



Till i.remissvar@regeringskansliet.se
Kopia till
annica.liljedahl@regeringskansliet.se

Stockholm 2020-10-16

Ref I2020/01315/TM

Remissyttrande angående SOU 2020:25 ”Utredningen om ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige”

Sveriges Bussföretag är en arbetsgivare- och branschorganisation för den yrkesmässiga bussbranschen och representerar såväl busstrafikföretag som bussresearrangörer. Vi är ett förbund inom Transportföretagen och Svenskt Näringsliv.

Sammantaget anser Sveriges Bussföretag att ”Utredningen om ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige” (hädanefter benämnd Utredningen) väl svarar mot kommittédirektivet (Regeringen 2019:48). Med Utredningens förslag som grund finns möjlighet att starta moderna mobilitets samarbeten i Sverige. Därmed finns potential att öka kollektivtrafikens tillgänglighet och attraktivitet. Det kan i sin tur göra det enklare för fler att välja att resa kollektivt, både regelbundet och vid enstaka resor. Samtidigt inser vi den utmaning det innebär att finansiera och genomföra förslagen i rådande läge, när Corona pandemin slagit hårt mot ekonomin hos landets regioner och de regionala kollektivtrafikmyndigheterna samt hos trafikföretagen.

I vårt remissvar vill vi särskilt lyfta fram resonemangen och förslagen som berörs i kapitel 7,8 och 9.

Utredningens samlade förslag om att inrätta ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela landet redogörs tydligt för i kapitel 8. Här vill vi särskilt kommentera vikten av att skyldigheten för kollektivtrafikföretag att lämna utökade data till ett gemensamt system för trafikantinformation samt information om sina produkter hos den nationella försäljningskanalen utformas i dialog med branschen. Det är viktigt att formerna och villkoren för denna skyldighet utformas i nära samråd med branschen, dvs företrädare för kommersiella trafikföretag inom olika transportslag, så att inte denna skyldighet innebär svårigheter samt administrativa och kostnadsdrivande bördor i och med uppgiftslämnandet. Särskild hänsyn måste självklart också tas till affärshemligheter och andra kommersiella förutsättningar som är viktiga för de kommersiella trafikföretagen. Särskild hänsyn måste också tas till de särskilda förutsättningar som finns hos SME-företag.

Här är de överväganden som Utredningen gör i sin konsekvensanalys viktiga. Utredningens förslag om att kravet på att lämna dynamiska data endast bör omfatta de kollektivtrafikföretag som redan har realtidsdata digitalt, för att inte skapa orimliga krav på berörda företag, är bra.





Ett tvingande system omöjliggör diskriminering

Genom att Utredningens förslag om ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige blir tvingande för landets RKM försvinner dagens problem med att olika RKM bygger sina system på olika standarder, till nackdel för hela kollektivtrafiken, dess resenärer och aktörer. Det blir också möjligt för kommersiella trafikföretag att fullt ut bli en del av systemet, få tillgång till RKMs produkter samt att visa, sammankoppla och marknadsföra egna produkter och erbjudanden med dessa, under förutsättning att trafikföretaget uppfyller fastställda villkor och kriterier för kommersiella aktörer inom systemet. Under senare år har vi tyvärr sett exempel då RKM på oklara grunder vägrat att integrera kommersiella trafikföretags produkter i sina system och kanaler, vilket yttersta drabbat resenärer. Ett sådant exempel var den s k Nacka-Kista linjen. Under den mångåriga utredningstiden hos dåvarande Stockholms Läns Landsting (SLL) om möjligheten att informera om linjen till resenärer i Stockholmstrafiken genom SLLs informations- och biljettsystem, hann själva linjen läggs ned ¹.

Vi instämmer med Utredningens slutsats om att förslaget om att etablera en konkurrensneutral försäljningskanal kan vara en möjlighet för SME företag som inte själva har kraft och möjlighet att etablera och marknadsföra egna försäljningskanaler.

Tredjepartsförsäljning

Vi delar Utredningens bedömning att genom att utveckla digitala lösningar och öppna möjligheter för externa aktörer, s k tredjepartsförsäljare, att sälja kollektivtrafikens biljetter, skapas möjligheter för helt nya försäljningskanaler med innovativa lösningar. Det möjliggör försäljning av kollektivtrafikens biljetter i nya och kombinerade former.

Men villkoren och förutsättningarna för tredjepartsförsäljning av kollektivtrafikens biljetter är en både viktig och komplicerad fråga. Utredningen belyser flera av de överväganden som behöver göras. Att branschorganisationen Svensk Kollektivtrafik och Konsumentverket ensamma ska få utforma en branschöverenskommelse för krav på tredjepartsförsäljare anser vi vara för snävt. Kunskap om kommersiella villkor, överväganden och erfarenheter av dylika samarbeten finns redan idag hos landets kommersiella trafikföretag och måste tas med. Ansvaret för att utforma en branschöverenskommelse för tredjepartsförsäljning måste därför också ges till företrädare för de kommersiella trafikföretagen i samverkan med Konsumentverket och branschorganisationen Svensk Kollektivtrafik.

I sammanhanget är Utredningens förslag om att trafikförsörjningsprogrammen ska kompletteras med en ny punkt bra. Utredningen förslår ju att RKM i sina trafikförsörjningsprogram ska redovisa vidtagna digitala åtgärder för att underlätta reseplanering och försäljning vad gäller offentlig och kommersiell trafik så att dessa kan komplettera varandra och utökas till att omfatta nya mobilitetstjänster. Huruvida och på vilket sätt uppgifter om försäljning av kollektivtrafik som inte bedrivs i offentlig regi ska beskrivas behöver dock analyseras vidare, då resandevolymer och intäkter kan vara affärshemligheter i kommersiellt drivna trafikföretag.

Huvudmannaskap och färdbevis

Vi delar Utredningens förslag om att huvudman för ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik bör vara en statlig myndighet, som dock ges befogenhet att upphandla och överlämna driften av systemet till fristående aktör.

¹ <https://news.cision.com/se/transdev/r/nacka-kista-linjen-upphor-sista-januari,c9700275>



Vi delar Utredningens förslag om att en gemensam hantering av färdbevis i kollektivtrafiken genom identifikatorer IDF bäst motsvarar kraven i ett väl fungerande nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik.

Att etablera en ny konkurrensneutral nationell försäljningskanal med reseplaneringsfunktion i statlig regi, framförallt inriktad på resenärer med särskilda behov, är ett bra förslag. Att ålägga trafikföretagen att till en sådan lämna upplysningar om och i vilken utsträckning transportmedlen är särskilt anpassade är däremot ett dåligt förslag. I trafiksystemet byts fordon och ersättningstrafik sätts in med kort varsel – att vara skyldiga att i ett nationellt system redogöra för aktuella förhållanden ända ner på fordonsnivå rörande detta låter sig inte göras. Ansvar för och finansieringen av en konkurrensneutral försäljningskanal med reseplaneringsfunktion bör åläggas staten så som Utredningen föreslår.

Vi står gärna till förfogande för att svara på frågor i detta.

Med vänlig hälsning

Sveriges Bussföretag

Anna Grönlund, branschchef, vVD