

2009-09-16

Näringsdepartementet
Trafikenheten
103 33 Stockholm

Er ref: N2009/4523/TR
Vår ref: RiS 2009-09-16/001

Yttrande över En ny kollektivtrafiklag, SOU 2009:39

Reskortet i Sverige – bakgrund

Reskortet i Sverige AB har som uppgift att tillhandahålla den tekniska plattformen för att introducera en gemensam resekortstandard i Sverige för kontaktlösa kort som bärare av elektroniska biljetter – resekort. Med utgångspunkt från resekortstandarderna har Reskortet i Sverige AB etablerat ett samarbete mellan utgivarna av resekort för att samordna betalssystemen inom kollektivtrafiken, så att det blir möjligt för resenärerna att använda sitt lokalt utfärdade resekort för köp av kollektivtrafikresor i hela landet.

Arbetet med att utveckla en gemensam resekortstandard har pågått sedan slutet av 90-talet på initiativ från kollektivtrafikbranschen genom ett nordiskt samarbete inom Reskortsföreningen i Norden ekonomisk förening. För att formellt etablera resekortssamarbetet i Sverige bildade Svensk Kollektivtrafik (dåvarande SLTF) tillsammans med SJ och några av trafikhuvudmännen 2006 Reskortet i Sverige AB. Under 2007 tecknades samarbetsavtal mellan Reskortet i Sverige och trafikhuvudmännen som ett steg mot samordnade betalssystem. Idag har i princip alla trafikhuvudmän upphandlat betalssystem utifrån den gemensamma tekniska plattformen. Totalt finns det tolv betalssystem från fem olika leverantörer i Sverige. Trafikhuvudmännen har kommit olika långt i införandet av de nya betalssystemen, men målsättningen är gemensam om att resenärerna enkelt ska kunna resa gränslöst mellan de olika betalssystemen.

Förväntningarna på resekortet är höga både hos beslutsfattare och resenärer, och alla är överens om att utvecklingen gått för långsamt. Det är inte bara tekniken som sprungit om oss, utan även nya förenklade affärsmodeller för betalssystem med check in – check out införs nu successivt runt om i Europa. Flera faktorer har påverkat införandet av betalssystemen, men branschen har också insett att man började i fel ordning genom att utgå ifrån ett produktionsperspektiv med en teknisk specifikation istället för att sätta resenärens behov i centrum med krav på funktionalitet. Tidplanerna har i samtliga fall varit orealistiska, vilket har resulterat i att man i de nya betalssystemen i stort sett har pressat in samma rika produktflora av biljetter som utvecklats under åren. Många av trafikhuvudmännen börjar först efter ett införande att förenkla produktutbudet och anpassa det utifrån det resandemönster som vi har idag för lokala och regionala resor.



Reskortet i Sverige AB har aktivt deltagit i den statliga utredningen Koll framåt och det arbete som idag bedrivs inom bolaget är en betydelsefull aktivitet inom ramen för kollektivtrafikbranschens målsättning om att på sikt fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel. En central del av branschens fortsatta fördubblingsarbete har varit att ta fram ett förslag till en ny ”affärsmodell” som också har presenterats i maj 2009 i rapporten ”Affärsmodell för fördubblad kollektivtrafik, en idéskiss som underlag för diskussion om hur kollektivtrafiken ska utvecklas för att fördubbla marknadsandelen” framtagen av en expertgrupp med bred representation från branschens olika delar. Av rapporten framgår det att ett av målen avseende gemensamma system är att det ska vara samverkande betalssystem för lokala och regionala kollektivtrafikresor för att kunna köpa dels enkelresor runt om i landet, dels gemensamma produkter mellan två eller flera aktörer.

Remissvaret

Utgångspunkten för vårt remissvar har varit utredningens förslag, att en nationell kollektivtrafikansvarig myndighet ska i föreskrifter utforma krav på betalssystem som innebär en gemensam standard för kollektivtrafikmarknaden. Vi har också valt att i vårt remissvar kommentera utredningens förslag gällande prissamordning under förberedelseperioden.

Kommentarer till utredningen

Informations-, boknings- och betalssystem är en viktig del av infrastrukturen. Utredningens förslag att informations-, boknings- och betalssystem ska samordnas och att ett samordnat betalssystem bör finnas på plats senast den 1 januari 2012 är helt orealistiskt. Ett flertal yttre faktorer av teknisk och politisk karaktär har stark påverkan hur en samverkan ska kunna genomföras. Det faktum att det inte finns standardiserade betalssystem att köpa på marknaden (att jämföras med exempelvis affärssystem) är en av orsakerna till att kollektivtrafikbranschen har tagit fram en egen teknisk specifikation - resekortstandard. Detta leder i sin tur till att resekortstandarderna måste vara så flexibel så att den fungerar för trafikhuvudmännens olika produkter, prissystem mm.

