

---

# Samtrafikens partneravtal SPA-11

---

## Innehållsförteckning

1	Parter .....	3
2	Övergripande beskrivning av Samtrafikens Partneravtal (SPA-11).....	3
3	Definitioner .....	3
4	Samtrafiken och Partners övergripande åtaganden.....	4
5	Samverkan.....	4
6	Tjänster .....	4
7	Projekt.....	5
8	Ersättning.....	5
9	Avtalstid & uppsägning.....	5
10	Ansvar.....	5
11	Force Majeure .....	6
12	Sekretess .....	6
13	Personuppgiftshantering.....	6
14	Tillämplig lag och tvistelösning .....	6
	Samtrafiken och Partner.....	7

## Bilageförteckning

Bilaga 1	Samverkan
Bilaga 2	Tjänster
Underbilaga 2.1a	Ansluta biljettprodukter för förköp via BoB-API
Underbilaga 2.1b	Ansluta biljettprodukter via BoB-API som inte kräver förköp
Underbilaga 2.2	Ansluta sitt eget datalager via OSDM-API
Bilaga 3	Projekt
Bilaga 4	Ersättning
Underbilaga 4.1	Ekonomiska flöden vid biljettförsäljning
Bilaga 5	Konkurrensrättspolicy för Samtrafiken i Sverige AB
Bilaga 6	Prislista för Tilläggstjänster inom SPA-11

## **1 Parter**

- 1.1 Samtrafiken i Sverige AB, org. nr 556467-7598, nedan kallad ("Samtrafiken")
- 1.2 Partners namn i enlighet med sidan 7 i detta avtal, nedan kallad ("Partner") (var och en "Part" och gemensamt "Parterna")

## **2 Övergripande beskrivning av Samtrafikens Partneravtal (SPA-11)**

- 2.1 Genom detta Avtal erbjuds Samtrafikens Partners möjlighet till samverkan och utveckling på konkurrensneutrala villkor, i syfte att förenkla det kollektiva resandet i Sverige. Utveckling som sker inom Samtrafiken ska bidra till att Samtrafikens Partners kan erbjuda ett komplement av tjänster till sina resenärer. Samtrafiken verkar bl.a. för att standardisera informations-, biljett- och betalflöden så att nya lösningar kan skapas och ge Samtrafikens Partners möjligheter att förbättra sina respektive tjänsteutbud till resenärerna. Samarbetet ska vara kostnadseffektivt för Samtrafikens Partners som även inbjuds till att påverka inriktningen och utformningen av Samtrafikens arbete. Utöver Samtrafikens Partners ska, om tillämpligt, även kollektivtrafikbranschens övriga aktörer inbjudas till medverkan inom samarbetet.
- 2.2 Samtrafikens verksamhet är uppdelad i tre delar; Samverkan, Tjänster och Projekt, i enlighet med vad som närmare anges i detta Avtal.
- 2.3 För ändamålet att uppnå det övergripande syftet som anges i punkt 2.1 ingår Samtrafiken och Partnern detta Avtal, SPA-11, som ersätter SPA-10 i sin helhet.

## **3 Definitioner**

- 3.1 Följande begrepp ska, oavsett om de används i plural eller singular, i bestämd eller obestämd form, ha nedanstående innebörd när de anges med versal begynnelsebokstav.

"Avtal"	Avser detta Avtal jämte samtliga bilagor.
"Kollektivtrafikföretag"	I lagen (2010:1065) om kollektivtrafik förekommer begreppet Kollektivtrafikföretag oavsett målorganisationens associationsform. I detta Avtal jämställs Kollektivtrafikföretag med Operatör/Trafikoperatör.
"Operatör/Trafikoperatör"	Företag, myndighet eller annan organisation som tillhandahåller resor i eget namn även om utförandet sköts av underentreprenör.
"Partner"	Företag, myndighet eller annan organisation som direkt eller indirekt bidrar till kollektivt resande i Sverige och som ingått detta Avtal.
"Projekt"	Har den betydelse som framgår av punkt 7.
"RKM"	Förkortning av Regional kollektivtrafikmyndighet men omfattar i detta Avtal även länstrafikbolag.
"Samverkan"	Har den betydelse som framgår av punkt 5
"Tjänst"	Har den betydelse som framgår av punkt 6.

## **4 Samtrafiken och Partners övergripande åtaganden**

- 4.1 Samtrafikens övergripande åtagande är att konkurrensneutralt leverera Samverkan, Tjänster och Projekt enligt detta Avtal.
- 4.2 Partners övergripande åtaganden är att delta i och finansiera Samtrafikens Samverkan, Tjänster samt, i förekommande fall, Projekt enligt detta Avtal.

## **5 Samverkan**

- 5.1 En stark samverkan är en framgångsfaktor för kollektivtrafiken i Sverige där Samtrafiken tillhandahåller den gemensamma samverkansarenan för sina Partners och övriga intressenter ("Samverkan"). Samverkan består av olika forum både långsiktiga och mer tillfälliga. Samverkan banar väg för nödvändiga kompromisser och Samtrafiken bidrar genom att samordna kollektivtrafikbranschens behov av enighet inom Samtrafikens verksamhetsområden.
- 5.2 Samtrafiken ansvarar för att koordinera Samverkan i enlighet med vad som närmare beskrivs i Bilaga 1.

## **6 Tjänster**

- 6.1 Samtrafikens Tjänster består främst av tillhandahållande av det nationella bokningssystemet samt förvaltning av olika informationsdatabaser som möjliggör enhetlig nationell trafikinformation. Tjänsterna omfattar alla trafikslag, biljettsystem och standarder som möjliggör nationella biljettsamarbeten. Samtrafiken utvecklar och tillhandahåller vidare andra tekniska system som Partners kan använda i sina erbjudanden till resenärerna. En närmare beskrivning av Tjänsterna, vid detta Avtals ikraftträdande, redovisas i Bilaga 2.
- 6.2 Samtrafiken förvaltar, på uppdrag av Transportstyrelsen, det gemensamma trafikantinformationssystemet ("GTI") dit Operatörerna, enligt lagen (2010:1065) om kollektivtrafik, är skyldiga att rapportera in information om sina respektive trafikutbud. GTI är obligatorisk för Partner som också är Operatör. Innehåll, förutsättningar och omfattning av GTI framgår av Bilaga 2.
- 6.3 Samtrafiken verkar för att Partners reseutbud blir kombiner- och försäljningsbart. Avtalet reglerar dock inte rättigheter eller skyldigheter att sälja eller att bli såld i olika säljkanaler.
- 6.4 Samtrafiken ska tillhandahålla en fast e-postadress till vilken Partners ska kunna skicka beställningar och avbeställningar för Tjänster.
- 6.5 Samtrafiken ska lämna skriftlig bekräftelse, per e-post, på en beställning eller avbeställning. Bekräftelsen ska innehålla uppgifter om avtalad Tjänst, prismodell och övriga villkor för Tjänsten. Om Samtrafiken inte kan tillhandahålla Tjänsten ska Samtrafiken meddela detta till Partnern per e-post snarast möjligt.
- 6.6 Samtrafiken förbehåller sig rätten att vidta ändringar i Tjänsterna innefattandes rätten att bl.a. utveckla eller avveckla Tjänsterna. Innehåll, förutsättningar och omfattning av Samtrafikens Tjänster framgår av vid var tid gällande tjänstbeskrivning på [www.samtrafiken.se](http://www.samtrafiken.se). Tjänster som inte längre kan tillhandahållas av Samtrafiken eller som inte längre efterfrågas av Partner ska avvecklas så snart det är praktiskt möjligt. Samtrafiken ska verka för att avveckling av Tjänster sker till minsta möjliga kostnad för Samtrafiken och berörd Partner.

## **7 Projekt**

- 7.1 Samtrafiken ska med ett starkt engagemang verka för att det inom kollektivtrafikbranschen skapas gemensamma standards för utvecklingen av kollektivtrafiken i Sverige. Samtrafikens styrelse kan besluta att utvecklingsinitiativ ska genomföras som Projekt. Styrelsen ska i sitt beslut ange hur sådant Projekt ska bedrivas och finansieras.
- 7.2 Samtrafiken ansvarar för att samordna och bistå med utvecklings- och projektledningskapacitet för Projekt i enlighet med vad som närmare anges i Bilaga 3.

## **8 Ersättning**

- 8.1 Partners ska till Samtrafiken erlagga ersättning för Samtrafikens Samverkan, Tjänster och Projekt enligt de prismodeller som närmare anges i Bilaga 4.
- 8.2 Grunden för prissättningen av Samverkan, Tjänster och Projekt är Samtrafikens faktiska kostnader med tillägg för en marginal.
- 8.3 För förändringar eller justeringar som leder till höjda avgifter för Partners krävs beslut på bolagsstämma i Samtrafiken. Partner som har motsatt sig ett stämmobeslut om prishöjning enligt denna punkt har rätt att i förtid säga upp Avtalet inom 30 dagar från beslutet. Avtalet upphör då per den dag då den nya prissättningen träder i kraft. En tillfällig eller varaktig sänkning av ersättningen enligt Bilaga 4 kan beslutas om av Samtrafikens styrelse.
- 8.4 Partner kan på egen bekostnad uppdra åt en oberoende revisor att tillsammans med Samtrafiken kontrollera den volym- eller värdebaserade avräkningen enligt Prismodell 1-4 gentemot Partnern. Partner som lämnar sådant uppdrag åt en oberoende revisor ska tillse att revisorn inte delger Partnern sådan information som utgör konfidentiell information.

## **9 Avtalstid & uppsägning**

- 9.1 Detta Avtal gäller från och med den 1 juli 2023 till och med den 30 juni 2026. Om uppsägning inte sker senast 12 månader före avtalstidens utgång förlängs Avtalet med 1 år i sänder. Uppsägning ska vara skriftlig. Förlängning av Avtalet kan ske som längst till den 30 juni 2029.
- 9.2 Vardera Parten har rätt att säga upp Avtalet i förtid med omedelbar verkan om den andra Parten:
- 9.2.1. väsentligen åsidosätter sina åtaganden enligt Avtalet och inte vidtar rättelse inom den tid som med hänsyn till omständigheterna är skälig efter det att den andra Parten skriftligen uppmanat därtill; eller
- 9.2.2. ställer in sina betalningar, träder i likvidation, försätts i konkurs, inleder ackordsförhandling, ansöker om företagsrekonstruktion eller i övrigt kan antas vara på obestånd.
- 9.3 Partner har även en ensidig rätt att säga upp Avtalet i förtid i enlighet med punkt 8.3.

## **10 Ansvar**

- 10.1 Parts skadeståndsansvar ska, såvida inte uppsåt eller grov vårdslöshet föreligger, vara begränsat till 1 miljon kronor. Part ansvarar dock inte, såvida inte uppsåt eller grov vårdslöshet föreligger, i något fall för utebliven vinst eller annan indirekt skada eller förlust.

