

Yttrande

2020-10-15

Infrastrukturdepartementet

Dnr. I2020/01315

**Yttrande över Utredningen om ett nationellt biljettsystem
för all kollektivtrafiks betänkande (SOU 2020:25)**

Kirei AB och Unicon Konsult AB önskar lämna följande yttrande över Utredningen om ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafiks betänkande (SOU 2020:25). Vi avstyrker att det remitterade förslaget läggs till grund för ett genomförande.

Under åren 2014 till 2017 deltog vi i det intensiva arbete branschen då bedrev kring att utveckla den så kallade Bob-standard. Ett av de övergripande målen med Bob-standard är att möjliggöra för resenären att få tillgång till hela det nationella kollektivtrafikinätverket genom en och samma inkörsport för biljettförsäljning, oavsett vilken form den har, vem den tillhandahålls av eller vad som används som resehandling. Denna struktur utgör grunden för att olika aktörer i konkurrens ska kunna ta fram de bästa, mest innovativa, inkluderande och tillgängliga biljettförsäljningslösningarna. Att enkelt kunna köpa den mest fördelaktiga biljetten för att resa med hela det kombinerade utbudet av kollektivtrafikresor och mobilitetstjänster utgör i vår mening förutsättningen för att nå utredningsdirektivets mål att sänka instegströsklarna till kollektivtrafiken och göra det enklare att kombinera kollektivtrafikresor på ett sömlöst sätt.

Men då utredaren föreslår att inrätta en helt annan starkt begränsande struktur för försäljning och hantering av kollektivtrafikbiljetter vid sidan av Bob-infrastrukturen, anser vi att förslaget allvarligt riskerar att skada utvecklingen på detta område. Den struktur som föreslås svarar inte upp mot resenärernas behov av effektiva, kombinerade och prisvärda resor och mobilitetstjänster. Förslaget skulle, om det realiserar, leda till en splittring kring vilken struktur som egentligen råder för tredjepartsförsäljning av biljetter inom kollektivtrafiken. Vid sidan om detta anser vi att utredningen är så starkt bristfällig att betänkandet knappast kan läggas till grund för de författningsändringar som skulle behövas på området. Betänkandet visar på stora kunskapsluckor vilket fört med sig att slutsatserna också leder fel.

Det är i skenet av vårt djupa engagemang inom Bob-projektet och framtagandet av den nationella Bob-standard detta yttrande lämnas. Det speglar inte nödvändigtvis våra kunders syn i alla delar, och är heller inte skrivet utifrån ett perspektiv som leverantör till dessa kunder.

1 Allmänt om utredningens betänkande

Åtskilligt kan sägas om utredningens och betänkandets kvalitet. Det är förbryllande att det från betänkandet inte ens kan utläsas hur det nationella biljettsystem som föreslås ska fungera i praktiken, eller hur utredaren kommit till slutsatsen att det opreciserade förslag som lämnas kan förväntas leda till de angivna effektmålen. Det saknas genomgående analyser, betänkandet är fullt av faktafel, motsägelser och lösryckta påståenden, och ingenstans bland de 450 sidorna beskrivs den tänkta IT-arkitekturen ens i övergripande drag, trots att det är ett IT-system man föreslår. Något ytterligare material vid sidan om betänkandet existerar heller inte enligt utredaren.

I utredningens direktiv anges att syftet med ett nationellt biljettsystem är att en större andel av persontransporterna ska ske med energieffektiva trafikslag. Detta ska i sin tur ske genom att sänka instegströsklarna till kollektivtrafiken, och det anges särskilt att det måste bli enklare för sällanresenärer att köpa biljett i kollektivtrafiken. Utifrån dessa grundläggande målsättningar är det uppenbart att utredaren har misslyckats i sitt uppdrag. Det förslag som lämnas kan inte tolkas som annat än en fortsättning på Resplus, ett koncept som existerar redan idag med minimal nytta för klimatet och resenärer i allmänhet. Utredaren konstaterar själv (s. 24) att förslaget som lämnas "enskilt och på kort sikt har begränsad betydelse när det gäller att skapa överflyttning av persontransporter till mer kollektivtrafik". Istället förväntas andra åtgärder kunna leda till en mer märkbar överflyttning. Utredaren får förstås som att de andra åtgärder som avses är de som kollektivtrafikföretagen själva ska genomdriva och

som ligger utanför utredarens uppdrag. Det saknas därmed skäl att genomföra det förslag som utredaren lägger fram.

