



---

*Plenarhandling*

---

**A8-0183/2015**

12.6.2015

## **BETÄNKANDE**

om tillhandahållande av integrerade biljettsystem för multimodala transporter i Europa  
(2014/2244(INI))

Utskottet för transport och turism

Föredragande: Dieter-Lebrecht Koch

## INNEHÅLL

	<b>Sida</b>
FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS RESOLUTION .....	3
MOTIVERING .....	10
RESULTAT AV SLUTOMRÖSTNINGEN I UTSKOTTET .....	13

## FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS RESOLUTION

### om tillhandahållande av integrerade biljettsystem för multimodala transporter i Europa (2014/2244(INI))

*Europaparlamentet utfärdar denna resolution*

- med beaktande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU om ett ramverk för införande av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra transportslag<sup>1</sup>,
- med beaktande av kommissionens förordning (EU) nr 454/2011 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemet ”Telematikapplikationer för persontrafik” i det transeuropeiska järnvägssystemet<sup>2</sup>,
- med beaktande av Europaparlamentets och rådets direktiv 95/46/EG av den 24 oktober 1995 om skydd för enskilda personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter<sup>3</sup>,
- med beaktande av kommissionens meddelande *Handlingsplan för utbyggnaden av intelligenta transportsystem i Europa* (COM(2008)0886),
- med beaktande av kommissionens vitbok från 2011, *Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem* (COM(2011)0144),
- med beaktande av sin resolution av den 15 december 2011 om färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem<sup>4</sup>,
- med beaktande av kommissionens arbetsdokument *Towards a roadmap for delivering EU-wide multimodal travel information, planning and ticketing services* (SWD(2014)0194),
- med beaktande av handlingsplanen för rörlighet i städer (COM(2009)0490),
- med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande,
- med beaktande av Regionkommitténs yttrande,
- med beaktande av artikel 52 i arbetsordningen,
- med beaktande av betänkandet från utskottet för transport och turism (A8-0183/2015), och av följande skäl:

---

<sup>1</sup> EUT L 207, 6.8.2010, s. 2.

<sup>2</sup> EUT L 328, 7.12.2013, s. 72.

<sup>3</sup> EGT L 281, 23.11.1995, s. 31.

<sup>4</sup> EUT C 168 E, 14.6.2013, s. 72.

