Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2020-09-08

Ärende
TN 2020-1012

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Handläggare
Jens Plambeck
08-686 1651
jens.plambeck@sll.se

Trafiknämnden
2020-10-19, punkt 5

Förslag till yttrande avseende utredningen om ett nationellt biljettsystem

Ärendebeskrivning

Förslag till yttrande över betänkande av utredningen om ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige (SOU2020:25).

Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande

Betänkande av utredningen om ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige (SOU2020:25)

Rapport angående trafikförvaltningens bedömning av utredningen

Remiss Rotel III, RS 2020-0561

Remiss missiv Regeringskansliet I2020/01315/TM samt beviljad förlängd remisstid

Förslag till beslut

Förvaltningschefen föreslår att trafiknämnden beslutar följande.

1. Föreliggande förslag till yttrande godkänns och översänds till Infrastrukturdepartementet.

2. Paragrafen justeras omedelbart.

Förslag och motivering

Sammanfattning

Regeringen beslutade den 8 augusti 2019 att tillkalla en särskild utredare med uppdrag att utreda vad som krävs för att införa ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige, samt lämna förslag till hur ett sådant biljettsystem bör utformas, byggas upp, drivas och finansieras (Dir. 2019:48).

Region Stockholm, regionledningskontoret, har överlämnat till trafiknämnden att avge yttrande till Infrastrukturdepartementet senast den 21 oktober 2020.

Utredningens uppdrag har varit att lämna förslag om hur behovet av ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i Sverige kan tillgodoses. I den sakpolitiska överenskommelsen (Januariavtalet) som slutits mellan regeringspartierna, Centerpartiet och Liberalerna anges att ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige ska införas 1 januari 2022. Utgångspunkter för förslagen är att de ska verka för ökad tillgänglighet av kollektivtrafikens biljetter, främja innovation och ligga i linje med framtida investeringar som branschen står inför.

Trafikförvaltningen är positiv till att utredningen om ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige har genomförts. Utredningen belyser flertalet viktiga frågor inom kollektivtrafik vilka Region Stockholm genom trafikförvaltningen under utredningen fört dialog om.

I utredningsuppdraget och i dess resultat är det tveksamt att de föreslagna åtgärderna kommer förenkla resandet med kollektivtrafik och öka antalet resenärer. Redan idag pågår arbete, i kollektivtrafikbranschen, som inom de närmsta åren kommer att resultera i ett förenklat resande (ref. *digital infrastruktur för ett nationellt biljettsystem*).

I de förslag som avser *En nationell åtkomstpunkt för mobilitetstjänster och tredjepartsförsäljning av kollektivtrafikens biljetter* samt *En nationell och konkurrensneutral försäljningskanal för all kollektivtrafik* har trafikförvaltningen en större samsyn med vad som framkommer i betänkandet

Utredningen om ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige (SOU2020:25).

Flera av de regionala kollektivtrafikmyndigheterna har idag gränsöverskridande trafik- och biljettsamarbeten vilket gör det enklare för en resenär att såväl planera som att köpa en biljett för att genomföra en resa med kollektiva färdmedel. Region Stockholm och Mälardalen har biljettsamverkan inom Mälardalstrafik och Movingo. Den nationella biljettsamverkan sker idag huvudsakligen genom det branschgemensamt ägda bolaget Samtrafiken och tjänsten Resplus. Samverkan gör det enklare att resa över regiongränser men biljetten måste inhandlas i förväg. Den pågående utvecklingen genom bl.a. utvecklade mobila appar, biljettsystem som inte är kortcentriska och möjligheten att betala med ett kontaktlöst betalkort i en spärr eller ombord på bussen kommer att göra det ännu enklare att resa kollektiv utan krav på särskilda förberedelser av resenären.

Flera kollektivtrafikmyndigheter, inklusive trafikförvaltningen, erbjuder eller kommer inom kort att erbjuda möjligheten att använda ett kontaktlöst betalkort för att direkt vid resans start utan förberedelser betala för sin resa. Betalkortet är bäraren av biljetten där betalkortet i sig är identifikatorn/referensen till en biljett som finns lagrad i ett molnbaserat system. Denna möjlighet, menar trafikförvaltningen, kommer vara ett paradigmskifte inom kollektivtrafiken.

Utredningens förslag är indelad i tre huvudsakliga områden – infrastruktur, innovation och konsumenttillgång. Därtill ges ett antal rekommendationer till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna vilka har ansetts viktiga för utvecklingen. Utredningen har valt att endast ge dem som rekommendationer då de delvis ligger utanför utredningens direktiv.