## **11 Force Majeure**

- 11.1 Part är befriad från påföljd för underlåtenhet att fullgöra viss förpliktelse enligt Avtalet om underlåtenheten har sin grund i omständigheter som ligger utanför Parts kontroll eller som Parten inte skäligen kunde ha räknat med vid Avtalets ingående och som förhindrar fullgörandet därav. Så snart hindret upphör ska förpliktelsen fullgöras på avtalat sätt.
- 11.2 Part som önskar befrielse enligt punkt 11.1 ska utan dröjsmål underrätta den andra Parten därom.

## **12 Sekretess**

- 12.1 Parterna förbinder sig, utan begränsning i tiden, att inte avslöja eller för eget bruk använda konfidentiell information (med konfidentiell information avses företags-hemligheter enligt vid var tid gällande lag om skydd för företagshemligheter) som Part mottagit från annan Part eller som framkommer vid genomförandet av Parts åtaganden enligt detta Avtal.
- 12.2 Samtrafiken hanterar all information från Partner som kan vara känslig ur ett konkurrensrättsligt perspektiv i enlighet med vid var tid gällande konkurrensrätts-policy för Samtrafiken (Bilaga 5). Information som avses i denna punkt kan exempelvis vara priser, trafikdata och försäljningsstatistik etc.
- 12.3 Part ska säkerställa att anställda, konsulter och styrelseledamöter hos Part inte vidarebefordrar konfidentiell information till utomstående. Därvid är Part skyldig att tillse att de som kan antas komma i kontakt med information av konfidentiell natur är bundna av att hemlighålla sådan information i samma utsträckning som Part enligt detta Avtal.

## **13 Personuppgiftshantering**

- 13.1 Detta Avtal och de Tjänster som regleras i detta Avtal kan komma att innebära att Parterna behandlar personuppgifter som är nödvändiga för att fullfölja detta Avtal.
- 13.2 I den mån Samtrafiken, som personuppgiftsbiträde, behandlar personuppgifter som Partner är personuppgiftsansvarig för ska Parterna ingå ett separat personuppgifts-biträdesavtal. Samtrafikens behandling av personuppgifter regleras närmare i detta personuppgiftsbiträdesavtal.

## **14 Tillämplig lag och tvistelösning**

- 14.1 Svensk lag ska gälla för detta Avtal utan hänsyn till internationella privaträttsliga lagvalsregler.
- 14.2 Tvister i anledning av detta Avtal ska slutligt avgöras i allmän domstol, varvid Stockholms tingsrätt ska utgöra första instans.

## **Samtrafiken och Partner**

Signering av detta Avtal sker elektroniskt.

### **Samtrafiken**

Org.namn: Samtrafiken i Sverige AB

Org.nr: 556467-7598

### **Partner**

Org.namn:

Org.nr:

Estimerad årsomsättning:

## **Bilaga 1 – Samverkan**

### **Samverkan**

Denna bilaga innehåller generella beskrivningar av Samverkan som Samtrafiken koordinerar.

#### **1 Samverkan**

1.1 "Samtrafiken är Sveriges bästa samverkansarena. Vi bidrar till hållbar samhällsutveckling genom att i samverkan öka branschens effektivitet, lönsamhet och framtida utveckling." Så lyder Samtrafikens vision. Samtrafiken värderar och testar många av kollektivtrafikbranschens utvecklingsinitiativ, utgör kommunikationsnätverk, svarar för samordning av branschinterna frågor, förmedlar branschnyheter, föreläser vid konferenser m.m. Under Samverkan sorterar även delvis Kollektivtrafikens hus och då främst loungen som har blivit en verklig mötesplats för kollektivtrafikbranschen.

1.2 Samtrafikens åtaganden inom ramen för Samverkan består bl.a. av följande:

1.2.1 Samverkansforum

1.2.2 Ägarmöten och konferensarbete

1.2.3 Styrelsemöten och workshops

1.2.4 Svar på remisser och stöd till myndigheter gällande nya eller ändrade lagar, förordningar och föreskrifter

1.2.5 Kommunikation branschintern /-extern

1.2.6 Grundbemanning Projekt (se Bilaga 3)

1.3 Villkor & Prismodell

Obligatorisk tjänst för samtliga Partners som ingår detta Avtal.

Som ersättning för Samverkan tillämpas Prismodell 5.



## Bilaga 2 – Tjänster

### Tjänster

Denna bilaga innehåller Samtrafikens tjänstebeskrivningar för de Tjänster Samtrafiken tillhandahåller vid detta Avtals ikraftträdande. Innehåll, förutsättningar och omfattning av Samtrafikens Tjänster framgår av vid var tid gällande tjänstebeskrivningar på [www.samtrafiken.se](http://www.samtrafiken.se).

#### 1 Datahantering

Beskrivningen av denna tjänst är av historiska skäl indelad i "Insamling & aggregering" (motsvarar till stor del tjänsten GTI i tidigare generationer av avtalet) respektive "Exponering".

##### 1.1 Insamling & aggregering

1.1.1 Enligt "Lag (2010:1065) om kollektivtrafik" 4 kap. 2 § ska ett kollektivtrafikföretag lämna information om sitt trafikutbud till ett gemensamt system för trafikantinformation. Samtrafiken har gentemot Transportstyrelsen åtagit sig att administrera ett sådant system för all kollektivtrafik i Sverige. Samtrafikens process består i huvudsak av filimport, kontroll, bearbetning, sammanställning och filexport. Som stöd för process används systemet "Riksdatabasen", som också förvaltas inom denna tjänst. Samtrafikens ansvar är att:

- tillhandahålla ett gemensamt system.
- ta emot den information som kollektivtrafikföretagen lämnar om sitt trafikutbud samt att den informationen förmedlas genom det gemensamma systemet för trafikantinformation.
- upprätthålla och vidareutveckla en miljö för datalagring och behandling.
- tillhandahålla och utveckla nationella register för hållplatser, bytestider m.m.

1.1.2 Parterna är överens om att samverka för att på bästa sätt tillgodose resenärernas tillgång till neutral, komplett och aktuell information om kollektivtrafik.

1.1.3 Samtrafiken åtar sig att gentemot Partners:

- ta emot leveranser av information om trafikutbud.
- på en rimlig nivå granska om informationen ser komplett ut och återkoppla till Partner om den innehåller felaktigheter som inte kommer att åtgärdas av Samtrafiken.
- samordna namnsättning av trafikprodukter och tjänster samt principer för namnsättning av hållplatser.
- tillgängliggöra nationellt utbud av resor till utvecklare inom och utanför branschen genom tillhandahållande av relevanta API:er.
- tillhandahålla information om Partners trafikutbud till aggregatorer.

1.1.4 För att bli sökbara i nationella kanaler åtar sig Partner att:

- lämna information om sitt trafikutbud via anvisat gränssnitt enligt gällande lagstiftning och föreskrifter samt i enlighet med anvisningar om leveranstider och filformat definierade på Samtrafikens hemsida.
- ansvara för kvaliteten i levererad information om sitt trafikutbud.
- avdela resurser för att korrigera fel och brister i levererad information.
- fortlöpande leverera trafikdata om samtliga planerade trafikförändringar så snart tider etc. är fastlagda.

## Bilaga 2 – Tjänster

1.1.5 Samtrafiken äger rätt att nyttja data som insamlats enligt denna tjänstebeskrivning i egna och till Samtrafiken kopplade system. Samtrafiken äger vidare rätt att vidarebefordra sådant data till extern part.

### 1.2 Exponering

Det insamlade, aggregerade och bearbetade datat exponeras avgiftsfritt för nyttjaren via trafiklab.se. Målgruppen för detta data är utvecklare av informationstjänster för kollektivtrafiken. Exponeringen sker genom programmeringsgränssnitt (API:er) och datafiler i standardiserade dataformat. Exponerade API:er och datafiler kan tillkomma eller avvecklas över tid utifrån vid var tid gällande lagstiftning och krav från Samtrafikens ägare.

Vid detta avtals ikraftträdande exponeras följande API:er och datafiler på Trafiklab.se:

Resrobot	En samling av API:er för resesök med hela Sveriges kollektivtrafikutbud
GTFS Sverige 2	Statisk data för all kollektivtrafik i Sverige
GTFS Sverige 3	Aggregerad statisk- och realtidsdata för samtliga regioner
GTFS Regional	Statisk- och realtidsdata per region
NeTEx Regional	Statisk data per region
SIRI Regional	Realtidsdata per region
Hållplatsregister (beta)	Nationella hållplatser mappade mot lokala hållplatser
KoDa	Kollektivtrafikens Databas, historisk statisk- och realtidsdata
Oxify positionsdata	Realtidspositioner för vissa tåg
SLs API:er	Resepanerare och stolptidtabeller m.m.
Trafikverkets API	Stolptidtabeller, tåginformation m.m.

### 1.3 Villkor & Prismodell

Obligatorisk tjänst för samtliga Partners med eget trafikutbud.

Som ersättning för Datahantering tillämpas Prismodell 1.

Vid detta Avtals ikraftträdande är det 13 mkr som årligen fördelas för Datahantering.

I det fall krav på att Samtrafiken utökar sin Datahantering under avtalstiden äger Samtrafiken rätt att åberopa en skälig ersättningsjustering.

1.4 Avtal för Datahantering kan även tecknas separat för de kollektivtrafikföretag som inte är Partner.

## Bilaga 2 – Tjänster

### 2 Samtrafiken DISTRIBUTION

2.1 Partner kan genom tjänsten Samtrafiken DISTRIBUTION göra sina biljettprodukter tillgängliga och kombinerbara för återförsäljare. Biljettprodukter kan vara såväl enkelbiljetter som kombinerade biljetter samt även period- och/eller mängdköpsbiljetter såsom exempelvis dygns-, månads- och årsbiljetter eller 10-biljetter.

2.2 Partner som använder Samtrafikens tjänst DISTRIBUTION har tillgång till bl.a. följande stödtjänster:

- Avräkning mellan återförsäljare och Partner
- Support gällande försäljnings- och distributionsfrågor, säljkanaler
- Ledsagningsportalen \*
- Platsbokning \*
- Antalsräknare/försäljningstak\*
- Dynamisk prismodell \*
- Samprissättningsmodell \*
- Biljettvalideringsapplikation för ombordpersonal \*
- Ramverk för biljett-app mot resenär \*
- Tillgängliggörande av svenska biljettprodukter för internationell försäljning \*

\* Mot separat avgift. En aktuell och komplett lista med priser (Bilaga 6) tillhandahålls på [www.samtrafiken.se](http://www.samtrafiken.se).