- A. Trots de ansträngningar som görs har man ännu inte lyckats uppnå mål 22 i 2011 års vitbok<sup>1</sup>, dvs. att göra det möjligt att erbjuda friktionsfria multimodala resor från dörr till dörr med intelligenta transportsystem för driftskompatibla och multimodala tidtabeller, internetbokning och smart biljettförsäljning.
- B. De flesta resenärer föredrar liksom tidigare individuella transportlösningar. Att enbart inrätta EU-omfattande reseplaneringstjänster kommer inte att vara tillräckligt för att uppnå en bättre integration av olika transportslag. Varje enskilt transportslag måste istället bli effektivare, mer hållbart och mer användarvänligt. För detta kommer det att vara mycket viktigt att bland annat anta det fjärde järnvägspaketet så att även små aktörer, små och medelstora företag och nyetablerade företag ges lika tillgång till infrastruktur, anta förordningen om flygpassagerares rättigheter och en strategi för europeiska vattenvägar samt genomföra det gemensamma europeiska luftrummet och de prioriterade projekten inom de transeuropeiska transportnäten.
- C. Trots att kommissionen definierar integrerade biljettsystem som en kombination av olika transportslag på en biljett så används inte alltid denna definition av företagen, och en del tjänsteleverantörer har endast som mål att erbjuda driftskompatibla biljetter, vilket hämmar fortsatt utveckling inom branschen.
1. Europaparlamentet konstaterar att EU-omfattande informationstjänster för multimodalt resande och en gränsöverskridande integrerad syn på planerings- och biljettförsäljningstjänster, i synnerhet för långdistansresor, utgör en del av svaret på de stora utmaningar som det europeiska transportsystemet står inför, såsom hållbarhet, multimodalitet, förbättrad säkerhet i alla transportslag, effektivitet, ekonomisk genomförbarhet, skapande av kvalitativa arbetstillfällen samt arbetskraftens rörlighet och gynnar därför samtidigt samhället, ekonomin, miljön, den sociala sammanhållningen och turismen.
  2. Europaparlamentet betonar att EU-omfattande integrerade reseinformations-, reseplanerings- och biljettförsäljningstjänster för multimodalt resande utgör innovationsmöjligheter för europeiska företag, särskilt små och medelstora företag och nystartade företag, och att dessa tjänster därför utgör ett viktigt bidrag till en europeisk inre marknad med global konkurrenskraft samt förverkligandet av ett gemensamt europeiskt transportområde.
  3. Europaparlamentet understryker att en grundförutsättning för att medborgarna ska kunna utöva sina grundläggande friheter är att de kan resa i hela EU, och därför bör konsumenterna kunna få omfattande, korrekt och neutral information om såväl tidtabeller som möjligheterna till multimodala och gränsöverskridande transportförbindelser för friktionsfria, förenklade resor från dörr till dörr med hög komfort, samt kunna boka och betala dessa förbindelser på elektronisk väg. Parlamentet välkomnar incitamentet att uppmana resenärer att kombinera flera tillgängliga transportslag, men påpekar att i de flesta medlemsstater är det fortfarande inte möjligt att köpa biljetter för nationella och gränsöverskridande resor inom EU via internet eller mobilapplikationer. Parlamentet anser att geoblockering inte bör vara tillåtet.

---

<sup>1</sup> Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem (COM(2011)0144).

4. Europaparlamentet understryker hur viktigt det är för användarna att få en enda biljett för en multimodal resa och anser att en rättvis och lika tillgång till uppgifter om multimodala resor och transporter, och därmed tillgång till fullständig, lättillgänglig, neutral och tillförlitlig realtidsinformation för resenärer, är en förutsättning för system för integrerade biljetter. Parlamentet betonar dock att för att sådana åtgärder ska bli rättvisa är det mycket viktigt att de åtföljs av internalisering av externa kostnader för alla transportslag och information om de olika transportslagens miljöprestanda.
5. Europaparlamentet påpekar att konsumenter alltid ska få tillgång till öppen prisinformation. Parlamentet understryker därför att boknings- och betalningssystem tydligt bör ange det totala biljettpriset för en vald resa, inklusive obligatoriska poster som skatter och avgifter. Parlamentet betonar betydelsen av innovativa IT-baserade plattformar som minskar de totala boknings- och transaktionskostnaderna och understryker betydelsen av att tillåta olika betalningsmöjligheter för att köpa biljetter. EU och medlemsstaterna uppmanas att göra mer för att begränsa avgifterna för att använda kreditkort eller andra rimliga betalningsformer för kollektivtrafiktjänster.
6. Europaparlamentet betonar att den bristande driftskompatibiliteten och inkonsekvensen mellan olika datanivåer samt mångfalden och den bristande driftskompatibiliteten i olika dataformat och datautbytesprotokoll utgör hinder för integrerade multimodala informations-, planerings- och biljettförsäljningstjänster i EU och skapar extra kostnader. Kommissionen uppmanas att se till att eventuella regleringsåtgärder håller jämna steg med den snabba utvecklingen inom transportsektorn och inte orsakar en onödig börda.
7. Europaparlamentet välkomnar den offentliga och privata sektorns ansträngningar för att upprätta reseplaneringstjänster tillsammans med de öppna standarder och gränssnitt som krävs, men påpekar att dessa tjänster ofta är begränsade till regional eller nationell nivå och mycket sällan är multimodala. Som ett första steg uppmanas därför transportleverantörer och företag som erbjuder reseplanerare att bygga vidare på befintliga synergieffekter och att i ännu högre grad inrikta sig på att tillhandahålla multimodala, gränsöverskridande reseplaneringstjänster med skraddarsydda biljettlösningar, där man särskilt beaktar vilket språk tjänsterna ska erbjudas på och då även tar hänsyn till minoritetsspråk. I dessa tjänster kopplas fjärr- och lokaltrafik samman, hela vägen från dörr till dörr, t.ex. genom att uppgradera de olika systemen för att utveckla deras driftskompatibilitet och möjliggöra inbördes kommunikation. Kommissionen uppmanas att utnyttja TEN-T-korridorerna som pilotprojekt för att fastställa passagerarflödena samt analysera potentialen för informations-, reseplanerings- och biljettförsäljningstjänster för multimodala resor.
8. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att ta fram en samling av bästa praxis för projekt på lokal, regional eller nationell nivå, som kan tjäna som grund för att införa projekt i hela EU.
9. Europaparlamentet understryker att kollektivtrafiken kommer att attrahera fler passagerare om det blir lätt och bekvämt att köpa biljetter tack vare integrerade biljettsystem för multimodala transporter. Detta leder till att passagerarna blir nöjdare och gynnar kollektivtrafikföretagen.

10. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att, när det gäller multimodala, integrerade biljetter, vidta de åtgärder som krävs för att skapa en tydlig ram som stöder och underlättar aktörernas och de behöriga myndigheternas ansträngningar, de överenskommelser de redan har ingått och den innovativa karaktären av de produkter eller tjänster som erbjuds. Om inga verkliga framsteg görs när det gäller skapandet av driftskompatibla system för integrerade, multimodala, gränsöverskridande biljetter till 2020 uppmanar parlamentet kommissionen att bygga vidare på de framsteg som redan har gjorts och de frivilliga initiativ som redan har införts, genom att vidta lagstiftningsåtgärder i form av miniregler och en tidsplan.
11. Europaparlamentet understryker att de lokala och regionala myndigheterna spelar en avgörande roll och har ett ansvar för resan ända fram till dörren. Det är viktigt att de deltar i genomförandet av enskilda åtgärder, kontrollerar hur åtgärderna fungerar samt kontrollerar hur systemet som helhet fungerar. Med tanke på ovanstående punkter uppmanar parlamentet de behöriga myndigheterna i medlemsstaterna att
  - senast 2020, i nära samarbete med företrädare för transportsektorn, upprätta nationella system för tidtabells- och prisinformation som grundar sig på öppna gränssnitt där man kopplar samman resedata för den regionala och lokala kollektivtrafik som drivs av privata och offentliga företag, samt att regelbundet uppdatera dessa system,
  - se till att alla transportmedel inom lokal kollektivtrafik senast 2020 är utrustade med intelligenta system för att överföra realtidsinformation om fordonets position och att detta anges som villkor vid upphandlingar,
  - planera för att de nationella systemen för tidtabells- och prisinformation, inklusive realtidsinformation om de lokala kollektivtrafikföretagens tidtabeller, senast 2024 sammanlänkas över nationsgränserna, så att de finns tillgängliga för trafikföretag, reseplanerarföretag och konsumenter.
12. Europaparlamentet delar kommissionens ståndpunkt att alla informations-, reseplanerar- och biljettleverantörer, inklusive små och medelstora företag och nystartade företag, måste få rättvis, öppen och lika tillgång till fullständig realtids-, transport- och resedata för multimodala resor för att det ska vara möjligt att genomföra EU-omfattande reseinformations-, reseplanerings- och biljettjänster för multimodala resor och uppmanar kommissionen att lägga fram ett förslag om att de aktuella leverantörerna ska åläggas att på rättvisa och lika villkor tillhandahålla samtliga de uppgifter som krävs för att man ska kunna erbjuda mer omfattande tjänster och därmed ge resenärerna ett verkligt och realistiskt val mellan de mest hållbara, mest kostnadseffektiva samt snabbaste förbindelserna, utan att för den skull äventyra de berörda aktörernas ekonomiska intressen.
13. Europaparlamentet understryker att i enlighet med EU:s konkurrenspolitik är det kommissionens uppgift att undersöka och motverka den potentiella risken för att information monopoliseras hos informations- och biljettleverantörer för multimodala resor. Parlamentet anser också att kommissionen bör se till att den andel som går till att betala den elektroniska biljettjänsten inte tar sådana proportioner att den blir till nackdel för de företag som hanterar transporten av passagerare.

