



Utredningen om järnvägens organisation

N 2013:02

Ert diarienumr.: N2015/1702/TS

Gunnar Alexandersson

Telefon 08-405 10 21

Mobil 070-286 62 14

E-post gunnar.alexandersson@regeringskansliet.se

Remissvar: Res lätt med biljett (Ds N2015:11)

Övergripande synpunkter

Frågan om biljetthantering och relaterad information inom kollektivtrafiken har lyfts fram ett antal gånger i samband med olika utredningar. Uppdraget att utreda frågan bör ses mot bakgrund av att branschen själv under ett antal år försökt komma fram till gemensamma lösningar utan att hittills ha nått målet. Det får därför betraktas som ambitiöst men samtidigt mycket svårt för utredningen att, givet den utredningstid som funnits till förfogande, hantera alla relevanta aspekter och nå tillräckligt långt med förslagen. En del av de synpunkter som jag lämnar här hade eventuellt varit möjliga att beakta endast med en längre utredningstid.

Utredningen ger en relativt bra översikt över dagsläget i Sverige (och delvis även utomlands) när det gäller betalningslösningar i kollektivtrafiken och den utveckling som skett historiskt och på senare år. Det är relevant att också knyta detta till hantering av information och möjligheter till nya tjänster som följt av utvecklingen inte minst vad gäller smarta mobiler. Det finns också en bra genomgång av aktörer, även om man kanske kunde ha inkluderat mer om tredjepartsförsäljare av biljetter. Kanske hade man kunnat nämna något även om utomeuropeiska biljettsystem, som exempelvis Japan, där man lyckats integrera flera olika städers "smarta kort" i kollektivtrafiken så att olika kort kan användas i olika städer, även för betalning av annat än kollektivtrafik.

En avgränsning av uppdraget som utredaren har valt är att fokusera på oplanerade resor och sällanresenärer. En annan är att, mot bakgrund av att SJ AB sålt huvuddelen av Linkon AB, inte analysera frågan om Linkon AB och eventuellt andra funktioner eller resurser inom SJ AB eller dess dotterbolag bör särskiljas för att säkerställa konkurrensneutrala förhållanden. Jag ställer mig något frågande till dessa avgränsningar. När det gäller Linkon AB har SJ AB fortsatt 25% av aktierna i bolaget och

därmed ett visst inflytande. En analys av de konkurrensneutrala förhållandena är därför fortsatt, även efter SJ ABs försäljning, av intresse, liksom den fortsatta relationen mellan Linkon och Samtrafiken AB. Det hade också varit intressant att få veta mer om eventuella resonemang från regeringens sida kring försäljningen och dess eventuella påverkan på möjliga framtida lösningar.

Ett grundproblem för utveckling och användning av gemensamma biljettsystem och betallösningar m.m. är att systemen måste finansieras och underhållas, men även marknadsföras för att få genomslag. Kännetecken hos resenärerna om såväl ResPlus, möjligheten att köpa t.ex. tågbiljetter hos tredjepartsförsäljare och den nya funktionen med biljettköp direkt i Resrobot förefaller att vara relativt begränsad. Detta hade kunnat diskuteras mer i utredningen.

Jag saknar något om att en tätare integrering mellan t.ex. olika regioners biljettsystem också förutsätter gemensamma definitioner av olika kundgrupper (t.ex. studenter och pensionärer). Motsvarande problematik vad gäller personer med funktionsnedsättning har dock hanterats i utredningen.

Jag kan vidare konstatera att utredaren haft visst fokus på IT-lösningar och kopplingar till lagstiftning som härrör från PSI-direktivet. Den beskrivning av data och befintliga respektive nya format som görs är ganska kortfattad och klargör inte de begrepp som används. Det hade varit intressant om en jämförelse gjorts t.ex. med de begrepp som finns i TSD:n telematikapplikationer för persontrafik.

I kapitel 8 redovisas ett antal ofta högst relevanta "iakttagelser" som i vissa fall närmast utmynnar i vad som liknar regelrätta förslag eller skulle ha kunnat leda till förslag. Det hade kunnat göras tydligare vilken vikt utredaren lägger på dessa iakttagelser och vad som faktiskt är att betrakta som förslag.