2.3 Partner kan på tre olika sätt leverera sina biljettprodukter till Samtrafiken DISTRIBUTION:

2.3.1 Via Samtrafikens datalager genom att Samtrafiken där skapar Partners biljettprodukter som ska säljas. Detta sker då enligt följande förfarande:

- Skapa pristabeller för relationspriser och zonmatriser för zonbaserade priser.
- Lägga in produkter med rätt åldersregler, produktkoder, komfortkoder, flexibilitet och eventuell platsbokning.
- Utföra tester så att prissättning och avräkning för taxesamarbeten blir korrekt i systemet.
- Ansvara för biljettmallen för Förköpt enkel.
- Tillhandahålla olika tilläggstjänster med information om bokningar per avgång, ombokningslistor vid exempelvis banarbeten och möjlighet att kunna spärra försäljning vid behov.
- Tillhandahålla försäljningsstatistik i webbgränssnittet Statistikportalen, där Partner kan logga in och ta del av sin egen försäljning inom förköpta enkelbiljetter och Resplus.

2.3.2 Genom att ansluta sitt eget datalager via BOB-API.

För den Resplusprodukt som Partner i sitt eget datalager tillgängliggör för försäljning via Samtrafiken DISTRIBUTION genom BoB-API måste vissa förutsättningar uppfyllas, t.ex. gällande vilande biljetter och möjlighet till ombokning/återköp. Dessa förutsättningar definieras i Underbilaga 2.1a.

2.3.3 Genom att ansluta sitt eget datalager via OSDM-API

För den Resplusprodukt som Partner i sitt eget datalager tillgängliggör för försäljning via Samtrafiken DISTRIBUTION genom OSDM-API måste vissa förutsättningar uppfyllas. Dessa förutsättningar definieras i underbilaga 2.2.

## **Bilaga 2 – Tjänster**

### 2.4 Fakturering av sålda resor

2.4.1 Den återförsäljare som så vill, äger rätt att begära faktura från Operatör vars resor denne förmedlat genom tjänsten Samtrafiken ACCESS (se punkt 5). Partner godkänner att Samtrafiken, för Partners räkning, uppdragsfakturerar sådan återförsäljare av Partners resor en (1) gång per månad. Partner kan också neka sådant godkännande och, efter underrättelse till Samtrafiken, i stället själv sköta sin fakturering direkt till återförsäljare.

2.4.2 Samtrafiken åtar sig att för Partners räkning, om inget annat meddelats Samtrafiken, utfärda uppdragsfakturer beskrivna i punkt 2.4.1 till återförsäljare som så kräver.

### 2.5 Villkor & Prismodell

Obligatorisk tjänst för samtliga Partners som nyttjar tjänsterna Samtrafiken DISTRIBUTION respektive Resplus.

Som ersättning för Samtrafiken DISTRIBUTION tillämpas Prismodell 4 resp. för tilläggstjänster prismodell 8.

## **3 Resplus**

3.1 Resplus möjliggör för Partner som har tecknat detta Avtal att utbud från två eller flera trafikoperatörer kan kombineras i gemensamma resekedjor och distribueras i sammanhållna biljetter. Med hela Sveriges trafikdata som grund exponeras alla Partners linjer med tåg, expressbussar samt lokal och regional kollektivtrafik som en delmängd i längre resekedjor.

Genom den överenskomna biljettsamverkan vid trafikstörningar, "Resplus kom-framgarantin", blir resan trygg och pålitlig för resenären.

3.2 För Resplus åtar sig Samtrafiken att:

- till trafikdatat som Partner levererar inom tjänsten Datahantering addera exempelvis bytestider och gånglänkar för att skapa attraktiva resekedjor.
- ge support till trafikföretag och återförsäljare för tolkning av resevillkoren.
- ansvara för biljettmallen för Resplus.
- tillhandahålla en tjänst för Partner att ställa ut trafikstörningsbiljetter och boka nya resor vid planerade och akuta trafikstörningar.
- tillhandahålla en tjänst för Partner att i efterhand slå upp bokningar för att till exempel verifiera i ett reklamationsärende.
- hålla en databas där samtliga bokningar lagras för ekonomisk uppföljning.
- Tillhandahålla en tjänst som möjliggör för Partner att hämta resenärslistor respektive kontakta resenärer via sms/e-post.
- tillhandahålla ett IT-verktyg för Resplusresor när anspråk om försening ersättning inkommit till någon av Samtrafikens Partners.
- ge ut korrektur med tågtidtabeller för planering av anslutningar.

3.3 För Resplus åtar sig Partner att:

- exponera sitt ordinarie utbud av enkelbiljetter (se punkt 2.3) via Samtrafikens plattform för återförsäljare (se punkt 5).

## Bilaga 2 – Tjänster

- 3.4 En resenär med en Resplusbiljett omfattas av vid var tid gällande gemensamma Resplus resevillkor. Vid Avtalets ikraftträdande är ett av dessa resevillkor Resplus kom-fram-garanti, vilket innebär att alla Partners som har tecknat detta avtal vid såväl planerad som akut trafikstörning ska hjälpa resenären att komma fram till sin slutdestination. Kom-fram-överenskommelsen har kommit till stånd för att resenären ska uppleva att kollektivtrafiken i Sverige hänger ihop och att det finns ett gemensamt ansvarstagande även när resan inte fortlöper som avsett och andra operatörer än de ursprungliga blir inblandade. Partner som orsakar brott i en resekedja, här benämnd "orsakande trafikoperatör", bär huvudansvaret för att resenären behandlas i enlighet med "Resevillkor för Resplusresa" som finns på [www.samtrafiken.se](http://www.samtrafiken.se).

För att underlätta för orsakande trafikoperatör att infria den s.k. "kom-fram-garantin" kommer alla Partners ha tillgång till en tjänst för att hantera bokningar vid trafikstörningar, se 3.2.

- 3.5 Vid planerade störningar, d.v.s. trafikstörningar som är kända mer än 24 timmar före avgång, ska orsakande trafikoperatör som skapar brott i en resekedja i första hand erbjuda ersättningstrafik eller ombokning till alternativ resekedja. Om detta inte är möjligt eller om resenären inte anser att det uppfyller det ursprungliga resebehovet ska orsakande trafikoperatör kompensera resenären motsvarande 100% av hela resans biljettpreis. Riktlinjer för detta finns tillgängligt via länk till Resplus helpdesk på [www.samtrafiken.se](http://www.samtrafiken.se).

- 3.6 Vid akuta störningar, d.v.s. trafikstörningar som uppstår mindre än 24 timmar före avgång, ställer Samtrafikens Partners lojalt upp för att resenären ska komma fram till sin slutdestination så tryggt och smidigt som möjligt. Det innebär bl.a. att orsakande trafikoperatör vid behov ska hjälpa resenären med en ny resplan eller annan assistans om det är uppenbart att resenären inte kan nå slutdestinationen inom trafikdygnet.

Vid upprättande av en ny resplan på grund av akut trafikstörning äger orsakande trafikoperatör rätt att, i mån av plats och utan ersättningsskyldighet för ny biljett, använda andra förbindelser hos de Partners som ingår i den ursprungliga bokningen. Detta gäller även om den nya resplanen innebär en annan väg än den ursprungliga. Om inga rimliga förbindelser finns att tillgå ska orsakande trafikoperatör ordna alternativ resa utan kostnad för resenären.

Hjälpande Partner är genom detta Avtal, med undantag för stycket ovan, inte begränsad från att begära ersättning från den Partner som orsakat en bruten anslutning.

RKM har vid trafikstörningar via detta Avtal en individuell överenskommelse om att inte begära ersättning av varandra sinsemellan.

Om resenären anser att förseningen orsakad av störningen innebär att det ursprungliga resebehovet inte längre uppfylls och därmed inte avser att fullfölja resan (onyttig resa) ska orsakande trafikoperatör kompensera resenären motsvarande 100% av hela resans biljettpreis. Riktlinjer för detta finns tillgängligt via länk till Resplus helpdesk på [www.samtrafiken.se](http://www.samtrafiken.se).

## **Bilaga 2 – Tjänster**

- 3.7 Under avtalstiden kan behov uppstå att ändra i Resplusprodukten eller i resevillkoren. Denna typ av frågor avhandlas i en referensgrupp för Resplus. Deltagare i gruppen ska representera ett urval av Samtrafikens ägare med fördelning mellan kommersiella och offentligt styrda organisationer.
- 3.8 Alla biljetter som finns i Samtrafikens datalager kan även säljas som enskilda förköpta biljetter utan att definieras som Resplus.
- 3.9 Villkor & Prismodell
- Obligatorisk tjänst för samtliga Partners som nyttjar tjänsterna Samtrafiken DISTRIBUTION respektive Resplus.
- Som ersättning för Resplus tillämpas Prismodell 3. Resplusavgift tas ej ut för enskilda biljetter angivna i punkt 3.8 ovan.

### **4 Resplus periodtillägg**

- 4.1 Resplus periodtillägg är en produkt där RKM samverkar i en nationell periodbiljett för länstrafik. En utgivare av periodbiljett för egen trafik (icke RKM) kan ges möjlighet att förse sin egen produkt med en Resplus-logo genom att i samband med försäljning av egen periodprodukt sälja en periodbiljett inom länstrafiken i Sverige.
- Resplus periodtillägg gäller som biljett på all länstrafik i Sverige men undantag kan förekomma på sträckor som RKM inte är huvudman för samt förbindelser till/från Danmark och Norge. Aktuell information om trafik på vilken Resplus periodtillägg gäller som biljett publiceras på [www.samtrafiken.se](http://www.samtrafiken.se).
- Det kan förekomma lokalt att kommersiell trafik har överenskommelser med lokala RKM om att godkänna Resplus periodtillägg som biljett vid resor med den kommersiella trafiken. Ekonomiska överenskommelser mellan sådan kommersiell Operatör och RKM omfattas inte av detta Avtal.
- 4.2 Utgivare av periodbiljett som önskar erbjuda sin periodprodukt med Resplus periodtillägg som komplement erhåller ingen ersättning från RKM då möjligheten för utgivaren att kunna erbjuda Resplus periodtillägg som extra värde förväntas bidra till ökad försäljning av utgivarens egen periodbiljett.
- 4.3 Priset på Resplus periodtillägg till resenär kan mot beaktande av 3 månaders varsel förändras under Avtalets löptid. Det är RKM som tar initiativ till prisförändringar av Resplus periodtillägg.
- 4.4 Fördelningen av intäkterna av årskorten baseras på Resplusförsäljningen under samma period. Under avtalsperioden förväntas produkten digitaliseras, vilket ger förutsättningar för att intäktsfördelningen blir mer korrekt. Detta medför att nuvarande fördelningsmodell kan komma att uppdateras under avtalsperioden.
- 4.5 En digitalisering av produkten öppnar upp möjligheter för fler Partners att skapa attraktiva erbjudanden med kombinerade periodprodukter.
- 4.6 Det existerar även kortare giltighetstider för s.k. "rekrytkort". Dessa intäkter delas 50/50 mellan det län där rekryten är mantalsskriven och det län där rekryten är stationerad.

