra medlemsföretag.

Båtresor regleras enbart i EU nr 1177/2010, Tågresor på linjer som är längre än 15 mil eller där del av linjen går utanför landets gränser regleras i EG 1371/2007. Bussresor på linjer längre än 15 mil regleras i EU 181/2001. De två sistnämnda reglerar dessutom delar av verksamheten även för linjer som är kortare än 15 mil. Det är vällovligt att skapa ordning i detta, då det är oerhört viktigt med regelverk som är lätta att förstå för resenärerna och lätta att efterleva för trafikföretagen. En målsättning måste vara att göra krav och möjligheter så lika som möjligt i det olika lagrummen för att underlätta för bransch och resenärer.

¹ Enligt Trafikanalys, avser 2018.



2019-09-03

Som Konsumentverket konstaterar i sin konsekvensbedömning så saknas ordentliga förarbeten till lagstiftningen och trafikföretagen har svårt att följa delar av lagstiftningen. Svårigheten beror inte på illvilja från branschen, representanter för branschen har både före lagstiftningens tillkomst och där efter lagt ned hundratals timmar för att förstå vad lagstiftaren avsett, hur detta ska kunna implementeras i verkligheten. Detta i en värld där även övriga resenärsrättighetslagstiftningar gäller parallellt, befintliga avtal och upphandlingsregler måste respekteras samt statliga myndigheters bristande information och service till branschens aktörer försvårar ett effektivt arbete.

Det är positivt att fokus ligger på webb och appar som är de huvudsakliga informationskanalerna för resenärer, dock ser vi det som problematiskt att informationskraven ska vara olika mellan webb och appar. Användandet av webb i mobila handhållna enheter ökar och istället minskar både webb via stationära datorer och bärbara datorer. Utvecklingen går också mot att specialdesignade nativeappar överges för rent responsiva webbsidor. Responsiviteten bestämmer både design och informationsmängder, dvs samma hemsida informerar olika beroende på hur stor skärm du har när du läser. Om den angivna informationsnivån duger för appanvändare så bör kraven på information inte lägga på högre nivå än detta i någon kanal.

Den ambitionsnivå som Konsumentverket vill föreskriva för hållplatsstolpar är kostnadsdrivande och knappast samhällsekonomisk lönsam. Hållplatser i glesbygd med få påstigande, litet underlag och gles trafik kommer läggas ned om föreskriften tvingar till denna standardhöjning. Hälften av dessa hållplatser avser dessutom rena "avstigningshållplatser" där information om avgångar inte fyller någon som helst funktion för resenärerna, dvs det är linjer där allt resande utgår ifrån en stad/tätort och linjen saknas målpunkt för resenärer i andra riktningen av linjen.

Redan lagstiftningen är detaljerad och svår att efterleva då den inte på något sätt är skriven för resenärer och trafikföretags verklighet. Kraven på detaljerad information i digitala kanaler och dessutom med krav på täta uppdateringar av information är orealistisk och en kostnads/nyttoanalys skulle med största sannolikhet visa på stor olönsamhet och låg resenärsnytta. Särskilt besvärande är det att förslagen riktar sig till en konkurrensutsatt marknad. Dessa förslag kommer ytterligare förhindra nyetableringar och småföretag att verka på marknaden. Om staten önskar att dessa uppgifter görs publika bör uppdraget läggas på Trafikverket eller Jernhusens dotterbolag SRAB. De är båda organisationer som staten äger och som i nuvarande lagstiftning inte åläggs några skyldigheter att samarbeta med trafikföretagen enligt denna lag och föreskriftsförslag, men som åtminstone på tågsidan och stationssidan är producent av en överväldigande majoritet av de uppgifter som efterfrågas. När det gäller de krav som ställs på utformning för att personer med funktionsnedsättning ska kunna ta del av informationen så regleras detta redan



2019-09-03

på EU nivå i "webbtillgänglighetsdirektivet".² Föreskrifter i denna fråga inom Sverige åligger Myndigheten för digital förvaltning (DIGG), dubbelreglering leder till osäkra rättslägen.

Lagstiftningen och föreskriftsförslaget saknar en begränsning vad gäller utbetalning av låga belopp. Administrationen att hantera detta kostar långt mer än både vad den enskilda resan kostar att producera och det belopp som utbetalas. Tex en barnbiljett i Karlstad kostar 13 kronor. Att producera resan kostar runt 30 kronor. Att utbetala förseningsersättning kostar runt 250 kronor och det som resenären har rätt till vid 20 minuters försening är en kontantutbetalning på 7 kronor och 50 öre. Kostnaden för samhället blir då ca 290 kronor och intäkten 13 kronor på en enstaka resa.

Svensk Kollektivtrafik och flera av dess medlemmar arbetar tillsammans på europeisk nivå inom UITP. Denna organisation har tillsammans med europeiska passagerarfederationen tagit fram en europeisk passagerarcharter i början av 2019. Detta visar att varken trafikföretag eller resenärer kräver detaljregleringar utan möjligheten för trafikföretagen att utifrån marknadsförutsättningar, geografiskt läge samt sund förnuft erbjuda stöd och ersättningsmöjligheter vid resor som är såväl lyckade som misslyckade.³ Parallellt pågår arbete med förändrade tågpassagerarrättigheter på europeisk nivå där förslaget från parlamentet inkluderar både lokala och regionala tågresor, nationellt pågår en utredning om nationellt biljettsystem och på europisk nivå har fattat beslut om hur trafikdata och trafikinformation ska kommuniceras (TAF/TAP). Utöver detta har Tillgänglighetsdirektivet precis börjat gälla med en stegvis implementation fram till 2021.

Nedan lämnas synpunkter på de enskilda paragraferna.

1 kap Inledande bestämmelser

2 § De termer och uttryck som används i dessa föreskrifter har den betydelse som anges i lagen (2015:953) om kollektivtrafikresenärers rättigheter.

