

Sammanfattning

Utredningens uppdrag har varit att lämna förslag om hur behovet av ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i Sverige kan tillgodoses. I den sakpolitiska överenskommelsen (Januariavtalet) som slutits mellan regeringspartierna, Centerpartiet och Liberalerna anges att ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige ska införas 1 januari 2022. Bakgrundsanalysen visar att frågan inte är ny, tvärtom har ambitionen funnits under lång tid. Kollektivtrafikbranschen har tagit ett viktigt steg genom att införa Biljett- och betalstandard. Däremot har den inte av egen kraft och på frivillig väg lyckats skapa ett nationellt biljettsystem. Det finns i dag ett antal biljettsamarbeten mellan kollektivtrafikföretag, men den samverkan som finns är inte för alla och sällan nationell. Därför föreslår vi nu hur ett nationellt biljettsystem kan byggas upp, regleras, finansieras och förvaltas. Förslagen utgår från utredningens direktiv och dialoger med intressenter inom branschen.

Våra förslag i korthet

Ett system för framtiden – för resenären och klimatet!

Utgångspunkter för förslagen är att de ska verka för ökad tillgänglighet av kollektivtrafikens biljetter, främja innovation och ligga i linje med framtida investeringar som branschen står inför.

Våra förslag är indelade i tre huvudsakliga områden – infrastruktur, innovation och konsumenttillgång.

Därtill ger vi ett antal rekommendationer till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna. Vi anser dessa viktiga för utvecklingen, men väljer att endast ge dem som rekommendationer, eftersom de delvis ligger utanför utredningens direktiv.

Den digitala infrastruktur som vi föreslår är endast en del av den infrastruktur som framtidens digitala mobilitetssamhälle kommer att kräva. Därför föreslår vi att regeringen tillsätter en särskild utredning som analyserar behovet av en statlig organisation för en nationell digital infrastruktur inom mobilitetsområdet.

Tvingande respektive frivilliga åtgärder för RKM och kommersiella kollektivtrafikföretag enligt utredningens förslag



Regionala kollektivtrafikmyndigheter (RKM) inkluderas i kollektivtrafiklagens definition av kollektivtrafikföretag. Här särskiljs RKM från övriga kollektivtrafikföretag för att göra deras olika åligganden enligt utredningens förslag synliga.

Digital infrastruktur för ett nationellt biljettsystem

Det ska vara lika lätt att resa kollektivt i Sverige, som det är att använda mobilen i världen.

I arbetet med utredningen har vi hämtat inspiration från mobiltelefonivärlden och haft målsättningen att föreslå ett biljettsystem som gör det lika lätt att resa kollektivt i Sverige som det är att använda mobilen i världen. Som resenär ska du kunna vara kund hos din regionala kollektivtrafikmyndighet och använda densamma i hela Sverige, utan att behöva bli kund lokalt i andra delar av landet. Systemet ska se till att rätt part får rätt betalt för ditt resande.

För att göra det möjligt ska staten reglera standarder, vilka kollektivtrafikföretag som ska ingå och säkerställa att centrala funk-

tioner finns på plats. Vi anser att Trafikverket är den myndighet som är bäst lämpad att axla det statliga ansvaret med tanke på andra myndighetsuppgifter inom kollektivtrafiken. Skulle det bildas en myndighet framöver som är bättre lämpade för uppdraget kan ansvaret övergå till den.

De regionala kollektivtrafikmyndigheterna får även i uppdrag att i sina trafikförsörjningsprogram beskriva vilka digitala åtgärder de gör för att underlätta reseplanering och försäljning av såväl upphandlad som kommersiell trafik.

Som alltid när det handlar om infrastruktur så är det upp till användarna att dra nytta av den. Förslaget erbjuder stor potential för kollektivtrafikföretagen att successivt ersätta i dag olika och mer eller mindre tekniskt välfungerande samarbeten med den nationella infrastrukturen. Vi ser också att en gemensam digital infrastruktur kommer att bidra till arbetet med en harmonisering av regler avseende biljetter och tjänster inom kollektivtrafiken.