## **Bilaga 2 – Tjänster**

### **4.7 Villkor & Prismodell**

Obligatorisk tjänst för samtliga RKM. Periodtilläggen ska vara av helårstyp men behöver inte följa fasta månads- eller årsskiften. Undantag för helårsregeln görs för rekrytkort som kan löpa på kortare perioder. För utgivare av årskort är det frivilligt att erbjuda RKM-periodtillägg.

Som ersättning för Resplus periodtillägg tillämpas Prismodell 9. Ersättningen till Samtrafiken är 5% av värdet på sålda Resplus periodtillägg.

## **5 Samtrafiken ACCESS**

5.1 Samtrafiken ACCESS är benämningen på den tjänst som riktar sig mot återförsäljare av kollektivtrafikbiljetter. Dessa återförsäljare kan vara olika typer av resebyråer, agenter och digitala tjänsteleverantörer men även Partners som, utöver sina egna, också säljer andra Partners biljettprodukter. Biljettprodukter kan vara såväl enkelbiljetter som kombinerade biljetter samt även period- och/eller mängdköpsbiljetter såsom exempelvis dygns-, månads- och årsbiljetter eller 10-biljetter.

Partners åtkomst till tjänsten Samtrafiken ACCESS och dess valbara utbud beskrivs närmare i villkor som Parterna enas om inför säljstart vilken är prognostiserad till sista kvartalet 2023. (Majoriteten av alla återförsäljare är resebyråer som inte är avtalsparter inom SPA-11 och dessa tecknar avtal om Samtrafiken ACCESS separat.)

### **5.2 Villkor & Prismodell**

Samtrafiken ACCESS är en frivillig tilläggstjänst.

Som ersättning för Samtrafiken ACCESS tillämpas Prismodell 9. Den rörliga ersättningen till Samtrafiken framgår av Bilaga 6.

## **6 Förvaltning standarder**

6.1 Kollektivtrafiken använder olika standarder för att tillgängliggöra data och öka möjligheterna till interoperabilitet mellan olika system. Olika former av regleringar inom EU ställer krav på att aktörer inom kollektivtrafik publicerar sitt data enligt en viss standard samtidigt som branschen också utvecklat s.k. de facto standarder. Samtrafiken stöder branschen med kunskap kring dessa standarder och möjliggör även översättning av data mellan de olika formaten i standarderna. Genom att aktivt delta i de forum som styr dessa standarder bevakar Samtrafiken utvecklingen och verkar för att standarderna fungerar för den svenska kollektivtrafikbranschens behov.

6.2 Vilka standarder som är viktiga för branschen kan förändras över tid och Samtrafiken följer utvecklingen i dialog med våra ägare och de myndigheter som reglerar och stödjer kollektivtrafiken.

## Bilaga 2 – Tjänster

6.3	De standarder som Samtrafiken bevakar vid detta avtals ikraftträdande är:
OSDM	Open Sales and Distribution Model - öppen standard för distribution och bokning av biljetter
NeTEx	Network Timetable Exchange - öppen standard för utbyte och publicering av statisk trafikinformation
GTFS	General Transit Feed Specification - öppen standard för utbyte och publicering av statisk och dynamisk trafikinformation
Siri	Standard Interface for Real-time Information - öppen standard för utbyte och publicering av dynamisk trafikinformation
NOPTIS	Nordic Public Transport Interface - öppen standard för utbyte och publicering av statisk och dynamisk trafikinformation
TAP/TSI	Telematic Applications for Passenger / Technical Specification for Interoperability - öppen standard för utbyte och publicering av statisk trafikinformation

6.4 Den standard som Samtrafiken förvaltar vid detta avtals inträdande är BoB-förvaltning (BoB = Biljett- och Betalstandard)

BoB är en branschstandard för framför allt biljettsystem inom svensk kollektivtrafik där arkitekturen möjliggör att moduler/systemdelar görs utbytbara. En och samma standard öppnar dessutom upp för trafikoperatörerna att såväl kunna sälja varandras biljetter som att kunna läsa (visera och validera) sina egna biljetter sålda av någon annan.

Samtrafikens förvaltning av BoB består bl.a. av:

- förvaltningsledning
- support till de som ska eller har implementerat gränssnitten alt. arbeta med upphandlingar.
- ändringshantering och utveckling framtidssäkring av specifikationerna.
- central nyckelhantering och registerhållning.
- förbättringar, utökningar samt säkerhetsuppdateringar i standarden
- upprätthållande av verifieringsramverk för kontroll av efterlevnad.
- upprätthållande av POC-miljön (Proof of Concept).
- upprätthållande av testmiljö för interoperabilitet.
- drift via Samtrafikens driftleverantör med datacenter i Stockholm.
- administration av webbplats som används för förmedling av specifikationerna och dokumentation kring specifikationerna.
- användarforum för såväl tekniska som marknadsfrågor.



## **Bilaga 2 – Tjänster**

### 6.5 Villkor & Prismodell

Obligatorisk tjänst för samtliga Samtrafikens ägare.

Som ersättning för Förvaltning standarder tillämpas Prismodell 6 för samtliga ägare. Förvaltning av standarder har bedömts som extra central för RKM varför 70% av de totala kostnaderna för tjänsten fördelas på just RKM och 30% på kommersiella ägare. Av de 70% som finansieras av RKM finansierar de "tre stora" 70% och övriga 18 RKM resten. Vid detta Avtals ikraftträdande är det 6 mkr som årligen fördelas för Förvaltning standarder.

I det fall Samtrafikens ansvar för förvaltningen av någon specifik standard utökas under avtalstiden äger Samtrafiken rätt att återopa en skälig ersättningsjustering.

## **7 Samverkan som tjänst**

7.1 Ibland uppstår efterfrågan på koordinering och samverkan inom grupperingar av Partners t.ex. inom RKM. Syftet kan då exempelvis vara erfarenhets- och kunskapsöverföring mellan organisationer. Samtrafiken erbjuder rollen att utföra "Samverkan som tjänst" för sådan koordinering och samverkan.

### 7.2 Prismodell

Som ersättning för Samverkan som tjänst tillämpas Prismodell 9. Överenskommelse om relevant fördelning träffas från fall till fall.

## **8 Övriga tjänster**

8.1 Samtrafiken tillhandahåller även ett antal övriga Tjänster. Fler Tjänster kan tillkomma och Tjänster kan utgå i enlighet med punkt 6 i Avtalet. Behovet av att använda vissa Tjänster kan vara direkt kopplat till biljettförsäljning genom nationella biljettbokningssystem.

### 8.2 Prismodell

Som ersättning för övriga Tjänster tillämpas alltid Prismodell 8. En aktuell prislista för övriga Tjänster (Bilaga 6) tillhandahålls på [www.samtrafiken.se](http://www.samtrafiken.se).

## **Underbilaga 2.1a – Ansluta biljettprodukter för förköp via BoB-API**

### **1 Inledning**

Partner kan genom tjänsten Samtrafiken DISTRIBUTION göra sina biljettprodukter tillgängliga och kombinerbara för återförsäljare. För de biljettprodukter som Partner i sitt eget datalager tillgängliggör för förköp via Samtrafiken DISTRIBUTION via BoB-API måste vissa förutsättningar uppfyllas.

Dessa förutsättningar definieras i denna bilaga.

### **2 Partners åtaganden**

Partner åtar sig att tillhandahålla minst en produkt som kan förköpas som en kombinerad Resplusresa via BoB-API som uppfyller åtaganden under punkt 3 och 4. Samma produkt kan även förköpas enskilt som inte är kombinerad med annan Partner. Den enskilda biljettprodukten kan, men behöver inte, uppfylla åtaganden under punkt 3.

### **3 Partners åtaganden gällande Resplusprodukten**

För att stödja det gemensamma kundlöftet Resplus Kom-fram-garanti ska Resplusprodukten kunna:

- rabatteras till 100% genom rabatten Trafikstörning Resplus för hantering av ombokningar vid trafikstörningar.
- avbokas och återköpas även om återköpsvärdet = 0 SEK för att avbokning/återköp av kombinerad resa ska kunna ske utan felmeddelande i aktuell säljklient.
- krediteras till 100% oavsett återköpsregler till exempel vid Trafikstörning eller felexpediering.

För att skapa en enhetlig Resplusbiljett ska följande flexibiliteter erbjudas:

- Kan ej återköpas
- Kan återköpas

Biljetten är formellt kopplad till en specifik avgång i en resplan som är upprättad enligt överenskomna bytestider. Om operatören tillåter resor på andra avgångar kan detta kommuniceras via biljetttexter, dock får bytestiden inte förkortas annat än vid sista bytet i en resekedja.

### **4 Partners åtaganden gällande samtliga produkter**

#### **4.1 Resenärskategorier**

Följande resenärskategorier kan tillämpas:

- Vuxen
- Barn
- Ungdom
- Student
- Pensionär

## **Underbilaga 2.1a – Ansluta biljettprodukter för förköp via BoB-API**

Partner erbjuder resenärskategorier genom att:

- tillgängliggöra sina ordinarie resenärskategorier, tillsammans med villkor för ålder samt eventuella bevis för att styrka att resenären uppfyller kraven för respektive resenärskategori. Samtrafiken kan hämta informationen via ett anrop exempelvis en gång per dag.
- tillhandahålla beskrivande texter som Resplus kan vidarebefordra till säljkanalen att presentera för resenär.

Samtrafiken kan därmed avgöra vilken av Partners resenärskategorier som är mest lämplig baserat på resenärens val av resenärskategori, ålder och/eller studietakt.

### 4.2 Produktförfrågan

Produktförfrågan från Samtrafiken kommer innehålla nationella hållplats-id. Partner behöver utveckla stöd för att kunna hantera nationella hållplats-id. Som stöd för detta tillhandahåller Samtrafiken Stops data på Trafiklab där nationella hållplats-id kan översättas till bland annat lokala hållplats-id.

### 4.3 Distribution av biljetter

För förköpta biljetter som distribueras genom Samtrafiken DISTRIBUTION ansvarar Samtrafiken för den branschgemensamma biljettmallen med hänsyn till enkelhet och tydlighet för resenär och visierande personal.

Partner behöver implementera språkstöd för svenska och engelska.

Biljetten distribueras med fast BoB biljettkod (BoB-MTB) för uppvisande i mobil eller utskrivna på papper. Återförsäljare som erbjuder en app för biljettpresentation kan därutöver presentera biljetten i enlighet med de säkerhetsregler som gäller för BoB-MTB.

Partner ska tillhandahålla regler för presentation av fasta BoB-MTB. För att skapa ett visst kopieringsskydd med fasta BoB-MTB kan Partner omgärda valideringen med affärsregler som bestämmer exempelvis hur många gånger biljetten får valideras. Samtrafiken kan publicera best practice i takt med att integrationer genomförs.

Partner ska tillhandahålla regler för presentation av kopieringsskyddad MTB med tekniska krav på säkerhetsfunktioner i återförsäljarens app.

Partner accepterar att Samtrafiken bundlar och signerar om biljetter med Samtrafiken som utfärdare, även för icke-kombinerade biljetter.

