

**Civilekonom
Kurt Hultgren
Tre Liljor 1
113 44 Stockholm**

Stockholm 2020-10-16

Till [i.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:remissvar@regeringskansliet.se)
Kopia: Annica Liljedahl, Regeringskansliet

Remissyttrande över SOU 2020:25 Nationellt biljettsystem

Som enskild medborgare och engagerad tidigare generalsekreterare för Resenärsforum har jag med stort intresse följt utredningen av frågan om ett nationellt biljettsystem till förmån för resenärerna och till förmån för alla de trafikföretag som är verksamma inom kollektivtrafiksystemet i Sverige.

Det framstår som ytterst angeläget att en reform genomförs på det sätt som utredningen föreslår. Den viktigaste åtgärden är att så snart som möjligt genomdriva ett gemensamt system för biljettköp, som gör det möjligt för praktiskt taget alla att på ett enkelt sätt skaffa sig de biljetter som krävs för att kunna göra kollektivtrafikresor i hela landet. Det system som utredningen föreslår och som kallas för Sverigeabonnemang svarar mot i stort sett alla krav på enkelhet. Det kan ge resenärerna den enkelhet som motsvarar den gemensamma lösning som snabbt introducerades inom mobiltelefonservicen, nämligen roaming mellan olika nät. Det ska bli precis lika enkelt som att köra bil i olika delar av landet. Samma betalsystem ska kunna användas. Det föreligger visserligen kvardröjande egendomligheter som olika åldersgränser för barn och pensionärer, men dessa problem måste hanteras politiskt. De får inte hindra genomförandet av ett system som i praktiken kan lösa merparten av de problem som idag hindrar de flesta invånare från att välja kollektivtrafik till vardags vid resor i andra län än hemlandet. Det var olyckligt att utredningen gavs den begränsning som formulerades att inte inskränka på regionernas självbestämmanderätt. Den inskränkningen får inte innebära att de problem som förorsakas av just överdrivna regionala varumärkespositionering, som just är det som ställer till det för resenärerna. Det är den frågan som regeringen måste lösa för att förbättringar ska kunna uppnås. Problem kan lösas utan att den regional självbestämmandet kränks om vissa konsumentinriktade villkor uppfylls.

Avsikten med utredningen var uppenbarligen att åstadkomma en lösning på det problem som blivit allt större under de senaste två decennierna, nämligen att på ett enkelt sätt skaffa biljetter för den kollektivtrafiken man önskar använda. Problemen har blivit allt större och består i att det helt enkelt är svårt att betala för biljetter i ett system som man inte känner till, i eget län eller i ett annat län.

Det är högt rimligt att varje region ska bestämma hur kollektivtrafiken ska se ut inom regionen och i förhållande till andra regioner. Men till ett övergripande nationellt ansvar hör att medborgare från hela landet ska känna sig välkomna i alla delar av landet. För detta kan det behövas en statlig förordning eller en utveckling av kollektivtrafiklagen. Det måste finnas

en viss statlig miniminivå i kollektivtrafikens standard, inte bara vad gäller turtäthet och tillgänglighet rent fysiskt utan också vad gäller tillgänglighet i form av biljettåtkomst, det vill säga möjligheten för en enskild person att kunna enkelt köpa vanliga enkla biljetter för resor i annat län än i hemlänet. Detta är i själva verket ett minimum av statlig kollektivtrafikpolitik. Regionala skillnader kan förvisso förekomma vad gäller färg på fordon, färg på biljetter, namn på olika serviceutbud, fordonsutförande mm. Men den gemensamma tillgängligheten att kunna resa utan krångel är en grundbult som måste tillgodoses av staten om ingen annan lyckas åstadkomma detta. Hittills har de regionalt ansvariga bolagen och myndigheterna inte lyckats åstadkomma detta. Därför måste regeringen gripa initiativet.

Konkurrens är i många avseenden nyttig för konsumenterna, eftersom producenterna förmås att prestera bättre produkter eller samma tjänster till lägre kostnader och priser. Men konkurrensen ska inte ta sig uttryck i faktorer som är irrelevanta för konsumenterna, och särskilt inte i faktorer som försvårar för konsumenterna att kombinera olika köp. Detta är särskilt provokativt i en bransch som till ungefär 50 procent bekostas av skattemedel. I sådana fall är det nödvändigt att staten tar sitt ansvar som samordnande myndighet och beslutar om regelverk som säkerställer konsumenternas utnyttjande av miljövänliga och effektiva färdmedel. Fungerar det inte med frivilliga samarbeten på grund av lokalpatriotism, så måste en statlig politik etableras.

