



Till

**Infrastrukturdepartementet**

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

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

Stockholm 15 oktober 2020

# Yttrande

**Betänkandet** (SOU 2020:25) Utredning om ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige. Diarienummer I2020/01315/TM.

Cabonline Group är Nordens ledande taxiföretag med 3 000 anslutna åkerier och cirka 5 700 taxibilar i Sverige, Norge, Finland och Danmark. Inom Cabonline i Sverige finns varumärken som TaxiKurir, Sverigetaxi, TOPCAB, Taxi Skåne, Taxi Väst och Umeå Taxi. Vi genomför cirka 45 000 samhällsviktiga körningar varje dag (2019). Hälften av dessa resor är offentligt upphandlad trafik som skolskjuts, omsorgsresor och rullstolstaxi. Som leverantör av dessa resor är vi en del av den särskilda kollektivtrafiken. Taxi är även en del av den allmänna kollektivtrafiken genom anropsstyrd trafik på sträckor runt om i Sverige där reseunderlaget är för litet för att bedrivas med buss i linjetrafik. Även vid avbrott inom den allmänna kollektivtrafiken fyller vi tillsammans med andra etablerade taxiaktörer en viktig roll. Vi ser taxi som en del av ett större ekosystem av transporter där resenären på ett enkelt sätt ska kunna välja det mest lämpliga sättet att resa utifrån sitt behov där faktorer som enkelhet, kostnad och hållbarhet är viktiga dimensioner.

## Utökad kollektivtrafik och mobilitetstjänster

Cabonline är generellt positivt inställd till de förslag som utredningen redovisar. Vi tycker att det är viktigt att förutsättningarna för ökat samarbete mellan olika delar och aktörer inom transportkedjan förbättras. Cabonline vill i detta sammanhang understryka vikten av mobilitetstjänster för såväl publikt som privat finansierade persontransporter där Cabonline sedan tidigare deltar i olika lösningar på den nordiska marknaden.

Föreslagen infrastruktur med en gemensam branschstandard för såväl reseinformation som biljett- och betallösningar samt en nationell åtkomstpunkt kommer att förbättra förutsättningarna för att leverera en enhetlig och samordnad mobilitetstjänst för hela resan. Vår bedömning är att en gemensam infrastruktur främjar innovation inom branschen och även stimulerar ytterligare investering och utveckling av helhetslösningar från tredjeparter.

Ur ett konsumentperspektiv kommer möjligheten att i framtiden planera, genomföra och betala för resor "dörr till dörr" på ett och samma ställe förhoppningsvis att öka resandet med kollektivtrafik bland befintliga resenärer. Det kommer dock framför allt sänka trösklarna för de resenärer som sällan åker. För att förslaget ska nå sin fulla potential och nå de uppsatta målen måste även taxi ses och behandlas som en naturlig del av kollektivtrafiksystemet. Vi menar att taxiresor redan idag de facto är en resurseffektiv del av kollektivtrafiken och inte bara en lösning för den första och sista

delen av resan. Taxi måste därför även börja behandlas som kollektivtrafik. Det är i och för sig så för "first" och "last mile"-resandet där taxi är en del av systemet. Vi menar dock att utredningen trots det inte tagit tillräcklig hänsyn till de förutsättningar som gäller för taxis potential.

Taxi utgör en del av delningsekonomin. Fordonsflottan i taxiverksamheten är i allmänhet mer miljövänlig än gängse privatfordon. Det beror både på att taxi ofta upphandlas av det offentliga och att de offentliga ställer miljökrav i sina upphandlingar. Det har även med branschens egen ambition att ställa om fordonsflottan till fossilbränsleoberoende. I Cabonlines fall är ambitionen att det ska vara klart till och med 2025. Vi menar att den privata bilismen likväl som förmånsbilar skulle minska om taxi i högre grad behandlades som kollektivtrafik och inte bara som kollektivtrafikens förlängda arm. Av den anledningen är det viktigt att kollektivtrafikinfrastrukturen från början omfattar andra former av mobilitetstjänster, som t.ex. taxi, än de som utgör kollektivtrafik enligt lagens nuvarande definition. Utredningens förslag uttrycker en vilja att "skapa en infrastruktur för mobilitetstjänster som förenklar för operatörer att erbjuda resenärer attraktiva mobilitetstjänster". Det förutsätter att biljettsystemet från början är öppet för alla aktörer, inklusive den reglerade och seriösa taxibranschen, sett ur kollektivtrafiken i en bred bemärkelse.