### 4.4 Fast giltighetstid

Biljetter bokas och köps relativt långt i förväg och kräver därför att Partner erbjuder biljetter med en fast giltighetstid som fördefinierats vid köpet.

Biljetter som säljs med en fast giltighetstid framåt i tiden lämpar sig att använda både för enkelbiljetter och för periodbiljetter (till exempel Resplus periodtillägg till SJs periodbiljetter). De har fasta giltighetstider som börjar gälla då det datum och den tid som definierats i biljetten infaller. För att skapa utrymme för mindre trafikstörningar adderas en överenskommen marginal till giltigheten. Partner behöver ha stöd för att ta emot datum och tid för giltighet i anropet och skickar tillbaka en biljett med aktuell giltighetstid.

## **Underbilaga 2.1a – Ansluta biljettprodukter för förköp via BoB-API**

### 4.5 Länsgränsöverskridande resor

Vill Partner inkludera trafik som körs av en regions trafikoperatör in i en annan region eller linje/tur som går över länsgräns genom RKM-samarbete måste det överenskommas om särskilt mellan Parterna.

### 4.6 Anropsstyrd trafik

Information om villkor för anropsstyrd trafik ska tillhandahållas. Det är viktigt att svarstexten är extra tydlig eftersom resenären måste boka detta separat innan en viss tidpunkt före avgång.

### 4.7 Grundprinciper

Partners åtaganden under punkt 4 utgår från Samtrafikens grundprinciper. För att hålla Samtrafikens förvaltningskostnader till ett minimum är det önskvärt att Partner håller sig till grundprinciperna. Om det i dialog mellan Samtrafiken och Partner av någon anledning visar sig att grundprinciperna blir svåra eller omöjliga att uppfylla kan undantagsregler diskuteras. Beroende på undantagets omfattning kan en avgift behöva debiteras Partner.

## **5 RKM-Partners åtagande gällande Resplustillägg**

RKM-Partner åtar sig att tillhandahålla Resplus periodtillägg som kan säljas i kombination med SJs årskort och rekrytkort samt i förekommande fall andra Partners årskort. Dessa produkter ska ha fasta giltighetstider och systemmässigt vara prissatta till noll kronor. Intäkt för sålda Resplustillägg regleras genom avräkningen i efterhand.

## **6 Partners åtaganden gällande tekniska krav**

- Partner förbinder sig att ha implementerat innevarande eller minst föregående version av BoB-standarderna.
- Partner förbinder sig att tillhandahålla minst en testmiljö för att kunna utföra verifieringar/tester.
- Partner ska verifiera att biljetter kan valideras i Partners egen valideringsutrustning.
- Partner måste tillhandahålla funktion för annullering/hävning efter timeout i ett köpflöde.
- Beskrivande information om biljettprodukten ska skickas med i BoB-gränssnittet.

## **7 Partners åtagande gällande prestanda/svarstider**

Svarstider mellan Samtrafikens Distributionstjänst och anslutande system.

Max Svarstider vid anrop och svar vid prisfråga som innehåller upp till 6 avgångar exklusive resursbokning

0,3 sekunder vid normal last = mindre än 150 transaktioner per sekund.

0,5 sekunder vid hög last = mer än 150 transaktioner per sekund.

Med resursbokning kan svarstiderna vara marginellt längre. Om svarstiderna är avsevärt längre under en längre period och Partner inte har vidtagit åtgärder har Samtrafiken rätt att stänga av kopplingen till Partners datalager.

## ***Underbilaga 2.1a – Ansluta biljettprodukter för förköp via BoB-API***

### **8 Processer**

Samtrafiken och Partner ska komma överens om processer för hur:

- felsökning/support ska ske.
- utbyte av information runt servicefönster ska ske.
- hantering av tekniska förändringar ska ske.
- hantering av förändringar av produktutbudet ska ske.
- kommunikation runt kampanjer/"bokningsläpp" som kan påverka trafikvolymen i systemet ska ske.

## **Underbilaga 2.1b – Ansluta biljettprodukter via BoB-API som inte kräver förköp**

### **1 Inledning**

Partner kan genom tjänsten Samtrafiken DISTRIBUTION göra sina biljettprodukter tillgängliga för återförsäljning på samma sätt som i sitt eget BoB system. För dessa biljettprodukter måste vissa förutsättningar uppfyllas.

Dessa förutsättningar definieras i denna bilaga.

### **2 Partners åtaganden**

Partner åtar sig att tillhandahålla biljettprodukter som är avsedda för app-baserad försäljning där biljettdistribution sker i samma app. Återförsäljare kan vara andra RKM och även s.k. digitala återförsäljare. Partner kommer att ha möjlighet att välja vilka biljettprodukter olika återförsäljare ska få tillgång till och även välja bort återförsäljare.

#### **2.1 Resenärskategorier**

Partner erbjuder resenärskategorier genom att:

- tillgängliggöra sina ordinarie resenärskategorier, tillsammans med villkor för ålder samt eventuella bevis för att styrka att resenären uppfyller kraven för respektive resenärskategori. Samtrafiken kan hämta informationen via ett anrop exempelvis en gång per dag.
- tillhandahålla beskrivande texter som Samtrafiken kan vidare erbjuda säljkanalen att presentera för resenär.

#### **2.2 Produktförfrågan**

Produktförfrågan från Samtrafiken kan ske på två olika sätt:

- Om återförsäljaren baserar sitt anrop på ett resesök kommer produktförfrågan att innehålla nationella hållplats-ID:n.
- Om återförsäljaren inte baserar sitt anrop på ett resesök kommer produktförfrågan att kunna innehålla element som Partnern själv valt att använda för sin BoB-implementation och som återspeglar Partnerns prismodell, till exempel zoner, koordinater, hållplats-ID:n, resenärskategorier och produktkategorier.

#### **2.3 Distribution av biljetter**

Partner ska tillhandahålla regler för presentation av kopieringsskyddad MTB med tekniska krav på säkerhetsfunktioner i återförsäljarens app.

Partner accepterar att Samtrafiken bundlar och signerar om biljetter med Samtrafiken som utfärdare, även för icke-kombinerade biljetter.

#### **2.4 Giltighetstid**

Biljetternas giltighetstid uttrycks enligt Partners egna giltighetsuttryck, temporalt och spatialt.

#### **2.5 Länsgränsöverskridande resor**

Trafik körs av en regions trafikoperatör in i en annan region. Linje/tur som går över länsgräns hanteras av Samtrafiken enligt existerande taxesamarbeten. Det påverkar hur produkt- och biljettanropen ska göras så att det blir rätt pris och rätt intäktsfördelning.

## **Underbilaga 2.1b – Ansluta biljettprodukter via BoB-API som inte kräver förköp**

### 2.6 Anropsstyrd trafik

Information om villkor för anropsstyrd trafik ska tillhandahållas. Det är viktigt att svarstexten är extra tydlig eftersom resenären måste boka detta separat innan en viss tidpunkt före avgång.

### 2.7 Grundprinciper

Partners åtaganden i detta punkt 4 utgår från Samtrafikens grundprinciper som bl.a. innebär att leveranser skall vara ekonomiskt motiverade. För att hålla Samtrafikens förvaltningskostnader till ett minimum är det önskvärt att Partner håller sig till grundprinciperna. Om det i dialog mellan Samtrafiken och Partner av någon anledning visar sig att grundprinciperna blir svåra eller omöjliga att uppfylla kan undantagsregler diskuteras. Beroende på undantagets omfattning kan en avgift behöva debiteras Partner.

## **3 Partners åtaganden gällande tekniska krav**

- Partner förbinder sig att ha implementerat innevarande eller minst föregående version av BoB-standarden.
- Partner förbinder sig att tillhandahålla minst en testmiljö för att kunna utföra verifieringar/tester.
- Partner ska verifiera att biljetter kan valideras i Partners egen valideringsutrustning.
- Partner måste tillhandahålla funktion för annullering/hävning efter timeout i ett köpflöde.
- Beskrivande information om biljettprodukten ska skickas med i BoB-gränssnittet, såsom till exempel vilka zoner biljetten har spatial giltighet för så att resenären kan läsa detta.

## **4 Partners åtagande gällande prestanda/svarstider**

Svarstider mellan Samtrafikens Distributionstjänst och anslutande system.

Max Svarstider vid anrop och svar vid prisfråga som innehåller upp till 6 avgångar exklusive resursbokning

0,3 sekunder vid normal last = mindre än 150 transaktioner per sekund.

0,5 sekunder vid hög last = mer än 150 transaktioner per sekund.

Med resursbokning kan svarstiderna vara marginellt längre. Om svarstiderna är avsevärt längre under en längre period och Partner inte har vidtagit åtgärder har Samtrafiken rätt att stänga av kopplingen till Partners datalager.

## **5 Processer**

Samtrafiken och Partner ska komma överens om processer för hur:

- felsökning/support ska ske.
- utbyte av information runt servicefönster ska ske.
- hantering av tekniska förändringar ska ske.
- hantering av förändringar av produktutbudet ska ske.
- kommunikation runt kampanjer/"bokningsläpp" som kan påverka trafikvolymen i systemet ska ske.

## **Underbilaga 2.2 – Ansluta sitt eget datalager via OSDM-API**

### **1 Inledning**

Partner kan genom systemtjänsten Samtrafiken DISTRIBUTION göra sina biljettprodukter tillgängliga och kombinerbara för återförsäljare. För de biljettprodukter som Partner i eget datalager och tillgängliggör för försäljning genom Samtrafiken DISTRIBUTION via OSDM-API måste vissa förutsättningar uppfyllas.

Dessa förutsättningar definieras i denna bilaga.

### **2 Partners åtaganden gällande Resplus-produkten**

Partner åtar sig att tillhandahålla minst en produkt som kan säljas som en kombinerad Resplusresa via OSDM-API.

För att stödja det gemensamma kundlöftet Resplus Kom-fram-garanti ska Resplus-produkten kunna:

- rabatteras till 100% genom rabatten Trafikstörning Resplus för hantering av ombokningar vid trafikstörningar.
- avbokas och återköpas även om återköpsvärdet = 0 SEK för att avbokning/återköp av kombinerad resa ska kunna ske utan felmeddelande i aktuell säljklient.
- krediteras till 100% oavsett återköpsregler till exempel vid Trafikstörning eller felexpediering.

För att skapa en enhetlig Resplusbiljett ska följande flexibiliteter erbjudas:

- Kan ej återköpas
- Kan återköpas

Följande resenärskategorier kan tillämpas:

- Vuxen
- Barn
- Ungdom
- Student
- Pensionär

### **3 Partners åtaganden gällande biljetter**

Partner ska tillhandahålla regler för att presentera biljettkoder på PDF och i eventuella appar, som ska valideras maskinellt i valideringsutrustning i de fall där detta är tillämpligt.