Förslaget riskerar dessutom, om det skulle realiserats, att allvarligt skada branschens egna initiativ kring att göra kollektivtrafiken mer lättillgänglig och attraktiv för resenären. Den nationella biljett- och betalstandard (Bob) har gemensamt tagits fram av ett 30-tal branschaktörer med syftet att skapa interoperabilitet mellan biljettsystem och för att kunna erbjuda ett sömlöst resande över såväl affärsrättsliga som geografiska gränser. Bob-projektet definierades av ett antal underliggande målbilder, som tillsammans formar en nationell infrastruktur för biljett- och betalssystem. Bob bygger på en distribuerad modell där varje trafikföretag har sitt eget biljettsystem, men där dessa knyts samman genom överenskomna öppna dataformat och gränssnitt. Bob är närmast världsunikt i det att standarden möjliggör för olika trafikföretag med vitt skilda förutsättningar och olika affärsregler att bilda ett sömlöst kollektivtrafiknätverk. Första versionen av standarden publicerades 2017 och praktiskt taget hela den svenska kollektivtrafikbranschen, såväl privata som offentliga aktörer, arbetar sedan dess med införandet av denna standard. Bob har visat sig vara ett framgångskoncept där utmärkande exempel utgörs av bland annat Sydtaxan och Movingo-samarbetet i Mälardalen såväl som ett flertal andra bilaterala samarbeten som redan kommit till stånd med stöd av Bob.

Det får ses som närmast självklart att det i utredningens direktiv anges att utredaren har att förhålla sig till Bob och det arbete som för närvarande pågår i branschen inom området. Det är i skenet av detta därför synnerligen anmärkningsvärt att utredaren frångår Bob-standarderna och föreslår en ny standard för ett nationellt ID-baserat resande som ska fungera på ett diametralt annorlunda sätt. Även detta utan någon närmare analys eller rimlig motivering. Effekten av att införa ytterligare en standard för biljettförsäljning och visering skulle bli att många av trafikföretagen som nu infört Bob skulle behöva införa och vidmakthålla ytterligare en parallell struktur för hantering av biljetter. Kostnaderna att etablera, driva och underhålla dessa dubbla strukturer ska inte underskattas. Därvid riskerar förslaget leda till splittring inom branschen genom en otydlighet kring vilken struktur för biljettförsäljning och -hantering som egentligen råder. Effekten kan mycket väl bli att utredarens förslag leder i motsatt riktning till högre instegsbarriärer och bromsad utveckling. Även av dessa orsaker bör utredarens förslag förkastas.

2 Författningsförslaget

Många regionala kollektivtrafikmyndigheter finner nog en skyldighet att erbjuda sitt produktsortiment för tredjepartsförsäljning som tämligen besvärande. Befintliga utmaningar i det pågående teknikskiftet tillsammans med hantering av pandemins effekter anses kanske tillräckliga för den kommande tiden. Likväl skulle en sådan skyldighet (motsvarande 3 a kap. 4 § enl. förslaget) skapa långsiktiga förutsättningar för trafikföretagen att prioritera detta område och också sätta en tidsram kring arbetet med övergången till en fullt utbyggd Bob-infrastruktur. En sådan reglering kan på ett väsentligt sätt förväntas bidra till den tekniska utvecklingens framdrift och ökad innovationstakt kring biljettförsäljning. Skyldigheten bör i så fall förknippas med ett åtagande att erbjuda ett grundläggande produktsortiment på ett icke-diskriminerande sätt via sådana tekniska gränssnitt som regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer meddelar med stöd av föreskrifter.