Regionala kollektivtrafikmyndigheter föreslås kunna ansöka om statlig kompensation för merkostnader av de investeringar som de behöver göra för att ansluta till det nationella biljettsystemets digitala infrastruktur. Den part som blir ansvarig för att bygga upp de centrala funktionerna kan också ansöka om medel för det. I bägge fallen föreslår utredningen att det ska krävas en motfinansiering på 50 procent, som även kan bestå av nedlagda mantimmar inom den egna organisationen. Totalt beräknas kostnaderna för uppbyggandet av den digitala infrastrukturen till cirka 200 mkr. Utredningen föreslår att staten bidrar med hälften av detta eller 100 miljoner kronor. Driften av systemet finansieras av de företag som använder systemet, på motsvarande sätt som driften finansieras inom Resplus-samarbetet.

Teknik för förmedling av biljettjänster

Det nationella biljettsystemet utgår ifrån de regionala kollektivtrafikmyndigheternas egna biljettsystem, som är baserade på den branschgemensamma biljett- och betalstandarden (BoB-standarden). Det finns en överenskommelse inom branschen om att använda BoB-standarden för biljettsystem. Staten ska se till att det finns en så kallad biljettväxel med tillhörande programmeringsgränssnitt (API

– *Application Programming Interface*). Försäljningstjänster anropar biljettväxelns API med förfrågningar om biljettprodukter. Biljettväxeln anropar å sin sida de 21 regionala kollektivtrafikmyndigheternas biljettsystem för att förmedla rätt produkter.

Transportstyrelsen bör genom föreskrifter definiera vilka standarder för dataformat som ska användas. Trafikverket bör ansvara för att tillhandahålla funktionen, men kan föreskriva den till en annan organisation.

Standard för identifiering av resenärer

Digitaliseringen gör att de flesta branscher genomgår någon form av fundamental anpassning till de möjligheter som den innebär. En styrka med digitaliseringen är möjligheten att möta individuella behov med massproducerade tjänster. Kollektivtrafiken är en massproducerad tjänst för miljoner människor. För att lättare kunna möta varje persons behov av mobilitetstjänster föreslår vi ett system, där resenären skapar ett konto hos sitt kollektivtrafikföretag och får ett färdbevis i form av en identifikator (IDF). Systemet möjliggör även anonymt köp av biljetter över disk i butiker. Identifikatorn är ett elektroniskt chip som kan finnas i till exempel ett kort, i en mobiltelefon, i ett klockarmband eller under huden. Identifikatorn ska inte förväxlas med en personlig ID-handling.

Det är kollektivtrafikföretag och tredjepartsförsäljare som ställer ut IDF, på motsvarande sätt som de i dag säljer biljetter. Skillnaden är att de för kontobaserade tjänster måste följa en nationell standard för IDF och tilldelas rätt att utfärda IDF från en central funktion.

Vi anser att Trafikverket bör svara för att det finns en nationell struktur för hur dessa identifikatorer hanteras. Vi föreslår att den baserar sig på en internationell standard för kort, det vill säga EMV (Europay, Mastercard, Visa). En internationellt etablerad standard underlättar för fler kollektivtrafikföretag att bli del av det nationella biljettsystemet.

Avräkning mellan parter

När biljetter förmedlas genom biljettväxeln och då resenärer reser med sin identifikator uppstår fordringar mellan de olika parter som tillhandahåller trafiktjänsterna. För att hantera dessa transaktioner på ett kostnadseffektivt och smidigt sätt föreslår vi att det upprättas en nationell avräkningsfunktion. Vi anser att Trafikverket är den myndighet som bör få i uppdrag att se till att en sådan funktion tillhandahålls i Sverige.