Betänkandet lämnar tre huvudförslag. Inom respektive förslag återfinns fördjupade beskrivningar och betydelser för huvudförslaget. De tre huvudförslagen för ett Nationellt biljettsystem är;

- Digital infrastruktur för ett nationellt biljettsystem
    - Teknik för förmedling av biljettjänster
    - Standard för identifiering av resenärer
    - Avräkning mellan parter
- En nationell åtkomstpunkt för mobilitetstjänster och tredjepartsförsäljning av kollektivtrafikens biljetter

- En nationell och konkurrensneutral försäljningskanal för all kollektivtrafik

Trafikförvaltningen instämmer i den konsekvensbedömning och tveksamma nytta som ett nationellt biljettsystem skulle bidra till. Den konsekvensanalys som utredningen genomfört visar att ett nationellt biljettsystem enskilt och på kort sikt har begränsad betydelse när det gäller att skapa en överflyttning från persontransporter till kollektivtrafik. Enklare sätt att köpa biljett behöver kombineras med andra åtgärder som kan bidra till fler kollektivtrafikresenärer. Biljettsystemet kan på kort sikt ses som en möjlighet att ta bort ett hinder för att använda kollektivtrafik, snarare än som en åtgärd som driver beteendeförändringar.

Trafikförvaltningen ställer sig inte bakom betänkandets förslag att genomföra föreslagen utveckling att införa en digital infrastruktur för ett nationellt biljettsystem då effekterna, i form av ett ökat kollektivt resande, antas av utredningen vara marginella med en låg nyttoeffekt som följd.

På lång sikt är det de främjande insatserna för utvecklingen av nya mobilitetstjänster som har störst potential att öka kollektivtrafikresandet. Genom att göra regionala kollektivtrafikmyndigheters biljettprodukter tillgängliga för tredjepartsförsäljning, att utöka trafikinformationen, att skapa enhetlighet i öppna dataformat och att erbjuda ett nationellt biljettsystem som är öppet för alla typer av företag som vill sälja kollektivtrafikens biljetter med nya paketeringslösningar menar utredningen att förslagen har potential att på sikt göra skillnad. Trafikförvaltningen delar och ställer sig bakom utredningens analys.

Trafikförvaltningen ser en framtid för mobilitetstjänster där kollektivtrafiken är en viktig del i den framtida utformningen. Trafikförvaltningen menar dock att i de allra flesta fall är det lämpligast att respektive regional kollektivtrafikmyndighet upprättar direkta avtal med parter för mobilitetstjänster, varför nyttan med en central organisation ifrågasätts.

Trafikförvaltningen förstår behovet av att en konkurrensneutral försäljningskanal för all kollektivtrafik, subventionerad som kommersiell, kommer på plats. Detta för att undvika att en dominerande aktör kan omöjliggöra tillträde för konkurrenter. Trafikförvaltningen har för närvarande

inga synpunkter på huvudman för en sådan kanal. Trafikförvaltningen menar att ett krav om hänvisning från en mobil app inte är önskvärt vare sig för kunden eller för regionala kollektivtrafikmyndigheter.

Utredningen bedömer att investeringen i den digitala infrastrukturen sammantaget skulle uppgå till 200 miljoner kronor, där staten föreslås finansiera investeringarna med 100 miljoner kronor. Driften föreslås bekostas av deltagande parter genom användaravgifter. Trafikförvaltningen befarar att kostnaderna skulle komma att överstiga det av utredningen antagna 200 miljoner kronorna samt hyser en stor oro till framtida driftkostnader av den digitala infrastrukturens tekniska system och tillhörande administrationen.

David Lagneholm
Förvaltningschef

Jens Plambeck
Avdelningschef
Strategisk utveckling

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Affärsutveckling

RAPPORT
2020-09-08
Version 1.0

Ärende/Dok. id.
TN 2020-1012

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Handläggare
Mats Ellman
08-686 15 97
mats.ellman@sll.se

Trafikförvaltningens bedömning av utredningen:

Ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik (SOU2020:25)

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Affärsutveckling

RAPPORT
2020-09-08
Version 1.0

Ärende/Dok. id.
TN 2020-1012

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Förord

Trafikförvaltningen har i denna rapport lämnat synpunkter över Betänkandet SOU2020:25 Utredningen om ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige. Utredningen i dess helhet återfinns bl.a. i Edit ärende TN 2020-1012 eller på regeringens hemsida https://www.regeringen.se/499447/contentassets/339c31bcd5a74b12b92e689b898dfb37/ett-nationellt-biljettsystem-for-all-kollektivtrafik-sou-202025

Rapporten är ett underlag till tjänsteutlåtande för Trafiknämnden att besluta om. Efter beslut kommer Infrastrukturdepartementet att tillställas trafikförvaltningens yttrande.