Genom att i dessa föreskrifter hänvisa till Bob-specifikationerna och hur de ska användas i den nationella kontexten, och samtidigt definiera vissa grundläggande resevillkor som ska gälla för dessa produkter, kan en komplett nationell struktur för hantering av biljetter inom kollektivtrafiken skapas utan att etablera de centrala funktioner som utredningen föreslår. Statens ansvar begränsas till de funktioner som Samtrafiken redan idag tillhandahåller, och

som omfattar förvaltning av Bob-specifikationerna och drift av ett aktörsregister (kallat metadataregister). Denna lösning är i bruk redan idag och används till exempel för att realisera den så kallade Sydntaxan som involverar 6 regioner i Sydsverige. Detta samarbete har nyligen lanserats fullt ut gentemot resenärerna och är realiserat genom överenskommelser om ett produktutbud med tillhörande resevillkor och med användning av Bob-specifikationerna. Det innebär att konceptet redan idag är beprövat, och det är visat att det skulle fungera även nationellt, utan att kräva sådan problematisk centralisering som utredarens förslag skulle innebära. Genom att inte genomföra utredarens förslag i övriga delar frigörs minst 100 miljoner kronor som annars skulle gått till kompensation till trafikföretagen för införande av dubbla strukturer. Dessa medel kan istället användas för att facilitera etablerandet av det sömlösa kollektivtrafiknätverk som skulle bildas genom regleringen.

En sådan reglering kring tredjepartsförsäljning bör också kunna anses vara fullt tillräcklig för att skapa de förutsättningar som krävs för att såväl kollektivtrafikföretag som andra ska kunna utveckla lättillgängliga och innovativa lösningar för att köpa biljett och resa med kollektivtrafiken. Någon ytterligare reglering på området bör därför inte införas i nuläget.

Av samma anledning bör regeringen också avvakta med att inrätta en statligt tillhandahållen försäljningskanal, då de konkurrensskäl som enligt utredningen motiverar en sådan utgår genom ovan nämnda reglering. En statlig försäljningskanal riskerar dessutom att innovationsmässigt och användbarhetsmässigt snabbt falla hopplöst efter kollektivtrafikföretagens egna och de oberoende tredjepartslösningar som kan förväntas växa fram genom ett fullständigt öppnande tredjepartsförsäljning av kollektivtrafikbiljetter.

3 Biljett- och betalstandarden (Bob)

Utredaren synes i diskussioner med trafikföretagen ha velat göra gällande att det förslag han lämnar på något sätt bygger vidare på Bob-standarden, men sanningen är att den struktur som föreslås i betänkandet inte är förenlig med Bob. Det går helt enkelt inte att sammanföra den distribuerade arkitektur som genomsyrar Bob med de centraliserade funktioner som föreslås. Utredaren underskattar också grovt den komplexitet som en central nationell struktur för försäljning och visering av alla typer av kollektivtrafikbiljetter skulle innebära och som följer av trafikföretagens vitt skilda förutsättningar att bedriva kollektivtrafik. I betänkandet framgår till exempel att trafikföretag ska lämna uppgifter om priser och produkter som statistiska data (s. 310) till det centrala biljettsystemet som ska tillgängliggöra dessa för resenärerna. I verkligheten kommer detta dock inte kunna leda till en korrekt och rättvisande prissättning. Produkter från olika trafikföretag får till exempel olika priser beroende på hur de kombineras genom olika former av biljettsamarbeten, men produkter kan också ha dynamisk prissättning bland annat beroende på tillgång och efterfrågan, högtrafik och lågtrafik, och så vidare. Samtidigt kan utredaren inte förstås på annat sätt än att all kollektivtrafik, såväl allmän som särskild, bokade resor och mobilitetstjänster som baseras på delade resurser ska kunna omfattas av den föreslagna lösningen (s. 70, s. 276, s. 284 och s. 306 i betänkandet). Det är dock inte realiserbart i en sådan centraliserad struktur som föreslås, i vart fall inte med ett rimligt effektivt resursutnyttjande. En och samma resurs kan helt enkelt inte förekomma i olika bokningssystem samtidigt, och det vore också orimligt att staten skulle tillhandahålla ett centralt bokningssystem till såväl regionala kollektivtrafikmyndigheter som företag som vill bedriva kollektivtrafik på kommersiell grund och för mobilitetstjänster. Även utredaren förefaller ha nåtts av viss insikt kring detta (s. 290 i betänkandet). Det står därför klart att förslaget varken möter trafikföretagens eller resenärernas behov inom detta område.

