

Till:
Infrastrukturdepartementet
Transportmarknadsenheten
Lars Falksveden

diarienummer I2020/01315/TM

Remiss av betänkande (SOU 2020:25) av utredningen om ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige

Inledning

Från Sveriges Konsumenters sida välkomnar vi ett nytt och sammanhållet biljettsystem för hela landet. En ökad tillgänglighet av alla kollektivtrafikens biljetter skulle underlätta för och påverka konsumentens val att åka kollektivt. Något som ligger helt i linje med ett mer miljömässigt hållbart resande.

Problem

Dock tycker vi att utredningen har ett alltför stort teknik- och producentfokus och allt för stor anpassning till det kommunala självstyret i regionerna, i förhållande till konsumentfokus och harmoniserade villkor. Detta gäller både villkor för resenärskategorier, biljettyper, priser och rabatter, vilket inte utredningen presenterar några bra förslag för att ändra på. Det saknas också ett tillräckligt starkt fokus på hållbart resande.

Statligt samordningsansvar

Vi skulle välkomna ett förslag där staten går in och tar ett större ansvar och går in och reglerar tekniska lösningar så att de blir samma i alla regioner. Detta borde gå att göra samtidigt som man som konsument fortfarande blir kund i sin egen region. Det är särskilt viktigt för de konsumenter som inte är digitala och som riskerar att få än svårare att hitta billigaste och bästa biljetten.

Trots goda intentioner har utredningen fastnat i gamla tankestrukturer. Problemet med att samordna systemet riskerar att kvarstå. Det är en alltför stor storstadsdominans och det föreslås ingen nationell myndighet som får ett samordningsansvar. Vi saknar också ett skarpt förslag på ett sammanhållet bokningssystem, inte bara biljettsystem, även om det inte är utredningens huvudsakliga uppdrag. Det förslag med uppdrag åt Trafikverket att skapa ett sådant, men med olika möjlighet att söka efter biljetter och beställa ledsagning, kommer förmodligen inte att bli en tillräckligt känd portal för den breda allmänheten. Detta har ju systemet med Reserobot visat. Hade man satsat på ett verkligt samordnat bokningssystem skulle det bli väsentligt mycket enklare för konsumenten att hitta bästa möjliga resalternativet och kollektivresandet skulle kunna

bli ett tillräckligt bra alternativ till att ta den egna bilen.

Fler möjligheter med samordnat biljettsystem

Att konsumentperspektivet inte tillräckligt väl tagits i beaktande syns bland annat på att man inte tagit tillvara alla de möjligheter ett samordnat biljettsystem skulle kunna erbjuda. Tex skulle ett utvecklat biljettsystem också kunna omfatta harmoniserade biljettvillkor för olika ålderskategorier eller när man reser med rullstol eller cykel, mellan olika regioner. Risken med det föreslagna systemet är att man fortsättningsvis fortfarande kommer att ha svårt att få överblick över vad det kostar att resa över regiongränser, och i värsta fall riskerar resenärer få dyra tilläggsavgifter för att man inte förstått att biljettkostnaden för samma tjänst kan se olika ut när man reser över regiongränser. Vi ställer oss också frågande till varför man inte med det föreslagna id-baserade systemet kan koppla på en automatisk förseningsersättning. Det skulle förenkla förfarandet att få ersättning vid försening, något som idag är både krångligt och tidsödande, och inte något som resenären alltid uppfattat att hen har rätt till.

Personlig integritet

För Sveriges Konsumenter är frågor om den personliga integriteten viktig. Förslaget bygger på att man kopplar rätten till att resa till en person. Men det finns ett värde i att också kunna få ett fysiskt kvitto när man reser, dels för dem som behöver redovisa utlägg för resor, och dels för att kunna visa att man har rätt att resa även om man har en urladdad mobiltelefon. Systemet är väldigt teknikbaserat och med en urladdad, trasig eller borttappad mobil, dator eller platta, kan man inte visa att man har rätt att resa.

Säkerhet

Vi tycker inte heller att man tillräckligt väl tagit tillvara de konsumenter som på grund av rånrisk eller andra skäl inte vill eller kan betala med kontokort och som inte heller har tillgång till varken smart telefon, bank-id eller swish. Man borde kunna ha ett kort som man kan tanka med pengar, och som gäller som betalningsmedel i alla regioner.

Med det föreslagna systemet ser vi också svårigheter för föreningar, skolor och företag att kunna erbjudas opersonliga grupperesor. Något som inte tas upp i utredningen.

Frivillighet fungerar inte

Vi ställer oss också frågande till varför man föreslår att det ska vara frivilligt för branschen att införa ett gemensamt nationell Sverigekort som gäller i hela landet. Vill man att konsumenterna ska kunna ha tillgång till ett sådant måste man kunna fatta beslut om att det är obligatoriskt för alla bolag att ansluta sig till det. Om staten är mån om att åstadkomma en välfungerande kollektivtrafikmarknad måste man ta ansvar för att erbjuda konsumenterna en användarvänlig marknadsplats som omfattar hela trafikutbudet. Detta kan man göra antingen genom lagstiftning som tvingar branschen att tillgängliggöra sitt eget och det totala utbudet av kollektivtrafik eller att staten på bred front marknadsför en nationell konkurrensneutral plattform

Underlätta bokning för utlandsresor

Det är också viktigt att framtida expansion med en koppling till internationell försäljning underlättas. Resenärer måste kunna göra bokningar för resor över rikets gränser och för resor i Europa på ett och samma ställe som man bokar sina inrikesresor. Detta är nödvändigt om kollektivtrafik ska kunna konkurrera med det mycket mer miljöbelastande flyget.

Tredje partsförsäljning

Något vi välkomnar är att offentliga kollektivtrafikaktörer ska tillåta tredje partsförsäljning av sina produkter på lika villkor. Dock begränsar sig förslaget endast till tågsoperatörer med bokningssystem. Tågsoperatörer utan bokningssystem, tex Arlanda Express hamnar i en gråzon. Det är något vi tycker borde omprövas i förslaget.

Statlig reglering

Avslutningsvis vill vi poängtera att vi förordar en tydlig statlig reglering för att uppnå önskad effekt, att förenkla kollektivt resande, och inte låta vissa viktiga delar i förslaget baseras sig på frivillighet från företagens sida.

Dag som ovan

Maria Wiezell
Konsumentjuridisk expert