

Regelrådet
N 2008:05
Kv. Garnisonen
103 33 Stockholm

Datum
2013-12-13
Dnr Sty 2013/194

Konsekvensutredning avseende ändring av föreskrifter om uppgifter till statistik om bantrafik

Föreskriften

Trafikanalys är statistikansvarig myndighet för området transporter och kommunikationer alltså vägtrafik, bantrafik, sjöfart, luftfart, postverksamhet, televerksamhet, kommunikationsvanor samt kollektivtrafik och samhällsbetalda resor. Detta statistikansvar övertog Trafikanalys vid bildandet 2010 från Statens institut för kommunikationsanalys.

Inom området bantrafik ansvarar Trafikanalys för officiell statistik om transporter med järnväg, spårväg och tunnelbana samt olyckshändelser vid samma transportslag. Det utkommer tre produkter, årsrapporten *Bantrafik*, kvartalsrapporten *Järnvägstransporter* och årsrapporten *Bantrafikskador*. Denna konsekvensutredning rör insamlingen av underlag till rapporterna *Bantrafik* och *Järnvägstransporter*.

Insamlingen till *Bantrafik* och *Järnvägstransporter* regleras av *Trafikanalys föreskrifter TRAFAFS 2012:3 om uppgifter till statistik om bantrafik m.m. beslutade den 21 mars 2012*. Nu har Trafikanalys utarbetat ett förslag till nya föreskrifter om uppgifter till statistik avseende bantrafik, vilka ska ersätta de nu gällande föreskrifterna. Regleringen bedöms ha effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga och villkor i övrigt.

Förslaget till ny föreskrift inkluderar liksom tidigare de enkäter som ska användas vid insamlingen av uppgifter. Därmed anges i föreskriftsform vilka uppgifter som ska lämnas. Enkäterna som fogas till den nya föreskriften har samma innehåll som de som använts tidigare, med de skillnader som beskrivs under "Föreslagna förändringar". Enkäter med mottagaranpassade urval av frågor sänds ut i Excelformat och i det avseendet planeras ingen ändring. Det ges även möjlighet för dem som vill att skicka in svar i form av databasfiler.

I denna utredning berörs endast konsekvenser av de nu föreslagna nya föreskrifterna jämfört med de tidigare.

Internationell reglering

Statistik om gods- och persontransporter med järnväg rapporteras av Trafikanalys till Eurostat enligt *Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 91/2003 av den 16 december 2002 om järnvägstransportstatistik* och insamlingen som diskuteras här är anpassad till den förordningen. En del uppgifter i insamlingen publiceras bara som svensk officiell statistik och

insamlingen går alltså utöver den internationella regleringen. Statistik om spårväg och tunnelbana rapporteras inte alls internationellt utan bara i den officiella statistiken.

Berörda

Vilka som ska lämna underlagen till statistiken framgår av föreskriften, som säger att uppgifter ska lämnas av näringsidkare, kommuner och landsting som Trafikanalys väljer ut med statistiska metoder och som bedriver eller organiserar järnvägstrafik, spårvägstrafik, tunnelbanetrafik eller därtill knuten terminalverksamhet, eller bedriver åkeri- eller speditorsverksamhet eller är varuägare och anlitar tjänster inom järnvägstrafik, spårvägstrafik, tunnelbanetrafik eller därtill knuten terminalverksamhet, eller är underleverantör till näringsidkare, kommuner eller landsting som bedriver eller organiserar järnvägstrafik, spårvägstrafik, tunnelbanetrafik eller därtill knuten terminalverksamhet, eller är infrastrukturförvaltare för järnvägstrafik, spårvägstrafik, tunnelbanetrafik eller därtill knuten terminalverksamhet.

Kärnan bland uppgiftslämnarna är operatörerna, infrastrukturförvaltarna och de regionala kollektivtrafikmyndigheterna där alla som är verksamma i sektorn tillfrågas om uppgifter. Totalt är det cirka 75 aktörer av olika storlek. Levebrödsföretag eller riktigt små företag förekommer inte bland järnvägsföretagen, men storleken varierar ändå från små och medelstora till stora företag.