En nationell åtkomstpunkt för mobilitetstjänster och tredjepartsförsäljning av kollektivtrafikens biljetter

Med ny teknik och öppna data ska Sverige bli ett föregångsland för innovation med nya mobilitetstjänster.

Innovationstakten inom kollektivtrafikbranschen har historiskt sett varit låg. Därför behöver staten reglera tillgängligheten till kollektivtrafikens biljetter och underlätta utvecklingen av tredjepartsförsäljning. Globalt finns det ett stort intresse för att utveckla innovativa tjänster och investera i nya lösningar inom mobilitetsområdet. Genom att skapa tillgång till kollektivtrafikens biljetter undanröjs ett hinder för innovation. Därför föreslår vi att alla regionala kollektivtrafikmyndigheter ska göra sina biljetter tillgängliga i öppna försäljnings-API genom en nationell åtkomstpunkt. Andra kollektivtrafikföretag har möjlighet att göra sina biljetter tillgängliga genom denna åtkomstpunkt.

Förslaget skapar nytta för hela branschen, både för etablerade kollektivtrafikföretag och för framtidens företag inom mobilitetsområdet, eftersom enkel tillgång till kollektivtrafikbiljetter underlättar utveckling av nya tjänster och försäljningskanaler. Nya tjänster är något som inte minst landsbygden behöver för att utveckla kollektivtrafiken. Att tillgängliggöra öppna försäljnings-API på ett enhetligt sätt skapar också effektivitetsvinster, eftersom de regionala kollektivtrafikmyndigheterna inte behöver göra särskilda och ofta kostsamma tekniska integrationer vid varje nytt initiativ.

Trafikverket föreslås få i uppdrag att utöka tillgången på öppna data i den nationella åtkomstpunkten till att även inkludera information om biljetter och priser. Myndigheten bör även tillhandahålla

standardavtal för tredjepartsutvecklare för försäljning av biljetter tillgängliga genom den nationella åtkomstpunkten. Utredningen bedömer att EU inom en snar framtid kommer att ställa krav på medlemsländerna att fullfölja en utveckling som motsvarar vårt förslag.

Eftersom förslaget är en förlängning av ett uppdrag som Trafikverket redan har att tillhandahålla en nationell åtkomstpunkt, föreslår vi att finansieringen sker inom ramen för det åtagande som redan finansieras inom den nationella planen för transportinfrastruktur.

Konsumentverket föreslås skapa en branschöverenskommelse med Svensk kollektivtrafik om regler för tredjepartsförsäljning som säkerställer att resenärers intressen tas om hand vid tredjepartsförsäljning av kollektivtrafikens biljetter.

En nationell och konkurrensneutral försäljningskanal för all kollektivtrafik

Kollektivtrafikföretag ska våga etablera sig i Sverige, eftersom alla – stora som små – ska finnas tillgängliga på lika villkor i den konkurrensneutrala försäljningskanalen.

Regeringen har sett ett behov av en konkurrensneutral försäljningskanal för kollektivtrafikens biljetter. Konkurrensverket har uppmärksammat regeringen på de konkurrensmässiga missförhållanden som råder när det gäller försäljning av tågbiljetter. Det konkurrensmässiga problemet består i att det finns en dominerande försäljningskanal i Sverige – sj.se – som inte säljer biljetter från vissa konkurrerande bolag.

I dialog med brukargrupper har vi också uppfattat att det finns behov av en nationell försäljningskanal med hög tillgänglighet, eftersom det i dag finns brister i tillgängligheten när det gäller bokning och köp av kollektivtrafikbiljetter.

Vi föreslår därför att regeringen ska säkerställa att det finns en neutral, icke-diskriminerande försäljningskanal med god tillgänglighet för all kollektivtrafik i Sverige. Tjänsten ska även möjliggöra köp av kollektivtrafikbiljetter för resor i Europa. Vi föreslår att alla kollektivtrafikföretag ska vara skyldiga att på ett tydligt sätt hänvisa till denna kanal. Vi vill att försäljningskanalen ska följa principen om

universell utformning, vilket innebär särskild god tillgänglighet för resenärer oavsett funktionsnedsättning.

