



Høringsinnspill revidert MMTIS-forordning

Vi viser til utsendt høringsnotat om Nasjonal gjennomføring av forordning (EU) 2024/490 om multimodale reiseinformasjonstjenester (MMTIS). Vi takker for muligheten til å sende høringsinnspill, og for samarbeid med Samferdselsdepartementet om et åpent informasjonsmøte 4. november 2025.

Kollektivtrafikkforeningen er en nasjonal bransjeorganisasjon for offentlige aktører som planlegger, kjøper og markedsfører kollektivtrafikk- og mobilitetstjenester. Vi organiserer blant annet de fylkeskommunale administrasjonsselskapene i kollektivtrafikken med ansvar for innkjøp av kollektivtjenester.

Overordnede vurderinger

Kollektivtrafikkforeningen er positive til at den reviderte MMTIS-forordningen tas inn i norsk rett. Regjeringen skriver i Nasjonal transportplan 2025-36 at nullvekstmålet er under press og at det er behov for nye virkemidler for å unngå betydelig økt biltrafikk i storbyområdene fremover. Utvikling av sømløse, «dør til dør»-reiser på tvers av ulike transportmidler, etterspørres av kundene og er en felles ambisjon for kollektivaktørene.

Kollektivtrafikkforeningen har i 2025 utarbeidet et [diskusjonsnotat med tittelen «Fremtidens regulering av offentlig tilgjengelig transport»](#). Notatet omtaler de fylkeskommunale kollektivselskapenes erfaringer med dagens transportregulering i Norge, som oppleves som uklar og lite helhetlig når det gjelder etterspørselsbasert transport og kollektivselskapenes mandat.

Gjennom intervjuer trekkes økt deling av data på tvers av transportmidler, og bruk av felles standarder, som viktige brikker på veien mot sømløse reiser. Det foreslåtte regelverket er et viktig bidrag til denne utviklingen.

Som det står i høringsnotatet, er mange av dataene som er omfattet av den reviderte MMTIS-forordningen allerede tilgjengelig gjennom transportportal.no, spesielt for rutegående transport. Våre medlemmer deler derfor allerede mye av dataene som etterspørres. Vi støtter vurderingen om at denne revisjonen vil få større betydning for andre typer mobilitetsaktører som tidligere ikke har hatt krav om å dele data. Forslaget vil imidlertid også bety at de fylkeskommunale kollektivaktørene må dele data om nye mobilitetstjenester, som for eksempel bestillingstransport og samkjøring.

Historiske data om avvik

I høringsnotatet står det at formålet med krav om å dele historiske data for avvik, primært innføres for å gjøre det enklere for de reisende å kunne håndheve sine passasjerrettigheter ved avvik. Kollektivtrafikkforeningen støtter ambisjonen om å gjøre det lettere for de reisende å håndheve sine rettigheter ved avvik. Vi ønsker imidlertid å påpeke at de delte dataene vil måtte bearbeides og at det vil måtte lages en tjeneste som de reisende kan bruke for at dataene skal kunne benyttes til formålet.

Våre medlemmer leverer i dag data om avvik, observerte og estimerte tider for rutegående trafikk til Entur (SIRI ET). Vi er kjent med at det er mulig å søke i historiske data hos Entur, men er ikke kjent med hvor lenge Entur oppbevarer disse opplysningene.

Det fremkommer ikke tydelig av høringsnotatet om det blir krav om å dele mer eller andre data enn det som allerede formidles med Entur. Dersom omfanget av informasjon er tenkt økt er det relevant å



stille spørsmål om hvordan disse dataene skal tilgjengeliggjøres. Om hver aktør gjøre sitt datasett tilgjengelig i det formatet og varigheten som finnes i dag, eller om det skal lages ett nasjonalt samlet datasett som aktørene må tilpasse sine data til. Det siste vil naturligvis kreve mer ressurser enn det første alternativet.

Når det gjelder bestillingstransport, anser Kollektivtrafikkforeningen ikke historiske reise- og trafikkdata om forsinkelser som relevant. Avvik ved bestillingstransport måles ikke på samme måte som for en rutesatt transporttjeneste. Videre er det risiko for at historiske data for bestillingstransport vil utgjøre mulig identifiserbare persondata (reise for 1 person fra en bestemt adresse).

Nasjonalt krav om fyllingsgrad

Etter artikkel 5 nr. 4 i den reviderte MMTIS-forordningen er det opp til hver medlemsstat å bestemme om datainnehavere skal tilgjengeliggjøre data om fyllingsgrad for kjøretøy. Departementet foreslår å innføre et slikt krav i Norge.

Kollektivtrafikkforeningen mener drøftingen av et slikt nasjonalt krav er mangelfull i høringsnotatet. Et nasjonalt krav om fyllingsgrad drøftes kun opp mot forbudet mot å dele forretningshemmeligheter, ikke andre hensyn som for eksempel nasjonal sikkerhet og beredskap. Det gis heller ikke informasjon om hvilke EU-land som har valgt å innføre et slikt krav.

Etter offentleglova § 21 er hensynet til nasjonal sikkerhet og beredskap en mulig unntaksgrunn fra krav om innsyn. Kollektivtrafikkforeningen mener at det i denne sammenheng må vurderes nærmere om data som kollektivselskapene besitter, vil kunne bli brukt til å skade nasjonale sikkerhetsinteresser, dersom disse for eksempel skulle bli gjenstand for systematisk innhenting og behandling av fremmed etterretning eller andre trusselaktører.

Mange av våre medlemmer oppgir i dag fyllingsgrad i appene sine, da det for de reisende har verdi å vite om bussen som kommer er full eller ikke, slik at man kan vurdere å ta en annen avgang. Det er imidlertid forskjell på å oppgi informasjon om enkeltkjøretøy og å dele data som kan la seg sammenstille. Vi mener det er grunn til å utvise stor forsiktighet ved deling av data knyttet til kjøremønster, antall passasjerer eller annen informasjon som kan la seg sammenstille. Dette gjelder spesielt større datamengder som gir overblikk og potensielt innsikt i sårbarheter knyttet til drift av kollektivtrafikken.

Kollektivtrafikkforeningen vil advare mot et nytt krav om å oppgi fyllingsgrad, selv om det er snakk om nivå og ikke eksakt antall, uten at sikkerhetshensynene er grundig vurdert.

Utvikling av bransjestandarder

I høringsnotatet skriver Samferdselsdepartementet at Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet og Entur samarbeider tett om videre utvikling av håndbøkene for de forskjellige gruppene av aktører som er informasjonspliktige, som f.eks. drosje, sykkeldeling, parkering og samkjøring. For hver gruppe aktører, eller bransje, må det gjennomføres dialog for å avklare hensiktsmessig fremgangsmåte og hvilke reguleringer som er nødvendige. Når det gjelder formater for innsamling av data vil bransjespesifikke standarder bli vurdert benyttet der det finnes hensiktsmessige bransjestandarder.



Kollektivtrafikkforeningen støtter dette, og understreker betydningen av tett og god involvering i dette arbeidet. Dersom det ikke finnes hensiktsmessige bransjestandarder så er det vesentlig at aktørene, herunder kollektivaktørene, får delta i utarbeidelse av de nødvendige standardene.

Kollektivtrafikkforeningen bidrar gjerne på egnet måte inn i dette arbeidet .

Vi gjør spesielt oppmerksom på at Entur AS, som er assosiert medlem i Kollektivtrafikkforeningen vil sende sin egen høringssuttalelse.

Med hilsen,

Olov Grøtting
Daglig leder

Daniel Rees
Spesialrådgiver