Ett litet antal underleverantörer tillfrågas, men bara de som spelar en betydande roll för verksamheten i sektorn, exempelvis företag som ansvarar för städning av vagnar. Speditörer, åkerier och varuägare tillfrågas endast i undantagsfall om uppgifterna inte går att få in på annat sätt.

Allt som allt påverkas cirka 85 aktörer av föreskrifterna.

Problemen

Innan nästkommande års undersökning påbörjas vill Trafikanalys förändra insamlingen på några punkter. På två punkter behöver statistiken anpassas till utvecklingen i sektorn. Undersökningens sista svarsdatum bör flyttas för att statistiken ska bli färdig snabbare och få bättre kvalitet.

ERTMS

I Sverige pågår en modernisering av trafikstyrningssystemen genom en introduktion av det EU-gemensamma *European Rail Traffic Management System* (ERTMS). Systemet finns på nybyggda och uppgraderade banor och utbyggnaden fortsätter. I statistiken framgår banlängd med och utan ERTMS. De första banorna med den nya tekniken kom 2010 och 2012 var andelen av banlängden med ERTMS 5 procent av den sammanlagda banlängden.

Systemet bygger på att en viss utrustning också finns ombord på tågen. Takten i den utbyggnaden vill Trafikanalys spegla i statistiken men det finns för närvarande inte några frågor om det i enkäterna och därför ingen information i statistiken.

Motorvagnar

Enligt den gällande föreskriften lämnar företagen uppgifter om de flesta fordon med typ och antal. Vid produktionen av statistiken används en metod där man genom att använda andra

källor härleder antal sittplatser och andra uppgifter om fordonen som uppgiftslämnarna bara lämnat till antalet. Denna metod har fungerat tillfredsställande även om den inte tar hänsyn till vagnar som avviker från standarden, exempelvis för att de byggts om. Alternativet att företagen själva summerar antal fordon med olika egenskaper och till exempel antal sittplatser har bedömts som en för stor börda. Den förenklade metoden har inte använts för motorvagnar, vilket kan uppfattas som en onödig börda för uppgiftslämnarna.

Malm på Malmbanan

Sedan länge har godsstatistiken redovisats i vissa tabeller med eller utan "Malm på Malmbanan". Många användare som analyserar statistiken vill ha möjligheten att se på övriga transporter separat, eftersom malmtransporterna är så annorlunda till sin natur. Uppdelningen i statistiken har länge gjorts genom att dra ifrån samtliga godstransporter utförda av LKAB Malmtrafik. Sedan en tid transporterar även andra operatörer malm på Malmbanan och på andra banor, men detta har inte fullt ut dragits ifrån som "Malm på Malmbanan" utan ingått i resten. Dessutom transporterar LKAB Malmtrafik annat än malm, främst till sina anläggningar, och detta bör inte räknas bort som malm i redovisningen. Hur den här särredovisningen idag går till beskrivs i dokumentationen för att undanröja missförstånd. Sammantaget är det en kvalitetsbrist i statistiken att särredovisningen inte är utformad på det sätt som användarna kan förvänta sig.

Sen insamling och lång framställningstid

Sedan många år lämnas årsuppgifterna den 30 april varje år. Datumet den 30 april är valt som en kompromiss mellan intressena från uppgiftslämnarna och statistikproducenten. Det första tillfället då uppgifter lämnas från undersökningen är den 31 maj, då uppgifter om gods-transporter ska redovisas till Eurostat enligt EU-förordningen. Det är bara en månad mellan inlämningen och den första redovisningen. En månad är en kort tid med tanke på att det brukar behövas både påminnelser och omfrågningar innan alla uppgifter är insamlade och färdiga för användning. Under de omständigheterna är det svårt för producenten att hålla god kvalitet i statistiken.

Den sista redovisningen från undersökningen har gjorts i slutet av oktober då Trafikanalys publicerat årsrapporten *Bantrafik*. Många statistik användare förväntar sig att en årsrapport ska komma ut tidigare än i oktober.