Biljetten är formellt kopplad till en specifik avgång i en resplan som är upprättad enligt överenskomna bytestider. Om operatören tillåter resor på andra avgångar kan detta kommuniceras via biljetttexter, dock får bytestiden inte förkortas annat än vid sista bytet i en resekedja.

Partner behöver implementera språkstöd för svenska och engelska.

För kombinerade biljetter som distribueras som Resplus ansvarar Samtrafiken för den branschgemensamma biljettmallen med hänsyn till enkelhet och tydlighet för resenär och visande personal.



## **Underbilaga 2.2 – Ansluta sitt eget datalager via OSDM-API**

### **4 Partners åtaganden gällande tekniska krav**

- Partner anpassar sin OSDM-implementation till den svenska branschstandarden som Samtrafiken tillhandahåller.
- Partner förbinder sig att följa den versionsuppdatering av OSDM-standarden enligt Samtrafikens plan.
- Partner förbinder sig att tillhandahålla minst en testmiljö för att kunna utföra verifieringar/tester.
- Partner måste tillhandahålla funktion för avbokning efter timeout i ett köpflöde.
- Partner tillhandahåller beskrivande information om biljettprodukten i OSDM-gränssnittet.

### **5 Partners åtaganden gällande prestanda/svarstider**

Svarstider mellan Samtrafikens Distributionstjänst och anslutande system.

Max svarstider vid anrop och svar vid prisfråga som innehåller upp till 6 avgångar exklusive platsbokning

0,3 sekunder vid normal last = mindre än 150 transaktioner per sekund.

0,5 sekunder vid hög last = mer än 150 transaktioner per sekund.

För platsbokningar kan svarstiderna vara marginellt längre. Om svarstiderna är avsevärt längre under en längre period och Partner inte har vidtagit åtgärder har Samtrafiken rätt att stänga av kopplingen till Partners datalager.

### **6 Processer**

Samtrafiken och Partner ska komma ha överenskomna processer för hur:

- felsökning/support ska ske.
- utbyte av information runt servicefönster ska ske.
- hantering av tekniska förändringar ska ske.
- hantering av förändringar av produktutbudet ska ske.
- kommunikation runt kampanjer/"bokningsläpp" som kan påverka trafikvolymen i systemet ska ske.

## **Bilaga 3 – Projekt**

### **Projekt**

Denna bilaga innehåller generella beskrivningar av Projekt som Samtrafiken samordnar.

#### **1 Grundbemanning av projektverksamhet**

1.1 För att kunna fullfölja branschutvecklingsuppdraget krävs en viss grundbemanning som står som mottagare av olika branschinitiativ och som kan värdera Samtrafikens nytta att vidareutveckla dessa initiativ inom eller utanför bolaget. Så snart Projekt identifieras ska de före uppstart testas i Samtrafikens finansieringsmodell och om det rör sig om mer omfattande förstudier eller Projekt ska dessa beslutas om av Samtrafikens styrelse.

#### 1.2 Villkor & Prismodell

Obligatorisk tjänst för samtliga Partners som ingår detta Avtal.

Grundbemanning av projektverksamhet ingår med 2 mkr i Samverkan (Bilaga 1).

#### **2 Projekt**

2.1 Projekt handlar om utveckling av kollektivtrafiken i Sverige som gynnar många eller alla aktörer. Branschutvecklingsprojekten är ofta till karaktären att de initieras och finansieras av en grupp av Samtrafikens Partners och även ibland med externa bidrag. Då projektfasen är över och resultatet blir en tjänst som ska förvaltas kan det bli en tjänst för Samtrafiken eller för Partners.

För start av större Projekt inom Samtrafiken krävs först beslut från Samtrafikens styrelse.

#### 2.2 Prismodell

Som ersättning för Projekt tillämpas Prismodell 7.

## Bilaga 4 – Ersättning

### Ersättning

Som ersättning för Samtrafikens koordinerande av Samverkan, tillhandahållande av Tjänster och drivande av Projekt tillämpas olika prismodeller vilka redovisas i denna bilaga. För Samverkan, Tjänster och Projekt beskrivna i Bilaga 1-3 finns det hänvisningar till vilken prismodell som tillämpas för de olika samverkansformerna, tjänsterna och projekten.

#### 1 Prismodell 1 – Informationsvolym

Prismodell 1 baseras på informationsvolym eller datamängd och tillämpas vid det här avtalets ikraftträdande för Datahantering (GTI och Trafiklab).

Ersättningen beräknas som en funktion av trafikvolym där parametrarna är antal turer respektive antal trafikerade hållplatser i det nationella hållplatsregistret. Beräkningsformeln ser ut enligt nedan:

$$\text{Andelsvärde} = \sqrt{\text{Antal Turer} \times \text{Antal Hållplatser}}$$

Framräknat andelsvärde ställs i relation till det totala värdet från samtliga Partners som lämnar trafikinformation.

#### 2 Prismodell 2 – Produktionsvolym

Prismodell 2 baseras på produktionsvolym. Med produktionsvolym avses antal delsträckor. 1 resa kan bestå av 1 eller flera delsträckor.

Enligt Prismodell 2 är ersättningen till Samtrafiken för 1 delsträcka X kr. Vilket värde i kronor som X representerar framgår av respektive Tjänst.

#### 3 Prismodell 3 – Transaktionsvärde

Prismodell 3 baseras på transaktionsvärde, typisk i samband med biljettförsäljning. Prismodell 3 tillämpas för Resplus och är konstruerad som en avräkningstrappa där marginalersättningen till Samtrafiken avtar i takt med stigande försäljningsvolym.

Försäljningsvolym	0 - 50 mkr	50 - 500 mkr	500 mkr <
Avräkningsprocent	2,00%	1,00%	0,50%

Samtliga Partners börjar på första trappsteget och betalar således 2,00% i avräkning för de första 50 mkr. De Partners som har en försäljning överstigande 50 mkr betalar sedan 1,00% för försäljningen mellan 50 och 500 mkr d.v.s. fortfarande 2,00% för de första 50 mkr. Den försäljning på vilken avräkningstrappan beräknas avser biljettförsäljning exklusive moms.

Avräkning sker månadsvis i efterskott med föregående års avstämda procentsats. För nyttillkomna Partners baseras procentsatsen på en estimerad försäljningsvolym. I början av januari påföljande år genomförs en avstämning av det gångna årets försäljning varefter en retroaktiv justering av ersättningen slutfaktureras alternativt återbetalas.

## Bilaga 4 – Ersättning

### 4 Prismodell 4 – Transaktionsvärde med min- och maxvärde

Prismodell 4 tillämpas för tjänsten Samtrafiken DISTRIBUTION och kan snarast beskrivas som en kombination av Prismodell 2 och 3. För biljettförsäljning som flödar genom Samtrafikens bokningssystem tar Samtrafiken ut en avgift som beror av storleken på värdet exklusive moms av varje enskild såld biljett. Lägsta avgift är 0,50 kr och högsta avgift infaller vid biljettpriset 100 kr exklusive moms då maxvärdet tar vid.

Partner som saknar eget bokningssystem \* debiteras enligt nedan matris:

Enkelbiljetter		Kombinerade biljetter	
2,00%	Min 0,50 kr / Max 2,00 kr	2,50%	Min 0,50 kr / Max 2,50 kr

Partner med eget bokningssystem \* debiteras enligt nedan matris:

Enkelbiljetter		Kombinerade biljetter	
1,00%	Min 0,50 kr / Max 1,00 kr	1,50%	Min 0,50 kr / Max 1,50 kr

\* Ett relevant förtydligande är att de flesta av Samtrafikens Partners har ett biljettsystem utan möjlighet till förbokning av specifik resa men det är emellertid inte biljettsystem som styr här utan bokningssystem.

### 5 Prismodell 5 – Serviceavgift samverkan

Prismodell 5 avser en årlig serviceavgift som är obligatorisk för alla Partners som tecknar detta Avtal. Respektive Partners storlek uttryckt i årsomsättning avgör hur stor denna serviceavgift blir. Inför fakturering av serviceavgiften (sker halvårsvis) redovisar Partner relevant årsomsättning till Samtrafiken. För RKM avses den del av omsättningen som kommer från resenärer i form av biljettförsäljning (ej skol- och serviceresor eller driftbidrag). För Partner som utför såväl personbefordran som godstrafik är det omsättningen hänförlig till persontrafiken som avses.

Serviceavgiften kan gå upp eller ned under avtalsperioden för Partner vars omsättning förflyttar sig mellan trappsteg enligt avgiftsmatrisen nedan.

Omsättning	Serviceavgift
1 mdr ≤ oms.	300 000 kr/år
500 mkr ≤ oms. < 1 mdr	150 000 kr/år
100 mkr ≤ oms. < 500 mkr	75 000 kr/år
oms. < 100 mkr	5 000 kr/år

## **Bilaga 4 – Ersättning**

### **6 Prismodell 6 – Serviceavgift tjänster**

Prismodell 6 avser en fördelning av Samtrafikens kostnader för en viss Tjänst som baseras på respektive Partners storlek uttryckt i årsomsättning. Inför fakturering av serviceavgift tjänster redovisar Partner relevant årsomsättning till Samtrafiken. För RKM avses den del av omsättningen som kommer från resenärer i form av biljettförsäljning (ej skol- och serviceresor eller driftbidrag). För Partner som utför såväl personbefordran som godstrafik är det omsättningen hänförlig till persontrafiken som avses.

Prismodell 6 kan tillämpas på antingen samtliga Partners eller en delmängd av Partners. Se respektive Tjänst angående vad som gäller.

### **7 Prismodell 7 – Projektfinansiering**

Vem som ska finansiera Projekt koordinerade av Samtrafiken och hur finansieringen ska ske varierar mellan olika Projekt. Partner måste alltid godkänna medfinansiering av Projekt innan projektstart. Samtrafikens ägare fattar genom styrelsen beslut om i vilken utsträckning Samtrafikens fria eget kapital kan tillåtas tas i anspråk som medfinansiering till investeringar i Projekt och vilken risk som är acceptabel för Samtrafiken.

### **8 Prismodell 8 – Fast abonnemang och timdebitering vid tilläggstjänster**

Samtrafiken tillhandahåller ett antal enklare tjänster s.k. tilläggstjänster som prissätts genom abonnemang eller timdebitering. Priserna för dessa tjänster framgår av Bilaga 6 – Prislista för Tilläggstjänster inom SPA-11 som återfinns på [www.samtrafiken.se](http://www.samtrafiken.se).

### **9 Prismodell 9 – Individuell prissättning**

Prismodell 9 som är individuell prissättning tillämpas då ingen av ovanstående prismodeller blir logisk eller är relevant. För Samverkan, Tjänster och tilläggstjänster samt Projekt där individuell prissättning blir aktuell framgår prissättningen direkt i Samverkans-, Tjänste-, eller Projektbeskrivningen och/eller i Bilaga 6 – Prislista för Tilläggstjänster inom SPA-11.