I framställandet av rapporten har samverkan skett inom trafikförvaltningens avdelningar.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Affärsutveckling

RAPPORT
2020-09-08
Version 1.0

Ärende/Dok. id.
TN 2020-1012

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Innehållsförteckning

Sammanfattning 4
Förslag 1 – Digital infrastruktur för ett nationellt biljettsystem 4
Förslag 2 - En nationell åtkomstpunkt för mobilitetstjänster och tredjepartsförsäljning av kollektivtrafikens biljetter 5
Förslag 3 - En nationell och konkurrensneutral försäljningskanal för all kollektivtrafik 6
Förslag 1 - Digital infrastruktur för ett nationellt biljettsystem 7
Förslag 1a – Att införa ett nationellt resekort ..... **Fel! Bokmärket är inte definierat.**
Förslag 1b – Personligt avtal om resor mot efterdebitering 8
Finansiering 8
Trafikförvaltningens bedömning av förslag 1 8
Ett nationellt resekort 8
Personligt avtal om efterdebitering - IDF 9
Att betala för sin biljett 10
Istället för en egenutvecklad betalväxel 11
Åtgärder för förenklad betalning 11
Styrkorna med ett mobilcentrerat system 11
Förslag 2 - En nationell åtkomstpunkt för mobilitetstjänster och tredjepartsförsäljning av kollektivtrafikens biljetter 12
Trafikförvaltningens bedömning av förslag 2 13
Förslag 3 - En nationell och konkurrensneutral försäljningskanal för all kollektivtrafik 14
Trafikförvaltningens bedömning av förslag 3 14

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Affärsutveckling

RAPPORT
2020-09-08
Version 1.0

Ärende/Dok. id.
TN 2020-1012

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Sammanfattning

Trafikförvaltningen ställer sig inte bakom betänkandets förslag att genomföra föreslagen utveckling att införa en digital infrastruktur för ett nationellt biljettsystem då effekterna, i form av ett ökat kollektivt resande, antas av utredningen marginella med en låg nyttoeffekt som följd.

Förslag 1 – Digital infrastruktur för ett nationellt biljettsystem

- Ett nationellt biljettsystem kommer inte leda till att fler reser kollektivt.
  - Majoriteten av alla kollektivtrafikresor sker inom eller till en angränsande region.
  - Antalet resenärer som antas ta del av betänkandets föreslagna lösning är mycket begränsat. Det finns idag, eller kommer inom kort, flertalet lösningar som torde fungera mycket väl för de som reser eller vill resa med kollektivtrafik i flera regioner.
  - Betänkandet beskriver de högst begränsade nyttorna i allmänhet och i synnerhet på kortare sikt med ett nationellt biljettsystem.

- Regionala resurser behövs för den regionala trafiken.
  - De regionala kollektivtrafikmyndigheternas uppdrag består huvudsakligen i att underlätta det vardagliga kollektiva resandet inom regionen samt att möjliggöra ett kollektiv resande för tillfälliga besökare.
  - Högst aktuellt är den pågående pandemin Covid -19 som försatt många kollektivtrafikaktörer i en utmanande situation. Region Stockholm behöver reservera de befintliga personella- tekniska- som ekonomiska resurserna för att upprätthålla trafikutbudet och kundnöjdheten för att återvinna kollektivtrafikresenärer när det blir aktuellt.

- Låg kundnytta och onödigt komplicerad lösning.
  - En resenär har ett lågt intresse av att använda ett nytt betalsätt, som de flesta kommer att använda ett fåtal tillfällen per år. Förenklade betalsätt bör byggas på i marknaden befintliga lösningar. Enkelhet i att betala och därigenom göra rätt för sig består i av att använda beprövade betalsätt vilka redan är kända och tillförlitliga för resenären.
  - En lösning som bygger på identifikation med hjälp av ett personligt kort där det krävs flera och komplicerade tekniska system och affärslösningar för att få systemet att fungera tillfredsställande, riskerar en resurskrävande utveckling och efterföljande förvaltning.

Förslag 2 - En nationell åtkomstpunkt för mobilitetstjänster och tredjepartsförsäljning av kollektivtrafikens biljetter

Trafikförvaltningen ser en framtid för mobilitetstjänster där kollektivtrafiken är en viktig del i den framtida utformningen. Då det ännu inte finns några större framgångsexempel är förhoppningen att det kommer etableras aktörer med sunda affärsmodeller som bidrar till ett ökat kollektivt resande.