Redaktionella ändringar

Några namn och ord i blanketterna är föråldrade. Det gäller myndigheten *Rikstrafiken* vars arbetsuppgifter överförts till Trafikverket. Det gäller också sammansättningar med *länstrafikhuvudman* som inte förekommer som begrepp i den nya kollektivtrafiklagen.

Föreslagna förändringar

ERTMS

I bilaga 1 och bilaga 2, som innehåller uppgifter om antal fordon, införs en ny underkategori till fordon med dragförmåga. Där lämnas uppgifter om antal fordon utrustade för att fungera med tågledningssystemet ERTMS.

Motorvagnar

I bilaga 2 kommer motorvagnar att samlas in med fordonstyp och antal, varvid övriga uppgifter som behövs beräknas med hjälp av andra källor. Det är den metoden som använts till andra fordonstyper. Förändringen görs för att underlätta för uppgiftslämnarna.

Malm på Malmbanan

I bilaga 1 som gäller årsstatistiken om gods och bilaga 5 som gäller kvartalsstatistiken om gods införs nya därav-poster.

Enkäten till årsstatistiken i bilaga 1 innehåller sedan tidigare en indelning av godset i 20 varugrupper. En av dessa är "Malm och andra produkter från utvinning". Dessutom frågas efter särredovisningar av fem varuslag som är särskilt relevanta för svenska förhållanden, exempelvis rundvirke. Förslaget är att tillfoga en sjätte särredovisning kallad "Malm och förädlade malmprodukter". Kategorin "Malm och andra produkter från utvinning" är nämligen för bred för att kunna användas för särredovisningen som behövs.

Vidare föreslås att inrikes och utrikes godstransporter totalt kompletteras med därav-poster för "Malm och förädlade malmprodukter".

Enkäten till kvartalsstatistiken i bilaga 5 innehåller inte sedan tidigare någon indelning av godset i varugrupper. Förslaget är att tillfoga särredovisningar för inland och utland kallade "därav malm och förädlade malmprodukter".

Sen insamling och lång framställningstid

Trafikanalys föreslår att ändra slutdatumet för att lämna uppgifter från den 30 april till den 31 mars. Datumet framgår i § 2 i föreskriftstexten.

Redaktionella ändringar

Namnet *Rikstrafiken* kommer att ersättas av *Trafikverket* som tagit över den roll som avses här. Sammansättningar med *länstrafikhuvudman* kommer att ersättas av omskrivningar med *regionala kollektivtrafikmyndigheter* i enlighet med den nya kollektivtrafiklagen. Orden förekommer i bilaga 2.

Syftet med de föreslagna förändringarna

Ändringarna föreslås för att råda bot på de brister och problem som redovisas under rubriken "Problemen".

Konsekvenser av de föreslagna förändringarna

ERTMS

Endast järnvägsföretag som trafikerar de cirka 5 procent av banlängden som är utrustad med ERTMS förväntas att påverkas av förändringen från början. Det borde vara väl känt för företagen i vilken mån de har investerat i denna relativt kostsamma teknik till sina lok. Järnvägsföretag som inte har sådana fordon förväntas att bara skriva en nolla. Vi bedömer att konsekvensen av förändringen är liten, men medger att den kommer att öka i takt med att fler företag uppgraderar fordonen.

Motorvagnar

Att uppgiftslämnare med motorvagnar slipper detaljerade frågor om motorvagnarna och istället får uppge antal motorvagnar av varje typ förmodas minska uppgiftslämnarbördan.

Malm på Malmbanan

Endast järnvägsföretag som transporterar malm eller malmprodukter med järnväg berörs av ändringen. Järnvägsföretag som inte har malmtransporter förväntas att bara skriva en nolla. Trafikanalys bedömer att det är högst fem företag som får konsekvenser av ändringen. Ett av företagen har redan lämnat de nya uppgifterna frivilligt till kvartalsstatistiken.

