

Till:

[i.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:i.remissvar@regeringskansliet.se)

[annica.liljedahl@regeringskansliet.se](mailto:annica.liljedahl@regeringskansliet.se)

Diarienumr: I2020/01315/TM

## **Resenärsforums remissvar gällande SOU 2020:25 Ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik**

Resenärsforum är Sveriges nationella intresseorganisation för kollektivtrafikens konsumenter, resenärerna. Resenärsforum omfattar regionala resenärsnätverk och organiserar därutöver enskilda resenärer. Resenärsforum är medlem av Sveriges Konsumenter som är en sammanslutning av svenska konsumentorganisationer. Resenärsforum representerar Sverige i paraplyorganisationen European Passengers' Federation, som samlar europeiska resenärsorganisationer.

Resenärsforum tackar för förtroendet att få inkomma med synpunkter på utredningen och understryker vikten av att involvera resenärsrepresentanter i frågor som påverkar situationen för kollektivtrafikens konsumenter, resenärerna.

Stockholm den 16 oktober 2020



Emil Frodlund

Vice ordförande Resenärsforum

## **Inledning**

Förväntningarna har varit höga sedan det framkom av Januariavtalet att regeringen tänker införa ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige. Inte minst för att kollektivtrafikbranschen sedan flera decennier har misslyckats med att enas om ett gemensamt biljettsystem, så har förhoppningen varit att få ett större statligt åtagande för att kunna uppnå ett enhetligt, lättförståeligt och användarvänligt sätt att betala i kollektivtrafiken. Dessvärre måste vi konstatera att regeringen har duckat för att ta tag i de svåraste knäckfrågorna och att utredningen har förlitat sig på en okritisk teknikoptimism tillsammans med naiva förhoppningar om att branschen själv ska komma överens i avgörande delar trots tidigare misslyckanden.

## **Problematisering av gränsning**

Genom att regeringen redan från början valde att avgränsa utredarens uppdrag till att inte ifrågasätta huruvida man ska kunna åstadkomma ett nationellt biljettsystem utan harmoniserade regler och villkor för biljetter, som kan tolkas falla under det kommunala självstyret, så förefaller det grundläggande syftet att skapa ett gemensamt system som är enkelt för konsumenten att förstå och lätt att använda varit dömt att misslyckas. Det är orimligt att tänka sig en motsvarande situation för bilister - att det skulle vara olika regler och tariffer för fordonsskatten beroende på i vilket län man kör. Utan harmoniserade villkor så ställs konsumenterna i kollektivtrafiken för olika bestämmelser för resenärskategorier, biljettyper, priser och rabatter vilket inte utredningen presenterar några skarpa förslag för att ändra på. Det innebär att med utredningens förslag fortsatt kommer att vara i princip omöjligt att som konsument känna till vilket pris eller vilka villkor som gäller vid resor som omfattar flera regioner med skilda regler. I värsta fall riskerar resenärer att få betala böter eftersom exempelvis vad som ska räknas som ungdomsbiljett kan variera.

## **Användarperspektivet saknas**

Det är tyvärr uppenbart att användarperspektivet inte har varit utgångspunkten för utredaren, som i hög grad utgår från att biljettsystemet ska kunna bli ett molnbaserat system, men som helt saknar kunskapsunderlag om vad användarna efterfrågar. En teknisk lösning som däremot skulle uppskattas av många resenärer är att biljettsystemet per automatik skulle erbjuda att få ersättning utbetalat till sig vid förseningar eller inställda turer, men en sådan idé tas inte ens upp i utredningen.

## **Systemet exkluderar istället för att inkludera**

Enligt utredarens förslag så bygger det IDF-baserade resandet på ett register som ska värdera om resenären är kreditvärdig eller ej. Resenärsforum är mycket kritiskt till att ett nationellt biljettsystem ska kunna utestänga individer från att köpa biljett i kollektivtrafiken. Om det grundläggande syftet är att kunna öka andelen resenärer i kollektivtrafiken så borde man arbeta för att inkludera så många som möjligt, inte införa system som exkluderar människor. Samhället behöver också ta hänsyn till att olika personer har olika grad av digital mognad, och att somliga, såsom tillfälliga besökare eller pendlare från andra länder, saknar ett svenskt personnummer. Det

är tveksamt om det är förenligt med gällande lag att regionala myndigheter ska kunna bannlysa personer från att använda offentliga system.

### **Frivillighet fungerar inte**

Utredaren rekommenderar att ett kort som ska gälla för all kollektivtrafik i Sverige, Sverigekortet, ska införas på sikt, men föreslår att det ska vara frivilligt för branschen att implementera det. Resenärsforum har sedan årtionden påpekat att kollektivtrafikföretagen borde tillgängliggöra det så kallade Resplus-tillägget, som har samma funktion som Sverigekortet och berättigar till att resa med i princip all kollektivtrafik i hela Sverige, men som idag endast går att köpa i kombination med SJ:s årskort. Trots åtskilliga påtryckningar har branschen vägrat att möjliggöra detta, så mycket talar för att utredarens rekommendation till branschen ser ut att bli en lönlös förhoppning. Förväntningarna på att ett nationellt biljettsystem skulle omfatta ett skarpt förslag på hur man ska kunna resa med all kollektivtrafik i hela landet på ett kort, verkar inte gå i uppfyllelse, och riskerar att skapa en stor besvikelse hos allmänheten.

