

REMISSVAR



Datum
2020-10-13

Ert datum
2020-06-17

Er referens
12020 / 01315 /TM



i.remissvar@regeringskansliet.se
annica.liljedahl@regeringskansliet.se



Hans Fälldin
Karolina Filipsson

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län
Regionala Kollektivtrafikmyndigheten i Västerbotten
Regionala Kollektivtrafikmyndigheten Norrbotten
Region Jämtland Härjedalen
Luleå Lokaltrafik AB
Skellefteå buss
Länstrafiken i Västerbotten AB

REMISSVAR

Remissyttrande på betänkande (SOU 2020:25) av Utredningen om ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län och Kollektivtrafikmyndigheten i Region Västerbotten har tagit del av SOU 2020:25 Ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik. Myndigheterna har tillsammans med övriga kollektivtrafikmyndigheter samt kollektivtrafikbolag i norra Sverige utformat ett gemensamt remissvar för att tydligt lyfta fram den gemensamma ståndpunkt som finns avseende utredningens förslag.

Sammanfattning

I grunden ser vi positivt på förslaget att regeringen ska säkerställa att det ska finnas en icke-diskriminerande försäljningskanal för all kollektivtrafik i Sverige, där alla kollektivtrafikföretag är inkluderade.

Vi ser ett värde av att alla aktörer, samhällsfinansierade men även kommersiella ansluter sig till en gemensam försäljningskanal, för att göra planeringen av resandet så enkelt och tillgängligt som möjligt för resenärerna. Ur det perspektivet ser vi det som att det är statens ansvar att helt finansiera införandet och förvaltningen av denna.

Den i utredningen föreslagna tidplanen är för snäv och innebär kostnadsdrivande effekter.

Den digitala infrastrukturen behöver på ett tydligare sätt beskrivas och de teknikval som utredningen kommer fram till behöver underbyggas. Vi ser tungt vägande skäl till att omvärdera de teknikval som utredningen föreslår. Vår uppfattning är att den digitala infrastrukturen bör bygga på BoB-standarden och dess arkitektur.

Vi har inget att erinra mot utredningens förslag om ansvarig myndighet för den digitala infrastrukturen. Vi ser också positivt på att Samtrafiken AB ges uppdrag att utveckla och underhålla en nationell åtkomstpunkt.

Remissynpunkter

De synpunkter som vi önskar lyfta är kopplade till fem områden

- Ekonomiska förutsättningar och digital infrastruktur
- Tidplan
- Affärsregler, tredjepartsförsäljning, Tap and Go och Sverigekortet
- Ansvarig myndighet för nationell åtkomstpunkt och organisation med uppdrag att utveckla och underhålla nationell åtkomstpunkt
- Formulering av förslag till ny lagtext

Ekonomiska förutsättningar och digital infrastruktur

Vi anser att utredningens bedömning av kostnader för uppbyggandet av den digitala infrastrukturen om 200 Mkr är kraftigt underskattad, inte minst utifrån att stora investeringar som redan har gjorts av regioner måste ersättas eller omarbetas. Den föreslagna kostnadsfördelningen där staten endast ska bekosta hälften av de investeringar som ska göras upp till ett belopp om 100 Mkr där regionerna förutsätts bekosta resterande delar känns inte relevant. Om staten ställer ett krav på att ett nationellt biljettsystem ska byggas upp bör staten bära hela kostnadsansvaret för detta. Våra regioner har mycket begränsade

REMISSVAR

resurser i form av personella kompetenser och ekonomiska förutsättningar vilket ger stor osäkerhet i genomförandet.

Vi instämmer i utredningens slutsats att andelen resor som skulle beröras av ett nationellt biljettsystem är liten. Enligt vår bedömning så rör det sig endast om idag 2 – 3 procent av det totala resandet. Utifrån detta så infinner sig ytterligare frågeteckning kring att det är de regionala kollektivtrafikmyndigheterna som ska bära omfattande kostnader för investeringar/reinvesteringar vilket är resultatet av utredningens förslag. Utifrån den rådande samhällssituationen med pågående covid-19 pandemi och de effekter detta bedöms få för framtida finansieringsförmåga av det som är en av de centrala byggstenarna, själva trafiken, så skapar det ytterligare argument för att kostnaden för att tillskapa ett nationellt biljettsystem bör ske genom en statlig finansiering av både uppbyggnad och förvaltning av systemet. Därutöver så står det att den statliga medfinansieringen ska kunna sökas av den organisation som ska upprätta de centrala funktionerna vilket minskar det sökbara ekonomiska utrymmet för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna.

Utredningen riktar ett skall-krav gentemot kollektivtrafikmyndigheterna vad gäller att ansluta sig till systemet medan kommersiella aktörer endast bör ansluta sig. Detta innebär att det finns stor risk att det nationella biljettsystemet endast kommer att omfatta den samhällsfinansierade trafiken och inte, så som avsikten bör vara, ett sammanhållet system för all kollektivtrafik. Vi ser därför att skall-kravet bör riktas även mot kommersiella aktörer.