Sen insamling och lång framställningstid

Att lämna uppgifterna tidigare behöver inte innebära en större belastning för företagen. I vissa fall kan det faktiskt vara svårare att lämna uppgifter som tappat sin aktualitet än att lämna uppgifter som ligger närmare i tid.

Effekten av att insamlingen flyttas en månad är främst att den kan sammanfalla olyckligt med andra administrativa uppgifter som måste lösas samtidigt, inte minst uppgifter som krävs in av andra myndigheter. Den aktuella perioden förmodas många företag arbeta med årsbokslut och därmed sammanhängande uppgifter. Vi har tidigare undvikit mars månad som vi uppfattat som en period full av uppgiftskrav på företagen. För undersökningen har april varit sämre än ett tidigare datum. En sammanställning som Bolagsverket gjort av 266 uppgiftskrav från 14 myndigheter visar att mars inte är en speciellt belastad period i detta avseende. Faktiskt var det fler kalenderstyrda uppgiftskrav och ärenden i april än i mars, enligt sammanställningen som avsåg 2012.

Vid insamlingen 2012 provades en frivillig insamling den 31 mars, utan att några påminnelser gjordes förrän datumet i föreskriften passerats, alltså den 30 april. Av hela materialet kom cirka 45 procent in under mars. Även under april fortsatte det att komma in uppgifter innan tiden gått ut, men det mönstret fanns även tidigare.

Vår bedömning är att det inte är alltför besvärande för respondenterna att lämna uppgifterna en månad tidigare. Det baseras på dels Bolagsverkets sammanställning, dels att nära hälften av materialet kom in i mars vid den frivilliga tidigareläggningen.

Vi har förståelse för att vissa respondenter kan få svårigheter att möta det nya kravet. Det finns en möjlighet att söka om dispens för att lämna uppgifterna senare om det är svårt att hålla tiden.

Såvitt Trafikanalys känner till är det inga små företag som arbetar med järnvägs-, spårvägs- eller tunnelbanetrafik. Reglerna drabbar alla företag lika oavsett storlek.

Redaktionella ändringar

Att några namn och ord i blanketterna ersätts påverkar inte uppgiftslämnarna i praktiken.

Påverkan på konkurrensförhållandena för företagen

Ur konkurrenssynpunkt är det angeläget att alla företag behandlas lika. Det senaste året provades frivilliga lösningar som nu föreslås att bli obligatoriska. Trafikanalys bedömer att det ur konkurrenssynpunkt är bättre med tvingande regler som gäller lika för alla.

Alternativ

En alternativ källa till uppgifter om ERTMS och andra fordonsuppgifter är Transportstyrelsens register över järnvägsfordon. Detta register är fortfarande under uppbyggnad, och när Trafikanalys har övervägt att ersätta insamlingen med registeruttag har registret inte varit redo för det. Trafikanalys kommer att göra ytterligare en utredning för att bedöma i vilken utsträckning registret kan användas för statistikändamål och om det är möjligt att ta bort vissa frågor eller vissa uppgiftslämnare från fordonsdelen av insamlingen. Givetvis är det inte en lämplig ordning att företagen lämnar uppgifter både till fordonsregistret och till statistiken. Så snart det är möjligt kommer de uppgifter som kan tas ur registret att tas bort ur formulären.

Att inte göra någon förändring av reglerna är också ett alternativ. Det skulle innebära att de nya uppgifterna skulle behöva samlas in frivilligt. Frivilligheten leder antagligen till sämre kvalitet och är ett sämre alternativ ur konkurrenssynpunkt. En fortsatt frivillig tidigareläggning är också möjlig men inte heller önskvärd.

Om orden *Rikstrafiken* och *länstrafikhuvudman* skulle vara kvar skulle det leda till tveksamheter som inte vore bra för någon part.

Efterlevnad och uppföljning av regler

Svarsfrekvensen är mycket god i undersökningen. Alla brukar svara till slut, men det brukar krävas en del påminnelser och även hjälp till enskilda uppgiftslämnare. Ibland är uppgifterna som lämnas orimliga och det krävs en omfattande felkontroll på flera nivåer för att säkerställa att uppgifterna är pålitliga. Efter omfrågningar brukar de allra flesta fel rättas till.