När vi har utrett frågan om huvudmannaskap för försäljningskanalen har vi konstaterat några förhållanden i tillägg till det som Konkursverket funnit, som dels motiverar kanalen, dels försvårar dess kommersiella potential. Det handlar om skattefrågor, där olika momssatser gäller för försäljning beroende på vem som genomför försäljningen samt om volymer och utmaningarna i att skapa varumärkeskännedom. Det handlar också om korssubventionering och optimering där det i dag sker till säljande tågoperatörs fördel och sist men inte minst om tillgång till värdefulla data om konsumentbeteenden.

Därför konstaterar vi att regeringen kan välja att lägga uppdraget på en myndighet eller ge det till ett statligt bolag, antingen genom att skapa en helt ny verksamhet eller utveckla en befintlig. För att kunna göra det valet behöver regeringen särskilt utreda SJ AB:s framtida roll när det gäller bokning och försäljning av biljetter för kollektivtrafiken.

Kostnaden för förslaget beror dels på vilket genomförandeanternativ regeringen väljer, dels på vilken ambitionsnivå för kännedom om tjänsten hos resenärerna som regeringen önskar uppnå.

Genomförande

Våra förslag innebär en del ändringar och ett nytt kapitel 3a i lagen (2010:1065) om kollektivtrafik. Tillsynen av bestämmelsernas tillämpning föreslår vi ska utövas av Transportstyrelsen på samma sätt som gäller för övriga bestämmelser i kollektivtrafiklagen. Den föreslagna lagstiftningen beräknas kunna träda i kraft den 1 juli 2021.

Utredningen föreslår att en genomförandekommitté inrättas hösten 2020, som får ansvar för att förbereda införandet av den digitala infrastrukturen för biljettsystemet. Regeringen kan också ge kommittén ansvar för att bistå i uppbyggnad av de centrala funktionerna som ingår i den digitala infrastrukturen för biljettsystemet under de inledande åren. Efter förberedelse eller införande kan kommittén lämna ansvaret vidare för att tillhandahålla den digitala infrastrukturen till Trafikverket eller den myndighet regeringen bestämmer. Den 1 januari 2023 bör kommitténs ansvar föras över till

en annan myndighet. Bakgrunden till förslaget om en genomförandekommitté är att de myndigheter som ska ansvara för systemet i dag saknar relevant kompetens och behöver tid för att bygga upp den, vilket tidplanen för införandet inte tillåter.

För att stimulera branschen till att snabbt göra de tekniska anpassningar som krävs, föreslår vi att regeringen avsätter 100 miljoner kronor i statlig kompensation som regionala kollektivtrafikmyndigheter och den organisation som ska upprätta de centrala funktionerna i biljettsystemets digitala infrastruktur ska kunna ansöka om. Ansökningsmöjligheten om finansiering föreslår vi ska öppnas 2021, efter ikraftträdande av nödvändig lagstiftning, för att stängas den 31 december 2022, eller när medlen är slut. Åtgärder som ska kunna få medel måste vara installerade senast den 31 december 2023.

Den digitala infrastrukturen för biljettsystemet öppnas för anslutning av kollektivtrafikföretag under första halvåret 2022. Den 31 december 2023 ska alla regionala kollektivtrafikmyndigheter enligt vårt förslag vara fullt ut anslutna till det nationella biljettsystemet. Åtkomstpunkten med öppna försäljnings-API för tredjepartsförsäljning och data om produkter och priser ska finnas på plats under 2022.

Driftskostnaderna för de centrala enheterna i det nationella biljettsystemet föreslår vi ska täckas genom transaktionsavgifter som genomförandekommittén kommer överens om tillsammans med branschen. Kostnaderna för att skapa den nationella åtkomstpunkten för tredjepartsförsäljning föreslår vi tas från de medel som Trafikverket har för att införa en nationell åtkomstpunkt.

