



2024-10-28

Ert dnr: **Fi 2024/01706**

Finansdepartementet

fi.remissvar@regeringskansliet.se

fi.ofa.ko@regeringskansliet.se

Handläggare: Mattias Andersson

Svensk Kollektivtrafiks remissvar

Svensk Kollektivtrafik är bransch- och intresseorganisation för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen i Sverige. Normalår görs mer än 1,7 miljarder resor i våra medlemmars trafik, vilket motsvarar 99 % av landets busstrafik och 90 % av landets persontågstrafik. Kollektivtrafiken har kommit mycket långt i arbetet mot fossilfrihet. Den upphandlade busstrafiken drivs i dag till över 92 procent av förnybara drivmedel eller el. Spårvagns- och tunnelbanetrafiken drivs helt med el och tågtrafiken drivs nästan helt med el. Våra medlemmar ansvarar också helt eller delvis för färdtjänst, riksfärdtjänst, sjukresor och skolskjuts.

Sammanfattning av remissförslag

Förslaget som remitterats innebär en höjning av värdegränserna (dvs det lägsta belopp som ska gälla för att ARN ska öppna ett ärende) för olika områden till nya belopp vilket motsvarar ökningarna med 50 respektive 75 procent mot idag. Flera av värdegränserna har inte ändrats sedan 2003 och i och med digitaliseringen av anmälningsförfarandet har dessutom antalet ärenden ökat kraftigt. För resor är beloppet generellt idag 1000 kr och föreslås då höjas till 1750 kr. För kollektivtrafik som regleras med passagerarrättigheter i EU-förordningar eller svensk lag är beloppet 500 kr och föreslås höjas till 875 kr. Ett annat förslag är att anmälningar som kommer till ARN ska göras tillgängliga istället för fysiskt sändas till den organisation som blivit anmäld. Ändringarna föreslår träda ikraft 1 april 2025.

Svensk Kollektivtrafiks synpunkter

Det kan som vi ser finnas flera motiv till att värdegränserna höjs

- Att anpassa gränserna efter den allmänna prisutvecklingen så att målsättningen att inte involveras i "obetydliga tvister" fortlever.
- Att minska antalet ärenden som hanteras av ARN.

Oavsett mål att styra kan resultatet bli att tjänster och produkter som konsumenterna köper ofta men där varje enskilt köp har ett lågt inköpspris inte längre är möjliga att få provade hos ARN.

Vad gäller de två huvudsakliga inköpsmodellerna för kollektivtrafik, dvs köp av enkelbiljetter och periodbiljetter så är redan idag de flesta enkelbiljetter av ett sådant ringa värde att de ligger under befintligt belopp (tex resa med SL inom region Stockholm 42 kr, resa med Öresundståg mellan Malmö och Göteborg 420 kr, medan tex buss Luleå-Riksgränsen inom Länstrafiken Norrbotten kostar 663



2024-10-28

kr). När det gäller periodbiljetter var priset 2023 mellan 370 och 1030 kr för månadsgiltighet för kortare resor, för längre resor (läns giltighet) var priset mellan 750 kr och 2772 kr.¹ Av detta kan man sluta sig att redan idag har de flesta kollektivtrafikresenärer som köpt enkelbiljetter ingen möjlighet att använda ARN och än färre kommer ha möjlighet om förslaget genomförs och när det gäller resenärer som köper månadsbiljett kommer alla fortsatt att kunna ha möjlighet för de som reser långt, men fortsatt inte för de som reser kort (tex inom en tätort). De flesta resor i kollektivtrafiken är relativt korta.

I förslaget finns ett resonemang kring produktgruppen skor och kläder och att produktgruppen har en varierande prissättning och att värdegränsen därför ska vara förhållandevis lågt. Svensk Kollektivtrafik hade gärna sett ett sådant resonemang i förslaget även för kollektivtrafik, utifrån att 1/3 av det motoriserade antalet resor i landet sker i kollektivtrafiken och därför kan anses viktig att medborgarna ges lika rättigheter till prövning oavsett priset på resan.

Förslaget nämner inget om den kommande EU-regleringen kring passagerarrättigheter för kombinerad mobilitet (tex kombinerade tåg och flygresor) men vi förutsätter att den kommer att hanteras som övriga passagerarrättsförordningar dvs med de lägre beloppsgränserna.

Det saknas även en diskussion i förslaget vad konsekvensen och andra myndigheter blir för konsumenterna när färre tjänster och produkter blir möjliga att pröva via ARN. Är det rimligt att anta att utvecklingen av praxis därmed kommer att begränsas, vilket skulle ge mindre ledning till näringsidkares, med risk att agerandet mot konsument kommer divergera mer? Skapas i och med detta även utrymme för fler oseriösa aktörer när prisbeloppet för prövning höjs och man inte riskerar medial badwill vid överträdelser? Kommer antalet ärenden att öka för Konsumentverket om de kommer att uppfattas som den enda vägen att komma vidare i sin klagan?

Förslaget lyfter att prisnivåerna bör regleras vart femte år för att undvika urholkning av värdegränserna. För att i framtiden förhindra motsvarande kraftiga höjningar föreslår vi istället att beloppet knyts mot en indexuppräknings, tex prisbasbelopp eller KPI. Det skulle innebära att en remiss- och beslutsprocess endast behöver genomföras när en förändring av riktning behöver göras bara för att utvecklingen av priser går vidare enligt trend. Förslaget att ändra regleringen så att inte ärenden sänds utan tillgängliggörs för den organisation som blivit anmäld är en rimlig modernisering av kommunikationen mellan parterna varför Svensk Kollektivtrafik inte har några synpunkter på denna del av förslaget.

SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Johan Wadman

VD

¹ Svensk Kollektivtrafiks interna sammanställningar av biljettpriser hos regionala kollektivtrafikmyndigheter, avseende sept 2023.