Definitionen på Transportör saknas i den lag som man hänvisar till. I EG 1371/2007 definieras transportör som "det järnvägsföretag med vilket resenären har ingått transportavtalet eller ett antal på varandra följande järnvägsföretag som enligt avtalet har skadeståndsansvar.". Definitionen på ett järnvägsföretag enligt samma lag; "enligt definitionen i artikel 2 i direktiv 2001/14/EG⁽¹⁰⁾, samt andra offentliga eller privata företag vars verksamhet består i att tillhandahålla godstransporter och/eller personbefordran med järnväg, med krav på att företaget ska sörja för dragkraft. Definitionen innefattar även företag som endast tillhandahåller dragkraft." Sammanfattningsvis vad gäller tågresor ett företag som sörjer för dragkraft och som ingår transportavtal med resenärer". Ingen av våra medlemmar har idag den licens som den som tillhandahåller dragkraft har,

² EU-direktivet (2016/2102) om tillgänglighet avseende offentliga myndigheters webbplatser och mobila applikationer

³ <https://www.uitp.org/sites/default/files/cck-focus-papers-files/PASSENGER%20CHARTER%20-%20SIGNED%20VERSION.pdf>



den har den trafikentreprenör som vår medlem upphandlat trafiken av. Det är alltså oklart om dessa föreskrifter överhuvudtaget träffar de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen när det gäller tågtrafiken. I kollektivtrafiklagen används begreppet "kollektivtrafikföretag".

3 § Kap. 3 angående information i mobila applikationer gäller under förutsättning att transportören tillhandahåller en mobil applikation.

Den tekniska utvecklingen går framåt. Användandet av webb i mobila handhållna enheter ökar och istället minskar både webb via stationära datorer och bärbara datorer. Utvecklingen går också mot att specialdesignade nativeappar överges för rent responsiva webbsidor. Responsiviteten idag bestämmer både design och informationsmängder. Om informationsnivån duger för appanvändare så bör kraven på information inte lägga på högre nivå än detta i någon kanal. Kapitel två förutsätter att transportören har en webbplats. Det är i så fall den första bransch som tvingas av staten att ha hemsidor, och dessutom inte ens i en lag utan via en myndighetsföreskrift.

4 § All information som ska lämnas enligt dessa föreskrifter ska vara klar och begriplig.

Det är väldigt oklart vad som menas med klar och begriplig, det som är lätt för en person är svårt för en annan att förstå. Ska man ställa upp krav på begriplighet måste man sätta det i någon form av referensram. Vi har ett lagstiftningskluster som innehåller en mängd svåra begrepp och ett regelverk som tidigare tolkats av Konsumentverket att man inte får "förvanska" budskapet genom att byta ut svårförståeliga nyckelbegrepp. Ett exempel är att resenärer förstår begreppet "garanti" men branschen förbjuds kommunicera detta till förmån för begreppet "förseningsersättning" vilket inte alls är lika begripligt för den icke sakkunniga. Ett annat exempel på begrepp är "Transportör", som används i viss lagstiftning (och då dessutom med annan betydelse) men sällan av branschen och troligen aldrig av resenärerna.

Vi konstaterar också den mängd av olika informationer som Konsumentverket önskar ska finnas "i nära anslutning" etc. Det finns stor risk att den som söker information får för mycket information snarare än för lite.

2 kap information på Webbplats

1 § Transportören ska tillhandahålla information om förändringar i avgångs- och ankomsttider, ersättningstrafik och ändrade resrutter. Informationen ska finnas antingen direkt på startsidan eller vara lättåtkomlig från startsidan. I anslutning till informationen ska det finnas en symbol i form av en triangel med ett utropstecken i och med rubriken trafikstörningar.

Om man nu förutsätter att transportören har en webbplats för sin verksamhet. Då ställer paragrafen krav på att informationen ska finnas på startsidan eller vara lätt åtkomlig därifrån. För många av våra medlemmar är hemsidan som används för att informera om kollektivtrafik enbart ett varumärke, organisationen har ett annat namn, ofta regionens. Det är oklart i föreskriften om det är tillåtet att använda startsidan för varumärket eller om det krävs vara organisationens webbplats som avses. Låt oss exemplifiera med www.regionuppsala.se och www.ul.se. Där Regionens hemsida täcker en hel bukett av verksamheter och där vård och omsorg står för tyngdpunkten i verksamheten.



2019-09-03

Begreppet "trafikstörningar" kan man ha funderingar på. Det kan lätt tolkas som de akuta trafikförändringar som uppstår, men inte de trafikförändringar som är mer långsiktiga, tex att inga pendeltåg går mellan Sundbyberg och Jakobsberg mellan 5 juli och 27 juli 2019. Något som varit planerat sedan åtminstone mars 2018, men som innebär en avvikelse mot hur resenären uppfattar trafiken. Varken lagstiftning eller föreskrift ger någon ledning i den frågan, varför föreskriften inte underlättar för verksamheten.

2 § Informationen ska vara framträdande i förhållande till annan information som ges samtidigt. En mycket oklar skrivning. Vad menas med framträdande. Olika personer uppmärksammar olika layouter på olika sätt. Det är inte säkert att det som har skarpast färg eller störst bokstäver är det som väcker uppmärksamhet. För övrigt är det trist att föreskriften så tydligt vill fokusera på negativa uppgifter om trafiken. Livsmedelsbutiken behöver inte på sin hemsida skylta med vilka varor som är slut i lager och teatern behöver inte berätta om vilka föreställningar som är inställda på sin webbsida.

3 § Informationen ska lämnas så snart transportören får kännedom om trafikstörningen. För resenärens bästa behöver informationen kvalitetssäkras och ofta kompletteras med ytterligare information för att information innan vara värdefull och agerbar för resenären. Det innebär att de första indikationerna av en trafikstörning inte är värdefulla att informera om. Saknas man information om konsekvenser, spridning, prognos etc är det ofta inte meningsfullt att ge information. Det saknas också en definition på vad som är en trafikstörning, är det en förändring av ankomsttiden som är en minut eller är det först när de lagstadgade nivåerna vid 20 minuters försening som avses. Vi förutsätter det sistnämnda eftersom det är de förseningar som lagen i övrigt reglerar.

4 § Transportören ska tillgängliggöra det informationsmeddelande som återfinns i bilaga A. För det fall transportören har mer förmånliga avtalsvillkor för resenären än vad som följer av lag ska transportören informera om det genom att införa information i det befintliga informationsmeddelandet. Sådan information ska markeras med kursiv text.

