

Regeringskansliet  
Infrastrukturdepartementet  
i.remissvar@regeringskansliet.se

Diariet

## Trafikverkets remissyttrande gällande betänkande (SOU 2020:25) av Utredningen om ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i Sverige

### Sammanfattning

Trafikverket välkomnar förslaget till ett nationellt biljettsystem som gör det enklare att boka och köpa en kollektivtrafikbiljett för all kollektivtrafik i Sverige.

Trafikverkets uppfattning är att den mest kritiska frågan i utredningen är att säkerställa att det finns en organisation som över tid har rätt förutsättningar att utveckla och ansvara för ett nationellt biljettsystem. Trafikverket anser sig olämplig att ansvara för ett nationellt biljettsystem eftersom det ligger utanför såväl vårt uppdrag som kompetens och förmåga. Det kan dessutom störa Trafikverkets roll som stödjande och samverkande part.

Utredningens förslag är ett steg i rätt riktning, men når inte ända fram då en del av kollektivtrafiken, den kommersiella, inte ingår. Det finns fortfarande en osäkerhet om aktörerna kommer att ansluta sig och använda det nationella biljettsystemet. Finansiering för utveckling och drift av systemet är osäker eftersom Trafikverket bedömer att kostnaderna är underskattade och det är osäkert om driftkostnaderna kommer vara självfinansierande dessutom saknas finansiering i budgetpropositionen för 2021.

Trafikverket håller med utredningen om att SJ:s uppdrag och roll behöver anpassas till dagens och framtidens situation inom kollektivtrafikområdet.

Trafikverket förutsätter att branschen tar nödvändiga initiativ för att införa flera av de föreslagna rekommendationerna som tap-and-go och förbetalda abonnemang, för att i närtid underlätta biljettköp för resenärerna.

### Yttrande

*Behov av att underlätta för kollektivtrafikresenärer*

Trafikverket har följt och bevakat utvecklingen inom kollektivtrafikområdet och vid ett flertal tillfällen påtalat behovet att det ska vara enkelt för resenären att kunna boka och

köpa en kollektivtrafikbiljett för all kollektivtrafik i Sverige. Trafikverket ser behov av att utveckla nationella biljettlösningar för att underlätta för resenärer och tror att utvecklingen av ett nationellt biljettsystem kan bidra till att skapa förutsättningar för en överflyttning av resor till kollektiva färdmedel med begränsad klimatpåverkan.

### *Inrättandet av en ansvarig organisation för ett nationellt biljettsystem*

Enligt Trafikverket är den mest kritiska frågan i utredningen att säkerställa att det finns en organisation som över tid har rätt förutsättningar att utveckla och ansvara för ett nationellt biljettsystem. Utredningens förslag, där staten ska peka ut en lämplig myndighet i dagens myndighetsstruktur är mycket utmanande eftersom rollen är ny, frågan är komplex och tidplanen för tänkt genomförande mycket kort. Det är viktigt att rätt organisation finns på plats redan vid starten, annars ökar risken att misslyckas med införandet av ett nationellt biljettsystem. Utredningen har explicit föreslagit att Trafikverket ska vara den ansvariga myndigheten. Trafikverket anser detta olämpligt med tanke på Trafikverkets nuvarande uppdrag, kompetensområde och förmåga. Det kan dessutom störa Trafikverkets roll som stödjande och samverkande part.

Trafikverket ska enligt sin instruktion verka för kollektivtrafikens utveckling, vilket vi till exempel gör genom att ge regionala kollektivtrafikmyndigheter råd och stöd i fråga om utformningen av trafikförsörjningsprogram. Trafikverket ska vidare ingå och ansvara för statens avtal om transportpolitiskt motiverad interregional kollektivtrafik, som inte upprätthålls i annan regi och där det saknas förutsättningar för kommersiell drift. Trafikverket får dessutom göra insatser för att komplettera trafik som i huvudsak faller under de regionala kollektivtrafikmyndigheternas ansvar, om det bedöms viktigt för den interregionala kollektivtrafiken. Trafikverket har också, i enlighet med ITS förordningen (2016:383) uppdrag att fullgöra de åtaganden som åligger Sverige i fråga om nationella åtkomstpunkter.

Trafikverkets uppdrag och därmed instruktion skulle därför behövas förändras avsevärt för att kunna inneha den nationella styrningen och det övergripande ansvaret för ett nationellt biljettsystem. Enligt Trafikverkets mening saknas idag en organisation för nationell styrning med övergripande ansvar för kollektivtrafiken och ett nationellt biljettsystem i Sverige. Trafikverket anser därför att regeringen bör tillsätta en särskild utredning som analyserar behovet av en organisation för en nationell digital infrastruktur inom mobilitetsområdet. Av den anledningen anser Trafikverket att det finns för många ouppklarade frågor för att i dagsläget tillsätta en genomförandekommitté som föreslås i utredningen.

Trafikverket anser att tidplanen för införande är orealistisk, att det ska finnas ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i drift den 1 januari 2022.

### *En konkurrensneutral försäljningskanal och SJ:s roll*

Gällande införandet av en konkurrensneutral försäljningskanal för all kollektivtrafik, anser utredningen att regeringen huvudsakligen har två val. Staten kan välja att inrätta en helt ny försäljningskanal och investera ett ansevärt belopp för att göra denna känd.