Ett litet antal företag uppger att de inte har alla uppgifter som efterfrågas i formulären eller inte har dem av acceptabel kvalitet. På senare år har detta exempelvis gällt resor med periodkort som beräknas utifrån antal stämplade periodkort som räknas upp genom att dividera med andelen resenärer som verkligen stämplar. Denna stämplingsbenägenhet varierar, men mäts inte tillräckligt regelbundet för en säker statistik kvalitet.

Anmaningar eller vitesförelägganden har inte förekommit i denna undersökning såvitt känt för de som är ansvariga idag.

Samråd

Innan denna konsekvensutredning sändes på remiss kontaktade Trafikanalys *Tågoperatörernas förening* med ett erbjudande om att få yttra sig och påverka förslagen innan remissen. Denna inbjudan hörsammades inte.

Konsekvensutredningen har gått på en första remissrunda till Näringslivets regelnämnd, Sveriges kommuner och landsting, de viktigaste uppgiftslämnarna Green Cargo AB, Hector Rail AB, LKAB Malmtrafik AB, Veolia Transport AB och SJ AB samt till Tågoperatörernas förening som representerar en viktig grupp av uppgiftslämnare.

Näringslivets regelnämnd har inga synpunkter på förslagen. Sveriges kommuner och landsting ser positivt på att föreskrifterna uppdateras efter nya förhållanden och har inga synpunkter på innehållet i föreskrifterna. Vidare tycker Sveriges kommuner och landsting att konsekvensutredningen är ofullständig och saknar beräkningar av de kostnader som uppstår hos uppgiftslämnarna när de måste ändra sina rutiner. De säger att några typiska uppgiftslämnare borde ha fått yttra sig över det och att konsekvensutredningen nu är otillräcklig i detta hänseende. Trafikanalys noterar att ingen av de uppgiftslämnare som haft möjlighet att yttra sig över förslagen och konsekvensutredningen har framfört synpunkter på uppgiftslämnarbördan. Hector Rail AB har inga invändningar mot förslagen. Ingen av de övriga har svarat.

I bilagor till konsekvensutredningen ligger den gamla föreskriften med bilagor, den nya föreskriften med bilagor samt missiv till utskicket av formulär som ska ske i mars 2014.

Tidpunkt för ikraftträdande

Förslaget är att de nya reglerna ska träda i kraft den 15 februari 2014. I början av mars kommer uppgifter att begäras in första gången i enlighet med de nya föreskrifterna, med sista svarsdatum den 31 mars.

Informationsinsatser

Trafikanalys kommer att informera om förändringarna i samband med att uppgifterna begärs in. De innehållsliga förändringarna är små. Uppgiftslämnare som får svårt att möta det nya svarsdatumet kan ansöka om dispens första året, vilket kommer att framgå av missivet.

Kontaktperson

Jan Östlund jan.ostlund@trafa.se eller 010-414 42 24

Med vänliga hälsningar

Per-Åke Vikman
Avdelningschef

Kammarkollegiets författningssamling

KAMFS 2014:X

TRAFAFS 2014:X

Trafikanalys föreskrifter om uppgifter till statistik om bantrafik m.m.;
beslutade den X december 2013.

Trafikanalys föreskriver följande med stöd av 5 § förordningen (2001:100) om den officiella statistiken.

1 § Uppgifter till statistik om bantrafik avseende gods- och persontransporter, infrastruktur m.m. ska lämnas av näringsidkare, kommuner och landsting, som valts ut med statistiska metoder, och vilka

1. bedriver eller organiserar järnvägstrafik, spårvägstrafik, tunnelbanetrafik eller därtill knuten terminalverksamhet, eller
2. bedriver åkeri- eller speditjonsverksamhet eller är varuägare och anlitar tjänster inom järnvägstrafik, spårvägstrafik, tunnelbanetrafik eller därtill knuten terminalverksamhet, eller
3. är underleverantör till näringsidkare, kommuner eller landsting som bedriver eller organiserar järnvägstrafik, spårvägstrafik, tunnelbanetrafik eller därtill knuten terminalverksamhet, eller
4. är infrastrukturförvaltare för järnvägstrafik, spårvägstrafik, tunnelbanetrafik eller därtill knuten terminalverksamhet.