Kursiv still är utifrån funktionshinderperspektiv inte lämpligt, då det är mer svårsläst.⁴ Ur ett förståelseperspektiv (tex kognitiva funktionshinder) är det också försvårande att blanda texter med två källor omväxlande i samma dokument. Det största problemet är dock för de av våra medlemmar som bedriver trafik inte enbart under den nationella lagstiftningen av resenärsrättigheter. Det tvingar fram att trafikföretagen måste upplysa på samma detaljerade sätt även för resor som ligger tex inom EG 1371/2007, fast något lagtvång kring detta inte finns. Det är en kostnadsdrivande åtgärd, men kommer att krävas för att den fokus som ges på detaljer för de kortare resorna kommer skapa missförstånd kring vilka rättigheter resenären har som reser tex med ett Öresundståg mellan Lund och Helsingborg som haft utgångsstation i Danmark jämfört med de rättigheter motsvarande Öresundståg haft som haft sin utgångsstation Malmö C. Detta gäller så klart även information ombord som föreskriften hanterar i ett senare avsnitt.

⁴ <http://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:225475/FULLTEXT01.pdf>



I grunden bygger Konsumentverkets föreskrift på ett feltänk. När det gäller annan lagstiftning förutsätts det att medborgare och kunder förstår att det finns lagar och regler som innehåller skyldigheter och rättigheter. Att tvinga en bransch att ständigt påminna om de negativa aspekterna (försening, inställd trafik etc) leder knappast till att medborgarna får en större vilja att resa kollektivt, utan sänker snarare det positiva fokuset. Förslaget motverkar därmed branschens och det av riksdagen och senare även regeringen antagna fördubblingsmålet för kollektivtrafiken.⁵ Redan idag är fokuset från tex media allt för negativt för branschen. 8 av 10 tågresenärer är i tid men bara 31% vågar lita på⁶ att de kommer fram i tid. Dessutom är det ett omyndigförklarande av resenärerna som betraktas som icke kapabla att tillvarata sina egna rättigheter. Branschen måste få likvärdiga möjligheter som andra konsumentbranscher. Så länge det inte finns tvång att skylta med konsumentköplagen och allmänna avtalsvillkor i entrén till en sko- eller livsmedelsbutik bör inte heller kollektivtrafiken åläggas särskilda pålagor.

5 § Informationen ska finnas lättillgänglig på transportörens webbplats. När information om trafikstörningar visas på webbplatsen ska det finnas en hyperlänk till informationsmeddelandet i nära anslutning till informationen om trafikstörningar.

Vad är skillnaden mot 1 §? Även där regleras lättillgänglighet. Hyperlänkar är en teknisk lösning som använd idag, hur pass framtidssäkrade är den?

I mobiler och läsplattor är inte alltid hyperlänken det bästa sättet att informera vidare, detta eftersom man "leds bort" från den sida man varit på och webbläsaren inte ger bästa stödet för att komma tillbaka till startsidan. Det bör så klart vara tillåtet att informera om informationsmeddelandet i direkt anslutning till störningsinformationen utan länkning. Det finns idag många sätt att dela information utan att hänvisa till en länk man klickar på. Man kan hämta data via API:er, man kan spegla informationen eller man kan använda webbramar och spegla hela delar av någon annans webbsida. Länkar är troligtvis det krångligaste och minst användarvänliga för användaren, men så klart enklast.

6 § Transportören ska tillgängliggöra sina allmänna avtalsvillkor på sin webbplats.

Även här ställer föreskriften krav på sådant som inte är lagreglerat. Det finns inga krav på att trafikföretagen ska ha allmänna avtalsvillkor och vad de i så fall ska innehålla. Men ändå ställs krav på att sådana ska tillgängliggöras på webbplatsen. Vi förutsätter att detta avser köp som görs på webbplatsen och inte att det finns krav på att informera om alla villkor som kan tänkas uppstå i andra säljkanaler när biljetten säljs hos ombud, återförsäljare, resebyråer eller andra organisationer som har egna villkor gentemot konsumenten.

7 § De allmänna avtalsvillkoren ska finnas lättillgängliga. För det fall transportören tillämpar villkor som kan anses överraskande eller betungande för resenären ska detta informeras om särskilt.

⁵ https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/arende/betankande/jarnvags--och-kollektivtrafikfragor_H201TU13

⁶ Kollektivtrafikbarometern 2018, 74 000 respondenter, stratifierat slumpmässigt urval ur befolkningsregistret. Frågorna avser om hur längre man vid sin resa i går med tåg var försenad, samt fråga om tillit att komma fram i tid när man reser med bolaget.



2019-09-03

Här regleras med begrepp som lättillgänglig, överraskande och betungande. Begrepp som är i högsta grad subjektiva och inte utvärderingsbara. Frågar man resenären kommer många att säga att alla skyldigheter anses tex "betungande". Det är också oklart vad man menar med "informerar om särskilt"? Särskilda villor som är positiva ska ju skrivas i kursivt. Hur avser man att man informerar ytterligare "särskilt" om villkoren kan anses negativa?

8 § Transportören ska tillhandahålla information om vilka villkor som gäller för transportörens biljettpreiser. Om priset är beroende av hur köpet genomförs ska det framhållas särskilt.

Det förutsätts ju att man ska ha allmänna villkor och det är väl lämpligt att denna information ingår här. Villkor som ställs i samband med köp i säljkanaler som inte trafikföretaget själva förfogar över, tex resebyråer, webbförsäljningsportaler för biljetter, biljetter som säljs i paket med arrangemang, hotell etc kan inte ingå i uppgiften att informera om, då transportören inte har rådighet över dessa.

9 § I samband med ändring av tidtabell eller linjesträckning ska transportören särskilt informera om detta. Det är mycket oklart vad som avses med "särskilt". Vilken tidshorisont avses? Hos en stor trafikhuvudman sker dagligen små och stora förändringar. Mindre förändringar som rör en enstaka avgång en dag kan inte få samma uppmärksamhet som större linjeomläggningar. Det saknas klart en tydlighet i vad som skiljer en trafikstörning och en förändring åt och hur Konsumentverket anser att dessa ska separat hanteras. Det finns också ett hinder i att förändringar som genomförs av trafikoperatören (den vår medlem har gett i uppdrag att planera och bedriva trafiken) inte meddelar vår medlem om ändringarna om de är smärre. Eftersom trafikavtalen efter offentlig upphandling är så långa som upp till 15 år innebär det att det är många år innan vår medlem kan ställa dessa krav på trafikoperatören via avtal.

Då misslyckande att uppfylla kraven innebär sanktioner, utifrån Marknadsföringslagen (2008:486) enligt 10 §10 § tredje stycket, måste man i föreskriftsarbetet ha respekt för vad som är möjligt att efterleva utifrån förutsättningarna i en avreglerad bransch.