Ingenstans i det annars ordrika betänkandet motiveras heller varför man frångår Bob-standarden, och Bob lyfts aldrig ens fram som ett handlingsalternativ. Detta står i direkt

strid med utredningens direktiv. Man synes med lösryckta påståenden argumentera kring att Bob skulle ha misslyckats och är förlegat (s. 15, s. 180, s. 216 mfl.), trots att det bevisligen är ett framgångskoncept och grundas i en modern IT-arkitektur med särskild hänsyn tagen till trafikföretagens olika förutsättningar och med inbyggt skydd för resenärernas privatliv.

Det förslag som lämnas är endast en fortsättning på Resplus med alla de brister och tillkortakommanden denna föråldrade struktur är förknippad med.

4 Reskort och mobilapplikationer

Förra generationens biljettsystem som upphandlades och infördes under 90-talet och början av 2000-talet byggde på användning av elektroniska kontaktlösa reskort. Dessa ersatte i många fall användning av pappersbiljetter. Reskortet effektiviserade hanteringen av biljetter och medgav blixtsnabb visering. Reskortet ger emellertid inte en särskilt tilltalande kundupplevelse i dagens tidevarv och kräver som regel att kunden besöker biljettautomater eller kundcenter för att köpa rätt biljett.

Idag har det därför blivit en självklarhet för varje trafikföretag att erbjuda sina resenärer sitt produktutbud genom en mobilapplikation. Genom mobilapplikationen får resenären en egen reseplanerare, en biljettautomat och biljettbärare i ett. Dessutom kan resenären hållas uppdaterad med realtidsinformation inför, under och efter resan. För de trafikföretag som infört mobilapplikation på bred front har konvergensen mot användning av detta sätt att köpa biljett och resa varit imponerande. För till exempel Skånetrafiken och Västtrafik har mobilapplikationen på kort tid blivit den ojämförligt största och viktigaste försäljningskanalen som står för mellan 70% och 80% av den totala försäljningen. Särskilt för sällanresenärer är mobilapplikationen ett överlägset verktyg för att enkelt kunna ta sig runt med hjälp av kollektivtrafik. Genom användande av Bob kan hela trafikutbudet från många olika trafikföretag tillgängliggöras i en och samma mobilapplikation på ett sömlöst sätt. En resenär från Skåne som är van att bruka Skånetrafikens mobilapplikation hemma kan när denne är på besök i t.ex. Stockholm bruka samma mobilapplikation med samma förfaranden för att söka fram, köpa och betala sin resa, och samtidigt bli vägledad till att finna rätt hållplatser och bytespunkter samt bli informerad om störningar eller andra viktiga händelser längs resan.

Utredaren antyder dock att mobilapplikationen är problematisk och skriver i ett påstående att *”som biljetthållare och köpkanal har mobilapplikationer en del nackdelar”* (s. 69). Vilka dessa nackdelar skulle vara utvecklas dock inte vidare. Istället föreslås alltså en tillbakagång till kortbaserad teknik utan möjlighet till användning av mobilapplikationen och dess styrkor. Den teknik för reskort som föreslås kan nämligen inte förenas med sådan kontaktlös kommunikation som når in i en mobilapplikation. Det går heller inte att på ett självklart sätt integrera reskortet i mobiltelefonernas elektroniska plånbok, och även om såväl de tekniska som affärsmässiga hindren för detta skulle övervinnas blir kundupplevelsen ändå inte bättre än den man får genom att fästa ett traditionellt reskort på utsidan av sin mobiltelefon.