14. Europaparlamentet kräver att det inrättas en plattform för dialog där samtliga representanter för transportbranschen och behöriga lokala, regionala, nationella och europeiska myndigheter involveras för att utarbeta genomförbara lösningar för ett stegvist EU-omfattande införande av driftskompatibla system för elektroniska biljetter, där man tar hänsyn till hela resecykeln, från planering och inköp av biljetter till identifiering och hantering av problem med att fördela intäkter från biljettförsäljningen på ett proportionerligt sätt samt med att dela på kostnader om det uppstår tvister mellan avtalsparterna. Parlamentet anser att utvecklingen av dessa lösningar ska drivas av marknaden utan att detta belastar operatörer och passagerare med orimligt höga kostnader. Kommissionen uppmanas att genom EU-samfinansiering med kraft verka för att det inom det här området uppstår synergieffekter mellan de transeuropeiska telekommunikations- och transportnäten.
15. Europaparlamentet påpekar att europeiska passagerarrättigheter är begäransade på så sätt att de gäller separat för varje transportkontrakt, men för en resa som inkluderar olika delar i olika länder eller multimodala transporter kan inte passagerarrättigheterna garanteras på det vanliga sättet. Parlamentet uppmanar därför kommissionen att följa upp det krav som parlamentet ställde i sin resolution om 2011 års vitbok<sup>1</sup>, nämligen en stadga som omfattar passagerares rättigheter inom samtliga trafikslag, och förväntar sig att kommissionen senast i slutet av 2017 lägger fram ett sådant förslag, med ett separat avsnitt för multimodala resor med tydliga och transparenta skydd av passagerarrättigheter i ett multimodalt sammanhang, där man beaktar varje enskilt transportsätts karaktärsdrag, liksom integrerade, multimodala biljetter.
16. Med tanke på den demografiska förändringen i Europa understryker Europaparlamentet att det är av avgörande betydelse för den sociala rörligheten att alla, men särskilt utsatta människor, ges tillgång till transportmedlen. Parlamentet kräver att det tas större hänsyn till funktionshindrade personer och/eller personer med begränsad rörlighet såväl som till äldre människors särskilda behov när det gäller tillgången till information före och under resan, biljettmöjligheter och boknings- och betalningssystem, inklusive möjligheten att boka rullstolsplatser. Parlamentet välkomnar kommissionens färdplan för den europeiska rättsakten om tillgänglighet och möjligheterna för lagstiftningsåtgärder att avlägsna ekonomiska och sociala hinder för personer med funktionshinder. Parlamentet uppmanar kommissionen att ta itu med transporthinder som en del av sina ansträngningar att förbättra tillgängligheten.
17. Europaparlamentet understryker betydelsen av att säkra olika prismodeller och betalningsmöjligheter (bidrag, rabatter osv) för att säkerställa att vissa sociala grupper (arbetslösa, pensionärer, studenter, stora familjer, personer med låga inkomster och andra missgynnade sociala grupper) kan dra nytta av multimodala biljetter i EU.
18. Europaparlamentet betonar att system för information om multimodalt resande bör vara enkla att använda. Därför är det nödvändigt att koppla ihop dem med uppdaterade kartor och uppdaterat geografiskt material.