Tillgänglighet till fordon, stationer och hållplatser

10 § Transportören ska tillhandahålla information om

1. vilken typ av fordon som trafikerar vilken sträcka och när,
2. utrymme för rullstolsplatser ombord på fordonet,
3. fordonet har låggolv,
4. det finns ramper på fordonet,
5. i vilken mån audiovisuella utrop finns tillgängligt ombord på fordonet, på hållplatser och på stationer,
6. tillgång till hissar på stationer,
7. öppettider på stationer,
8. möjlighet till ledsagning på stationer,
9. ledstråk på hållplatser och på stationer,
10. prator på hållplatser och på stationer,
11. i vilken mån punktskrift finns tillgänglig ombord på fordonet, på hållplatser och på stationer,
12. i vilken mån hörslinga finns tillgänglig ombord på fordonet, på hållplatser och på stationer,
13. dörrautomatik på stationer, och
14. nivåskillnad på hållplatser och på stationer.



2019-09-03

Denna paragraf innehåller en blandning av olika krav. Gemensamt för dem är att de kräver att vår medlem ska informera om företeelser och infrastruktur den inte har rådighet över och inte äger information om. Mer än 90% av fordonen ägs av entreprenörerna som kör trafiken på uppdrag, ibland på koncession.⁷ Inga krav finns nationellt på att fordon ska vara standardiserade, istället uppmuntras att fordon köps in från flera olika leverantörer, EU ställer krav på olika design för olika trafikslag och trafiktyper (olika funktioner är olika viktiga för olika sorters trafik etc). Uppdraget och ansvaret kring information från entreprenörer skulle behöva regleras i avtal som tillkommer i samband med offentliga upphandlingar. Dessa avtal kan vara upp till 15 år långa. I samband med en upphandling skulle dessa nya krav med oerhörd detaljeringsgrad komma att vara kostnadsdrivande, då nya system för att hantera informationen kommer att behöva utvecklas, samt uppsättande av rutiner och processer för övervakning av förändringar som inte görs idag. Förändringar i rutiner, ansvar och skyldigheter under avtalsperioden om de ens är möjliga inom befintliga avtal kommer att medföra oproportionerliga kostnadsökningar för våra medlemmar. Vi förutsätter att informationen som ska ges är av statisk karaktär (det finns dörrautomatik på station X) och inte avser realtidsuppdateringar (dörrautomatiken är säkerställd att den fungerar på station X just i detta ögonblick). Detta måste hur som tydliggöras i föreskriften för att paragrafen ska kunna bli möjlig att efterleva.

Vad menar med "typ av fordon"? Att det är buss eller tåg? Eller ska man ange fordonslittera? X2 för X2000 tåg?

Våra medlemmar är också mycket tydliga med att det inte kommer att vara möjligt att ge information om ersättningstrafikens beskaffenhet. Vid större trafikstörningar råder brist på bussar och då måste man acceptera att bussens tillgänglighetsanpassning är bristande, alternativet är att ingen ersättningstrafik anordnas. Om någon funktionsnedsatt pga detta inte kan resa med bussen löser man det vid varje tillfälle genom att beställa en taxi eller liknande.

När det gäller stationer så ägs dessa av Jernhusen, kommuner, privata fastighetsägare etc och när det gäller busshållplatser oftast av primärkommuner. Då förhållandena och förutsättningarna växlar är det omöjligt rent praktiskt för ett trafikföretag att ajourhålla all den information som krävs, det är också omöjligt utifrån det att trafikföretaget inte har rådighet över tex öppettider, kunskap om huruvida dörrautomatik fungerar eller ej i en fastighet man varken äger eller har hyres- eller nyttjanderättsavtal för osv. I landet finns runt 70 000 hållplatser.⁸ Inget av trafikföretagen äger marken utan har i bästa fall ett servitut på att stolpen får stå där den är placerad, hållplatser trafikeras dessutom av flera olika konkurrerande aktörer, som alla har sina egna system för information etc.

⁷ Koncession innebär i detta fallet att ett företag ges rätten att köra viss trafik men att företaget också ges stor frihet att utforma trafiken vad gäller linjesträckning, turtäthet, priser- och biljettsystem, servicenivåer utöver vad som avtalats. Ofta inkluderas också planerings- och marknadsföringsansvar samt underhållsansvar för den infrastruktur man förfogar över under koncessionstiden i ansvaret.

⁸ Trafikanalys, 2019-08-23



SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

2019-09-03

Avslutningsvis förutsätts i kraven någon form av statistiskt tillstånd, tex om det finns hissar och dörrautomatik på stationen. Men om dessa är trasiga är informationen missvisande även om den är korrekt utifrån föreskriften.

11 § Information som gäller tillgänglighet på stationer kan tillhandahållas via hyperlänk till information från stationsförvaltare.

Paragrafen bör förtydligas så att det inkluderar all information som rör stationer, dvs inte enbart information om tillgänglighet. Detta skulle göra det hela mer kostnadseffektivt.

12 § Transportören ska informera om det finns begränsningar i möjligheten att medföra cyklar samt om det medför någon extra kostnad. Det omfattar, men är inte begränsat till, om cyklar endast får medföras under vissa tider eller till vissa stationer eller hållplatser samt om särskilda regler gäller ifråga om cykelns storlek.

Det är inte standard att kunna medföra cyklar. Det är därför ologiskt att skylta begränsningar att medföra cyklar, då detta bidrar till informationsöverflöd. Det innebär att information som är oerhört viktig för resenärer riskerar att skymmas av självklarheter. Istället bör man informera i det fall det är tillåtet och i så fall vilka villkor som gäller. Svenska plattformar, resecentrumanläggningar och fordon är inte konstruerade och byggda för cyklar. Istället har man investerat i cykelparkeringar och cykelgarage samt hyrcykelsystem för att erbjuda fullgoda alternativ. Detta är alternativ som inte tränger undan resenärer från sittplatser ombord, vilket transport av cyklar och annat rese gods gör.

13 § Informationen ska finnas tillgänglig i anslutning till information om den aktuella resan.

Kravet kan endast gälla i transportörens egna kanaler. Kan inte vara rimligt att tex tredjeparts Google maps tvingas informera om detta.

14 § Transportören ska tillhandahålla information om transportörens postadress, telefonnummer och e-postadress.