2 § De uppgifter som ska lämnas framgår av bilaga 1–6. De uppgifter som framgår av bilaga 1–4 ska lämnas senast den 31 mars varje år eller vid den senare tidpunkt som Trafikanalys bestämmer och avse förhållandena under det närmast föregående kalenderåret. De uppgifter som framgår av bilaga 5–6 ska lämnas senast den 30 april, 15 augusti, 31 oktober och 31 januari eller vid den senare tidpunkt som Trafikanalys bestämmer och avse förhållandena under det närmast föregående kalenderkvartalet. Uppgifterna ska, på begäran, lämnas till Trafikanalys eller till den som Trafikanalys utser.

3 § Om det finns särskilda skäl får Trafikanalys medge avvikelser och undantag från bestämmelserna i dessa föreskrifter. Ansökan om undantag görs skriftligen till Trafikanalys eller till den som Trafikanalys utser.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

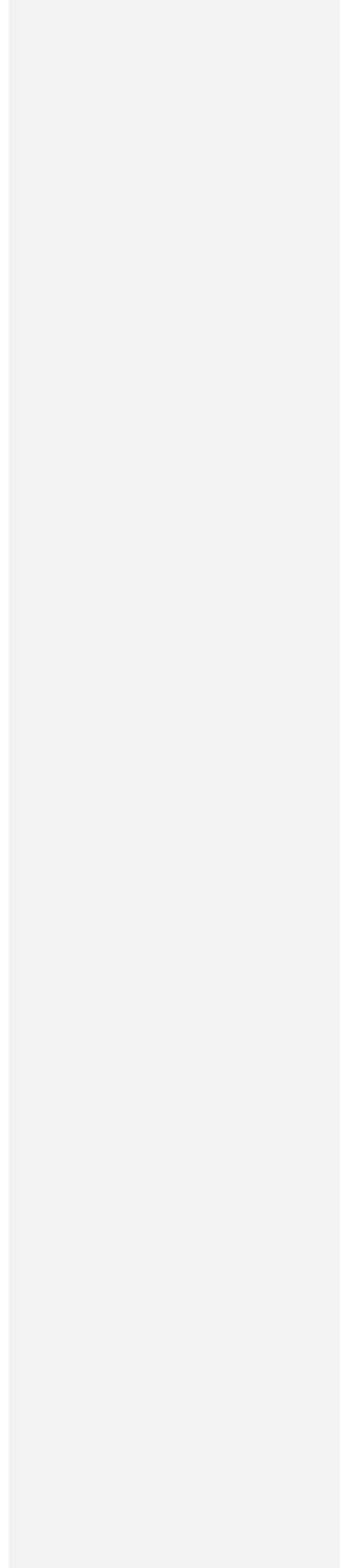
1. Dessa föreskrifter träder i kraft den 15 februari 2014, då myndighetens föreskrifter TRAFAFS 2012:3 om uppgifter till statistik om bantrafik m.m. ska upphöra att gälla.
2. I fråga om uppgifter som begärts före ikraftträdandet gäller äldre föreskrifter.

På Trafikanalys vägnar

BRITA SAXTON

Eva Pettersson

9(11)



Diarienummer

XX

Datum

2014-XX-XX

Statistikuppgifter till Bantrafik 2013

Nu är det snart dags att lämna uppgifter till statistiken om järnvägs-, spårvägs- och tunnelbanetrafik i Sverige. Det är vi på Trafikanalys som har uppdraget att ta samla in, sammanställa och sprida objektiv officiell statistik på det här området. Den ska finnas för allmän information, utredningsverksamhet och forskning. Ni hittar all vår statistik vår webbplats www.trafa.se. Vi vill givetvis att statistiken ska komma till nytta och tar därför gärna emot era synpunkter på användbarheten.