Rekommendationer

Utredningens direktiv har avhållit oss från att lämna förslag som kan stå i strid med det kommunala självstyret. Under utredningens gång har det däremot blivit uppenbart att det finns åtgärder som regionala kollektivtrafikmyndigheter skulle kunna genomföra tillsammans för att underlätta biljettköp för resenärerna. Här vi presenterar vi de viktigaste som rekommendationer.

Sverigekort

I praktiken finns det redan ett Sverigekort som gäller för all offentlig kollektivtrafik i landet. Det kallas *Resplus årskortstillägg* och är en produkt som utvecklades som komplement till SJ:s årskort. Denna produkt kan i dag endast paketeras tillsammans med ett årskort hos kommersiella kollektivtrafikföretag. I dag finns produkten endast i kombination med SJ:s årskort.

Vi rekommenderar därför att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna inför ett månadsabonnemang för all kollektivtrafik organiserad av regionala kollektivtrafikmyndigheter i hela landet. Intäktsfördelningen beslutar de regionala kollektivtrafikmyndigheterna om, men intäkten kan förslagsvis gå till den regionala myndighet där innehavaren är folkbokförd.

Kostnaden för att förverkliga detta skulle vara marginell, eftersom produkten redan finns och administreras av Samtrafiken.

Tap-and-go

För att sänka trösklarna för nya resenärer inom kollektivtrafiken, till exempel bilister, borde det gå att enkelt betala med ett giltigt kreditkort var som helst i kollektivtrafiken. En resenär som spontant vill göra ett biljettköp ska inte tvingas att först registrera sig som kund hos någon kollektivtrafikmyndighet eller lära sig var och hur biljetter kan köpas.

Vi rekommenderar därför att alla orter med stadstrafik inför så kallat *tap-and-go*-resande (resenären blippar sitt ordinarie kreditkort vid läsaren och har därmed gjort ett biljettköp). *Tap-and-go* kräver EMV-certifierade läsare och därmed finns synergier med utredningens förslag om den digitala infrastrukturen.

Harmonisera affärsregler

Den infrastruktur som vi föreslår för ett nationellt biljettsystem är enbart ett verktyg för att göra små och stora samarbeten möjliga. Affärsregler och taxeregler, som båda ligger inom ramen för det kommunala självstyret, kräver en harmonisering för att resenärer ska kunna erbjudas tydliga biljettprodukter. Vi menar att kollektiv-

trafikbranschen genom förenkling och harmonisering av sina erbjudanden kan locka nya resenärer.

Vi rekommenderar därför att branschen genom samarbeten i Svensk Kollektivtrafik och Sveriges Kommuner och Regioner på allvar genomför ett arbete som syftar till att harmonisera dessa regler. Prissättning och subventioneringsgrad ska naturligtvis fortsatt vara en fråga för regionalpolitiska beslut. Däremot kan inte frågor om hur en familj bör definieras, vad som avses med en pensionär, vad som gäller vid övergång mellan olika transporter med mera skilja sig så mycket åt bara för att resenären råkar befinna sig på den ena eller andra sidan om länsgränsen.

Förbetalda abonnemang

Inom mobiltelefonin finns förbetalda kontantkort för dem som inte kan eller vill teckna ett abonnemang. På motsvarande sätt kommer det inom kollektivtrafiken att finnas behov för personer som till exempel inte har en smart telefon att kunna köpa biljetter. Den digitala infrastruktur som vi föreslår gör sådana förbetalda produkter möjliga, där identifikatorn kan vara ett kort som resenären köper i en kiosk eller i en jourbutik. Produkten kan antingen säljas som en produkt från ett kollektivtrafikföretag eller som en produkt framtagen av en tredjepartsförsäljare, till exempel det företag som bedriver butiken.