5 En främmande kortteknik

Inom ramen för Bob-projektet och med erfarenheterna från Reskortsföreningens misslyckande i bakhuvudet tog branschen också fram en specifikation för nästa generations ID-baserade reskort som komplement till mobilapplikationerna. Specifikationen är dock inte begränsad till just kort, och de tingestar som bär ett sådant chip kan ta sig vilken form som helst. Specifikationen har utformats för att fritt kunna användas av alla tänkbara aktörer utan fördyrande licensavtal eller leverantörsinlåsnings, och med minimala instegströsklar. Det senare avser såväl investeringar i programvara och läsare som de chip som resenärer förväntas föra med sig. Flera kortföretag har redan tagit fram färdiga standardprodukter

enligt denna specifikation. Mobiltelefonstillverkaren Samsung har gjort anpassningar för den elektroniska plånboken och företaget Fidesmo har tagit fram produkter som används i klockor och andra tingestar. Men även inom detta område lämnar utredaren ett vitt skilt förslag för den nationella användningen, återigen utan några motiv till att frångå det branschen redan tagit fram och tagit i bruk, och utan analys kring kostnader och nyttor.

Den betalkortsteknik (EMV) som utredaren istället föreslår övervägdes av Bob-projektet men förkastades av en hel rad orsaker då tekniken endast medför nackdelar jämfört med den nu framtagna specifikationen. Tekniken är inte ändamålsenlig för användning inom kollektivtrafiken. Till detta ska läggas de betydande affärsmässiga och konkurrensrättsliga hinder som det utgör att välja en specifik leverantörs teknik samt komplexiteten i de läsare som ska brukas för att läsa och på kryptografisk väg autentisera korten.

De avsevärda kostnader det skulle medföra att byta till att använda betalkortsteknik istället för det mer renodlade reskort som tagits fram av branschen inom ramen för Bob kan inte motiveras. Kostnaderna mäts inte heller endast i det som utredaren kallar *sunk cost*, dvs förlorade investeringar för de 6 regioner i Sydsverige som redan har infört de Bob-baserade korten. Kostnaderna består till övervägande del i avsevärt ökade utgifter för att driva och vidmakthålla systemen, samt inte minst i svårigheterna att läsa och autentisera betalkorten i generiska enheter (t.ex. smarttelefoner och inbäddade system). Detta kan sammantaget förväntas leda till en påtagligt minskad spridning och användning, vilket hämmar utvecklingen på området och kan förväntas leda till betydande samhällskostnader. Inga av dessa aspekter har beaktats av utredaren.

Hur utredaren sedan kommit fram till just den specifika variant av betalkortsteknik som tagits fram och ägs av *Japan Credit Bureau* (JCB), kallad *Kernel 5*, redogörs inte heller för i utredningens betänkande. I underlag som begärts ut från utredningen med stöd av offentlighetsprincipen återfinns emellertid en utvärderingsmatris som Trafikförvaltningen i Region Stockholm gjort. Där framkommer att *Kernel 5* är att föredra då Trafikförvaltningen redan har avtal med kortföretaget Idemia, och att de betalkortsterminaler man redan införskaffat krävde minimala anpassningar. Nackdelarna är emellertid att det fordrar ett avtal med ett konsortium kallat *White Label Alliance*. Detta omnämns i vaga ordalag i betänkandet. Problemet med *White Label Alliance* är att denna idé inte ens lämnat ritbordsstadiet, och det finns därför heller inga avtalsstrukturer eller affärsmodeller att ta ställning till. Det är alltså idag inte ens möjligt att licensera den teknik på det sätt som utredaren föreslår.

Utvärderingen från TF i Region Stockholm är dock intressant även i andra avseenden. För det första framgår det att utvärderingen är utförd helt utifrån ett inåtvänt Stockholmsperspektiv med endast trafikförvaltningens egna behov för huvudstadsregionen, där avgörande aspekter för interoperabilitet med grannregionerna inte tillmäts någon som helst betydelse. Erfarenheterna från Reskortsförningens misslyckade har inte avskräckt, och kort enligt branschgemensam Bob-teknik övervägs aldrig.