Trafikförvaltningen menar att i de allra flesta fall är det lämpligast att respektive regional kollektivtrafikmyndighet upprättar direkta avtal med parter för mobilitetstjänster varför nyttan med en central organisation ifrågasätts.

- En nationell lösning blir resurskrävande och inte anpassad efter lokala förutsättningar
  - En nationell lösning tenderar att bli mer kostsam till dess att det går att utnyttja skalfördelar, vilket oftast inträffar då en kritisk volym uppnåtts. De lokala och regionala initiativen kring mobilitetstjänster är ännu begränsade och genomförs inom ramen för pilotverksamhet. Det finns ännu inga, för trafikförvaltningen kända, aktörer som uttalat att de kommer erbjuda tjänster nationellt. I enstaka fall har ambitionsnivån uttryckts till storstäderna Stockholm, Göteborg och Malmö.
  - En centraliserad organisation riskerar att medföra en tröghet i den administrativa och tekniska utvecklingen, vilket skulle riskera att försena och fördyra etableringen av såväl kombinerade mobilitetstjänster som tredjepartsförsäljningen.
  - De regionala kollektivtrafikmyndigheternas utvecklade biljettsystem i kombination med den etablerade Biljett- och betalstandarden (BoB) används idag för såväl mobilitetstjänster som tredjepartsförsäljning och har potential att utvecklas vidare för att sälja, bära och validera egna som av andra sålda och distribuerade biljetter.
  - Den regionala kollektivtrafikmyndighetens verksamhet är subventionerad med skattemedel varför det är viktigt att de regionala myndigheterna har rådighet över standardavtalets utformning, vilka avtal som tecknas och vilka eventuella rabatter eller provisioner som utbetalas för att säkerställa att det inte sker en otillåten subvention med skattemedel, det görs bäst av den regionala kollektivtrafikmyndigheten och inte en central organisation.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Affärsutveckling

RAPPORT
2020-09-08
Version 1.0

Ärende/Dok. id.
TN 2020-1012

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Förslag 3 - En nationell och konkurrensneutral försäljningskanal för all kollektivtrafik

Trafikförvaltningen förstår behovet av att en konkurrensneutral försäljningskanal för all kollektivtrafik, subventionerad som kommersiell, kommer på plats för att undvika att det finns en dominerande aktör som kan omöjliggöra tillträde för konkurrerande aktörer. Trafikförvaltningen har för närvarande inga synpunkter på huvudman för en sådan kanal. Vidare menar trafikförvaltningen att ett krav om hänvisning från en mobil app inte är önskvärt vare sig av kunden eller från den regionala kollektivtrafikmyndigheten.

Trafikförvaltningen bedömer att det finns en risk att en nationell försäljningskanal blir dyrare än trafikförvaltningens egna försäljningskanaler vilka kommer att föredras av även andra skäl. Att som, föreslås i betänkandet, hänvisa eller länka från regionala kollektivtrafikmyndigheters egna försäljningsappar är komplicerat och oftast inte önskvärt ur ett kundperspektiv. Att hänvisa eller länka från t.ex. en webbsida antas vara mindre komplext än i app.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling
Affärsutveckling

RAPPORT
2020-09-08
Version 1.0

Ärende/Dok. id.
TN 2020-1012

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Förslagen i Ett Nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik.

Nedan återges förslagen såsom trafikförvaltningen har uppfattat dessa. Återgivningen är i en kortare form än vad som går att läsa i betänkandet. I anslutning till beskrivningarna av förslagen finns trafikförvaltningens bedömningar vilka har koncentrerats i ovanstående sammanfattning.

Förslag 1 - Digital infrastruktur för ett nationellt biljettsystem

Betänkandets förslag i denna del beskriver dels en teknisk lösning för en biljettbärare (plastkort eller motsvarande) som gör det möjligt att validera sin biljett inom all kollektivtrafik i hela Sverige, dels ett kunderbjudande som bygger på personligt avtal mellan resenär och den regionala kollektivtrafikmyndigheten. Även om mycket utrymme lämnas åt detta utvecklade kunderbjudande (hantering av personuppgifter, affärsregler m.m.) framgår det inte tydligt om det omfattas av betänkandets egentliga förslag. De två delarna av förslaget beskrivs nedan som 1a och 1b.

Förslag 1a – Att införa ett nationellt resekort

Förslaget syftar till en resenär som i sin hemma-region reser med ett resekort ska kunna använda samma resekort för att köpa biljetter och reser i en annan region. Det skulle alltså inte vara nödvändigt att behöva köpa ett nytt resekort för kunna genomföra resan.