Kollektivtrafikbranschen i Sverige har på tjugo års tid inte lyckats enas om ett enkelt gemensamt biljettköpssystem för resenärerna. Detta är så mycket egendomligare som Resplussystemet finns på plats, samtidigt som branschen av allt att döma inte vill låta allmänheten känna till detta. Det verkar som att branschens företrädare tror man att man enbart kommer att förlora provisionsintäkter. Att det istället skulle öka den totala efterfrågan är en dynamisk effekt som uppenbarligen ligger utanför fantasin för dem som håller i de lokala grindstolparna. Chansen för de regionala lokalkungadömena att frivilligt prestera ett gemensamt förslag måste nu anses förbrukad. Det blev inget. Nu måste staten genom regeringen istället göra en rejäl insats till konsumenternas och kollektivtrafikens nytta.

Förslaget från utredningsmannen Gerhard Wennerström och hans utredning är en mycket attraktivt. Det innehåller det nationella perspektivet, och det tillgodoser både de regionala intressena och resenärernas intressen av ett tillgängligt och enkelt system. Förslaget om ett Sverigeabonnemang gör att alla potentiella resenärer kan resa utan att oroa sig för bortkastade pengar eller förgäves ansträngning. Alla kan bli nöjda – både resenärerna och de regionala trafikansavriga. De regionalt ansvariga och de kommersiella trafikföretagen gynnas också, eftersom de kan komma att få betydligt större intäkter från resenärerna som väljer kollektivtrafik istället för den egna bilen. Förslaget kallas för ett Sverigeabonnemang just för att det kan användas i hela landet för varje enskild resenär. Det bygger på att man som resenär kan registrera sig för ett biljettköpssystem som gäller i hela landet. Givetvis kan man resa så mycket man vill i eget län, men man får lika enkelt att resa i grannlänerna eller varsomhelst i hela Sverige. Och genom att öppna för medverkan för kommersiella företag kan man ge resenärerna den frihet att välja som hittills har förvägrats dem. Det är ett sätt att låta konkurrensen spela den konstruktiva rollen av att locka till attraktiva tjänster, istället för att med den varumärkesfixerade grindslantsmetoden vägra grannlänens invånare resa så mycket de vill.

Nu är det dags att se till att en gemensamt system inrättas. Förslaget är utmärkt, och det är sedan länge efterfrågat av resenärerna, även om trafikmyndigheterna i respektive län inte

snappat marknadssituationen. Den kanske blir extra uppenbar nu när coronapandemin gör att alla människor ifrågasätter sina vanor på ett häpnadsväckande sätt. Detta är en tid för rejäla nya tag, inte en tid att sitta ned och gråta i ett hörn. Fler kommer att använda kollektivtrafiken. Både tack var pandemin och tack vare ett klokt biljettsystem. En förebild finns i London, där det gamla biljettsystemet ersattes med ett kontokortsbaserat biljettsystem för ett par år sedan. Det är en stor succé. Och där kan det användas för många olika trafikföretag, så det är ett gott tecken på systemets praktiska genomförbarhet.

Nu måste regeringen inse vad som krävs av en handlingskraftig regering för att ge allmänheten tillgänglighet till en attraktiv och miljövänlig kollektivtrafik.

Varför ett kontokort? Över hela samhället är det nu accepterat att vanliga kontokort kan användas för att köpa varor och tjänster för mindre belopp utan att behöva använda en pin-kod. Detta måste också kunna gälla i kollektivtrafiken. Genom att använda vanliga kontokort från det vanliga banksystemet kan alla regioner undvara att införa egna plastkort som ska laddas med förbetalda belopp i en lokal valuta (som bar gäller inom eget län) som sedan successivt används för att beta med istället för pengar (som har slopats). I London fungerar t betalssystemet baserat på kontokort enligt metoden ”pay-as-you-go”. Det bygger på bankkort, både kreditkort och betalkort. Varje kund använder sitt kontokort för köp av resor i det ena eller andra bolaget, som vart för sig håller reda på hur mycket resenären betalar per dag, per vecka eller per månad. För varje tidsperiod finns ofta ett maxbelopp och det håller det digitala systemet reda på för varje resenär så att man inte behöver betala mer än ett veckokort per vecka, inte mer än ett månadskort per månad. Men en stor fördel är att alla betalar när de åker, de behöver inte betala stora summor i förväg. Och ingen behöver köpa ett månadskort i förväg, som man sedan riskerar att inte kunna utnyttja fullt ut. Med Londonsystemet får kollektivresenärer samma frihet som bilisterna redan har. De slipper ligga ute med pengar i förväg, och de får en enkelt betalningsmetod. Detta är ett sätt att gynna kollektivtrafiken. För den som inte vill eller kan få ett bankkort måste det finnas kontantkort som fyller samma krav. För den gruppen kan systemet med förbetalda belopp som successivt användas, fastän på nationell nivå. Det är en digitalisering av kontanthandlingen.

Regeringen måste dra en slutsats av att ännu en utredning har konstaterat att de hittillsvarande reglerna tillåter alltför stor vikt vid varumärkesinriktad självständighet, som inte är gynnsam för sig medborgarna eller ens respekterar konsumenterna.

Kurt Hultgren