

Justis- og beredskapsdepartementet
Kopi: Nærings- og fiskeridepartementet

Oslo, 27. april 2023

Vår ref.: Doknr. 133995

Innspill til arbeidet med finansavtaleloven; betaling med kontanter

Arbeidsgiverforeningen Spekter ber om at det ikke åpnes for særregulering i nasjonalt lovverk eller forskrift som pålegger kollektivtrafikk med buss og/eller bane å ta imot kontant betaling om bord eller åpner for statlige pålegg om å etablere f.eks. billettautomater / betjente billettutvalg for kontant betaling på bestemte steder.

Spekter mener at forslaget verken harmonerer med behovet for mer effektiv bruk av arbeidskraft og samfunnets ressurser, eller med arbeidet som over tiår er gjort for å oppnå mer og bedre kollektivtrafikk for pengene.

Kontanthåndtering er kostbart og negativt for både trafikksikkerhet og arbeidsmiljø

Jo færre som betaler kontant, jo bedre blir kollektivtilbudet for kundene. Kontant betaling om bord gir lengre stopp, med kø for å komme om bord og ikke minst økt reisetid for alle passasjerene. Kontanter gir ransrisiko, og dermed mindre trygghet – særlig for sjåførene, noe som er en arbeidsmiljøutfordring. Vi vil minne om det svenske arbeidstilsynet allerede i 2007 nedla forbud mot kontant betaling på bussene i Stockholmsområdet.

Kontant betaling om bord er en utfordring for trafikksikkerheten, både for trafikantene rundt bussen og for dem ombord. Håndtering av kontanter og vekslpengar tar sjåførens oppmerksomhet vekk fra sikker framføring av bussen, som er sjåførens primæroppgave.

Kontanthåndtering er kostbart, både når betalingen foregår om bord og ellers. Den relative kostnaden blir særlig høy når andelen som betaler kontant er blitt så liten som den er. I flere tilfeller koster det betydelig mer å ta imot og håndtere kontantene enn verdien av kontantene man tar inn. Kostnadene til kontanthåndtering må dekkes enten gjennom økte billettpriser eller gjennom redusert kollektivtilbud. Kontanter gir altså mindre kollektivtrafikk for pengene.

Kontantsalgandelen er minimal

Kollektivtrafikken har i flere tiår jobbet med å få færre av kundene til å betale med kontanter. Det er innført ombordtillegg for å få færre til å kjøpe billett ombord, og dermed redusere ulempene for passasjerer, bussjåførere, kollektivselskap og medtrafikanter som vi har beskrevet ovenfor. Behovet for å redusere andelen billetter som selges om bord, og særlig med kontanter, er også en viktig forklaring på at prisen på enkeltbilletter generelt sett

er satt betydelig opp de siste tiårene, mens prisen på periodebilletter og flerreiseprodukter er satt ned. Samtidig er det utviklet et omfattende utvalg av attraktive kortbaserte og etter hvert appbaserte løsninger. Automatiske digitale løsninger som gir enda større kundevennlighet basert på GPS er også prøvd ut.

Kollektivselskapene strekker seg langt i å tilby fleksible løsninger slik at så mange kunder som mulig kan få betalt på en enkel måte uten kontanter. Noen tilbyr kortautomater på bussen. Andre tilbyr SMS-betaling, slik at folk uten kort eller smarttelefon likevel kan få kjøpt billett uten kontanter. Det tilbys i tillegg et nettverk av fysiske utsalgssteder, i samarbeid med kiosker eller andre, slik at de få som absolutt må eller vil kjøpe billetter med kontanter, også får mulighet til det.

Høringsinnspillene til lovforslaget viser at selv om det i dag er mulig å betale kontant svært mange steder, er kontantsalgandelene blitt helt minimale:

- Den største aktøren, Ruter AS, sin kontantandel er på 0,15 %.
- Skyss sin kontantandel er på 2-3 % (ned fra 50 % i 2013)
- Hos Innlandstrafikk kjøpes 4 % av billettene med kontanter.
- Kolumbus AS selger i dag kun 5 % av billettene om bord (ned fra 69 % i 2015), og mange av disse 5 % betales med kort. Kontantandelen er på kun noen få prosent.
- Tide AS hadde en kontantsalgandel på ekspress- og flybuss på 0,57 % i perioden 2021 til desember 2022

Når kundene er over på digitale app-baserte løsninger, har det igjen blitt mulig å sette ned prisen på enkeltbilletter, slik at det blir mer likeverdighet mellom periodekort og enkeltbilletter, og dermed et mer fleksibelt tilbud til kundene. Men en viktig forutsetning for dette er altså at økt salg av enkeltbilletter ikke fører til økt bruk av ombordsalg og/eller kontanter - med de negative konsekvenser det vil medføre for tilbudet.

Uheldig med sentralt påtvungne løsninger

Virkemidlene og graden av overgang bort fra kontanter varierer mellom ulike transporttilbud og landsdeler, fordi ønskene, behovene og mulighetene varierer mellom steder og kundegrupper. Større grad av statlig detaljregulering enn det som ligger i forslaget § 2-1 første til tredje ledd vil gjøre det vanskeligere å få til fornuftige lokale tilpasninger. Det aller meste av kollektivtilbudet med buss og bane er i dag fylkeskommunalt, og dermed demokratisk styrt gjennom fylkestingene. Et fjerde ledd og en påfølgende forskriftsregulering vil gjøre det vanskeligere både for fylkeskommunene og for busselskap som tilbyr flybuss- og ekspressbusstjenester på kommersielt grunnlag å velge ordninger som tilfredsstillende lokale behov. Det vil derfor være uheldig med sentralt påtvungne løsninger for en kontantbetaling som er på sterkt nedadgående, og allerede utgjør en forsvinnende liten andel av billett kjøpene.



Spekter har merket seg at departementet i den generelle delen av reguleringen foreslår at retten til å betale med kontanter skal begrenses til betjente fysiske salgslokaler. Det sies at med unntak for kontanthåndteringskostnader og ransrisiko vil det være "forholdsvis enkelt å håndtere kontantbetaling" i betjente fysiske lokaler. Det foreslås ikke at retten skal gjelde f.eks. i fullt ut selvbetjente butikker uten betjening til stede. Spekter håper at denne logikken anvendes konsekvent. Det er et tilleggsargument for å ikke innføre et fjerde ledd i § 2-1 som skal omhandle kollektivtrafikk med buss og bane. Passasjerene har i det daglige ingen fysisk tilgang til fører på T-banetog. På Bybanen i Bergen og Oslos nye trikker har heller ikke passasjerene fysisk tilgang til føreren. Store selvkjørende busser er allerede under utprøving, og mye tyder på at utviklingen gradvis vil gå i retning selvkjørende kjøretøy som standard i kollektivtrafikken. Krav om kontanthåndtering om bord på slike kjøretøy hvor passasjerområdet er ubetjent, eller på holdeplassene for disse, vil føre til helt uforholdsmessige kostnader - av samme grunn som ligger til grunn for den departementets anbefalte avgrensning til betjente fysiske lokaler.

Oppsummert framstår åpning for et spesifikt pålegg om kontantbetaling for kollektivtransport med buss og bane ut over det som følger av forslaget til § 2-1 tredje ledd følgelig ikke som tilpasset verken dagens eller framtidens løsninger for å gi mest og best mulig kollektivtrafikk til passasjerene og samfunnet for midlene som er tilgjengelig i sektoren.

Med vennlig hilsen

Arbeidsgiverforeningen Spekter

Odd Erik Stende

Direktør for samfunnspolitikk