För det andra visar utvärderingen också på några av de grundläggande brister som även Bob-projektet identifierade. Utvärderingen visar att det i praktiken enda existerade alternativet för att använda betalkort av typen EMV som reskort är en variant som kallas *PURE* och som ägs och tillhandahålls av kortleverantören Thales, med betydande inlåsnings effekter till denna leverantör då få, om ens någon annan leverantör, kan eller vill befatta sig med *PURE*-tekniken.

6 Resplus

Samtrafiken har sedan 1997 ansvarat för att förvalta och utveckla Resplus-konceptet. Större delen av Samtrafikens finansiering har under denna tid kommit från försäljning av Resplus-biljetter. Någon nämnvärd utveckling av konceptet har emellertid inte skett under de gångna

23 åren, och konceptet dras med en rad påtagliga brister. Biljetterna som ställs ut kan till exempel inte viseras ombord på fordonen och det är fortfarande inte möjligt att söka fram och köpa en resa dörr till dörr.

En annan svårighet med Resplus är att de ingående trafikföretagen ska lämna uppgifter om priser och produkter som statiska data till Samtrafiken, som i sin tur ska sammanställa dessa och göra dem säljbara. Men eftersom prissättning för en specifik resa kan vara beroende av tämligen komplicerade affärsregler kan priset ofta inte räknas fram på ett rättvisande sätt, vilket gör att det ibland blir billigare och ibland dyrare att köpa en Resplus-biljett jämfört med att köpa de ingående komponenterna av trafikföretagen direkt. De brister som är förknippade med Resplus-strukturen var en av de drivande orsakerna bakom att branschen gemensamt tog fram Bob-specifikationerna. Vid en mer fullständig utbyggnad av Bob elimineras också behovet av Resplus, som då kan avvecklas. En avveckling av Resplus har dock den komplicerande effekten att Samtrafikens finansiering påverkas negativt.

Det förslag som nu läggs fram av utredaren innebär i praktiken att Resplus ska fortsätta existera. Egentligen är det enda nya utmärkande att ett särskilt reskort av nämnda betalkortstyp ska tillföras för att möjliggöra någon form av viseringsfunktionalitet (oklart hur, eftersom betänkandet inte beskriver någon sådan funktion). Inget talar dock för att de övriga problem som är förknippade med en central lösning som Resplus kan komma att lösas genom införandet av förslaget.

7 Risker för den personliga integriteten

Utredningen har förklarat att det kommer gå att utläsa synnerligen integritetskänsliga uppgifter från de centrala register som ska inrättas. Enligt förslaget ska staten se till att det finns vad utredningen kallar en biljettväxel som ska fungera som ett elektroniskt biljettförvar (s. 15 sista stycket, s. 299 sista stycket). Det anges även att en avräkningsfunktion ska inrättas som innehåller uppgifter om resenärers rörelsemönster och användning av kollektivtrafik (s. 295). Det står också att det så kallade IDF-registret ska innehålla uppgifter om bland annat resenärens ålder och om denne är kreditvärdig eller ej (s. 333). Någon analys kring nödvändigheten att samla in alla dessa uppgifter synes inte ha genomförts. Till exempel antyds (s. 330) att registren kan komma att användas för att *”göra individualiserade tjänsteerbjudanden framtagna med artificiell intelligens möjliga”*. Dessa register ska alltså omfatta känsliga uppgifter om alla i Sverige som befattar sig med kollektivtrafiken genom det nationella biljettsystemet. Genom registren kommer det ingående gå att kartlägga resenärernas privatliv och levnadsvanor. Samtidigt föreslås det bli obligatoriskt för samtliga regionala kollektivtrafikmyndigheter att ansluta sig. Betänkandet innehåller inga förslag eller analyser kring hur dessa intrång i resenärernas privatliv ska begränsas, eller om det ens är juridiskt möjligt att införa en sådan nationell registrering av alla kollektivtrafikresenärer. Som laglig grund för behandlingen anges ett allmänt intresse. Men det är här svårt att se att sådana register skulle kunna inrättas utan att 2 kap. 6 § Regeringsformen blir tillämplig. För genomförande av förslaget skulle alltså krävas en lagreglering. Samtidigt torde förutsättningarna för att införa sådana begränsningar av de grundläggande fri- och rättigheter som anges i Regeringsformen (jmf. 20 – 25 §§ RF) knappast föreligga. Inget av detta har dock berörts av utredningen. Utredningens betänkande kan således inte läggas till grund för de författningsändringar som skulle behövas på det här området för ett genomförande av förslaget. Här bör dessutom nämnas bestämmelserna i dataskyddsförordningens artikel 25 som innebär att lösningar som är mindre inträngande ska väljas framför mer omfattande behandling av personuppgifter. Utredningen har i detta sammanhang inte ens övervägt alternativa strukturer som skulle ge andra effekter. Om en nationell infrastruktur för försäljning av kollektivtrafikbiljetter istället hade tagit sin utgångspunkt i Bob-specifikationerna, en befintlig och