---

<sup>1</sup> Europaparlamentets resolution av den 15 december 2011 om färdplanen för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem (EUT C 168 E, 14.6.2013, s. 72).

19. Europaparlamentet kräver att aktörerna får fortsatt stöd för sina innovativa problemlösningar och att därför motsvarande EU-finansieringsmöjligheter, exempelvis Shift2Rail-innovationsprogram 4 inom ramen för programmet Horisont 2020 och Fonden för ett sammanlänkat Europa samt strukturfonderna inte endast bibehålls utan även utökas. Parlamentet uppmanar Europeiska investeringsbanken att använda Europeiska fonden för strategiska investeringar på lämpligt sätt i detta avseende.
20. Europaparlamentet ber kommissionen att publicera en lättåtkomlig förteckning med en regelbunden utvärdering av de projekt som medfinansieras av EU inom ”intermodala integrerade biljettsystem”.
21. Europaparlamentet understryker att det inte går att bortse från betydelsen av det globala systemet för satellitnavigering och särskilt det europeiska satellitnavigeringssystemet Galileo för att få fram dynamiska uppgifter som gör att resenärerna kan få information om eventuella störningar och alternativa resmöjligheter både innan de påbörjar sin resa och under resan. Parlamentet betonar att fördelarna med systemen för satellitnavigering alltid måste vara förbundna med tillräckliga bestämmelser om uppgiftsskydd.
22. Europaparlamentet pekar på behovet av att minska trafikstockningarna och luftföroreningarna i storstadsregioner och efterlyser incitament för att uppmuntra till användning av hållbara transportslag i hela Europa genom att i reseinformations- och reseplaneringstjänster inkludera information om olika rörlighetstjänster, t.ex. samåkning, bilpooler, pendelparkeringar, cykeluthyrningar, cykelbanor och gångvägar.
23. Europaparlamentet välkomnar den ökade tillgången på system för integrerade elektroniska biljetter i storstäder och andra stadsområden, såsom inkluderande digital smartkortteknik som kan användas på många olika trafikslag och för gränsöverskridande resor, men betonar att tekniska lösningar bör lämnas åt marknaden och inte tvingas fram på europeisk nivå.
24. Europaparlamentet noterar att en bra nätverksuppkoppling är en förutsättning för att kunna skapa ett passagerarvänligt, smart system som kan ge dynamisk information om trafiken i realtid. Kommissionen uppmanas därför att via Fonden för ett sammanlänkat Europa, Horisont 2020, Efsi och andra relevanta finansieringskällor satsa på att främja, uppmuntra och stödja en bred tillgång till gratis eller billig digital höghastighetsinfrastruktur på samtliga transportsätt och transportknutpunkter.
25. Europaparlamentet understryker uppgiftsskyddets betydelse, uppmanar enträget till efterlevnad av direktiv 95/46/EG och kräver att det fastställs tydliga villkor för hur uppgifter, och då särskilt personuppgifter, ska användas och överföras samt att de endast bör behandlas och användas i anonymiserad form och endast i syfte att underlätta försäljning av intermodala biljetter. Parlamentet anser att det bör vara möjligt att köpa och betala för biljetter via mobil- och internetapplikationer, helst utan att behöva registrera sig i systemet.
26. Europaparlamentet betonar betydelsen av reseplanering, lättillgänglig multimodal information, en tydlig, transparent biljettförsäljning – även via digitala plattformar och internet – bättre tillgång till kollektivtrafik när man reser utomlands i EU samt främjande av moderniseringen av hållbara transportmedel för att locka europeiska och



utomeuropeiska turister, eftersom hela reseplaneringen blir lättare. Parlamentet betonar också de potentiellt positiva effekterna av ett integrerat biljettsystem för att skapa bättre anslutningar till alla regioner, men i synnerhet de mest avlägsna regionerna, såsom de yttersta randområdena.