För att förslaget ska bli en verklighet krävs att samtliga regionala kollektivtrafikmyndigheter i Sverige (och gärna även kommersiella aktörer) inför möjligheten att dels läsa den föreslagna kortstandarden, dels att kort-läsarna kommunicerar med en central enhet för att kontroller att det finns en giltig biljett eller konto kopplad till det. En sådan central enhet behöver vara sammankopplad med samtliga regionala kollektivtrafikmyndigheter (och övriga aktörer som vill delta).

Betänkandet föreslår att en version av EMV används för det nationella resekortet, motsvarande den standard som tillämpas i betalkort.

Vidare förslås det nationella biljettsystemet utgå ifrån de regionala kollektivtrafikmyndigheternas egna biljettsystem, som i många fall är baserade på den branschgemensamma biljett- och betalspecifikationen – BoB. Transportstyrelsen bör genom föreskrifter definiera vilka standarder för dataformat som ska användas och att Trafikverket bör ansvara för att tillhandahålla funktionen, men kan föreskriva den till en annan organisation.

Förslag 1b – Personligt avtal om resor mot efterdebitering

Förslaget är att resenär tecknar avtal med någon av de regionala kollektivtrafikmyndigheterna om att resor med visst resekort ska belasta resenärens konto. Till kontot kopplas betalmedel eller fakturatjänst där resor, som inte täcks av biljett kopplad till kontot, kan dras efter genomförd resa. För att kunna debitera resor kommer kundens valideringar med resekort att registreras och stämmas av i efterhand. Sådana resmönster utgör alltså underlag för debitering. För enskild person utgör resmönster känsliga personuppgifter. Behandling av sådana uppgifter ska begränsas.

För att stödja denna tjänst behöver ett centralt system upprättas för att säkerställa att rätt biljettutställande part får betalt för sina resor, dvs. ansvara för en clearingverksamhet. Trafikverket föreslås vara den myndighet som är bäst lämpad att ta det ansvaret. Skulle det bildas en myndighet framöver som är bättre lämpad för uppdraget kan ansvaret övergå vid ett senare tillfälle.

Finansiering

För finansiering av förslaget föreslås den regionala kollektivtrafikmyndigheten kunna söka om statlig medfinansiering uppgående till 50 %. Finansieringen kan omfatta såväl utrustning som utveckling och tjänster samt egen tid. Finansieringen ska täcka merkostnader för att ansluta sig till den digitala infrastrukturen och de tjänster som följer. För driften föreslås finansieringen komma av en provision likt den för Resplus-samarbetet.

Trafikförvaltningens bedömning av förslag 1

Ett nationellt resekort

Betänkandet beskriver förslaget med ett nytt resekort som en naturlig utveckling från det mobilcentrade system många regionala kollektivtrafikmyndigheter och kommersiella aktörer valt att satsa på de senaste åren. Trafikförvaltningen ifrågasätter dock om förekomsten av ett nationellt

resekort på något sätt underlättar för resenärer som upplever trösklar till kollektivtrafiken. Frågor kring priser, produkter, affärsvillkor och reseplanering förblir obesvarade även med ett nationellt resekort. Att resenärerna i så stor grad tagit till sig de mobilcentrerade systemen är att de appar som regionala kollektivtrafikmyndigheter och andra erbjuder svarar upp mot dessa behov. I en app kan även ovana resenärer få hjälp med hela resan.

Själva valideringen, att kunna visa upp sin biljett inför resan, omhändertas även det, har tack vara mobilen blivit en icke-fråga för kunden. Att en mobil biljett dessutom kan viserar optiskt av trafikpersonalen, utan stöd av teknisk utrustning, är ytterligare en styrka.

Det är klokt att betänkandet utgår från de regionala kollektivtrafikens egna biljettsystem och den världsetablerade kortstandarden EMV[1]. Standarden är komplex vilket innebär att aktörer som inte möjlighet att läsa EMV-kort idag kommer att behöva investera i såväl teknisk hård- som mjukvara samt nödvändig kompetens. Den omfattande specifikationen av standarden säkerställer en mycket hög grad av säkerhet för varje valideringstransaktion. Trafikförvaltningen har möjlighet att läsa EMV-kort och stödjer därför betänkandets rekommendation i detta hänseende.

Personligt avtal om efterdebitering - IDF
Betänkandet föreslår en tillämpning av det nationella resekortet där kunden tecknar ett avtal med någon av de regionala kollektivtrafikmyndigheterna om att efterdebiteras för resor som kunden inte förköpt en biljett till. Denna lösning kallas IDF.