Många av resultaten på järnvägsområdet rapporterar vi även till EU:s statistikbyrå Eurostat enligt en förordning från Europaparlamentet och rådet. De uppgifterna används internationellt och är jämförbara med statistiken från många andra länder.

I den här undersökningen samarbetar Trafikanalys med Trafikverket, som har fått uppdraget att samla in och sammanställa statistiken. Frågeformulären skickas ut till samtliga företag och myndigheter som bedrev kommersiell verksamhet inom sektorn under 2013.

Vi ber er fylla i bifogade formulär enligt anvisningarna och returnera **senast den 31 mars**. Vi har ny föreskrifter och datumet är en månad tidigare än i de gamla föreskrifterna. Förra året bad vi er att frivilligt lämna uppgifterna före påsk och många av er gjorde det också. Anledningen till förändringen är att vi måste börja rapportera till Eurostat senast den sista maj och behöver lite mer tid för att hinna kontrollera och sammanställa uppgifterna. Vi tror också att vi kan komma ut med den svenska statistiken snabbare på det här viset.

Uppgifterna ska samlas in så att uppgiftslämnandet blir så enkelt som möjligt. Därför anpassar vi formulären till verksamheten hos varje uppgiftslämnare, så att ingen ska få några onödiga frågor. Ni som också lämnade uppgifter för 2012 kan se dessa i formulären och vi ber er även att kontrollera att de är korrekta och rätta eller komplettera eventuella luckor.

Uppgiftsskyldigheten regleras av förordningen (2001:100) om den officiella statistiken och Trafikanalys föreskrift (KAMFS 2014:X).

Uppgiftsskyldighet föreligger i undersökningen. Det innebär att **underlåtenhet att lämna uppgifter senast den 31 mars kan leda till att Trafikanalys efter en skriftlig anmaning förelägger om vite** som i så fall kan dömas ut av Förvaltningsrätten.

Kommentar [JOS1]: Måste ändras om/när propositionen om ändring av lagen om den officiella statistiken går igenom i riksdagen.

Vi har förståelse för att vissa kan få svårigheter att möta kravet att lämna en månad tidigare än förut. Det finns en möjlighet att söka om dispens för att lämna uppgifterna senare om det är svårt att hålla tiden. Skriv till Trafikverket så löser vi det.

Vi är medvetna om att vissa av de begärda uppgifterna kan betraktas som känslig affärsinformation. Samtliga uppgifter behandlas dock helt konfidentiellt.

Statistiksekretessen regleras av 24 kap 8 § i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).

Statistiksekretessen anvisar att inga uppgifter får lämnas ut om det går att hänföra dem till ett enskilt företag. Uppgifter som lämnas till oss av myndigheter som bedriver affärsverksamhet omfattas inte av statistiksekretessen, men kan omfattas av sekretess till skydd för det allmännas ekonomiska intressen. Sekretessbelagda uppgifter får endast hanteras inom de statistikproducerande verksamheterna. Uppgifterna får inte heller användas för något annat ändamål än att sammanställa statistik eller forskning. De inkomna uppgifterna bevaras och kan därför om så önskas tas fram om ni behöver se era gamla uppgifter igen.

Sekretess till skydd för det allmännas ekonomiska intressen regleras av 19 kap 1–2 § i sekretesslagen (1980:100).

Trafikanalys har samrått om utformningen av undersökningen med Näringslivets Regelnämnd NNR, Regelrådet, Sveriges Kommuner och Landsting SKL samt branschföreningen Tågoperatörerna.

Uppgifter skickas till statistical.service@trafikverket.se.

Har ni frågor eller synpunkter ber vi er att kontakta:

- Anders Broberg, Trafikverket på adressen ovan eller telefon 010-123 61 48, eller
- Jan Östlund, Trafikanalys, jan.ostlund@trafa.se eller telefon 010-414 42 24.

Tack på förhand för er medverkan!

Med vänliga hälsningar

Per-Åke Vikman
avdelningschef