27. Europaparlamentet betonar behovet av ytterligare och bättre stöd till och marknadsföring av de mer än hundra reseplaneringstjänster för multimodala resor som redan finns att tillgå i städer, regioner och på nationell nivå i EU, och efterlyser också insatser för att främja sammanlänkningen av dessa tjänster.
28. Europaparlamentet uppdrar åt talmannen att översända denna resolution till rådet och kommissionen.

## MOTIVERING

### *Betydelsen av EU-omfattande informations-, planerings- och biljettförsäljningstjänster för multimodalt resande*

Stora utmaningar väntar för den europeiska transportpolitiken. Det handlar dels om att ta itu med frågor som hållbarhet, lönsamhet, energieffektivitet och miljövänlighet, dels om att hitta lösningar på trafikstockningar, trafikköer och andra transportproblem. När det gäller samtliga frågor utgör EU-omfattande informations-, planerings- och biljettförsäljningstjänster för multimodalt resande en viktig del av svaret eftersom de

- gör det lättare för såväl EU-medborgare som besökare från tredjeland att förflytta sig och resa och därmed också att utöva sina grundläggande friheter, samtidigt som dessa tjänster stärker turismen och ekonomin,
- bidrar till att trafikmängden förskjuts till offentliga transportmedel, däribland alternativ som cykeluthyrning, pendelparkeringar eller bilpooler och motverkar trafikköer, vilket är önskvärt framför allt med tanke på den ökande trafikmängden, eftersom detta i hög grad kan bidra till att den europeiska trafiken blir hållbar, framför allt i städerna,
- bidrar till att de olika transportslagen integreras bättre och att befintlig infrastruktur utnyttjas mer effektivt, vilket är absolut nödvändigt med tanke på att 72,2 procent av resenärerna valde bil, 8,2 procent buss och 6,5 procent järnväg under 2012,
- gör det möjligt att anpassa informationen till resenärer med funktionshinder respektive med begränsad rörlighet, såsom information om assistans vid på- och avstigning, vilket därmed ökar den sociala rörligheten,
- omfattar användningen av realtidsinformation, som även möjliggör en anpassning till trafikstörningar, och stärker genom den bakomliggande tekniken för informations-, planerings- och biljettförsäljningstjänster dessutom Europa som forsknings- och industricentrum.

Dessa tjänster bidrar därmed i stor utsträckning till upprättandet av ett gemensamt europeiskt transportområde och till en europeisk inre marknad.

### *Integrerade biljetter*

På längre sikt är målet att kunna erbjuda heltäckande information om de offentliga och privata företagens utbud av resor med flyg och järnväg, till sjöss och på väg inom Europa och därmed göra det möjligt för resenärerna att resa friktionsfritt, multimodalt och gränsöverskridande från dörr till dörr. Utifrån denna omfattande information bör resenärerna kunna välja ut det hållbaraste, snabbaste eller kostnadseffektivaste resealternativ som passar dem själva bäst, boka och betala via internet och ge sig ut på resa med endast en biljett, oberoende av hur många transportslag de använder på sin resa. Men för närvarande är denna uttömmande information inte tillgänglig. Innan det kan bli verklighet med en integrerad biljett som gäller för samtliga transportsätt på en resa, måste det därför först säkerställas att det finns icke-diskriminerande och lika tillgång till all information. Arbetet med att införa en integrerad

biljett är dessutom förenat med höga kostnader och tekniska problem. Åtgärderna för att införa en sådan biljett får därför inte leda till att biljetterna för ett visst transportsätt höjs så mycket att detta transportsätt blir oattraktivt för konsumenterna. Risken är att detta framför allt drabbar de transportsätt som är särskilt hållbara. Problemet kan lösas genom systematisk internalisering av externa kostnader, eftersom detta är det enda sättet att skapa rättvis konkurrens för alla transportslag.