### **Resandet riskerar att minska istället för att öka**

En annan rekommendation som utredningen ger, är att det ska bli möjligt att betala med kontaktlösa kontokort i stadstrafiken. Resenärsforum har sedan många år uppmanat branschen att införa kontokortsbetalning utan pinkod vilket minskar insteget för sällanresenärer, såväl från den egna regionen som besökare, att börja resa kollektivt. För bilister har det sedan länge varit möjligt att betala parkeringsavgifter med kontokort utan pinkod. Utredningen beskriver att den tekniska utvecklingen går från att vara opersonlig till att systemen blir allt mer personliga. Den digitala mognaden är visserligen generellt sett hög i Sverige, och digitala tjänster underlättar resandet för många, men det är inte seriöst att föreslå att det ska räcka för regionala kollektivtrafikmyndigheter att enbart erbjuda digitala betallosningar. Erfarenheter från införandet av det nya biljettsystemet i Skåne, som i stor utsträckning påminner om det system som utredningen föreslår, visar att förutsättningarna för vissa resenärsgupper såsom företag, skolor eller föreningar som vill kunna dela på kollektivtrafikkort, har försvårats och lett till ett minskat kollektivtrafikresande.

### **Personlig integritet måste värnas**

Det är viktigt att värna om den personliga integriteten. Utredarens förslag utgår från att införa ett IDF-baserat resande som till stor del kommer att bygga på abonnemangstjänster som är kopplade till en person. Man föreslår visserligen att det ska finnas möjlighet till anonymt resande, men frågan är i vilken utsträckning detta kommer att vara tillgängligt, eftersom det kan komma att kräva att man i förväg måste uppsöka en återförsäljare för att kunna köpa sådana biljetter. Att det dessutom försvåras för konsumenter att kunna erhålla kvitto utan att behöva registrera sig, vilket till exempel kan efterfrågas av affärsresenärer eller utländska besökare, är knappast en lämplig strategi om man vill underlätta för att fler ska resa kollektivt.

## **Säkerhetsrisker**

Äldre resenärer har påtalat riskerna med att vanliga kollektivtrafikkort försvinner, eftersom det uppstår en större rånrisk när äldre tvingas att använda kontokort eller mobiltelefoner som behöver plockas fram vid visering. Det kan också uppstå bekymmer i de fall resenärer inte kan verifiera att man har en giltig biljett, eftersom systemet inte erbjuder möjlighet att erhålla en fysisk biljett så verkar det förutsättas att resenären alltid har tillgång till en laddad mobiltelefon. I många fall saknas laddmöjligheter i kollektivtrafiken idag, både ombord på fordonen eller vid stationer och hållplatser, så ett helt molnbaserat system skulle ställa betydligt högre krav på att sådan service tillhandahålls, vilket i sin tur skulle vara kostsamt för kollektivtrafikföretagen.

## **Konkurrensneutralitet**

Avregleringen av kollektivtrafikmarknaden har givit konsumenterna ett större utbud av både resmöjligheter och priser. För att en avreglerad marknad ska kunna fungera fullt ut är det angeläget att alla kollektivtrafikresor, såväl samhällsfinansierade som kommersiella tillgängliggörs för konsumenter helst på ett samlat ställe. Utredaren föreslår att Trafikverket får i uppdrag att upprätta en sådan kanal, men att fokus ska vara att skapa en tillgänglighetsanpassad åtkomstpunkt. Denna ansats riskerar att en sådan lösning dock går miste om nyttorna för lejonparten av konsumenterna eftersom en stor del av interregionala kollektivtrafikresor förmedlas via sj.se, som inte omfattar ett heltäckande utbud. Eftersom SJ är ett helägt statligt företag, skulle staten kunna ha rådighet att göra de förändringar som bland annat Konkurrensverket har påpekat, för att tillgängliggöra hela kollektivtrafikutbudet där. Ett annat alternativ är att staten tar över ansvaret för den redan befintliga konkurrensneutrala plattformen Resrobot, där det går att söka, jämföra och köpa genomgående biljetter för att i stort sett resa kollektivt i hela landet. Resrobot som sköts av Samtrafiken, har existerat sedan länge men har inte marknadsförts under många år och har därför aldrig blivit känd för allmänheten. Detta på grund av att Samtrafikens ägare, det vill säga branschen, inte har velat konkurrera med sina egna försäljningskanaler och därför valt att inte marknadsföra Resrobot för konsumenterna. 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 åstadkommas antingen genom lagstiftning som tvingar branschen att tillgängliggöra sitt egna och det totala kollektivtrafikutbudet eller att staten på bred front tar ansvar för och marknadsför en nationell konkurrensneutral biljettföreljningsplattform likt man har gjort i Norge.