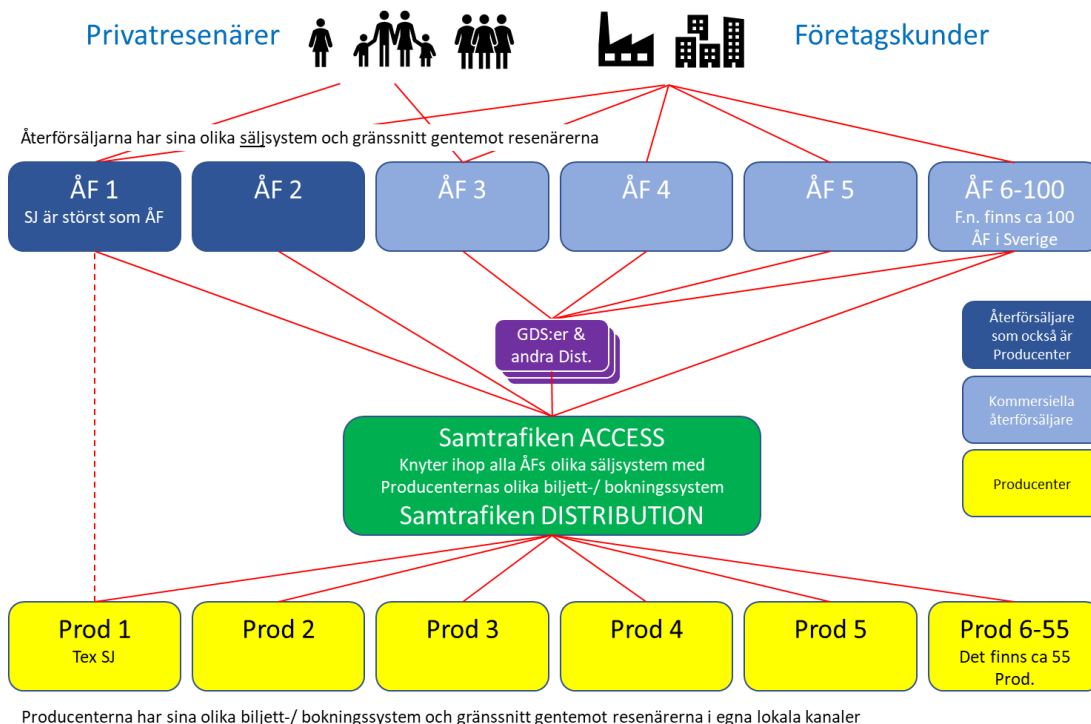
## Underbilaga 4.1 – Ekonomiska flöden vid biljettförsäljning

Uppdaterad och godkänd vid Samtrafikens bolagsstämma 2023-12-05

### 1 Bakgrund

Den här underbilagan till Samtrafikens partneravtal, SPA-11 och dess "Bilaga 4 – Ersättning", beskriver de förväntade ekonomiska flödena som uppstår när en biljett säljs av någon annan part än den som slutligen utför tjänsten. I underbilagan används genomgående begreppet "Producent" synonymt med huvudavtalets "Partner" då denne också är "Operatör". Vanligast förekommande är fortfarande att Producenterna själva säljer sina biljetter till sina kunder, vilka kan vara privat- eller affärsresenärer, men en av poängerna med överenskommelsen genom SPA-11 är att Återförsäljare av biljetter ska kunna få åtkomst till Producenternas utbud via det system Samtrafiken tillhandahåller (se nedan bild).

Samtrafikens system möjliggör för varje Återförsäljare, s.k. GDS (Global Distribution System) och annan distributör som köper tjänsten "Samtrafiken ACCESS" från Samtrafiken att få åtkomst till utbud från ca 55 producenter med enbart en integration och ett avtal. Samtrafikens system möjliggör samtidigt för varje Producent att genom tjänsten "Samtrafiken DISTRIBUTION" nå ut till ett hundratal Återförsäljare, GDS:er och distributörer med uppemot 400 säljställen med enbart en integration och ett avtal.



SPA-11 reglerar förhållandet mellan Samtrafiken i mitten (gröna boxen) och Producenterna (de gula boxarna) genom tjänsten "Samtrafiken DISTRIBUTION".

Samtrafiken har parallellt med SPA-11 tecknat avtal om "Samtrafiken ACCESS" med dels Återförsäljare (de blåa boxarna) som reglerar förhållandet mellan dessa aktörer och Samtrafiken i mitten, dels med GDS:er och andra distributörer av utbud (de lila boxarna) som reglerar förhållandet mellan dessa aktörer och Samtrafiken.

## **Underbilaga 4.1 – Ekonomiska flöden vid biljettförsäljning**

Uppdaterad och godkänd vid Samtrafikens bolagsstämma 2023-12-05

GDS:er och andra distributörer möjliggör genom olika distributions- och stödsystem till Återförsäljare och Producenter dels för till dem anslutna Producenter att nå ut till anslutna Återförsäljare, dels för till dem anslutna Återförsäljare att få åtkomst till anslutna Producenters utbud.

Denna Underbilaga 4.1 reglerar den biljettförsäljning och likvidavräkning som uppstår genom att Samtrafiken tillhandahåller tjänsterna Samtrafiken DISTRIBUTION och Samtrafiken ACCESS. Den omfattar däremot inte de avgifter som betalas till Samtrafiken för tillhandahållandet av Samtrafiken DISTRIBUTION till Producenterna och Samtrafiken ACCESS till Återförsäljare, GDS:er och andra distributörer.

### **2 Producents val att låta Samtrafiken förhandla och/eller ingå säljavtal för Producentens räkning**

Producenter har olika förutsättningar, krav och behov av att själva ingå avtal om försäljning och/eller distribution med Återförsäljare, GDS:er och andra distributörer. Producenterna kan därför välja mellan alternativ A och B nedan. De beskrivningar, avtalsvillkor och utfästelser som anges i avsnitt 3 – 5 nedan och som bland annat reglerar i) Samtrafiken som uppdragstagare, ii) säljavtal, iii) betalflöden, iv) skulder och v) fordringar är enbart tillämpliga för de Producenter som valt alternativ A.

Alternativ A är förval och Producenter som inte aktivt väljer alternativ B omfattas därmed av alternativ A. Alternativ B väljs genom att meddela Samtrafiken därom på [ekonomi@samtrafiken.se](mailto:ekonomi@samtrafiken.se). Producenter kan även välja att tillämpa alternativ A i förhållande till vissa Återförsäljare, GDS:er och distributörer och alternativ B i relation till andra Återförsäljare, GDS:er och distributörer. Producenter kan dock inte välja att tillämpa både alternativ A och B i relation till en och samma GDS eller annan distributör.

- A. Producenten uppdrar åt Samtrafiken att förhandla och/eller teckna säljavtal för Producentens räkning med i) Återförsäljare och/eller ii) GDS:er samt andra distributörer som i sin tur har rätt att ingå säljavtal med Återförsäljare för det utbud som finns i Samtrafikens system. Samtrafiken tillgängliggör därefter Producentens utbud via tjänsten "Samtrafiken ACCESS" till Återförsäljare, GDS:er och andra distributörer, samt ombesörjer att biljettintäkterna hämtas från samtliga säljkanaler och vidarebefordras till Producenten. Som standard blir Producentens utbud tillgängligt för alla Återförsäljare, GDS:er och andra distributörer som köper tjänsten "Samtrafiken ACCESS". Det är dock möjligt för Producenten att meddela Samtrafiken att utbud inte ska distribueras till en eller flera Återförsäljare, GDS:er eller andra distributörer.
- B. Producenten förhandlar och tecknar säljavtal med Återförsäljare, GDS:er och andra distributörer utan involvering av Samtrafiken. Samtrafiken tillgängliggör Producentens utbud genom tjänsten "Samtrafiken ACCESS" till sådana Återförsäljare, GDS:er och andra distributörer som Producenten särskilt har specificerat. Producentens biljettintäkter från sådana Återförsäljare, GDS:er och andra distributörer passerar inte Samtrafiken som inte heller tar någon form av ansvar för överföringen av biljettintäkter från sådana Återförsäljare, GDS:er och andra distributörer till Producenten.

## **Underbilaga 4.1 – Ekonomiska flöden vid biljettförsäljning**

Uppdaterad och godkänd vid Samtrafikens bolagsstämma 2023-12-05

För såväl alternativ A som B distribueras biljetterna via Samtrafikens system och Samtrafiken tar fram överenskomna underlag samt tillhandahåller de försäljningsuppgifter som lagrats i systemet. Ett exempel på sådant underlag för en Producent som valt alternativ B kan vara upplysning till Producenten om storleken på biljettförsäljning genom respektive Återförsäljare samt därutöver andra underlag och rapporter som är nödvändiga för en korrekt redovisning och avräkning.

### **3 Fordringar och flöden**

För varje biljett som säljs av en Återförsäljare uppstår en fordran hos Producenten respektive en skuld hos Återförsäljaren. En Producents fordran (under alternativ A ovan) uppstår mot Samtrafiken som i sin tur har en fordran mot Återförsäljaren (eller GDS:en/distributören). Varje organisation i kedjan sköter sin registrering av fordran/skuld på det sätt denne finner lämpligt. Detta kan ske på daglig basis eller, som kanske är mer vanligt förekommande, en gång per månad omedelbart efter varje månadsskifte.

Månadsvis i efterskott sker likvidavräkning då Återförsäljaren (eller GDS:en/distributören) betalar in sin sammanlagda försäljning till Samtrafiken varefter Samtrafiken fördelar och betalar ut till Producenterna. Samtrafiken upprättar i samband med månadsavslut relevanta redovisnings- och avräkningsunderlag och i förekommande fall uppdragsfakturor.

Återförsäljares medel från biljettförsäljning tillhörande Producenter en viss månad ska betalas till Samtrafiken senast den 10:e i månaden efter varje avslutad kalendermånad. Om den 10:e inte är en "bankdag" betalas beloppet på närmast påföljande bankdag. För GDS:er och andra distributörer som själva kräver betalning från flera olika Återförsäljare per den 10:e gäller vidarebefordran av den sammanlagda summan till Samtrafiken per den 15:e om det är en bankdag eller i annat fall närmast påföljande bankdag. Det som ska betalas från Återförsäljare till Samtrafiken är totalsumman av en kalendermånads försäljning inklusive moms.

Samtrafiken ska därefter snarast möjligt fördela och till Producenterna vidarebefordra deras respektive biljettintäkter. Samtrafikens målsättning för detta är att det ska kunna ske inom 5 bankdagar från den 15:e.

Återförsäljares, GDS:ers och/eller andra distributörers betalning till Samtrafiken avseende sålda biljetter görs med s.k. "befriande verkan", vilket innebär att de efter fullt erlagd betalning har fullgjort sina förpliktelser enligt säljavtal (ACCESS-avtal) med Samtrafiken. Producenternas krav på betalning för biljetter som sålts av Återförsäljare ska riktas mot Samtrafiken.

