

Infrastrukturdepartementet
Transportmarknadsenheten
i.remissvar@regeringskansliet.se
cc: annica.liljedahl@regeringskansliet.se

Er referens Diarienummer
I2020/01315/TM Utr 2020/33
Datum
2020-10-08

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

Trafikanalys har ombetts att yttra sig över ovannämnda remiss.

Trafikanalys tillstyrker utredningens förslag som gäller en digital infrastruktur för ett nationellt biljettsystem till vilket de regionala kollektivtrafikmyndigheterna (RKM) ska ansluta sig, medan anslutning för övriga kollektivtrafikföretag är frivilligt (avsnitt 8.2). Trafikanalys tillstyrker vidare förslaget om en nationell åtkomstpunkt för mobilitetstjänster som i förhållande till idag innebär utökade krav på vilken information som ska finnas i åtkomstpunkten. Till denna ska RKM tillgängliggöra hela sitt produktutbud för försäljning av tredje part samt lämna information om produkter och priser. Kommersiella kollektivtrafikföretag ska däremot lämna information men måste inte tillgängliggöra sitt utbud för försäljning genom åtkomstpunkten (avsnitt 8.3). Vi bedömer att båda förslagen kan underlätta spridandet av information om och försäljning av biljetter i kollektivtrafiken.

Utredningens förslag (avsnitt 8.4) om att skapa en nationell försäljningskanal för all kollektivtrafik, en "statens resebyrå", riskerar däremot enligt Trafikanalys uppfattning att bli en både dyr och särskilt för den kommersiella trafiken ineffektiv lösning. Även om utredningen har som avsikt att all kollektivtrafik ska omfattas av den nationella försäljningskanalen förefaller förslaget huvudsakligen utgå från behoven i det lokala och regionala resandet, dvs. RKM-trafiken. Det medför enligt Trafikanalys mening att förslaget är sämre anpassat för den långväga kollektivtrafiken. Förutom att denna trafik vanligen bedrivs på kommersiella villkor skiljer den sig även på en rad andra sätt, exempelvis ställs större krav på reseplanering och möjlighet att kunna boka plats. Medan RKM-trafiken sannolikt både kan och bör präglas av "lika för alla" har det kommersiella utbudet behov av att kunna profilera sina produkter. Kostnader förknippade med anslutning till den nationella försäljningskanalen kan också bli ett etableringshinder och öka tröskeln för nya trafikföretag som vill träda in på den kommersiella delen av marknaden.

Även om ett gemensamt försäljningssystem således kan vara motiverat för kortare och förhållandevis homogena resor, lämpar det sig enligt Trafikanalys uppfattning mindre väl för resenärer i den långväga trafiken med varierande behov och betalningsvilja. I praktiken riskerar utredningens förslag om ett tvång att sälja biljetter via statens resebyrå leda till att kommersiella trafikföretag måste upprätthålla två parallella försäljningskanaler. Vad kommer det att kosta exempelvis i teknik, i lansering och

marknadsföring samt i administration? Utredningen redovisar inga närmare kostnader för den nya försäljningskanalen och lämnar heller inga förslag på hur den ska finansieras, utan föreslår att denna fråga utreds närmare. Utredningen konstaterar dock att det idag inte finns kommersiella förutsättningar för att skapa en nationell försäljningskanal utan omfattande investeringar. Oavsett vilken lösning som väljs är det emellertid enligt Trafikanalys sannolikt resenärerna som i slutändan får stå för den ökade kostnaden då företaget tvingas upprätthålla dubbla försäljningssystem.

Utredningen föreslår vidare att den nya försäljningskanalen ska stå under statligt ansvar, men föreslår att frågan om hur huvudmannskapet ska organiseras utreds närmare. Det är dock utredningens avsikt att försäljningskanalen ska bli en "resebyråverksamhet" som agerar på en öppen och konkurrensutsatt marknad. Trafikanalys är tveksam till en sådan lösning och vill framhålla att en konstruktion där offentlig, subventionerad verksamhet konkurrerar med privat, kommersiell verksamhet riskerar ge upphov till konkurrensproblem på den öppna marknaden. Som utredningen själv påpekar kan exempelvis problem uppstå till följd av behov att subventionera den statliga resebyrån och att konstruktionen riskerar att snedvrیدا konkurrensen mellan aktörerna på den öppna resebyråmarknaden.

Trafikanalys vill därutöver peka på att det kan vara svårt för den föreslagna försäljningstjänsten att bli attraktiv och konkurrera på den kommersiella delen av marknaden om den inte också innehåller möjlighet att köpa biljett över nationsgräns, såsom finns hos andra försäljningskanaler. I rapporten *Internationella tågbiljetter – en framväxande marknad* (Trafikanalys 2020:7) kunde vi konstatera att det idag finns en rad kommersiella alternativ, såväl svenska som utländska, där resenären på ett och samma ställe kan planera och köpa utlandsresor med tåg. Denna del av marknaden är under utveckling och kan förväntas växa i framtiden. Tvingande krav för svenska kollektivtrafikföretag om att ansluta sig till en nationell försäljningskanal riskerar att försvåra och minska incitamenten även för sådan produktutveckling och hämma innovation och mångfald på den kommersiella marknaden.

Trafikanalys avstyrker mot denna bakgrund förslaget om att under statligt ansvar bygga en nationell försäljningskanal som agerar på den öppna marknaden med anslutning av såväl offentliga som kommersiella kollektivtrafikföretag. Om regeringen ändå väljer att gå vidare med förslaget om en nationell försäljningskanal är ett bättre alternativ att den endast gäller RKM-trafik och inte omfattar den kommersiella trafiken.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Mattias Viklund efter föredragning av Pia Bergdahl.

Mattias Viklund
Generaldirektör