



Remissvar: Betänkande (SOU 2020:25) av Utredningen om ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige – I2020/01315/TM

Svenska Taxiförbundet (Förbundet) är branschorganisationen för Sveriges taxiföretag och har beretts tillfälle att yttra sig över det rubricerade betänkandet.

Inledningsvis vill Förbundet ge sitt stöd till förslaget om att inrätta ett nationellt biljettsystem. Förbundet delar utredningens uppfattning att ett nationellt biljettsystem kan bidra till en överflyttning av persontrafik till klimatsmarta lösningar, varav taxi kan vara ett av alternativen för förbättrad miljövänlig mobilitet för resenärerna.

Förbundet noterar att det primära syftet med utredningen, vilket framgår av utredningens namn, varit att föreslå ett biljettsystem för *all kollektivtrafik* i hela Sverige. Förbundet delar utredningens uppfattning att det krävs en bredare vy av begreppet ”kollektivtrafik” för att uppnå en minskning av privatbilismen.

I betänkandet anges att utredningen ska ”föreslå avgränsningar kring vilka färdstätt och typ av trafik som bör ingå i ett nationellt biljettsystem” och att utredaren ”ska beakta om systemet bör omfatta andra mobilitetsjänster och om biljetterna ska omfatta längre resor från dörr till dörr i sin helhet”¹. I figur 2.1² beskrivs utredningens prioriteringar, utifrån perspektiven tid, omfång och trafik. I denna figur har delade transporter beskrivits som prio 2, som en del av ett framtidsscenario. I avsnitt 2.2.1 behandlas frågan om vad som utgör kollektivtrafik. Det konstateras att kollektivtrafiklagen (2010:1065) utgår från EU:s kollektivtrafikförordning, vilken definierar kollektivtrafik som ”persontransporttjänster av allmänt ekonomiskt intresse som erbjuds allmänheten fortlöpande och utan diskriminering”. Det anges vidare att:

Trafik där utbud, tidpunkt, pris, resmål och färdväg inte är organiserat och utannonserat i förväg mot allmänheten eller regelbundet tillgängligt inryms således inte i definitionen. Den trafiken har då bestämts av resenärerna eller

¹ Se SOU 2020:25 s. 50.

² Se SOU 2020:25 s. 52.

trafikutövaren vid varje enskilt tillfälle. Exempel på sådan trafik som inte ingått i definitionen är abonnerade bussar för givna ändamål, privat samåkning och taxiresor.

Utifrån den rådande lagstiftningen är således taxi inte kollektivtrafik. Utredningen beskriver dock att man ser att *”det är kollektivtrafik i bred bemärkelse som på allvar kan konkurrera med privatbilismen³”*, och i den vidare definitionen ingår andra mobilitetslösningar som t.ex. taxi.

Det anges att utredarens tolkning av direktiven är *”att det övergripande syftet med ett nationellt biljettsystem ska vara att bidra till att minska persontransporternas klimatpåverkan⁴”*. Förbundet anser att förslaget behöver justeras för att detta mål ska kunna uppnås.

I lagförslaget som utredningen lägger fram avseende kollektivtrafiklagen anges det i 3 a kap 1 § att:

För att främja kollektivt resande och underlätta resenärers köp av resor i hela landet ska det finnas ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i Sverige. Det nationella biljettsystemet ska möjliggöra köp av resor från kollektivtrafikföretag som är anslutna till biljettsystemet.

Det lagstiftningen anger är att det nationella biljettsystemet ska *”möjliggöra köp av resor från kollektivtrafikföretag”*. Begreppet kollektivtrafikföretag definieras även det i EU:s kollektivtrafikförordning, och utgörs av *”ett offentligt eller privat företag, eller en offentlig eller privat företagsgrupp, som bedriver kollektivtrafik, eller ett offentligt organ som tillhandahåller kollektivtrafiktjänster”*. I och med att taxi inte utgör kollektivtrafik i denna lags mening, utgör inte heller taxiföretagen *”kollektivtrafikföretag”*, och deras tjänster är därmed inte en del av de tjänster som ska erbjudas inom ramen för det nationella biljettsystemet, enligt ovan nämnda paragraf.

Detta till trots utgör taxi ändå de facto en del av kollektivtrafiken. Dels i form av den särskilda kollektivtrafiken (färdtjänst, skolskjuts och skolresor), men även inom ramen för den allmänna kollektivtrafiken i form av anropsstyrd kollektivtrafik, som erbjuds av samtliga Sveriges regioner på sträckor där resandeunderlaget är för litet för att bedrivas med buss i linjetrafik. Även vid avbrott inom den allmänna kollektivtrafiken fyller taxi en viktig roll⁵.

Om syftet är att det nationella biljettsystemet ska *”möjliggöra överflyttning till klimatsmart kollektivtrafik”*, då är frågan varför inte fler typer av tjänster ska ingå i biljettsystemet. Utredningen pekar, enligt ovan, på att det endast är kollektivtrafik i en bred bemärkelse som på allvar kan konkurrera med privatbilismen. Det är även viktigt ur

³ Se SOU 2020:25 s. 54.

⁴ Se SOU 2020:25 s. 55.

⁵ Lag (2015:953) om kollektivtrafikresenärers rättigheter.

kundnyttoperspektivet, att ”resenären kommer ända fram på ett smidigt sätt⁶”. Likt utredningen konstaterar är ”kollektivtrafiken ...transporteffektiv om den används på rätt sätt, men det finns bussar i Sverige som färdas med alltför få passagerare⁷”. Detta har lösts med anropsstyrd kollektivtrafik med t.ex. taxi för att optimera resandet. På ett liknande sätt kan ett ökat användande av taxi optimera resandet bl.a. på landsbygden.

Det anges att utredningen med sina förslag vill ”skapa en infrastruktur för mobilitetstjänster som förenklar för operatörer att erbjuda resenärer attraktiva mobilitetstjänster⁸”. Om detta ska uppnås är det viktigt att biljettsystemet från början är öppet för alla aktörer, sett ur kollektivtrafiken i en bred bemärkelse. Taxi utgör en del av delningsekonomin, den är en sekventiell delning av fordonet med förare. Taxiföretagens fordonsflotta är betydligt miljövänligare än privatfordon i allmänhet, delvis beroende på offentliga aktörers krav vid upphandlingar. Ett ökat resande med taxi, som kollektivtrafikens förlängda arm för ”the last mile” skulle ha en positiv effekt i form av minskad privatbilism. Av den anledningen är det viktigt att systemet från början omfattar andra former av mobilitetstjänster, som taxi, än de som utgör kollektivtrafik enligt lagens nuvarande definition. Förbundet anser därför att förslaget till 3 a kap 1 § i kollektivtrafiklagen justeras enligt nedan:

För att främja kollektivt resande och underlätta resenärers köp av resor i hela landet ska det finnas ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i Sverige. Det nationella biljettsystemet ska möjliggöra köp av resor från kollektivtrafikföretag **och andra mobilitetsleverantörer** som är anslutna till biljettsystemet.

Genom att redan när biljettsystemet skapas öppna för olika mobilitetslösningar skapas en konkurrensneutral försäljningsplattform som kan främja en överflyttning av privatbilism till klimatsmarta lösningar.

Svenska Taxiförbundet

Claudio Skubla
Förbundsdirektör

⁶ Se SOU 2020:25 s. 57.

⁷ Se SOU 2020:25 s. 64.

⁸ Se SOU 2020:25 s. 65.