

YTTRANDE
2018-11-05

Till Näringsdepartementet
n.remissvar@regeringskansliet.se
marie.egerup@regeringskansliet.se

Betänkandet SOU 2018:58

Särskilda persontransporter

Dnr N2018/03947/MRT

Sammanfattning

Samres anser att även statistik om kvalitet och kostnader för de beställningscentraler som anordnar de särskilda persontransporterna (anordnare) bör samlas in och publiceras. Eftersom hela verksamhetens kvalitet är beroende av kvaliteten i anordnarens tjänster och kostnaderna för dem är betydande, så är en bra statistik som redovisar kvalitet och kostnader för denna del av verksamheten avgörande för att få rimliga underlag för politiska beslut om hela verksamheten.

Samres anser vidare att utredningen inte tillräckligt har belyst behovet av utveckling och förnyelse av de planeringssystem som används för de särskilda persontransporterna. De flesta offentliga anordnare har inte konkurren utsatt sina planeringssystemsl leverantörer och därför har marknaden för utveckling varit liten. De flesta offentliga anordnare har på så sätt också valt att inte dra nytta av den utveckling som ändå har skett. För att öka möjligheten för leverantörerna av system att kunna utveckla dem och för att säkerställa att de offentliga anordnarna kan ta del av utvecklingen, föreslår Samres att de offentliga anordnarna inte skall tillåtas tillämpa avtal utan borte tidsgräns, utan att det skall vara tvingande att regelbundet konkurren utsätta leverantörerna av planeringssystemen.

Behov av teknisk utveckling av planeringssystem för persontransporter

Avsnitt 8.4 underrubrik "Större påtryckningsmöjligheter", sid 133.

Utredningen berör endast i förbigående behovet av utveckling av de planeringssystem som används för verksamheten. Det är genom att utveckla planeringssystemen som det är möjligt att utveckla och effektivisera trafiken utan att öka kostnaderna. Till exempel kan kvaliteten för resenärerna öka genom att förbättra informationen om när fordonet

kommer och effektiviteten kan öka genom att använda modernare och mer beräkningskrävande planerings- och prognosalgoritmer.

Utredningen säger att "*Därtill råder det bristande konkurrens mellan leverantörerna*", och använder det som en förklaring till att det inte har skett någon betydande utveckling av de system som de offentliga anordnarna använder. Det är i detta sammanhang värt att notera att nästan alla offentliga anordnare¹ har valt att inte handla upp och konkurrensutsätta de IT-system som används, utan istället valt att fortsätta använda de gamla systemen enligt avtal som tecknats för mer än 15 år sedan.

Det fordras således inte några större påtryckningsmöjligheter eller nationell samordning för att skapa utveckling. Det fordras endast att det genomförs upphandlingar så att leverantörerna kan skapa erbjudanden och tillåts att sälja nya produkter och tjänster. Den rimligaste åtgärden för att skapa utveckling av planeringssystemen vore därför att tvinga de offentliga aktörerna att regelbundet konkurrensutsätta de tjänster som de köper av fristående företag och förbjuda dem att teckna och tillämpa avtal utan en bortre tidsgräns.

Avsnitt 18: Behov av kompletterande nationell statistik.

Samres AB instämmer i utredningens uppfattning att det behövs mer standardiserad statistik avseende de särskilda persontransporterna. Däremot anser vi att utredningen har missat en väsentlig del av verksamheten när utredningen resonerar om vilka uppgifter som skall samlas in, nämligen uppgifterna om de beställningscentraler som samordnar och planerar de särskilda persontransporterna, det som i utredningen benämns "anordnare".

Dessa beställningscentraler (anordnare) har stor påverkan på verksamheten, genom den kvalitet som de har avseende sina egna tjänster, till exempel väntetid i telefon och bemötande, genom att de styr effektiviteten i utförandet och genom att de står för en icke obetydlig del av kostnaderna. För 2016 utgjorde till exempel kostnaderna för den kommunala beställningscentralen (anordnaren) för färdtjänsten i Göteborgs kommun mer än 20% av transportkostnaderna. Mot bakgrund av att transportkostnaderna genom upprepade upphandlingar har varit utsatt för ett starkt konkurrenstryck medan kostnaderna för beställningscentraler i egen regi i inte har varit utsatt för något konkurrenstryck genom upphandling, är det rimligt att anta att det är avseende beställningscentralerna som det finns större möjlighet att minska kostnaderna genom effektivisering än vad det finns avseende transportkostnaderna. Att kostnaderna har ökat för de huvudmän som valt att inte upphandla beställningscentraler i konkurrens verifieras också av utredningen.

För att kunna använda statistiken som underlag för politiska beslut där kvalitet vägs mot kostnader, så bör således även uppgifter om kvalitet, volym och kostnader för beställningscentralerna som samordnar de särskilda persontransporterna samlas in och publiceras på ett standardiserat sätt.

¹ Endast Uppsala kommun, Region Kronoberg och den regionala kollektivtrafikmyndigheten i Sörmland har genomfört upphandlingar av planeringssystem för särskilda persontransporter under de senaste 10 åren.

Samres konstaterar vidare att utredningen har belagt att det är dyrare att driva verksamheten i egen regi, men att utredningen inte har jämfört effektivitet och kvalitet med kostnaderna för beställningscentraler i egen regi och upphandlade beställningscentraler, vilket gör att effektivitetspotentialen genom upphandling i konkurrens inte har belysts.

Avseende utredningens förslag avseende insamling av statistik vill Samres också påpeka att en stor del av trafiken utförs av fordon som inte har taxameter och därmed inte rapporterar in uppgifter till sådana redovisningscentraler som avses i lagen om redovisningscentraler för taxitrafik. Däremot rapporteras nästan undantagslöst uppgifterna in till de beställningscentraler som anordnar persontransporterna och uppgifterna lagras och behandlas i de planeringssystem som dessa anordnare använder. Det torde därför vara effektivare att samla in uppgifterna om trafiken från anordnarna än från redovisningscentralerna.

Lund den 5 november 2018

För Samres AB

Björn Falk, koncernchef