Syftet med de förslag som lämnas anges vara att resenärer ska få bättre information och möjligheter att söka och köpa en resa och att informationen ska kunna vidareutnyttjas på ett annat sätt än vad som idag är möjligt. Förslagen är dock utformade på ett sådant sätt att det får anses osäkert om de möjliggör detta.

Generellt behöver förslagen till åtgärder kommenteras och analyseras utifrån gällande reglering på området. Vilken information lämnas i dag av vem och med stöd av vad? Hur har det uppdrag Samtrafiken påtagit sig genom avsiktsförklaring med Transportstyrelsen avlöpt? Vari ligger de faktiska problemen? Det framgår t.ex. inte med tydlighet varför uppgiftskraven bör ändras i förhållande till det som i dag gäller enligt Transportstyrelsens föreskrift 2012:2.

En bedömning bör även göras av eventuella begränsningar att nationellt reglera frågor kopplade till biljetthantering. Av intresse i det sammanhanget är regeringens kommande förslag till avgränsning av tillämpningsområdet för tågpassagerarförordningen med avseende på lokal trafik och regional trafik. Sammantaget gör detta att det är svårt att få en klar bild av vad förslagen innebär.

Detaljerade synpunkter

Kap. 2 Författningsförslag

Se synpunkter under 9.1 nedan

3.2.2 Allmänt om TSD

Det som anges om att Transportstyrelsens föreskrifter ska upphävas den 1 januari 2015 är felaktigt. Fortsatt finns ett antal beslut som inte har förordningsform och där Transportstyrelsens föreskrifter kommer att äga giltighet även efter 1 januari i år. För tydlighetens skull kan nämnas att direktiv 2008/57/EG ändrats vid några tillfällen.

3.2.3 Närmare om TSD-TAP

En analys av hur reglerna enligt TSD-TAP förhåller sig till möjligheterna att reglera dessa förfaranden nationellt hade varit värdefull. Vilka är de tre faserna för införande av olika krav som nämns? När ska allt vara genomfört?

4.5 Linkon AB

Det konstateras att Linkon AB tillhandahåller konkurrensneutrala systemlösningar för försäljning, distribution, avräkning och redovisning. Det hade varit värdefullt att få en närmare redogörelse om just "konkurrensneutraliteten" m.m. Se även de generella kommentarerna ovan.

4.6 Transportstyrelsen

En redogörelse för vilka krav som lagstiftningen i dag uppställer på aktörerna hade bidragit till förståelsen av vilket eventuellt behov av ytterligare åtgärder som finns. Det framgår t.ex. inte vilka krav Transportstyrelsen ska granska att de uppfylls.

5.2 Betalsystem inom kollektivtrafikområdet

Här framgår orsaker till svårigheter med interoperabilitet vad gäller betalningssystem mellan regionala kollektivtrafikansvariga. Hur åstadkommer man att dessa problem inte uppstår?

5.4 Insamling av trafikinformation i dag

Tjänsten Stationsinfo uppdateras inte längre.

5.3.1 Resplus

Av intresse hade varit att få en redogörelse för hur många biljetter som är resplusbiljetter av det totala antalet sålda biljetter.

5.6 Erfarenheter från Storbritannien

Av texten framgår att samtliga tågoperatörer måste sälja alla andra operatörers biljetter. Hur det regleras/styrs framgår dock inte. Är det ett krav kopplat till licensen eller regleras det genom avtal? Samma fråga inställer sig vad gäller busstrafiken i avsnitt 5.6.2. I avsnitt 5.6.5 är det oklart vem som underhåller standarden ITSO.

5.7.1 Danmark

Av texten framgår inte om det är ett system som är baserat på frivillig anslutning eller ett krav.

5.7.2 Norge

Ställs krav på interoperabilitet mellan tekniska system eller är det frivilligt?

6.1.1 Internationella tågbiljetter

En redogörelse för var och hur en resenär går till väga för att köpa internationell tågbiljett hade varit upplysande. Det framgår av texten att SJ AB har ansvar för att försäljning av internationella tågbiljetter ska fungera i Sverige. Hur är det ansvaret kopplat till t.ex. Amadeus?

Kap. 7 Några begrepp om data och format

En närmare redogörelse för vad som avses med data och olika format i detta sammanhang och en exemplifiering av vilken data som avses kan vara en värdefull bakgrund. Se även de generella kommentarerna ovan och 9.1 nedan.