Trafikförvaltningen bedömer att IDF är en lösning som svarar mot ett mycket begränsat behov. För att kunna nyttja tjänsten måste man kunna teckna ett personligt avtal med någon regional kollektivtrafikmyndighet. Till avtalet ska knytas betaluppgifter om möjlighet för den regionala kollektivtrafikmyndigheten att kunna efterdebitera för resor med anslutet resekort. För att kunna genomföra sådan efterdebitering behöver systemet samla resmönster med uppgift var viss person har genomfört sina resor. Resmönstret utgör sedan underlag till sådan debitering. Betänkandet

[1] EMV (Europay MasterCard Visa) är en uppsättning globala standarder för smartkort. Dessa standarder säkerställer att EMV-kreditkort och betalningsterminaler fungerar framgångsrikt.

uppmärksammar utmaningen med detta och finner sig nödgad att behöva införa särskilda instruktioner till myndighet för att tjänsten ska vara möjlig.

Lösningen med IDF svarar dock bara på ett behov för den resenär som genomför en resa utanför det som kan betraktas som normalt. IDF ger inget stöd för reseplanering, prisuppgifter eller störningsinformation. Det är inte heller tydligt för resenären om man har en biljett, om man har rätt biljett, eller vad det kommer att kosta. Dessa behov tillmötesgås långt bättre i en app.

För resenärer som reser med resekort inom en region, eller ett befintligt regionalt samarbete, tillför IDF inget ytterligare värde. Befintliga resekort löser dessa behov utan behov av att teckna avtal och behov av att behandla personuppgifter. De nya tjänster som utredningen beskriver är beroende av förutsättningar som snarare höjer trösklarna; att teckna avtal och behandla personuppgifter.

Att betala för sin biljett
Att det är enkelt att betala för sin resa minskar trösklarna till att använda kollektivtrafiken. Generellt minskar intresset i världen av att förbetala kollektivtrafikbiljetter. För många resenärer ökar flexibiliteten i vart arbetet utförs vilket gör det svårt att på förhand veta om förbetalda biljetter, som ofta är subventionerade, blir lönsamma under perioden. Detta scenario förstärks av den pågående pandemin Covid 19 och förväntas till del vara bestående. Trafikförvaltningen ser en ökning av resenärer som vill betala med enkelbiljetter för sin resa.

Trafikförvaltningen anser att resenärer har ett lågt intresse av att använda ytterligare ett betalsättför ett fåtal tillfällen per år. Enkla betaltjänster bör bygga på etablerade betalsätt som är kända och tillförlitliga för resenären. Sådana beprövade betalsätt är t.ex. kontanter, betalkort och Swish. För den som är betalningsmottagare är det viktigt att följa med i utvecklingen och anpassa sig till nya betalsätt som blir etablerade. Att bygga upp en ny specialiserad betalväxel är ett mycket komplext. Bland annat är säkerhetskraven mycket höga. Det är svårt att tids- och kostnadsestimera ett sådant projekt och det kräver kompetens som det är stor konkurrens om på den svenska marknaden. Att förvalta en sådan funktion är också både kompetens- och kostnadskrävande under lösningens hela livslängd.

Om de regionala kollektivtrafikmyndigheterna ska tillföra resurser till projekten medför det en stor risk att andra åtgärder, vilka syftar till att lokalt öka resande i

kollektivtrafiken, riskerar att nedprioriteras. De av utredningen estimerade kostnaderna antas inte vara tillräckliga, varför finansiering av den föreslagna lösningen antas belasta regionens budget i form av ökade kostnader utan att uppnå önskade effekter.

Istället för en egenutvecklad betalväxel
Betalmarknaden är i stark utveckling och nya betaltjänster lanseras löpande. Bland etablerade betalaktörer pågår det arbete att, inom kort, lansera tekniska plattformar för mobilitetstjänster vilka möjliggör att betalningar för mobilitetstjänster fördelas mellan olika leverantörer. Trafikförvaltningen anser att utvecklingen av en plattform för mobilitet bör överlåtas till den kommersiella marknaden där kompetens och riskkapital återfinns.

En lösning som är självfinansierad där de aktörer som önskar, själva ska kunna teckna avtal och ansluta sig till plattformen utan styrning från myndigheter får anses ha större nyttoeffekter än vad som föreslagits av utredningen genom bl.a. hög innovationstakt med lägsta möjliga investeringskostnader från offentlig sektor.