En annan möjlighet är att överväga förändringar när det gäller SJ:s roll som försäljningskanal för kollektivtrafikens biljetter. Utredningen föreslår att en lämplig organisation för en nationell försäljningskanal utreds vidare vilket Trafikverket tillstyrker. Enligt Trafikverkets erfarenheter krävs det stora insatser för att utveckla och göra en konkurrensneutral försäljningskanal känd.

I det sammanhanget tillstyrker Trafikverket även utredningens förslag att utreda SJ:s framtida roll. SJ:s uppdrag och roll bör utvärderas och anpassas till dagens och framtidens situation inom kollektivtrafikområdet.

#### *Tvingande respektive frivilliga åtgärder för kollektivtrafikmyndigheter och företag*

Flera av utredningens förslag innebär tvingande åtgärder för regionala kollektivtrafikmyndigheter och frivilliga åtgärder för kommersiella kollektivtrafikföretag. Regionala kollektivtrafikmyndigheter ska ansluta sig till den digitala infrastrukturen och ska också tillgängliggöra alla sina produkter till tredje part, medan kommersiella kollektivtrafikföretag får ansluta sig till den digitala infrastrukturen och får tillgängliggöra alla sina produkter till tredje part. Trafikverket anser att de aktörer som erbjuder upphandlad trafik också borde ingå i systemet. Trafikverket hade önskat att hela kollektivtrafiken skulle ingått i förslaget, men förslaget är dock rimligt och acceptabelt.

#### *Utveckling och finansiering av en nationell åtkomstpunkt*

Trafikverket anser att det som rör en nationell åtkomstpunkt för mobilitetstjänster i betänkandet är missvisande, eftersom förslaget i utredningen föreslår en nationell åtkomstpunkt för kollektivtrafikdata. Trafikverket menar att det inte är en myndighetsuppgift att ansvara för en åtkomstpunkt för kollektivtrafikdata innehållande biljettinformation och realtidsdata. Branschen bör själv lösa finansieringsfrågan och komma överens om en nationell lösning.

Utredningen föreslår att driftskostnaderna för de centrala funktionerna i det nationella biljettsystemet ska täckas genom de transaktionsavgifter som genomförandekommittén kommer överens om tillsammans med branschen. Trafikverket ser en betydande risk i att biljettsystemet inte blir självfinansierande eftersom det är frivilligt för företag i branschen att välja om de vill använda sig av den digitala infrastrukturen eller inte. Om då inte tillräckligt många aktörer ansluter sig och använder det nationella systemet kommer det att vara underfinansierat. Trafikverket bedömer även att föreslagna utvecklingskostnader för både den digitala infrastrukturen och för en nationell åtkomstpunkt är underskattade. Föreslagna kostnader bygger till exempel på att ansvarig myndighet använder sig av Samtrafikens infrastruktur. Val av annan lösning medför troligen avsevärt större kostnader än de föreslagna. Av erfarenheter vet vi också att utvecklingsprojekt är svåra att kostnadsbedöma. Trafikverket har noterat att finansiering inte finns med i budgetpropositionen för 2021.

### *Positivt med utökad biljettsamverkan*

Trafikverket tycker att författningsförslaget, att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna ska samverka så att kollektivtrafiken ska fungera väl både mellan regioner och i ett nationellt perspektiv är bra. Samverkan är en nödvändig förutsättning för att resenärer enkelt ska kunna resa kollektivt var som helst i hela landet. Användarperspektivet bör alltid vara utgångspunkt vid framtagande av lösningar för kollektivtrafik. Trafikverket ser Resplus-samarbetet som ett bra exempel på lyckad biljettsamverkan inom branschen som behöver synliggöras.

### *Förtydliganden i författningsförslaget*

I de delar som Trafikverket pekas ut som ansvarig myndighet, hänvisas till yttrande ovan.

Trafikverket ser i övrigt behov av följande förtydliganden i författningsförslaget:

- Det bör införas en definition i kollektivtrafiklagen av vad som avses med ett nationellt biljettsystem.
- I lagen (2010:1065) om kollektivtrafik, 2 kap paragraf 12 a, anser Trafikverket att det av stor vikt att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna ska samverka för att kollektivtrafiken ska vara väl fungerande mellan regioner och nationellt, inte för att den *regionala* kollektivtrafiken ska vara väl fungerande mellan regioner och nationellt.

### *Rekommendationer som förenklar resande*

Slutligen ser Trafikverket att flera av de föreslagna rekommendationerna som tap-and-go och förbetalda abonnemang är viktiga att genomföra, för att i närtid underlätta biljettköp för resenärerna. Trafikverket förutsätter att branschen tar nödvändiga initiativ för att införa dem.

### *Föredragande, samråd och sakgranskning*

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Lena Erixon.

Föredragande har varit Alexander Lindbom och Clas Roberg. Samråd har skett med Einar Tufvesson, Åsa Vagland, Torbjörn Bengtsson, Anders Ljungberg och Lena Plomé. I den slutgiltiga beredningen har verksamhetsområdeschef för Planering Stefan Engdahl, avdelningschef Marie Hagberg och enhetscheferna Petter Åsman och Ulrika Wennergren deltagit.

Lena Erixon  
Generaldirektör