### ***Åtgärder för att komma till rätta med befintliga problem***

För att resenärerna ska kunna få uttömmande realtidsinformation om resealternativen måste denna information finnas tillgänglig för reseinformations- och reseplaneringstjänsterna så att resenärerna kan få tag på denna information via deras webbplatser. På de nuvarande webbplatserna tillhandahålls emellertid endast ett begränsat utbud av transportsätt baserat på kommersiella avtal. Dessutom är erbjudandena ofta begränsade till regional eller nationell nivå, vilket inte gör det lättare att resa över nationsgränserna. Det finns alltså ännu inte någon rättvis och lika tillgång till multimodala rese- och transportuppgifter, vilket innebär att det ännu inte går att föreslå heltäckande, genomgående resor.

När det gäller offentliggörande av rese- och transportinformation kan man inte kräva att samtliga uppgifter ska tillhandahållas och att det ska vara obligatoriskt att ömsesidigt utbyta sådana uppgifter, eftersom de ofta är av känslig karaktär. Men däremot skulle samtliga transportaktörer kunna åläggas att offentliggöra en viss datamängd som innehåller all den information som krävs för att EU-medborgarna ska kunna välja den hållbaraste, kostnadseffektivaste och snabbaste förbindelsen utan att detta samtidigt inverkar på aktörernas kommersiella intressen. Här blir det kommissionens uppgift att välja lämplig väg och samtidigt se till så att tillgången till reseuppgifter inte medför att någon leverantör får en dominerande ställning och därigenom ett monopol, vilket avsevärt skulle försvaga konkurrensförmågan för övriga aktörer på marknaden.

Vad gäller biljettförsäljningstjänster bör kommissionen begränsa sig till en ram som ger aktörerna nödvändigt utrymme för att själva inleda sådana initiativ. Kommissionens uppgift bör vara att stödja, respektive underlätta, intressenternas effektiva samarbete.

Man bör helt avstå från att lagstifta om obligatoriska gränssnitt och dataformat, eftersom lagstiftningsprocessen inte kan hålla jämna steg med den tekniska utvecklingen och marknads innovationsberedskap inte bör begränsas.

Föredraganden välkomnar generellt sett de framgångsrika initiativ som har genomförts på frivillig väg, exempelvis ”Full Service Model”, ”Smart Ticketing Alliance” och ”All Ways Travelling”, där man vill undersöka befintliga hinder och arbeta fram gemensamma möjligheter till lösningar. Föredraganden föreslår därför också att det ska upprättas en plattform som ska göra det möjligt för samtliga aktörer i värdekedjan för transportinformation att samarbeta för att hitta gemensamma lösningar på befintliga problem. För att multimodala reseplaneringstjänster ska kunna utvecklas är det av största vikt att IT-systemen är driftskompatibla. De berörda marknadsaktörerna bör därför utarbeta vissa gemensamma lösningar som underlättar gränsöverskridande och multimodala transporter. Medlemsstaterna och regionerna bör uppmuntras att utbyta kunskaper och erfarenheter inom ramen för ett utbyte av bästa praxis med andra medlemsstater respektive regioner.

Dessutom har passagerarnas rättigheter vid multimodala resor inte reglerats. Detta innebär att det råder ovisshet när det gäller frågor om ansvar och passagerarnas rättigheter, t.ex. vid förseningar och missade reseanslutningar som dessa förseningar ger upphov till under en resa med flera transportsätt. Denna rättsosäkerhet behöver åtgärdas snarast möjligt, för att dels försvåra för reseleverantörerna att undandra sig ansvar, dels göra de multimodala resealternativen attraktivare för resenärerna.

### ***Betydelsen av lokal kollektivtrafik och realtidsinformation***

Den lokala kollektivtrafiken har enormt stor betydelse för det multimodala resandet, eftersom det är den som transporterar resenärerna fram till dörren. De ansvariga lokala och regionala myndigheterna bör därför åläggas att tillhandahålla trafikinformation i realtid och att utveckla EU-omfattande informations-, planerings- och biljettförsäljningstjänster för multimodalt resande.