Åtgärder för förenklad betalning
Att ta betalt med betalkort är enkelt idag. Utmaningen för kollektivtrafiken är hanteringen av biljetter vid byten inom eller mellan trafikslag. Där så är möjligt kan möjlighet att blippa betalkort direkt på läsare (s.k. kontaktlös betalning) implementeras. Detta kräver dock en del investeringar i hård- och mjukvara. Där det inte är ekonomiskt försvarbart kan vanliga kortköp erbjudas, kanske i kombination med Swish som är en populär betalmetod med över sju miljoner anslutna svenskar och tusentals företag har redan integrerat lösningen som betalmetod[2].

En regional trafikmyndighet kan erbjuda rabatterat biljettpris om möjlighet till registrering ges genom att den resenär som registrerar sitt betalkort i en regional kollektivtrafikmyndighets system eller möjligen ett nationellt system kan där även ange denne har rättighet att resa till exempelvis rabatterat pris.

Styrkorna med ett mobilcentrerat system
I en digital lösning kan resan sökas samt biljett köpas och valideras. Där läsare för mobilbiljetter finns kan läsas maskinellt, i andra fall okulärt av trafikpersonalen. Investering i infrastruktur kan begränsas och det blir i den

[2] Källa: www.swish.se sept. 2020

regionala kollektivtrafikmyndighetens intresse att införa läsare om behovet av maskinell validering uppstår. Den digitala försäljningskanalen har fördelen att inga personuppgifter behöver behandlas av kollektivtrafikmyndigheterna och att en mobil-app eller webbsida kan vägleda resenären med reseinformation. Digitala försäljningskanaler behöver inte begränsas till antalet vilket ger möjlighet att flera försäljningskanaler kan konkurrera med varandra, vid sidan av en offentlig konkurrensneutral försäljningskanal. Resenären ges en högre grad av valfrihet utifrån de behov som finns.

Förslag 2 - En nationell åtkomstpunkt för mobilitetstjänster och tredjepartsförsäljning av kollektivtrafikens biljetter

Nationell åtkomstpunkt (NÅP) regleras av EU-förordning och öppna data direktiv med innebörden att NÅP bl.a. ska innehålla all data som behövs för reseplanerartjänster hos annan part samt att NÅP skall innehålla kollektivtrafikmyndigheters biljettutbud. Det ”Öppna data” direktivet som träder i kraft juli 2021 kräver att all data som offentligt finansierats ska kunna användas av andra verksamheter.

Tredjepartsförsäljning regleras av öppna data direktiv och regeringens utredningsdirektiv med innebörden att delar regleras såsom beskrivet ovan. Utredningens uppdrag från regeringen att ”analysera vad som krävs för att NÅP och dess data skall finnas tillgänglig för tredjepartsförsäljning.

I korthet syftar betänkandet till att:

- staten behöver reglera tillgängligheten till kollektivtrafikens biljetter och underlätta utvecklingen av tredjepartsförsäljning, då innovationstakten inom kollektivtrafikbranschen historiskt sett har varit låg.
- genom att tillgängliggöra kollektivtrafikens biljetter undanröja ett hinder för innovation. Därför föreslås att alla regionala kollektivtrafikmyndigheter samt andra aktörer som utför allmän kollektivtrafik ska göra sina biljetter tillgängliga i öppna försäljnings-API:er genom en nationell åtkomstpunkt.
  - Andra kollektivtrafikföretag har möjlighet att göra sina biljetter tillgängliga genom denna åtkomstpunkt.
- Trafikverket uppdras att utöka tillgången på öppna data i den nationella åtkomstpunkten till att även inkludera information om biljetter och priser.

- myndigheten bör även tillhandahålla standardavtal för tredjepartsutvecklare för försäljning av biljetter tillgängliga genom den nationella åtkomstpunkten.
- förslaget är en förlängning av ett uppdrag som Trafikverket redan har att tillhandahålla en nationell åtkomstpunkt. Det föreslås att finansieringen sker inom ramen för det åtagande som redan finansieras inom den nationella planen för transportinfrastruktur.

Trafikförvaltningens bedömning av förslag 2

I delar av betänkandet som omfamnar en nationell åtkomstpunkt (NÅP) för mobilitetstjänster och tredjepartsförsäljning av kollektivtrafikens biljetter föreslås inga väsentliga förändringar i strukturen jämfört dagens hantering. Trafikförvaltningen delar utredningens förslag i fråga om att Trafikverket, som har regeringens uppdrag att handha NÅP idag, föreslås fortsätta handläggningen samt att Transportstyrelsen fortsätter ge ut föreskrifter om vilket data som måste lämnas till NÅP av olika aktörer.