Taxesamarbeten och s.k. "delad avräkning" (från länsgränsöverskridande trafik inom RKM) kan hanteras men kan kräva separat beställning av tilläggstjänst.

En Återförsäljare som också är Producent betalar inte in till Samtrafiken biljettintäkter hänförliga till sig själv som Producent (se SJ-exempel med streckad linje i bilden ovan) utan enbart andra Producenters sammanlagda försäljning.

Återköpsbara biljetter förekommer och ska i enlighet med SPA-11 (Underbilaga 2.1a resp. 2.2) tillhandahållas av samtliga Producenter vid försäljning av Resplus. Detta gäller inte alla Resplusbiljetter men då återköpsbara biljetter erbjuds inkluderar det samtliga biljetter i resekedjan i syfte att uppnå en god och logisk resenärsupplevelse.



## **Underbilaga 4.1 – Ekonomiska flöden vid biljettförsäljning**

Uppdaterad och godkänd vid Samtrafikens bolagsstämma 2023-12-05

Sker ett återköp av biljett under samma kalendermånad som det ursprungliga köpet krediteras såväl fordran som skulden och ingen betalning mellan Återförsäljare och Producent via Samtrafiken genomförs. Sker däremot återköpet en senare kalendermånad än det ursprungliga köpet genomförs en kreditering i betalningsflödet vid avräkning av kalendermånaden som innehåller återköpet. En särskild månatlig rapport för återköp hålls tillgänglig för de Producenter som haft återköp.

Processen för ovan flöden blir föremål för löpande förbättringar varför uppdaterade rutinbeskrivningar kan komma att tas fram även senare under avtalstiden.

Denna Underbilaga 4.1 omfattar inte betalflöden som uppstår med anledning av reklamationer och återkrav från exempelvis trafikstörningar och inställda avgångar d.v.s. krav på återköp som framställs efter avgångstid/resdatum.

### **4 Samtrafikens åtaganden**

Samtrafikens åtagande är att tillhandahålla en momspliktig administrativ tjänst som består av att:

- på uppdrag av Producenterna teckna säljavtal med Återförsäljare, GDS:er och andra distributörer som inkluderar intäktssäkring för Producenterna i form av erforderliga garantier eller motsvarande,
- administrera Återförsäljarnas behörigheter att sälja olika Producenter (vilka är ömsesidigt valbara),
- för Producenternas räkning ta emot och vidarebefordra betalning för sålda biljetter enligt beskrivningen i denna Underbilaga 4.1,
- hålla sådana medel som avses i denna Underbilaga 4.1 på ett s.k. klientmedelskonto åtskilda från Samtrafikens egna medel,
- tillgängliggöra erforderliga rapporter och underlag för säkerställande av Producenters möjligheter att upprätta sina respektive redovisningar på ett sätt som överensstämmer med god redovisningssed samt
- utfärda uppdragsfakturer från Producent till Återförsäljare i de fall Återförsäljare och/eller Producent så önskar.

Vid alla biljettköp loggas samtliga händelser i Samtrafikens system. Dessa loggar kommer i normalfallet inte att rutinmässigt presenteras i något praktiskt och överskådligt rapportformat men finns däremot tillgängliga om behov av efterkontroll uppstår.

### **5 Samtrafiken som uppdragstagare**

Producenten utser Samtrafiken till uppdragstagare och ger Samtrafiken behörighet att för Producentens räkning förhandla och/eller ingå avtal med Återförsäljare, GDS:er och andra distributörer avseende försäljning och/eller distribution av Producentens biljetter. Samtrafiken agerar enbart för Producentens räkning i uppdraget att förhandla eller ingå sådant avtal med Återförsäljare, GDS:er och andra distributörer som beskrivs i denna Underbilaga 4.1. Producenter som önskar ge särskilda instruktioner till Samtrafiken för detta uppdrag meddelar Samtrafiken separat.

## **Underbilaga 4.1 – Ekonomiska flöden vid biljettförsäljning**

*Uppdaterad och godkänd vid Samtrafikens bolagsstämma 2023-12-05*

### **6 Ersättning**

Samtrafikens kostnader för arbetet med tillhandahållande av underlag, avräkning och vidarebefordran av biljettintäkter från Återförsäljarna till Producenterna motsvarar den genomsnittliga kostnaden för 1 heltidsarbetande. Tjänsten ingår i avgiftsmodellerna för Samtrafiken DISTRIBUTION med 0,05 kr per såld resa oavsett om Producenten valt alternativ A eller B i avsnitt 2 ovan.

Observera att delad avräkning ligger utanför och erbjuds som tilläggstjänst i SPA-11. Detsamma kan gälla sådana taxesamarbeten som genererar ytterligare eller andra arbetsinsatser från Samtrafiken. Se Bilaga 6 för mer information.

### **7 Ikraftträdande**

Rutinerna enligt denna Underbilaga 4.1 (eller kommande uppdaterade rutiner) träder i kraft i samband med att bokningsflödet öppnar för Samtrafikens egen lösning vilket då innebär att starttidpunkten avviker från den i SPA-11 generella starttidpunkten. Dagens bokningssystem och det nya systemet kommer att finnas parallellt under några månader. Det beror på att vi arbetar mot två olika datum där det ena är "Start of Sales" och det andra är "Start of Travel". När Start of Sales inträffar går det i början inte att köpa en biljett för en resa närmare än ca 3 månader bort i det nya systemet. Den som då köper en biljett för resa exempelvis 1 månad bort kommer att göra det i det gamla systemet trots att försäljning av biljetter för resor längre bort i tiden (från Start of Travel) redan är igång i det nya systemet. Under perioden mellan Start of Sales och Start of Travel kommer resenärer således att köpa biljetter i två olika system samtidigt beroende på när de vill resa.

### **1 Syfte**

Samtrafiken i Sverige AB ("Samtrafiken") är ett bolag som ägs av 35-40 trafikoperatörer med uppdrag att förenkla för resenärer i Sverige att använda kollektiva resealternativ och att öka resandet med ägarföretagen.

Denna konkurrensrättspolicy ska säkerställa att verksamheten inom Samtrafiken och kontakterna mellan ägarna följer nedan rutiner. Policyn ska också vid behov uppdateras så att den alltid är förenlig med gällande konkurrenslagstiftning.

Denna policy är Samtrafikens konkurrensrättspolicy och reglerar ägarnas agerande inom ramen för Samtrafiken. Policyn ersätter på intet sätt eventuella riktlinjer eller policier antagna av enskilda ägare.

### **2 Mål och genomförande**

Det är Samtrafikens uttalade policy att företagets verksamhet alltid ska vara förenlig med gällande konkurrensregler. Såväl företagets anställda som ägarna förväntas således agera i enlighet med denna policy.

Konkurrenslagstiftningen förbjuder samarbeten mellan organisationer som syftar till eller får till effekt att konkurrensen på marknaden hindras, begränsas, eller snedvrids. Det är inte bara formella och rättsligt bindande avtal som är förbjudna enligt konkurrensreglerna. Även informella och oförbindande samförstånd är förbjudna om de leder till otillåtna begränsningar av konkurrensen. För att säkerställa att verksamheten inom ramen för Samtrafiken är förenlig med gällande konkurrenslagstiftning krävs således att den information som eventuellt utbyts mellan ägarna begränsas till vad som är absolut nödvändigt för verksamhetens bedrivande.

Detta säkerställs bl.a. genom att:

- konkurrenskänslig information som en enskild ägare lämnar till Samtrafiken inom ramen för SPA hanteras på ett sådant sätt att den inte, varken avsiktligt eller oavsiktligt, sprids till andra ägare.
- de kontakter mellan ägare som följer av ägandet och driften av Samtrafiken i möjligaste mån begränsas och aldrig tillåts innefatta ett utbyte av konkurrenskänslig information.

Allt agerande som riskerar att leda till en otillåten konkurrensbegränsning ska undvikas och Samtrafikens anställda och ägarna förväntas vid var tid att agera i enlighet med gällande konkurrenslagstiftning.

### **3 Informationshantering**

För att Samtrafiken ska kunna fullgöra sitt uppdrag enligt SPA krävs att ägarna lämnar information till Samtrafiken som, om den förmedlas till övriga ägare, kan vara känslig ur ett konkurrensrättsligt perspektiv. Härmed innefattas bl.a. information avseende priser, trafikdata och försäljningsstatistik.

## **Bilaga 5 – Konkurrensrättspolicy för Samtrafiken i Sverige AB**

För att säkerställa en informationshantering som är förenlig med gällande konkurrenslagstiftning krävs därför att konkurrenskänslig information:

- enbart lämnas till de personer inom Samtrafiken som har i uppdrag att hantera informationen och då i enlighet med Samtrafikens anvisningar.
- inte lämnas ut eller diskuteras på möten där representanter för fler än en ägare närvarar.
- inte på annat sätt hanteras så att den kan komma till annan ägares kännedom.

Detta innebär bl.a. att Samtrafiken inte får lämna ut konkurrenskänslig information till tredje man utan att först inhämta ett sekretessåtagande.

Uppstår oklarhet om huruvida viss information är konkurrenskänslig eller inte ska Samtrafikens verkställande direktör tillfrågas.

Samarbetet enligt SPA förutsätter dock att Samtrafiken förmedlar viss information till övriga ägare. Det är viktigt att Samtrafiken aldrig förmedlar annan information än den som är absolut nödvändig för att samarbetet enligt SPA ska fungera och leda till förväntat resultat, d.v.s. att förenkla det kollektiva resandet.

### **4 Kontakter mellan ägarna**

Det samarbete mellan ägarna som bedrivs inom Samtrafiken syftar till att förbättra för kollektivtrafikresenärer och verka för ökning av det totala kollektivtrafikresandet i Sverige. Genom konsortialavtalet (KA) och SPA har ägarna och Samtrafiken skapat de förutsättningar som krävs för att uppfylla dessa mål.

### **5 Övrigt**

Denna policy är i första hand utformad i syfte att säkerställa att kontakterna mellan ägarna och den informationshantering som vid var tid följer av SPA är förenliga med gällande konkurrensregler.

Det är dock Samtrafikens uttalade policy att dess verksamhet i alla avseenden, även i förhållande till andra än ägarna, ska vara förenlig med gällande konkurrenslagstiftning.

### **6 Ansvar**

Ansvar för genomförandet av denna konkurrensrättspolicy ligger hos varje enskild styrelsemedlem och medarbetare. Medarbetare förväntas, oavsett befattning, utföra sitt arbete på ett sätt som alltid står i överensstämmelse med denna policy och i enlighet med tillämplig konkurrensrättslig lagstiftning.

Överträdelser av denna policy ska omedelbart rapporteras till Samtrafikens verkställande direktör. Rapporteringen kan vara anonym. Samtrafikens verkställande direktör ska därefter i sin tur informera Samtrafikens styrelseordförande.