beprövad teknisk struktur, hade dessa centrala uppgiftssamlingar helt kunnat undvikas. Känsliga uppgifter sprids då inte över organisationsgränserna, utan stannar vid trafikföretaget respektive säljande part och sprids aldrig vidare enligt principerna för uppgiftsminimering och inbyggt persondataskydd (jmf. även artikel 5 i förordningen).

8 Utvecklingen i omvärlden

Även omvärldsanalysen i betänkandet är bristfällig och innehåller en rad rena felaktigheter. Utredaren skriver till exempel i betänkandet att *“EU inom en snar framtid kommer att ställa krav på medlemsländerna att fullfölja en utveckling som motsvarar vårt förslag”*. Det påståendet går dock inte att finna några belägg för, varken i betänkandet eller utifrån det arbete som bedrivs inom TAF och TAP. Snarare är arbetsinriktningen motsatta, där man inom TAP-TSI arbetar med en distribuerad modell som i mångt och mycket påminner om Bob, men där man i rådande stund överväger annat biljettformat och andra äldre säkerhetsfunktioner för att bibehålla en bakåtkompatibilitet med gamla system som använts under lång tid inom järnvägssektorn. Sverige är i högsta grad aktivt på detta område i att påverka i riktning mot en modernisering och att nå en lösning som är förenlig med de Bob-baserade system som redan idag införts eller är under införande.

En annan anmärkningsvärd detalj i betänkandet återfinns på sidan 238, där utredaren skriver att *“Det land som vi ser har kommit längst i tankarna kring digital infrastruktur är Benelux-länderna i deras gemensamma projekt. Det är visserligen inte realiserat än, men strukturen bygger på en infrastruktur baserad på standarder både för biljetter och identifikatorer.”* Vad men helt synes ha missat är att Sverige lämnat tankestadiet och såväl realiserat som slutfört Bob-projektet och där branschen nu är kanske halvvägs genom ett fullskaligt införande. Det är alltså Sverige som ligger i den absoluta framkanten när det kommer till en digital infrastruktur för biljetter inom kollektivtrafiken. Utredarens förslag ser dock ut att kunna vara ett effektivt sätt att ändra på den ordningen.

9 Utredarens rekommendationer till branschen

Utredaren synes ha fastnat i att tankar som ligger utanför hans uppdrag ska leda till direktivets mål kring överflyttning från privatbilism till kollektivtrafik. Det talas i detta sammanhang om förbetalda abonnemang som liknas vid telefoniabonnemang. Man talar också om så kallad *tap'n go* där man med kontaktlösa betalkort införskaffar biljett och använder betalkortet som färdbevis. Det lanseras idéer om ett Sverigekort vars målgrupp och affärsmodell får betraktas som ytterst oklar.

Alla dessa spridda tankar utanför uppdragets avgränsningar sår tvivel kring om utredaren verkligen förstått uppdraget och branschens förutsättningar. Hur ett förbetalt abonnemang ska fungera i en nationell kontext får nog betraktas som obegripligt, men för tankarna till någon sorts periodbiljett för en grupp av trafikföretag. Idén om Sverigekortet antyder en sorts nationell enhetstaxa utan förutsättningar att varken kunna prissättas eller intäktsfördelas på ett rimligt sätt (produkten finns idag och kostar från 63 300 kronor per person och år).