Man ska vara medveten om att upphandlingen av respektive trafikhuvudmans betalssystem har skett vid olika tidpunkter och med olika systemleverantörer samt att systemen har utvecklats och anpassats utifrån lokala och regionala politiska beslut. Om man tittar i backspegeln så har det varit komplicerat att först upphandla betalsystemen mot en och samma tekniska specifikation och sedan i nästa steg anpassa dem med delvis lokala lösningar. Därmed har man hamnat i en beroendeställning till systemleverantören. Häri ligger mycket av förklaringen till varför samtliga införande av nya betalssystem varit kraftigt försenade.

Med denna utgångspunkt från ovan så är det alltför optimistiskt att tro att hela Sverige ska ha ett samordnat betalssystem till 1 januari 2012.

Reskortet i Sveriges uppfattning är också att statens utredningsman går för långt i sina förslag för ett öppnare marknadstillträde och att det därmed finns en uppenbar risk att det system som kollektivtrafiken i Sverige utgör och som byggts upp under lång tid i samverkan mellan beställare och operatörer slås sönder. Om det är viktigt med



kontinuitet och stabilitet så är det heller inte rimligt att kollektivtrafikföretagen endast har två månader på sig att lämna en bindande anmälan innehållande bl a hur ett betalsystem för den anmälda trafiken ska sättas upp.

Föreskriva normer och standarder för samordnade betalsystem

Betänkandet behandlar betalsystem för kollektivtrafiken på en mycket övergripande nivå, vilket lämnar flera frågeställningar öppna gällande ett genomförande vid ett öppnare marknadstillträde samt att informations-, boknings- och betalsystem behandlas mer ur ett interregionalt perspektiv än ett lokalt/regionalt perspektiv.

Den interregionala resan är ofta en planerad resa som bokas och görs sällan eller då och då, medan den lokala/regionala resan utförs frekvent i vardagen för att ta sig mellan bostad och arbete eller skola och utgör den typiska obokade resan. Resenärens krav på den dagliga pendlingsresan skiljer sig i flera avseenden mot kraven på en sällanresa.

Därför avstyrker Resekorte i Sverige utredningens förslag om att den nationella standarden för betalsystem på sikt ska kunna omfatta såväl bokade som obokade resor. Vi menar att resenärerna redan idag erbjuds en enkel och smidig lösning för den bokade resan genom att många av branschens aktörer lägger biljetten i mobilen och även i vissa fall på kundens kreditkort.

Utredningens förslag är att den nationellt kollektivtrafikansvariga myndigheten i föreskrifter ska utforma krav på betalsystem som innebär en gemensam standard för kollektivtrafikmarknaden. Vi ser positivt på att man föreslår att den nationella standarden för betalsystem för obokade resor ska utgå från att samordna aktörernas betalsystem, då det stora flertalet av trafikhuvudmännen har investerat stora summor i nya betalsystem.

Resekortet i Sverige anser också att det är positivt att utredningen föreslår att branschen själva ska utveckla avräkningssystem. Några av trafikhuvudmännen har redan genom bilaterala avtal och lokala clearingsystem hittat lösningar för viss gränsöverskridande trafik.

Vår uppfattning är att det fortsatt är branschen som ska vidareutveckla kraven på betalsystem för kollektivtrafikmarknaden. En utredning som ligger inom en nationell myndighet riskerar att bli utdragen. Vi ställer oss därför bakom Svensk kollektivtrafiks remissyttrande och förslaget att regeringen ger en särskild statlig utredare i uppdrag att snabbtreda om hur system för information, bokning och betalning bör utformas för att långsiktigt tillgodose resenärernas behov av enkelhet, tydlighet och smidighet. Utredaren måste ha erfarenhet från någon bransch där man utvecklat motsvarande system. Det innebär att det uppdrag som Rikstrafiken haft av regeringen under lång tid att samordna andra aktörer så att biljettsystem för debitering och visering och informationssystem ska vara driftskompatibla, inte bör ligga kvar på Rikstrafiken.

Ansvar för prissamordning under förberedelseperioden

I betänkandet framgår det att det krävs ett förberedelsearbete avseende prissamordning för att kommersiell trafik ska kunna etableras redan när reformen träder i kraft utan att resenären upplever en försämring av kollektivtrafiken.




Kritiska framgångsfaktorer för att samordna betalsystem är både prissamordning och gemensamma affärsregler. Reskortet i Sverige anser att betalsystem som hanterar flera taxezoner och ett stort sortiment av produkter i kombination med rabatter gör det mer komplicerat för resenären och fördröjer införandet av de nya betalsystemen.

Reskortet i Sverige AB



Charlotte Wäreborn Schultz
Ordförande



Margareta Berg
VD