Vi rekommenderar därför alla regionala kollektivtrafikmyndigheter att antingen tillhandahålla denna typ av produkt genom fysiska ombud eller informera presumtiva försäljningsparter att genom tredjepartsutveckling erbjuda resenären denna produkt.

Bakgrund

Kollektivtrafiken har under de senaste fyrtio åren genomgått omfattande strukturförändringar med avreglering av järnvägen och utökat regionalt ansvar för kollektivtrafik. Vid tillkomsten av lagen (2010:1065) om kollektivtrafik hade regeringen stora förhoppningar om att kollektivtrafikbranschen på egen hand skulle samordna sig och införa biljettsystem som fungerar i hela landet. Eftersom det

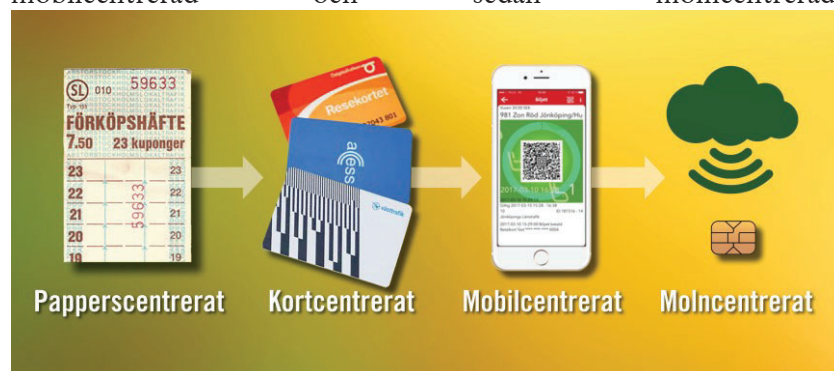
ännu inte finns något nationellt biljettsystem vill regeringen enligt våra direktiv skapa det.

Digitalisering

I utredningen beskrivs den utveckling inom biljettsystem som skett från pappersbiljetter via plastkort till mobiltelefonapplikationer. Nästa tekniska steg i digitaliseringen är att alla biljetter hanteras i molnet, det vill säga i bakomliggande och sammankopplade system. I utformningen av våra förslag har vi tagit fasta på de möjligheter som den nya tekniken möjliggör.

Kollektivtrafikbiljettens utveckling över tid

Bilden beskriver utvecklingen av biljetter inom kollektivtrafiken. Från att vara papperscentrerad, till att bli kortcentrerad, mobilcentrerad och sedan molncentrerad.



En internationell utblick

Sverige är inte det enda landet som ser fördelarna med att införa ett nationellt biljettsystem. I ett antal länder runt om i Europa finns nationella biljettsystem på plats eller under planering. Olika länder har olika förutsättningar, vilket också påverkar systemens utformning.

Ett nationellt biljettsystem med en betalningslösning från London, dess höga status från Schweiz, harmonisering från Danmark, öppenhet från Finland, nytänkande från Kalifornien och en organisation

från Norge kryddat med det existerande Resplus-systemet i Sverige vore möjligen den bästa vägen framåt.

Genom våra förslag kommer Sverige att ligga i framkant när det gäller digital infrastruktur för kollektivtrafikbiljetter, som i sin tur möjliggör innovation. Sverige har ambitionen att vara en permanent världsutställning för digital utveckling. Genom det föreslagna biljettsystemet för kollektivtrafik har Sverige goda förutsättningar för att båda skapa enkla biljettlösningar för resenärer och locka innovativa aktörer till att pröva nya mobilitetstjänster i Sverige.

Sverige kommer inte att vara först på alla områden, men genom ett IDF-baserat biljettsystem som bygger på en etablerad internationell standard, är öppet för många olika företag och med satsningar avseende öppna data och försäljnings-API har Sverige potential att bli ett föredöme inom kollektivtrafikområdet. Om regionerna också inför rekommendationerna, kommer tillgängligheten till kollektivtrafiken att öka ytterligare och underlätta en överflyttning till en energieffektivare mobilitet och minskad klimatpåverkan.