De här idéerna speglar inte branschens verkliga förutsättningar. Sverige är ett glesbefolkat land med begränsat underlag för kollektivtrafik. För en rimlig balans mellan självfinansieringsgrad av offentligt bedriven kollektivtrafik och det biljettpris som resenären ska betala tillämpar 20 av 21 regionala kollektivtrafikmyndigheter avståndsbasead taxa. Endast huvudstadsregionen, med en befolkningstäthet tre gånger så hög som Skåne och fem gånger så hög som Västra Götaland, har förutsättningarna att tillämpa en enhetstaxa. För varje resa som involverar mer än ett trafikföretag består resans pris av mer än en komponent, och det

behöver kunna ske en intäktsfördelning dem emellan. Det är närmast obegripligt att utredaren missar de grundförutsättningar som råder ute i landet för detta. Förslag, vare sig de är riktade till regeringen eller till branschen i form av rekommendationer, måste ha en viss grad av förankring i verkligheten och de praktiska förutsättningar som råder för att vara meningsfulla.

Bland rekommendationerna återfinns dock en högst relevant punkt, nämligen en harmonisering av vissa affärsregler och resevillkor. En sådan harmonisering behöver inte med nödvändighet tränga in på det kommunala självstyrets område. Till exempel skulle definition av vissa gemensamma ålderskategorier kunna göras så att de med rimlig precision kan svara mot de som gäller vid respektive trafikföretag. Samtidigt vore det naturligtvis önskvärt om branschen genom frivilliga överenskommelser kunde ensa vissa sådana begrepp och affärsregler i en högre grad, vilket hade ökat tydligheten och gjort kollektivtrafikresandet mer begripligt bland resenärerna.

10 Sammanfattningsvis

Kollektivtrafikbranschen befinner sig just nu i ett genomgripande tekniskifte. Flertalet av de regionala kollektivtrafikmyndigheterna bedriver för närvarande ett intensivt arbete i mycket omfattande projekt för att ersätta de äldre monolitiska kortbaserade systemen med funktionsindelade moduler enligt Bob-arkitekturen och mobilapplikationer. Inom de kommande 2–3 åren torde samtliga regionala kollektivtrafikmyndigheter i huvudsak ha genomgått detta tekniskifte och Bob-infrastrukturen vara fullt utbyggd. De resurser som satsats och kommer satsas de nästkommande åren är avsevärda. Att ändra förutsättningarna för detta arbete på det sätt som utredarens förslag skulle innebära riskerar kullkasta själva grundidén med Bob och leda till en djup splittring i branschen kring vilken teknik som egentligen ska användas. Stora investeringar skulle gå förlorade och utvecklingen på området riskerar att avstanna. Samtidigt visar utredaren själv att förslaget inte förväntas leda till de nyttor och miljövinster som skulle vara syftet. Utredningen är dessutom så starkt bristfällig i flera avseenden att den inte ens kan läggas till grund för ett genomförande. Utredarens förslag bör därför förkastas i sin helhet.

Regeringen kan dock överväga att införa en reglering för offentligt finansierade trafikföretag att erbjuda ett produktsortiment för tredjepartsförsäljning (motsvarande 3 a kap. 4 § enl. förslaget) genom användning av Bob-infrastrukturen. Det skulle resultera i en långsiktig tydlighet som gör att såväl regionala kollektivtrafikmyndigheter som kommersiella trafikföretag och rena tredjepartstjänsteleverantörer vågar investera långsiktigt och kan vara trygga i vilka förutsättningar som kommer råda under överskådlig tid.



Fredrik Ljunggren, Kirei AB
Huvudsaklig arkitekt och huvudförfattare till första versionen av Bob-specifikationerna



Björn Kamsvåg, Unicon Konsult AB
Teknisk projektledare, Bob-projektet