

Registrator, Infrastrukturdepartementet
i.registrator@regeringskansliet.se

2020-10-16

Remissyttrande avseende SOU 2020:25; Ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik

Nobina Sverige AB är Sveriges äldsta och Nordens största företag för kollektivtrafik med buss. Nästan var tredje bussresa som sker i Sverige sker med Nobina. Denna verksamhet utgår från ca 100 platser i Sverige med hjälp av ca 7000 medarbetare.

I tillägg till detta är Nobina landets första digitala tredjepartsförsäljare av kollektivtrafik. Detta sker i Nobinas app Travis som är Sveriges första kommersiella plattform för Mobilitet som en tjänst.

Övergripande uppfattningar

Riksdagen antog i juni 2017 skärpta klimatmål. För transportsektorn innebär det att utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter (exkl. inrikes flygtransporter) ska minska med minst 70 procent till år 2030 jämfört med år 2010. Kollektivtrafiken är en viktig del av lösningen på hur transportsektorn kan klara sina utsläppsmål, detta genom att öka kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna.

Att underlätta för rörlighet och mobilitet i hela landet är av nationellt intresse. Det ger kollektivtrafiken möjlighet att dels förbättra trafiken för befintliga resenärer samt dels nå nya resenärsgupper och därmed öka kollektivtrafikens marknadsandel. Detta måste vara huvudsyftet i arbetet med att åstadkomma ett nationellt harmoniserat biljettsystem.

Genom att underlätta för att erbjuda lättanvända kollektivtrafikbiljetter kommer kollektivtrafiken fortsätta att vara den naturliga basen i ett hållbart resande. Nobina är av uppfattningen att ett nationellt harmoniserat biljettsystem samt framförallt möjligheten till tredjepartsförsäljning av biljetter främjar framväxten av nya mobilitetstjänster.

Utvecklingen går också i linje med vilka förväntningar dessa potentiella resenärsgupper har på sitt resande. Behoven av nya mobilitetstjänster har helt enkelt tillkommit genom att de olika mobilitetslösningarna i sig själva svarar mot en stor efterfrågan. Framförallt den yngre generationen kunder ser mikromobilitet som ett naturligt och självklart alternativ i sitt resande. I takt med den ökade inflyttningen i svenska städer samt tilltagande klimat och trängselutmaningar är kollektivtrafiken i kombination med andra mobilitetslösningar en viktig del av framtidens resande.

Utredningen föreslår att regeringen tillsätter en särskild utredning som analyserar behovet av en statlig organisation för en nationell digital infrastruktur inom mobilitetsområdet. Nobina är av uppfattningen att det är av yttersta vikt att hålla hög hastighet i detta arbete, inte minst i spåren av Covid-19 och vikten att återstarta kollektivtrafiksystemet. En farhåga är att utvecklingen av nya mobilitetslösningar på marknaden och den alltför pågående tekniska utvecklingen kommer att hålla en sådan hastighet att tidskrävande utredningsarbete och eventuella hinder för tredjepartsförsäljning av biljetter riskerar att sakta ned tempot i redan pågående utvecklingsinitiativ.

Det är av yttersta vikt att tredjepartsförsäljningen kan utföras med hållbara marknadsmässiga villkor för alla parter där samtliga biljettyper görs tillgängliga och med skäliga provisioner. För att gynna tredjepartsförsäljning av biljetter är det också av yttersta vikt med hastighet i processen att skapa en digital infrastruktur samt en organisation för att reglera standarder, code of conduct och säkerställa centrala funktioner.

En nationell åtkomstpunkt för mobilitetstjänster och tredjepartsförsäljning av kollektivtrafikens biljetter

Det är Nobinas uppfattning att ny teknik och öppen data kan göra Sverige till ett föregångsland inom mobilitet och innovationer för mer hållbara transporter. Tredjepartsförsäljning möjliggör den innovationskraft som krävs för att skapa nya lösningar och samarbeten för att, med kollektivtrafiken som utgångspunkt, vinna marknadsandelar från biltrafiken.

Att införa ett nationellt harmoniserat biljettsystem och möjliggöra tredjepartsförsäljning kommer att underlätta marknadstillträde utan alltför höga inträdeshinder att forcera för nya aktörer. Nobina ställer sig positiva till att standardavtal upprättas för tredjepartsutvecklare som kan göras tillgängliga genom den nationella åtkomstpunkten.

Det är av stor vikt att respektive regional kollektivtrafikmyndighets hela biljettsortiment tillgängliggörs för tredje part samt att marknadsmässiga affärsvillkor tillämpas. Nobina anser att det är av yttersta vikt att detta sker skyndsamt för att skapa nationella mobilitetslösningar och motverka regionala och lokala monopol. En nationell åtkomstpunkt måste göras tillräckligt attraktiv för att skapa en marknadsplats samtidigt som det ger trygghet för kollektivtrafikmyndigheter. I praktiken är detta vare sig nytt eller kontroversiellt. Som exempel kan nämnas hur Pressbyrån genom den fysiska biljettförsäljningen har haft tillåtelse att sälja SL-biljetter under flera decennier, vilket har tjänat kollektivtrafiken och dess resenärer väl.