Det är emellertid ett problem att trafikförbundens regionala struktur gör att kollektivtrafikföretagen ofta inte har tillgång till något nationellt tidtabellssystem. Men detta är något som krävs för att få överblick över de multimodala transportmöjligheterna. Föredraganden förordar därför som ett första steg att tidtabeller för olika regioner kopplas samman på ett övergripande plan inom ramen för ett nationellt tidtabellssystem och som ett andra steg att tidtabeller kopplas samman över nationsgränserna.

Den lokala kollektivtrafiken behöver utvecklas innovativt för att man ska kunna skapa ett attraktivt offentligt trafiksystem med ett heltäckande utbud och en tidsplansinformation som omfattar samtliga leverantörer. Föredraganden föreslår därför att fordonen ska utrustas med intelligenta system respektive sensorer som ska överföra ”dynamisk” information såsom realtidsinformation, både mellan fordon och mellan fordon och infrastruktur. Endast på så sätt kommer resenärerna att t.ex. kunna få information om fordonets exakta position och i tid reagera på eventuella störningar som förseningar eller dylikt. Här spelar GNSS och framför allt Galileo en central roll eftersom dessa system inte bara gör det möjligt att planera resrutterna effektivt, utan också gör det lättare att reagera på trafikstörningar och ovanliga förhållanden respektive krissituationer.

Det är fortfarande lång väg kvar innan man har uppnått en Europaomfattande tjänst för driftskompatibel och kontinuerlig trafikinformation i realtid, men med internets och smarttelefonernas utveckling är detta något som är möjligt och absolut nödvändigt att genomföra. Föredraganden välkomnar därför också uttryckligen att kommissionen har fastställt specifikationer för att säkerställa EU-omfattande tillgänglighet samt utbyte och vidareutveckling av trafikinformationstjänster i realtid inom ramen för en delegerad rättsakt. Detta är ett steg i rätt riktning, men det måste följas av några ytterligare åtgärder för att resenärerna inom Europa ska få fram vilken multimodal transportförbindelse som är mest hållbar, snabbast och mest kostnadseffektiv från dörr till dörr, kunna boka och betala den samt få information om eventuella störningar både före och under resan respektive få förslag till alternativ rutt.

## RESULTAT AV SLUTOMRÖSTNINGEN I UTSKOTTET

<b>Antagande</b>	28.5.2015						
<b>Slutomröstning: resultat</b>	<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 100px;">+:</td> <td style="text-align: right;">40</td> </tr> <tr> <td>-:</td> <td style="text-align: right;">0</td> </tr> <tr> <td>0:</td> <td style="text-align: right;">4</td> </tr> </table>	+:	40	-:	0	0:	4
+:	40						
-:	0						
0:	4						
<b>Slutomröstning: närvarande ledamöter</b>	Daniela Aiuto, Lucy Anderson, Marie-Christine Arnautu, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Deirdre Clune, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Andor Deli, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Tania González Peñas, Dieter-Lebrecht Koch, Stelios Kouloglou, Merja Kyllönen, Miltiadis Kyrkos, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Marian-Jean Marinescu, Georg Mayer, Cláudia Monteiro de Aguiar, Jens Nilsson, Markus Pieper, Salvatore Domenico Pogliese, Christine Revault D'Allonnes Bonnefoy, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, Claudia Schmidt, Claudia Tapardel, Pavel Telička, Wim van de Camp, Elissavet Vozemberg, Roberts Zīle, Kosma Złotowski, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska						
<b>Slutomröstning: närvarande suppleanter</b>	Rosa D'Amato, Daniel Dalton, Knut Fleckenstein, Franck Proust, Davor Škrlec, Ruža Tomašić, Matthijs van Miltenburg						