E-postadress är inget som längre används allmänt för inledande kontakter. Offentliga epostadresser leder till spam som måste gås igenom, vilket är kostnadsdrivande. Då våra medlemmar lyder under offentlighetsprincipen måste man dessutom bedöma varje enskild inkommen meddelande enskilt. Istället erbjuder många kontaktformulär där man kan ta kontakt och lämna sina synpunkter. Det innebär också att ärenden hanteras i ett ärendehanteringssystem. Kommunikationen kan sedan ske via epost om parterna så önskar därefter.

Idag är facebook, twitter, och chattar på websidor andra populära och effektiva vägar att nå organisationer. Om några år är det andra vägar. Kommunikationslandskapet är och kommer att fortsätta vara diverst och föränderligt. Hade föreskriften kommit för tio år sedan hade man föreskrivit faxnummer. Och vi hade fortfarande suttit fast i ett tvång att hantera fax, pga en föreskrift. Lagstiftning ska vara generell och inte i onödan detaljera, speciellt inte om det inte funnit allvarliga problem i frågan. Finns det något trafikföretag som man inte kan googla fram kontaktinformation till eller där nummerupplysningen



2019-09-03

ger nekande besked om att de inte har något telefonnummer till organisationen. Vi ser därför ingen anledning att detaljera 7 §, 8 punkten ytterligare.

3 kap. Information i mobil applikation

1 § Transportören ska tillhandahålla information om förändringar i avgångs- och ankomsttider, ersättningstrafik och ändrade resrutter. I anslutning till informationen ska det finnas en symbol i form av en triangel med ett utropstecken i och med rubriken trafikstörningar.

En mobil applikation har ett begränsat utrymme. Att få läsbarhet i en symbol som både har en triangel med ett utropstecken och texten "trafikstörningar" kommer kräva att symbolen upptar ganska stor yta av skärmen. Detta begränsar då den viktiga informationsmängd som kan få plats på sidan som avser just de specifika störningarna.

2 § Informationen ska vara framträdande i förhållande till annan information som ges samtidigt. Se kommentarer vad avser kapitel 2 ovan

3 § Informationen ska lämnas så snart transportören får kännedom om trafikstörningen. Se kommentarer vad avser kapitel 2 ovan

4 § Transportören ska tillgängliggöra det informationsmeddelande som återfinns i bilaga B. För det fall transportören har mer förmånliga avtalsvillkor för resenären än vad som följer av lag ska transportören informera om det genom att införa information i det befintliga informationsmeddelandet. Sådan information ska markeras med kursiv text.

Redan tidigare i remissyttrandet har berörts att det inte är lämpligt att ha olika informationsmängder på olika ställen. Vår tolkning av skillnaderna är att Konsumentverket antar att man använder mobilapp för att söka information under resa och webbsida före och efter resa. Har Konsumentverket användardata som stöder ett sådant antagande, samt en prognos att det fortsatt kommer att vara så i framtiden. Se diskussion ovan om förändring i användarvanor och tillgängliggörandet av nativeappar. Vi återkommer till att kursiv stil inte är lämpligt med hänsyn taget till personer med synnedsättningar.

5 § Transportören ska tillhandahålla en hyperlänk till den information om resenärers rättigheter som finns på webbplatsen enligt 2 kap. 4 §. Hyperlänken ska finnas lättillgänglig. När information om trafikstörning visas i den mobila applikationen ska hyperlänken även finnas tillgänglig i nära anslutning till den informationen.

Detta kommer att upplevas som förvirrande för resenärerna att dels informera enligt Informationsmeddelande B och samtidigt länka till ett dokument Informationsmeddelande A som är nästan likadant men ändå inte.

6 § Transportören ska tillhandahålla en hyperlänk till sina allmänna avtalsvillkor i mobilanpassat format. Se kommentarer vad avser kapitel 2 ovan

7 § Transportören ska tillhandahålla information om vilka villkor som gäller för transportörens biljettpriser. Om priset är beroende av hur köpet genomförs ska det framhållas särskilt. För det fall det är möjligt att köpa biljett via den mobila applikationen ska transportören istället informera om priset för biljettköp via den mobila applikationen. Övriga biljettpriser ska tillhandahållas via en hyperlänk till transportörens webbplats.



SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

2019-09-03

Det är och kommer aldrig vara möjligt att sätta upp en prislista över alla möjliga priser för alla reserelationer. Som exempel kan vi använda ett medelstort län, Östgötatrafiken trafikerar 2100 hållplatser, om man har kilometerbaserad prissättning innebär det att det finns mer än 4,4 miljoner (2100 x 2099). Olika prisrelationer per resenärskategori i branschen har vi för att underlätta för resenärerna sedan mer än 10 år standardiserat resenärskategorierna så att de sex (åldersrelaterade samt för studenter). Till detta kommer olika produkter som månadskort, 24-timmars kort, enkelbiljett etc. Precis som i taxibranschen råder fri prissättning och prissystemen kan därför vara komplicerade. Detta är nämligen något som gör att resenärer med olika betalningsvilja kan hitta biljetter som passar för deras resbehov. Konsumentverket kan inte i en föreskrift skapa regler som hindrar den fria marknadens funktionssätt.

Det är självklart att transportören ska kunna redovisa sina prisprinciper och taxeregler. Men Konsumentverket måste sätta förväntningsbilden på rätt nivå, någon matris med 26 miljoner priser per biljettyp är inte rimligt att publicera, det skapar ingen resenärnytta. Inte heller kan transportören ansvara för att informera om priser och regler som sätts av säljkanaler som agerar som återförsäljare, agenter, paketreseförsäljare eller förmedlare av mobilitetstjänster, där transportören inte har rådighet över hur avtal sluts med kunden.

8 § I samband med ändring av tidtabell eller linjesträckning ska transportören särskilt informera om det. Se kommentarer vad avser kapitel 2 ovan

9 § Transportören ska tillhandahålla den mest väsentliga informationen om tillgänglighet till fordon, stationer och hållplatser i den mobila applikationen. Informationen ska vara lättillgänglig.

Vad är väsentlig? Är i så fall den ytterligare information som ställs som krav i motsvarande paragraf för webbsidor att betrakta som oväsentlig?

10 § Information om möjlighet att medföra cyklar ska lämnas i den mobila applikationen i den mån det är lämpligt. Resterande information ska lämnas via en hyperlänk till transportörens webbplats. Vi bedömer inte att möjligheten att medföra cyklar är så väsentlig information att den bör särskilt hanteras i mobila applikationer. Att undersöka om man kan ta med cykel behöver resenären att göra innan den tar sin cykel hemifrån eftersom valet cykla kombinerat med att resa kollektivt eller cykla hela vägen sannolikt påverkar färdvägen i direkt anslutning till hemmet. Om kravet ska ställas bör det därför endast ställas vad gäller webb inte mobila applikationer.