Den föreslagna skillnaden med skall-krav om anslutning för den samhällsfinansierade och bör-krav för den kommersiella trafiken är ytterligare argument för att uppbyggnad och drift av det nationella biljettsystemet helt bör finansieras genom statliga medel.

Genom införande av en central digital infrastruktur uppfattar vi att det på sikt finns risk för att de intäkter som idag tillfaller regional nivå i större utsträckning överförs till en central nivå genom den föreslagna biljettväxeln. Speciellt om det nationella biljettsystemet, så som vi tolkar utredningens slutmål, är ett system som skulle ersätta de regionala systemen. Vi ser en uppenbar risk med att det skulle innebära att det avräkningssystem som ska finnas för resor försålda via den nationella biljettväxeln minskar nettointäkterna hos kollektivtrafikmyndigheterna och därmed försämrar kostnadstäckningsgraden för trafiken.

Vi ser det som mycket viktigt att det inte blir dyrare att sälja biljetter via den nationella åtkomstpunkten än via egna kanaler. Eftersom anslutning föreslås bli obligatorisk för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna behöver följaktligen staten fullt ut finansiera utveckling och förvaltning av åtkomstpunkten.

Digital infrastruktur

Utredningen innehåller inga beskrivningar av den tekniska arkitekturen som föreslås och det saknas underlag för de kostnader som presenteras. Vi är positiva till ett enkelt nationellt resande och en nationell infrastruktur i en avgränsad omfattning, givet att hela lösningen bygger på den branschöverenskomna BoB-standarderna och dess arkitektur. Standarderna är finansierade av branschen, implementerade och fungerar redan i flera regioner. Vi menar att det är viktigt att det finns en tydligt sammanhållande part på nationell nivå för att undvika dialektala skillnader i tillämpningen. Denna part bör även tillhandahålla fungerande testmiljöer för att underlätta utveckling av system som jobbar med standarderna.

REMISSVAR

Vi anser att utredningen i allt för låg omfattning tar lärdom och utgångspunkt i den regionala utveckling som gjorts. Bland annat så finns även direkta felaktigheter gällande att det i Norrland inte finns planer på att införa ett ID-baserat system. Däremot så upplever vi i vårt arbete med framtidens biljettsystem att det utvecklingsarbetet ges osäkra grundvärden om vilka tekniska standarder som gäller inom de närmaste åren som vi måste beakta i vår utformning av det kommande BoB-systemet.

Vi reagerar över att utredningen föreslår en kortbaserad lösning istället för en nationell applösning enligt den nationella standard som har utvecklats i Samtrafikens BoB-projekt. De regionala lösningar som utvecklats de senaste åren befarar vi kommer att behöva anpassas till utredningens förslag på teknisk standard EMV Kernel 5. Vi ser en uppenbar risk att detta kommer att medföra högre kostnader och beroenden till EMV-organisationen.

Utredningens förslag baseras inte på BoB-standarderna. Den centraliserade lösning som bristfälligt redovisas överensstämmer inte med BoB-arkitekturen. BoB bygger på en decentraliserad arkitektur utan någon biljettväxel, vilket innebär en avsevärt mindre overhead och där transaktionerna inte behöver gå via en central funktion. Vi ser i utredningens förslag en uppenbar risk att man bygger upp ett parallellt centraliserat nationellt biljettsystem.

Tidplan

Tidplanen för att åstadkomma de tekniska anpassningar som behöver göras för den digitala infrastrukturen bedömer vi som mycket snäva. Våra regioners möjlighet att under 2021 ta fram underlag för att ansöka om bidrag och att senast 2023 ha vidtagit åtgärder så att alla delar är installerade bedömer vi som ytterst små. Utredningen förefaller ta lätt på finansieringsfrågorna för denna mycket forcerade införandeplan. Läggs därtill en harmonisering av affärsregler så känns tidshorisonten 3 – 4 år mer relevant förutsatt att olika säljkanaler kan lanseras successivt.

Affärsregler, tredjepartsförsäljning, Tap and Go och Sverigekortet

Vi ställer oss positiva till en harmonisering av affärsregler. Gemensamma resenärsdefinitioner vad avser ålder och indelning av olika grupper, exempelvis definition av student, pensionär, familj, bidrar till enkelhet för resenären vilket är eftersträvanvärt.

Vi anser att prissättning och subventioneringsgrad fortsatt är en fråga för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna utifrån den ekonomiska prioriteringar olika regioner gör.

Vi ser inte att utredningen tillräckligt tydligt beskriver hur affärsregler och reklamationshantering ska hanteras nationellt på ett i praktiken fungerande sätt. I branschen redan förekommande rutiner bör därför genomlysas och vid behov förfinas så att en tydlig och funktionell modell för reklamationshantering kan förverkligas. Utifrån det regionala samarbetet med Norrtåg AB så finns det erfarenheter och utmaningar som inte blir mindre vid ett nationellt samarbete.