Konsekvensbedömning

Vilken klimatnytta som ett nationellt biljettsystem bidrar till är svårt att värdera. Det beror på vilken överflyttning från privatbilism till kollektivtrafik som biljettsystemet förmår att skapa. Som vi har nämnt är biljettsystemet en infrastruktur som kollektivtrafikföretag kan använda. I vilken utsträckning det används påverkar nyttan med systemet.

Utredningens utgångspunkt är att föreslå ett biljettsystem som för så stor andel av den regionala kollektivtrafiken som möjligt ligger i linje med planerade investeringar. Systemet använder en etablerad internationell standard för att underlätta för så många företag som möjligt att ta del av systemet.

Den konsekvensanalys vi har genomfört visar att ett nationellt biljettsystem enskilt och på kort sikt har begränsad betydelse när det gäller att skapa en överflyttning av persontransporter till mer kollektivtrafik. Biljettsystemet behöver sättas i ett sammanhang med andra åtgärder som görs parallellt och som tillsammans kan bidra till en märkbar överflyttning. Biljettsystemet kan på kort sikt ses som en

möjlighet att ta bort ett hinder för att använda kollektivtrafik, snarare än som en åtgärd som driver beteendeförändringar.

På lång sikt kan effekten bli mer betydande. På lång sikt är det de främjande insatserna för utvecklingen av nya mobilitetstjänster som har störst potential att öka kollektivtrafikresandet. Genom att göra regionala kollektivtrafikmyndigheters produkter tillgängliga för tredjepartsförsäljning, att utöka trafikantinformationen, att skapa enhetlighet i öppna dataformat och att erbjuda ett nationellt biljettsystem som är öppet för alla typer av företag som vill sälja kollektivtrafikens biljetter med nya paketeringslösningar menar utredningen att förslagen har potential att på sikt göra skillnad. Sverige kan i det avseendet bli ett föredöme och en inspiration för andra länder.

Vi bedömer att investeringen i den digitala infrastrukturen sammantaget kommer att kosta 200 miljoner kronor, där staten föreslås finansiera investeringarna med 100 miljoner kronor. Driften föreslås bekostas av deltagande företag genom användaravgifter. Att använda biljettsystemet kommer i slutändan att bygga på kommersiella överväganden hos kollektivtrafikföretagen. Utredningen menar att det finns effektivitetsvinster att hämta genom att delta i ett nationellt biljettsystem, men omfattningen av användning återstår att se.

Det är svårt, för att inte säga omöjligt, att bedöma konsekvenserna av förslaget om en nationell konkurrensneutral försäljningskanal, eftersom det beror på valet av organisation för att genomföra förslaget. Utredningen bedömer att detta förslag har en mer begränsad påverkan på kollektivtrafikresandet än de två andra förslagen. På kort sikt har en konkurrensneutral försäljningskanal sannolikt mycket begränsad effekt, eftersom det redan finns en dominerande kanal där i stort sett all kollektivtrafik finns tillgänglig. Skillnaden kan bli beläggningen på de sträckor där konkurrerade kollektivtrafikföretag bedriver verksamhet och deras potential att utveckla sin verksamhet på den svenska tågmarknaden.

På sikt riskerar den konkurrensmässiga snedvridningen av försäljningsmöjligheter i Sverige att hindra kollektivtrafikföretag från att vilja etablera sig på den svenska marknaden, vilket kan få en större påverkan på kollektivtrafikresandet. Det faktum att data avseende resenärers resande nu i stor uträkning enbart tillfaller ett kollektivtrafikföretag kan också eventuellt skapa begränsningar för andra kollektivtrafikföretag och bidra till att transportsystemet inte

används på det mest effektiva sättet, vilket en nationell konkurrens-neutral försäljningskanal skulle kunna skapa ändring kring.