11 § Transportören ska tillhandahålla information om transportörens postadress, telefonnummer och e-postadress.

Se kommentarer vad avser kapitel 2 ovan

12 § Uppgifterna ska finnas lättillgängliga med benämningen Kontakta oss eller liknande benämning.

Se kommentarer vad avser kapitel 2 ovan

4 kap. Information på hållplats

1 § Information om trafikstörningar som berör linjesträckningar som trafikerar den aktuella hållplatsen ska lämnas genom digitala informationstavlor eller utrop eller liknande i den mån det är möjligt. Information om varaktiga trafikstörningar som berör hållplatsen eller linjesträckningen ska alltid finnas tillgänglig på hållplatsen.



Med modern teknik är allt möjligt, oaktat strukturer, hänsyn till andra lagar, ekonomiska faktorer etc. Dvs paragrafen sätter inga gränser som är tydliga, och ger inte branschen ledning i på vilken nivå Konsumentverket kommer att lägga sig i vid tillsyn. I landet finns 70 000 hållplatser. I stort sätt ingen hållplats har idag digital information som möjliggör tydlig information om trafikstörningar, eller är utrustad med högtalare. Låt oss anta att åtgärden att utrusta en hållplats med högtalare och digital skylt går på lågt räknad 20 000 kr exkl moms, bygglov, eldragning, modul för kommunikation via mobilnätet, skärm och högtalare, stolpe, montering. Åtgärden skulle då för våra medlemmar totalt kosta 70 000 x 20 000 kr, dvs 1,4 miljarder kronor. För en bransch som finansieras av 25 miljarder innebär det att 6% av kostnaderna för trafik behöver bantas för att kunna finansiera åtgärderna. Det motsvarar sannolikt en neddragning på 10% av trafiken då kostnaderna inte är jämt fördelade över landet tex. Detta kommer främst drabba de län där man redan idag av andra ekonomiska skäl kommer att tvingas lägga ner kollektivtrafik⁹

Hållplatser i glesbygd med få påstigande, litet underlag och gles trafik kommer alltså läggas ned om föreskriften tvingar till denna standardhöjning. Hälften av dessa hållplatser avser dessutom rena "avstigningshållplatser" där information om avgångar inte fyller någon som helst funktion för resenärerna, dvs det är linjer där allt resande utgår ifrån en stad/tätort och linjen saknas målpunkt i andra riktningen.

I Kronoberg räknade man 2014 ut att av 2800 hållplatser i länet hade 43% 0-50 påstigande per år.¹⁰

För Östergötland har vi följande exempel från 2017. Av 2 100 trafikerade, hade cirka 1 600 påstigande under ett år. Och cirka 1 200 med färre än en påstigande per vardag.¹¹

Det finns dessutom fortfarande ett antal hållplatser i landet främst på landsbygden där det saknas hållplats men bussen ändå stannar. Hur gör man med dessa? Dessa kan vara på allmän eller enskild väg och ställs krav på infrastrukturåtgärder kommer väghållaren behöva göra investeringar, med medel som inte finns.

I de stora städerna har man lite bättre förutsättningar, men på linjer där man har intervall mer än fast avgångstider, tex var 5:e minut och alla bussar med samma destination är 5 minuter försenade. Vad tjänar då information om försening för syfte, det kommer bara att förvirra.

Andra frågor som föreskriften inte ger svar på är hur man hanterar hållplatser med cirkatider. 1 av 6 hållplatser på en linje har fasta tider, de övriga är bara cirkatider. Till och med samma avgångstider på flera hållplatser i rad kan förekomma. När ska avvikelser informeras och vad är en avvikelse?

Hur hanterar man anropsstyrd trafik (där man bara trafikerar om någon beställt eller vinkar till sig fordonet) och områden där man hämtar på plats man överenskommit mer än just vid en fast hållplatsstolpe. Hur sak man ge resenärerna motsvarande information där har Konsumentverket tänkt?

⁹ <https://www.trafa.se/globalassets/statistik/kollektivtrafik/kollektivtrafik/2018/regional-linjetrafik-2018--statistikblad.pdf>

¹⁰ <http://www.regionkronoberg.se/globalassets/resor-och-trafik/hallplatshandbok.pdf>

¹¹ Östgötatrafiken, Trafikbokslut 2018



2019-09-03

Det rimligaste vore att koppla kraven till hållplatser som av Trafikverket utpekats som fullt tillgänglig bytespunkt. Där har man hittat finansiering och ställt krav på standard utifrån rimlig nivå.

2 § Informationen ska lämnas så snart som möjligt efter att transportören får kännedom om trafikstörningen. Se kommentarer vad avser kapitel 2 ovan. Här tillkommer dessutom det geografiska avståndet. I Norrbotten ligger vår medlems kontor i Överkalix, till hållplatsen i Riksgränsen är det 370 km enkel resa. Även om hållplatserna inte är i väglöstland (det finns sådana järnvägshållplatser) kan det vara flera mil till närmsta källa för el och kommunikationen via grps, gsm etc kan vara obefintlig.

3 § Transportören ska upplysa om att information om resenärers rättigheter finns på transportörens webbplats. Se kommentarer vad avser kapitel 2 ovan

4 § Transportören ska tillhandahålla information om tidtabeller och linjesträckningar som berör hållplatsen. Som nämnts ovan saknar idag en stor andel av hållplatserna tidtabeller och linjesträckningar. Användandet av hållplatserna för påstigning är allt för lågt för att det ska vara ekonomiskt försvarbart att sända ut något att byta anslag tre gånger per år till varje hållplats. Att avskaffa hållplatsen skulle leda till protester från medborgare som i och för sig aldrig använder hållplatsen men som ser det som en "försäkring" den dag man skulle behöva åka kollektivt.

5 § Transportören ska tillhandahålla information om transportörens telefonnummer, e-postadress och relevanta öppettider för kundtjänst. Se kommentarer vad avser kapitel 2 ovan

5 kap. Information ombord på fordonet

Det finns mer än 20 000 fordon i kollektivtrafiken. Till detta kommer de fordon som bara tillfälligt nyttjas för ersättningstrafik vid inställda tåg etc. Det är alltså oerhört kostnadsdrivande förslag som föreslås i detta avsnitt, utan att vi kan se någon större kundnytta. Tex ombord på en buss finns alltid en förare att fråga.