Trafikförvaltningen ser inga nyttor med att regionala kollektivtrafikmyndigheter ska redovisa digitala åtgärder i trafikförsörjningsprogrammet som underlättar reseplanering och biljettköp av offentlig och kommersiell trafik så att dessa kan komplettera varandra samt utökas med nya mobilitetstjänster. Trafikförsörjningsprogrammen är relativt odetaljerade och revideras sällan mer än en gång under en politisk mandatperiod. Den tekniska utvecklingen tenderar att ske agilt och anpassas löpande efter resenärernas och mobilitetsaktörers behov. En sådan redovisningsprocess kommer öka den administrativa belastningen för alla inblandande parter med stor risk att lämnade uppgifter är inaktuella.

I det avsnitt som avhandlar ”Tredjepartsförsäljning” där Transportstyrelsen föreslås utöka föreskrifterna till att även omfatta krav på det data som behövs för biljetter har trafikförvaltningen inga direkta synpunkter. Det är dock förhoppningen att branschen och trafikförvaltningen är delaktiga i ett sådant arbete för att säkerställa en effektiv hantering och kompabilitet med den nu pågående utvecklingen. Tidigare utredningar och förslag har resulterat i att de ofta blir väsentligt dyrare än de regionala kollektivtrafikmyndigheternas egna lösningar.
I fråga om förslaget att skapa Standardavtal som tillåter tredjepartsförsäljning utan diskriminering på lika villkor föreslår betänkandet att sådant avtal tas fram

av branchorganisationen Svensk kollektivtrafik under ledning av Konsumentverket. Även här är det förhoppningen att branschen och trafikförvaltningen i Region Stockholm ges möjlighet till att samverka med såväl Svensk kollektivtrafik som Konsumentverket, för den del förslagen beslutas.

Förslag 3 - En nationell och konkurrensneutral försäljningskanal för all kollektivtrafik

I korthet syftar betänkandet till att:

- regeringen har sett ett behov av en konkurrensneutral försäljningskanal för kollektivtrafikens biljetter.
- utredningen föreslår att regeringen ska säkerställa att det finns en neutral, icke-diskriminerande försäljningskanal med god tillgänglighet för all kollektivtrafik i Sverige.
  - Alla kollektivtrafikföretag ska vara skyldiga att på ett tydligt sätt hänvisa till denna kanal.
- regeringen kan välja att lägga uppdraget på en myndighet eller ge det till ett statligt bolag, antingen genom att skapa en helt ny verksamhet eller utveckla en befintlig.
  - För att kunna göra det valet behöver regeringen särskilt utreda SJ AB:s framtida roll när det gäller bokning och försäljning av biljetter för kollektivtrafiken.

Trafikförvaltningens bedömning av förslag 3

Trafikförvaltningen förstår behovet av att en konkurrensneutral försäljningskanal för all kollektivtrafik, subventionerad som kommersiell kommer på plats för att undvika att det finns en dominerande aktör som kan omöjliggöra tillträde för konkurrerande aktörer. Trafikförvaltningen har för närvarande inga synpunkter på huvudman för en sådan kanal. Vidare menar trafikförvaltningen att ett krav om hänvisning från en mobil app inte är önskvärt vare sig av kunden eller från den regionala kollektivtrafikmyndigheten.

Utredningen föreslår att frågan ska utredas ytterligare på uppdrag av regeringen för att bl.a. föreslå huvudman. Huvudmannaskapet kan organiseras genom en befintlig myndighet eller genom ett statligt bolag, endera som en del av befintlig verksamhet eller ny. Trafikförvaltningen har inga synpunkter på vem som ska vara huvudman i nuläget. I händelse av att beslut fattas om att frågan ska utredas vidare i enlighet med betänkandet är det trafikförvaltningens förhoppning om att delta i en sådan utredning.

Trafikförvaltningen bedömer att det finns en risk att en nationell försäljningskanal blir dyrare än trafikförvaltningens egna försäljningskanaler, vilka kommer att föredras av även andra skäl. Att som, föreslås i betänkandet, hänvisa eller länka från regionala kollektivtrafikmyndigheters egna försäljningsappar är komplicerat och oftast inte önskvärt ur ett kundperspektiv. Att hänvisa eller länka från t.ex. en webbsida antas vara mindre komplext än i app.

Många regionala kollektivtrafikmyndigheter har valt att satsa på mobilbiljetter i appar dels för att kunderna uppskattar dem, men också för att få ner försäljningsomkostnaderna. På detta sätt sparas miljontals kronor av skattebetalarnas pengar varje år. Ska en ny kanal införas som finansieras genom försäljningsprovisioner motverkas de regionala kollektivtrafikmyndigheter intresse att delta. För att inte störa marknaden bör en konkurrensneutral försäljningskanal finansieras av en bokningsavgift.
<>