I spåren av Covid-19 har människors invanda resmönster delvis ställts på ända. I kombination med kraftigt minskade biljettintäkter under pandemin och därav tillhörande risk för trafikminskningar hos landets regionala kollektivtrafikmyndigheter riskerar Sverige att möta en utveckling där allt fler människor överväger att välja bilen framför kollektivtrafiken. En förändring som redan har påbörjats och kan bekräftas i genomförda attitydundersökningar.

Klimatet och kollektivtrafiken behöver satsningar som gör att antalet tåg- och bussavgångar kan öka, och kollektivtrafikens attraktivitet stärkas. Genom att låta tredje

part sälja biljetter skulle de regionala kollektivtrafikmyndigheterna ha möjlighet att testa mer flexibla biljettyper i syfte att nå resenärsgupper med helt eller delvis nya krav på sitt resande. Detta utan att släppa kontrollen över prissättningen av biljetterna. Detta är ett av flera viktiga verktyg för att kollektivtrafiken ska ges möjlighet att återstarta efter Covid-19 och ges möjlighet att tackla de nya utmaningar som pandemin fört med sig, i form av fler sällanresenärer, hemarbete och nya resmönster.

Digital infrastruktur för ett nationellt biljettsystem

Nobina anser att BoB-standarden är en bra och naturlig utgångspunkt för ett nationellt biljettsystem. Utmaningen för branschen kommer vara att enas inom ramen för denna standard. En högre grad av standarddisciplin och lojalitet kommer att krävas för de parter som önskar ingå ett nationellt biljettsystem. Den digitala infrastrukturen måste vara robust men samtidigt tekniskt avancerad för att kunna hantera dagens men även framtidens krav. Samtidigt får tillträdet till en nationell åtkomstpunkt inte vara behäftad med en kostnadsbild som gör att mindre aktörer får svårt att tillträda och tredjepartsförsäljning försvåras.

Vi är positiva till en så kallad biljettväxel med tillhörande programmeringsgränssnitt (APIer). Genom en ”biljettväxel” med tydliga APIer som kopplas till de 21 kollektivtrafikmyndigheterna kommer utvecklingen underlättas för nationellt rörlighet och att öka kollektivtrafikens konkurrenskraft, framförallt på bekostnad av privatbilismen. Det kommer även att gynna framväxten av kombinerad mobilitet, mikromobilitet och tredjepartsförsäljning. Att marknadens aktörer får färre system att förvalta är kostnadseffektivt och gynnar i slutändan resenärerna. Arbetet med att definiera standarder hastar därför men då ingen infrastruktur finns idag samt att de utpekade myndigheterna idag inte besitter kompetensen finns utmaningar med att hålla tidplanen.

Biljettväxeln som den nationella åtkomstpunkten skall baseras föreslås kravställas av Transportstyrelsen för att sedan förvaltas av Trafikverket som åtföljs och kopplas på av de 21 kollektivtrafikmyndigheterna. Nobina ser detta som en stor utmaning då berörda myndigheter likväl som berörda regionala kollektivtrafikmyndigheter har vitt åtskilda förutsättningar att driva denna typ av utveckling. Det är Nobinas uppfattning att Samtrafiken med sin kompetens och erfarenhet från liknande uppdrag är en naturlig tagare för uppdraget att hantera en nationell biljettväxel.

Standard för identifiering av resenärer

Nobina är positiva till ett system där resenären skapar ett konto hos sitt kollektivtrafikföretag eller tredjepartsaktör och får ett färdbevis i form av en identifikator (IDF). Det skapar ett säkert system men tar även hänsyn till den personliga integriteten och GDPR. Nobina ställer sig även positiva till att ett IDF-baserat system bygger på EMV-standard. Precis som utredningen slår fast så underlättar en internationellt etablerad standard för fler kollektivtrafikföretag och tredjepartsaktörer att bli del av det nationella biljettsystemet. Nobina trycker dock på vikten av en tidseffektiv och snabb utveckling av detta system och med tydliga måldatum för när regionala kollektivtrafikmyndigheter ska vara fullt kompatibla.

Sverigekort

Förslaget med ett månadsabonnemang för all kollektivtrafik organiserad av regionala kollektivtrafikmyndigheter i hela landet anser vi vara ett intressant förslag för att öka framförallt interregionalt resande. Vi anser det av vikt att ett sådant erbjudande också tillgängliggörs för tredjepartsförsäljning med marknadsmässiga villkor. Ur ett konkurrensperspektiv bör även andra parter än Samtrafiken beredas möjligheten att hantera och administrera produkten.

Harmonisering av affärsregler

För att göra systemet mer överskådligt och robust bör affärsregler och taxeregler harmoniseras i den riktning som utredningen föreslår. Det är dock på sin plats att påpeka att kommersiella aktörer inte kan diskvalificeras från att delta i ett nationellt biljettsystem även om man inte följer harmoniserade affärs- och taxeregler.

Solna, den 16 oktober 2020

Henrik Dagnäs,
VD Nobina Sverige AB

John Strand
Chef Kommersiell Trafik
VD Nobina Travis AB