1 § Transportören ska tillhandahålla information om förändringar i avgångs- och ankomsttider, ersättningstrafik och ändrade resrutter som gäller den aktuella resan.

Bussförare har som främsta uppgift att framföra fordonet, samt visera och sälja biljetter när fordonet står stilla på hållplatsen. Enligt en ändring 2018 i Trafikförordningen får föraren inte använda utrustning som tex handhållen kommunikationsutrustning, vilket begränsar möjligheten för föraren att agera. Någon annan ombordpersonal finns inte. För tåg finns oftast en lokförare som inte har någon kontakt alls med resenärerna. För att en central informations- och trafikledning ska kunna hantera alla bussar och sända ut information till passagerarna i dem krävs dels ett centralt system som kan hantera dessa uppgifter, infrastruktur ombord på bussen som ger audiovisuell information samt möjlighet att sända informationen via grps etc. flera av våra medlemmars tåg och busslinjer går i "radioskugga" vilket innebär att information inte kommer att kunna översändas vid alla tillfällen. Ca 80% av landets kollektivtrafikfordon har idag audiovisuella utrop, men bara en liten del av dessa har grps eller realtidsinformation.



2019-09-03

2 § Informationen ska ges via audiovisuella utrop om det är möjligt med hänsyn till fordonets utformning.

Som ovan beskrivits är det sällan fordonets utformning som sätter hinder, utan bristande resurser för att investera och finansiera drift för personal, hårdvara, mjukvara, bristande tillgång till grps/internet på vissa platser och stråk, bristande rådighet över fordonet, då vår medlem tex sällan äger bussarna osv.

3 § Informationen ska lämnas så snart transportören får kännedom om trafikstörningen.

Se kommentarer vad avser kapitel 2 ovan

4 § Informationen ska lämnas i den utsträckning det är nödvändigt med hänsyn till störningens art och omfattning. Särskild hänsyn ska tas till personer med funktionsnedsättning.

Här finns en stor osäkerhet i vad som avses med "hänsyn till störningens art och omfattning". Föreskriften ger ingen ledning i detta och det riskerar att leda till godtycke vid Konsumentverkets granskning.

5 § Transportören ska tillgängliggöra det informationsmeddelande som återfinns i bilaga B. För det fall transportören har mer förmånliga avtalsvillkor för resenären än vad som följer av lag ska transportören informera om det genom att införa information i det befintliga informationsmeddelandet. Sådan information ska markerats med kursiv text.

Se kommentarer vad avser kapitel 2 ovan.

6 § Informationsmeddelandet ska finnas uppsatt väl synligt för resenärerna. Vad avser placering i fordon tillkommer aspekten att många av fordonen saknar någon plats som är lämplig för passagerare att ta del av en sådan text. Det finns inga "väggar" att hänga en text som dessutom inte är kortfattad. En stor del av de vertikala ytorna består av glas, vars uppgift är att resenären ska kunna se ut. Många ytor är dessutom placerade innanför sittplatserna vilket dem svåra att nå för de som inte just sitter på den platsen. Vad gäller resa i buss är det dessutom förbjudet att resa utan bälte om bälte finns i fordonet, vilket försvårar att ta del av information som inte finns vid den sittplats man tagit. Vi förutsätter att man kan informera med rullande text på tv skärm, dvs att texterna inte behöver vara konstant tillgängliga.

7 § Transportörens allmänna avtalsvillkor ska finnas tillgängliga ombord. Föreskriften och lag förutsätter att allmänna avtalsvillkor överhuvudtaget finns. Det finns ingen lagstiftning som direkt kräver att sådana finns. Dessutom finns det ett flertal förutsättningar som påverkar avtalsförhållandet mellan resenär och biljettförsäljare samt vilken lagstiftning som gäller beroende på vilket omlopp fordonet går på för just denna tur som påverkar vilka avtalsvillkor som gäller för resenärens enskilda resa. Det är alltså omöjligt att täcka in alla avtalsvillkor för alla resenärer som vid varje tillfälle visas ombord. Som tidigare beskrivits är det mycket ont om plats att kungöra information ombord få kollektiva färdmedel. Risken blir att texten blir så liten att den inte är läsbar för att kunna rymmas. Om den görs flersidig ökar risker för skadegörelse och vandalisering, med dryga kostnader för att sätta upp nya.

Befinner sig resenären ombord förväntas den redan ha slutit avtal om att resa. Det är i samband med att avtal sluts som avtalsvillkor är intressanta. En tvingande placering ombord kommer inte skapa något nytta i ett köpläge. Ingen



2019-09-03

framgår heller i lagstiftningen om var och hur informationen ska ges. Konsumentverket tar sig alltså stora friheter att utan vare sig nytto- eller konsekvensanalys föreskriva vilken information som ska finnas ombord.

Tidtabeller och linjesträckningar

8 § Transportören ska tillhandahålla information om relevanta tidtabeller och linjesträckningar.

Begreppet relevant är här mycket oklart. Inkluderar det även konkurrerande trafikföretags trafik. Vad avses med "tillhandahålla"? Att informationen kan ges vid förfrågan eller måste den precis som informationsmeddelandet finnas uppsatt ombord. Vilken hänsyn måste tas till tillfälliga trafikförändringar vad gäller avgångstider och linjesträckningar? Denna skrivning gör inte 7 § i lagen klarare och därmed inte lättare att efterleva.

Informationsmeddelande A

Begreppet Informationsmeddelande kommer inte hjälpa resenärerna att förstå att detta är en förenklad beskrivning av lagstiftningen och inte är fördjupad information om trafikstörningen som sådan. Begreppet bör lämpligen tas fram tillsammans med branschen och resenärerna utifrån vad som är förståeligt.

Det är olyckligt att man i Informationsbilaga A och B inte väljer samma tillvägagångssätt för att beskriva de två alternativ som står till buds.

Informationsbilaga A är vad vi anser än mer otydlig på att det rör två oförenliga alternativ än Informationsbilaga B. Stycket prisavdrag vid försening bör inledas "Om du inte begär ersättning för annan transport har du..."