Kap. 8 Iakttagelser

Utredaren lyfter i detta kapitel fram tre av utmaningarna. Presentationen hade vunnit på en reflektion kring hur dessa utmaningar ska hanteras. Bl.a. konstaterar utredaren att SJ AB är en stark aktör med relativt stort inflytande bl.a. i Samtrafiken. En analys av betydelsen av denna styrka hade varit värdefull vid bedömningen av vilka åtgärder som behöver vidtas. Här nämns också att utvecklingen går mot ett ökat krav på registrering. Det framgår dock inte med tydlighet var det kravet uppställs.

8.2 Information på reseplanerare, försäljningskanaler och bos återförsäljare

Tågtrafiken med persontåg i Sverige har varit helt öppen vad gäller marknadsstillträde sedan 2010, d.v.s. i snart fem år. Upphandling i konkurrens har tillämpats sedan 1989. Texten är därför något missvisande.

”Förslaget” till varudeklaration är otydligt och det framgår inte vilken brist det är avsett att komma till rätta med och inte heller hur detta ska ske.

8.3 Information i stört läge

Det är bra att den särskilda problematiken kring störda lägen lyfts fram men det saknas information om vad som faktiskt gäller i dag i relationen mellan olika aktörer. "Förslaget" till gemensamt telefonnummer och beskrivningen av förebilden i Storbritannien är oklar när det gäller vem som ansvarar för vad, hur detta styrs, samt administreras.

8.3 Möjligheter att betala med kredit- och betalkort i anslutning till resan

När det gäller möjligheter att betala med kort hänvisas till ett regelverk som funnits sedan hösten 2012 utan att det anges vilket detta är.

8.5 Möjlighet att sälja varandras biljetter

Är avsikten att samtliga kollektivtrafikföretag i Sverige ska vara anslutna till X2AB:s tjänst? Ska anslutningen baseras på frivillighet eller vara ett krav? Hur stor del av kollektivtrafikföretagen är idag anslutna till motsvarande samarbete?

8.16.2 Transportstyrelsens tillsyn av kollektivtrafiken

Vilka krav är det som Transportstyrelsen ska tillse att kollektivtrafikföretagen efterlever? Av TSFS 2012:2 framgår t.ex. att kollektivtrafikföretag ska lämna information om sitt trafikutbud och bl.a. om tidtabell.

9.1 Förslag och bedömningar

Av förslaget till ny författningstext (sid 19, samt sid 99) framgår inte tydligt *vem* som är ansvarig för att göra information tillgänglig, även om det tycks vara kollektivtrafikföretaget enligt övriga beskrivningar på sid 107 och 111. Enligt förslaget ska information lämnas om *trafik* i motsats till dagens krav på information om *trafikutbud*. Grundar förslaget sig på erfarenheter från tillämpningen av Transportstyrelsens föreskrift TSFS 2012:2 och kravet på kollektivtrafikföretag att lämna information om sitt trafikutbud? För vissa kollektivtrafikföretag ska kravet på information inte tillämpas. Det framgår dock inte vad som avgör i vilka fall det ska anses möjligt och skäligt att inte lämna information. Inte heller anges hur liten omfattningen på trafiken ska vara för att informationen inte ska behöva lämnas. Hur påverkas resenärer av detta?

Det framgår inte heller med tydlighet vad som avses med "alla befintliga format och språkversioner" (sid 19 och sid 99). På sid 101 talas vidare om "nya format". Vilka är dessa? Det finns risk att det blir otydligt vad som förväntas av kollektivtrafikföretagen utan närmare definitioner.

På sid 102 framgår att den avsiktsförklaring som finns mellan Transportstyrelsen och Samtrafiken kommer att behöva revideras och på sid 104 framgår att Transportstyrelsen bör överväga att träffa avtal för att uppdraga åt Samtrafiken att ta fram en gemensam portal, utveckla och underhålla den. Är tanken att genom avtal utpeka någon som ansvarig? Reflektioner beträffande förslaget i detta avseende hade varit önskvärt.

Det är också något otydligt om vad som ska gälla för tillgängliggörande av information om priser. Ibland talas om "vissa priser" (sid 99 och 103) och ibland mer generellt om "priser" (sid 103). På sid 103 talas det om att prisuppgifter bör finnas för enkelbiljett för fullt respektive rabatterat pris. Är det detta som menas med "vissa priser"?

Gunnar Alexandersson

/ Åsa Tysklind
Helena Andersson