Vi ser positivt på möjligheterna till att öppna upp alla produkter för tredjepartsförsäljning och att det är nationellt angivet vilka försäljnings-API som gäller för detta.

Vi ställer oss positiva till ett Tap and Go resande med kollektivtrafik i de städer som har en enhetstaxa för stadstrafiken. Förslaget skulle underlätta för mycket stora resenärsgupper

REMISSVAR

att på ett enkelt sätt lita på kollektivtrafiken. Modellens fördel med att vara likadan för all stadstrafik i Sverige innehåller den enkelhet för resenären som är eftersträvansvärd för att nå stora resenärsgupper. Detta får dock endast bygga på en gemensam teknik inte en gemensam enhetstaxa.

Utredningens förslag om ett Sverigekort ser vi har en mycket begränsad marknad. Idag finns redan SJ:s årskort med Resplustillägg. Produkten kostar i storleksordningen 50 tkr. Därför känns marknaden för ett Sverigekort oerhört begränsad, även om priset inte skulle bli lika högt. Vår bedömning är att det inte finnas många personer i Sverige som har behov av att resa i alla regioner i landet och som dessutom är beredd att betala för den rättigheten. För att skapa en marknad måste prissättningen på en sådan produkt bli så låg att det vore en förlust för regionerna att erbjuda den. Vi delar inte utredningens förslag att hela intäkten ska tillfalla den region där man som resenär är skriven. Vår uppfattning är att intäkterna ska fördelas på de kollektivtrafikmyndigheter som resan utförs hos.

En mycket stor andel av landets befolkning har redan betalkort (Visa/Mastercard) vilket, i de fall resenären inte vill ha biljetten i mobilen, är den enklaste betallösningen i form av att kunna blippa kortet och/eller som biljettbärare. För resande över nationsgräns, som för våra regioner innebär resor in i Norge och Finland, befarar vi att ett nationellt standardiserat resekort snarare kan hämma resandet jämfört med alternativet av ett i övrigt väl känt och accepterat betalmedel i form av betalkort. Därför ser vi norrlandslän ett internationellt accepterat betalkort som en mer naturlig biljettbärare än ett specifikt resekort, i de få fall kunden inte reser med app.

Ansvarig myndighet för nationell åtkomstpunkt och organisation med uppdrag att utveckla och underhålla nationell åtkomstpunkt

Vi ser precis som utredningen, att Trafikverket blir ansvarig myndighet för att tillhandahålla den digitala infrastrukturen. Samtidigt anser vi att det bör övervägas att bilda en nationell myndighet med ansvar för kollektivtrafikfrågor som ansvarar för ett nationellt perspektiv för teknik- och utvecklingsfrågor och som fungerar som stöd för kollektivtrafikmyndigheter och branschorganisationer och som bidrar till samordning av all kollektivtrafik.

Vi förordar att Samtrafiken AB, där branschen och Regionerna är partner och delägare, ges uppdraget att ansvara för utveckling och förvaltning av den nationella åtkomstpunkten samt medföljande nödvändiga affärsregler. Svenska Kollektivtrafik som branschorganisation bör med fördel involveras i detta arbete.

Formulering av förslag till ny lagtext

Vi tolkar formuleringen till ny lagtext som att den innebär en långtgående styrning av att kollektivtrafikmyndigheterna ska uppmana resenärer att använda det nationella biljettsystemet före de försäljningskanaler som finns lokalt. Formuleringen under 4 kap. §2 i sista meningen där det står "Ett kollektivtrafikföretag ska även från sin egen försäljningskanal på ett tydligt sätt hänvisa till denna försäljningskanal." bör ändras. Vårt förslag är att lagförslagets "hänvisa till" bör bytas ut mot "upplysa om" alternativt "informera om". Den formulering som finns i utredningen förstärker den oro vi hyser för ökade kostnader för försäljning via en nationell åtkomstpunkt och förändrade monetära flöden som är negativa ur ett regionalt perspektiv.

REMISSVAR

Övriga synpunkter

I våra regioner och på många ställen i Sverige så saknas tillfredställande mobiltäckning. Hur ska det nationella biljettsystemet fungera då? Det har inte behandlats i utredningen och på fråga har utredaren svarat att det får man återkomma till. Denna fråga är central och måste lösas.

Beslut i detta ärende har tagits av

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Per Wahlberg

Ordförande Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Regionala Kollektivtrafikmyndigheten i Västerbotten

Lars Lilja

Ordförande Kollektivtrafikutskottet Region Västerbotten

Regionala Kollektivtrafikmyndigheten Norrbotten

Mats Aspemo

Myndighetschef Regionala Kollektivtrafikmyndigheten Norrbotten

Region Jämtland Härjedalen

Elise Ryder Wikén

Ordförande regionala utvecklingsnämnden

Luleå Lokaltrafik AB

Nils Harnesk

Ordförande Luleå Lokaltrafik AB

Skellefteå buss

Roger Marklund

Ordförande Skellefteå buss

Länstrafiken i Västerbotten AB

Margareta Rönngren

Ordförande Länstrafiken i Västerbotten AB