Vi står bakom det svenska taxiförbundets förslag att 3 a kap 1 § i kollektivtrafiklagen justeras enligt nedan:

*För att främja kollektivt resande och underlätta resenärers köp av resor i hela landet ska det finnas ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i Sverige. Det nationella biljettsystemet ska möjliggöra köp av resor från kollektivtrafikföretag och andra mobilitetsleverantörer som är anslutna till biljettsystemet.*

Genom att öppna upp för olika mobilitetslösningar redan när biljettsystemet skapas erhålls en konkurrensneutral försäljningsplattform som kan främja en överflyttning av privatbilism till klimatsmarta lösningar där även taxi ses som en naturlig del i infrastrukturen.

Det ska noteras att det kan uppstå problem om en aktör ska tillhandahålla ett konkurrensneutralt gränssnitt för samtliga operatörer på en i övrigt konkurrensutsatt marknad. Problem förekommer redan gällande spårburen trafik och exemplet med MTR Express och Saga Rails uteslutning från SJ:s bokningskanaler. Problematiken lär öka när man inkluderar den utökade kollektivtrafiken inklusive taxiverksamhet. Den totala mängden operatörer blir markant större och det finns även risk för att "oseriösa" aktörer släpps in på marknaden. Vid implementeringen bör det vid åtkomsten till infrastrukturen även beaktas vilka aktörer som erbjuds möjlighet att närvara och verka på plattformen. Det kan här vara fråga om villkor liknande de som återfinns vid offentliga upphandlingar som t.ex. krav på omsättning, erfarenhet, referenser eller viss kvalitet. I detta sammanhang ska kraven vara till för att säkerställa att resenären erbjuds trygga alternativ och att de aktörer som förekommer lyder under myndighetsreglering från exempelvis Skatteverket (ex. reglering av kontrollerade taxametrar, anslutning till redovisningscentral) eller Transportmyndigheten (ex. BKY-kontroller) när det rör taxiverksamhet.



## **GDPR**

Dataskyddsförordningen (GDPR) ställer relevanta och tydliga krav på hur personuppgifter får och skall behandlas. Det är därför viktigt att klarlägga ansvarsförhållanden mellan de olika aktörerna som ingår i ett nationellt biljettsystem. Vad har respektive aktör för ansvar kopplat mot de personuppgifter som skickas inom systemet och vad finns det för gemensamt ansvar. Det är också viktigt att klarlägga hur det i praktiken skall gå till om en resenär vill dela sina personuppgifter med en aktör men inte en annan. Hur går det att säkerställa detta i systemet? Kopplat mot Dataskyddsförordningen är det viktigt att säkerställa en gemensam nivå på informationssäkerheten för att skydda personuppgifter. Förslagsvis ställs krav på aktörerna att gemensamt följa en vedertagen standard såsom ISO 27 000-serien kompletterat med gemensamma överenskommelser och avtal rörande exempelvis lagringstider av personuppgifter. Utpekad ansvarig myndighet bör ta fram dessa delar på ett samordnat och strukturerat sätt.

## **Redovisningscentraler**

Fordon som är registrerade som taxifordon hos Transportstyrelsen har enligt Taxitrafiklagen (SFS 2012:211) en skyldighet att överföra uppgifter från en taxameter till en auktoriserad redovisningscentral. Detta skall ske en gång per vecka (168 timmar). För att kunna leva upp till lagstiftningens krav krävs det att varje genomförd resa kan registreras på ett korrekt sätt i taxametern med löpnummer och andra resedetaljer som exempelvis betalningsuppgifter och tillryggalagd distans. Därför är det av vikt att detta tas i beaktande och att en lösning utformas så att en taxichaufför kan registrera sin del av en sammanhängande resa på ett korrekt sätt och så att avräkningsprocessen och etablerade avräkningstider ligger i linje med lagstiftningen.

## **Vidare arbete**

Cabonline ser fram emot att vara med och utveckla framtidens kollektivtrafik. Vi anser att det är av yttersta vikt att samtliga delar av transportbranschen finns representerad när det gäller fortsatta diskussioner om utformning. Vi tillsammans med Taxiförbundet och resterande aktörer i branschen är gärna behjälpliga för vidare diskussion.

## **Cabonline Group AB**

**Anneli Lindblom, CEO**

**Magnus Klintbäck, VD Cabonline Stockholm**