

Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep  
0030 OSLO

**Saksbehandler:**  
Svend Wandaas  
**Deres ref.:** 23/2184-1  
**Vår ref.:** 23/00341-21  
**Dato:** 21.12.2023

## Høring - forslag til endringer i jernbaneforskriften

Det vises til Samferdselsdepartementets brev av 27. oktober 2023.

Ruter beklager sent svar, og er klar over at høringsfristen er gått ut. Ettersom ingen av våre eiere har hatt anledning til å gi svar på høringsutkastet, ønsker Ruter likevel å komme med noen viktige innspill. Som kjent har Ruter ca. halvparten av all kollektivtrafikk i Norge. Vi håper derfor at samferdselsdepartementet vil vurdere våre innspill.

Ruter har hatt knapp tid til å koordinere sitt synspunkt med sine eiere grunnet fisjonen av Viken fylkeskommune. Ruter oppfordrer derfor Samferdselsdepartementet til å ta kontakt med Akershus (nå Viken) fylkeskommune og Oslo kommune får å innhente deres syn på saken.

Ruter mener beskrivelsen av fylkeskommunens rolle i utkastet til endret forskrift, er noe passiv.

Ruters synspunkt er at dersom man skal ha en helhetlig billett- og tjenestestruktur i områder som Oslo og Akershus, hvor over 33% av Norges befolkning bor, så må Jernbanedirektoratet være forpliktet inngå avtaler med fylkeskommunen og kollektivselskapene. Det vil ikke være tilstrekkelig at de kun er forpliktet til å inngå slike avtaler med Entur.

Dersom Jernbanedirektoratet kun skal være forpliktet til å inngå avtaler med Entur mener Ruter at forskriften i for stor grad heller mot å bruke Entur sine billetteringsløsninger og ikke administrasjonsselskapenes egne billetteringsløsninger. Her er det viktig å ta hensyn til at Ruter har en egenutviklet app som brukes i Oslo og Viken/ Akershus. Den samme appen/teknologien brukes i lokale varianter flere steder i landet. Det kan også opplyses at Ruters app til forskjell fra andre apper i markedet følger GDPR og Datatilsynets retningslinjer om at billetter til kollektivtrafikk skal tilbys på en anonym måte, og ikke inneholde «Dark patterns» som søker å styre kunden til å registrere seg.

Ruter er også bekymret over hvor sentrert man er rundt den regulatoriske tilnærmingen.

I stedet for en mer sentralisert styring, mener Ruter at den enkelte virksomhet som administrerer kollektivtrafikken i fylket må ha en sentral og definert rolle. En slik løsning vil i større grad være i samsvar med nye prinsipper for produktutvikling hvor innovasjon, design og inngående kundeinnsikt er viktige faktorer.



Etter Ruters oppfatning begynner en samfunnsnyttig produktutvikling ved å sette sammen team av kompetente arkitekter, designere, utviklere og forretningsutviklere som utvikler løsninger basert på konkret brukerinnsett og gjentagende testing. Ulik geografi og demografi gir ulike muligheter og utfordringer. Det kreves derfor tilpassede løsninger for å gjøre det attraktivt å leve uten egen privatbil. Det kan også nevnes at Ruter og flere andre aktører i kollektivselskap vil opprette et selskap som bla skal drive med nye innovative løsninger for å ivareta kundens behov og forventninger i fremtidens mobilitetstjenester.

Ruter mener at løsningen som er foreslått går motsatt vei, kan minne om hvordan taxinæringen i Norge var bundet til krav til taksameter og krav til hvordan bankkort-terminal og taksameter skulle samhandle. Disse kravene hadde sin funksjon i tiden kravene ble laget, men måtte til slutt endres radikalt når utenlandske taxiselskaper – med betaling i app – kom inn på markedet.

Vi er derfor bekymret for at direktoratstyrte premisser for digital utvikling vil hindre innovasjon og kvele dyktige produktteam hos de ulike kollektivselskapene.

Det er samtidig viktig å anerkjenne at Entur kan spille en viktig rolle i å fasilitere reiser på tvers av forskjellige takstområder. Dette kan de gjøre uten å ha kontroll over alle billettyper og uten å måtte selge alle ulike billetter fra alle ulike selskaper i en egen app (portal-løsning).

Ruter mener likevel at billettering handler om mye mere enn muligheten til å reise på tvers av operatører og vi mener at interoperabilitet – på tross av at dette vil være ønskelig – alene ikke er godt nok argument for å legge kontrollen til direktoratet, og at direktoratet i praksis vil la Entur ta kontrollen på hvordan f.eks. Ruters billetter skal kunne utvikles. Kompetansen for dette ligger først og fremst hos Ruter og tilsvarende administrasjonsselskap eller fylkeskommunale organ.

Reiser på tvers av selskaper utgjør i dag et svært lite mindre tall av reiser og kunder og trolig finnes det også mange andre måter å sørge for interoperable billetter. Som en start kan man f.eks. se for seg at Entur pilotere en egen interoperabel billett i sin app som ikke er integrert med alle andre selskaper, og også sørge for at selskapene som leverer tjenesten på hver enkelt billett får betalt etter sine takster basert på hvor kunden har reist. Gjennom dette vil man kunne lære hva behovet faktisk er. Mindre komplekse kostnadseffektive løsninger må prøves før man beskriver en løsning i form av lovtekst som vil medføre høye kostnader og begrensninger hos de ulike selskapene, som alle har ulike behov og muligheter. Lovendringen vil medføre høyere utviklingskostnader hos hvert enkelt selskap i tillegg til at selskapene skal betale avgift for å få benytte seg av Entur sine løsninger.

Ruter har allerede observert situasjoner der Enturs tilnærming ikke har vært i samsvar med Ruters behov. To eksempler er forholdet rundt Reisepenger og ID-basert billettering. Det er avgjørende at Entur i fremtiden ikke overprøver Ruters arbeid med å utvikle tjenester og billettprodukter for våre kunder, men heller bistår med koordinering og ikke premissleverandør.

Ruter vil heller be om at man legger frem en løsning som er basert på kundens behov og at løsninger designes i samarbeid med virksomhetene som skal bruke den. Ruter mener at dette vil være en naturlig framgangsmåte fremfor å endre lovverket.



I tillegg bør man i sterkere grad se de foreslåtte endringer i sammenheng med EUs arbeid om «Multimodal digital mobility services»- MDMS, som blant vil regulere viktige forhold rundt planlegging av reise og kjøp av billetter. Arbeidet har som kjent mål om å bedre integrere offentlig transport og jernbanetjenester for å oppnå sømløs multimodal persontransport, og levere EUs grønne avtale.

Med vennlig hilsen

Elisabeth Skarsbø Moen

Direktør samfunnskontakt og kommunikasjon

Svend Wandaas

Juridisk Senior Rådgiver

*Dokumentet er elektronisk godkjent.*