För ersättning utan avtal öppnar informationstexten upp till ännu vidare misstolkning än lagtexten. Här finns inget skrivet om att resenären faktiskt behöver "inrätta sig" för att få rätt till ersättning. Våra medlemmar har nog med lycksökare som försöker få förseningsersättning genom att titta på realtidsinformation på webbar utan att ha haft för avsikt att lämna sitt hem, det behövs inte informationstexter som än mer uppmuntrar till sådant missbruk.

Avsnittet om uppsägning av periodbiljett saknar den viktiga skyldighetsbiten "det avviker från vad resenären med fog har kunnat förutsätta vid köpet" och öppnar upp för en bredare rättighetstolkning genom att enbart ta med rättighetsbiten "till väsentlig nackdel för dig".

Informationsmeddelande B

Ett tydligt "antingen eller" bör framgå i den inledande meningen. Resenären måste tydligare förstå att den aktivt måste göra ett val.

Vad som avses med riskerar att bli försenad bör beskrivas.

Begreppet "rimlig kostnad" i förordningen antar vi att Konsumentverket anser motsvarar "skäligen kostnader" i lagen. Vi menar att det föreligger en värdeskillnad mellan orden och att det är onödigt för rättstolkningen att växla begrepp mellan lag och informationsbilaga i nyckelbegrepp.

Det är förvånande att Konsumentverket i sin informationstext menar att "En begäran om ersättning eller prisavdrag ska vara inskickad inom två månader."

Detta är precis den skrivelse som Konsumentverket upprepade gånger gjort tillsyn mot våra medlemmar på och hävdade inte varit tillåten att skriva. Speciellt förvånande är det när man i Informationsbilaga A väljer ett annat synsätt.



Det saknas en förklaring till att vissa resor inte alls regleras i lagen om kollektivtrafikresenärers rättigheter. Konsumenten får här uppfattningen om att alla resor med trafikföretaget regleras under en och samma lagstiftning.

Beskrivning av vilken tidsåtgång regleringen kan föra med sig för företagen och vad regleringen innebär för företagens administrativa kostnader

Här delar vi inte utredningens tankar. Det handlar i första hand inte alls om att redigera och trycka material. Det handlar om att teckna avtal med dataproducenter, kravställa och kvalitetssäkra kommunikationen från dataproducenter och ta fram nya informationsmodeller, samt utveckla programvara att hantera dem på. Det är en mycket omfattande systemutveckling som kommer krävas. Det finns också risk att våra medlemmar inte kommer att kunna lyckas få tag på relevant kvalitetssäkrad data då informationsleverantörer som är infrastrukturägare så som Trafikverket och Jernhusen inte har några skyldigheter att bistå enligt lag, och detta inte är prioriterad IT-utveckling hos dem. En mycket stor kostnad kommer också vara att löpande säkerställa informationens korrekthet i de fall data kommer från externa informationsproducenter.

Beskrivning av i vilken utsträckning regleringen kan komma att påverka konkurrensförhållandena för företagen

Här vill vi betona att tex regionalstågsaktörer mycket väl kan påverkas olika i och med att de aktörer som väljer att bedriva linjer som är 16 mil långa eller överskrider en nationsgräns har betydligt mer förmånliga regler än de som bedriver trafik på linjer som är 14 mil långa.

Konsekvensbeskrivning

Vi saknar en analys för konsekvenser och effekter för små och medelstora företag. Det finns idag inga insteg för företag att inträda på marknaden och detta förslag kommer att höja tröskeln. Alla informationskrav måste genomföras innan man ens har fått sin första betalande resenär. De lagar som reglera kollektivtrafiken och järnvägstrafiken har tillkommit i ljuset av en avreglering och en vilja att möjliggöra för kommersiella aktörer att gå in och ut på marknaden. När det gäller linjetrafiktjänster kan dessa ske med tex buss eller taxifordon med låg instegströskel. Ett trafikföretag behöver enbart meddela 21 dagar före den avser påbörja att bedriva linjetrafik och 21 dagar innan den avses att lägga ner sin linjetrafik. Dessa förslag skapar enligt vår bedömning en minskad möjlighet för småföretagare att starta kollektivtrafik, då man redan innan man haft sin första kund behöver ha infrastruktur och personal på plats för att fullgöra denna föreskrift. Vi delar därför inte Konsumentverkets bedömning att detta inte påverkar småföretagare.

Vi saknar också en kostnads- och nyttokalkyl för de åtgärder som behöver genomföras för att uppnå föreskriftens förslag. Är det ens möjligt att informera på det sätt som Konsumentverket föreskriver. Analys kring möjligheterna saknas helt. Vi ser risker i att föreskriften leder till att många väljer att redovisa enbart "minsta möjliga" för att inte riskera att något blir fel. Dvs kring fordon redovisas det sämsta måttet för instegshöjd. Trafikföretag börjar angöra hållplatser istället



SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

2019-09-03

för resecentrumanläggningar för att slippa efterfråga information om dörrbredder, hissars funktion, öppettider på stationshuset etc. Riskerna att resenärerna fortsatt inte förstår när tågpassagerarförordning, busspassagerarförordning, båtpassagerarförordning ökar när ökad fokus läggs på att informera om denna lagstiftning som om den vore alenarådande på området.

Ikraftträdande

Föreskriften föreslås träda ikraft den 1 april 2020. Utifrån vad som ovan anförts finner vi det som en orimligt kort införande tid för att kunna ha möjlighet att budgetera resurser, anställa personal, planera om sin verksamhet och processer samt skapa rutiner, sluta avtal eller omförhandla avtal med leverantörer samt beställa och handla upp tjänster för att genomföra de IT-förändringar, programvaror, it-infrastruktur etc som krävs för att uppfylla dessa detaljkrav. Underlag för upphandling, dvs krav på leverantörer etc produceras ungefär 2-2½ år före ett trafikavtals ikraftträdande för att kunna följa upphandlingslagarnas regler. Förordningen bör därför träda ikraft succesivt, där de åtgärder som är beroende av upphandlingar och nya avtal ges möjlighet att träda ikraft i den enskilda trafiken när det inte längre är lika kostnadsdrivande. Precis som vad avser tex tillgänglighetsanpassningens begrepp "enkelt avhjälpna hinder", där åtgärder kopplas till renoveringar, nybyggnation etc, detta för att spara på samhällets resurser i ljuset och förståelsen för att alla hinder inte är lätta eller ens möjliga att avhjälpa bara för att en myndighet uttrycker en sådan viljeyttring i en föreskrift.

SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Helena Leufstadius
VD