

Høring – Tilrettelegging for felles billetteringsløsninger

NHO Transport viser til Samferdselsdepartementets forslag til endring av yrkestransportforskriften og ny forskrift om billettering ved jernbanetransport – tilrettelegging for felles billetteringsløsninger.

NHO Transport representerer i denne sammenhengen sentrale aktører i rute- og ekspressbussnæringen, samt innen jernbanetransport.

Et sømløst kollektivtransporttilbud vil gjøre det mer attraktivt å reise kollektivt. NHO Transport støtter arbeidet med nasjonal harmonisering av reiseinformasjon og billettering, på tvers av driftsarter og geografiske grenser. Ordningen anses også å bidra til mindre kontanter i kollektivtransporten. Dette er positivt, i tillegg til kravet om konkurransenøytralitet mellom operatører for reiseinformasjon og elektroniske baksystemer. NHO Transport vil likevel stille spørsmål til enkelte punkter.

Kommersielle aktører

Foreliggende forslag til endringer med nytt tredje og fjerde ledd i yrkestransportforskriften § 30 om billettering anses å gjelde det som før var Interoperabilitetstjenester AS, og nå skal bli en del av Entur AS. Det skrives i notatet at *"etter forslaget er det den som driver persontransport i rute mot vederlag med motorvogn og fartøy som skal betale gebyret"*. Slik vi forstår det vil dette omfatte offentlig finansiert kollektivtransport, og ikke kommersielle aktører innen rutebuss, flybuss eller ekspressbuss. Dette støtter NHO Transport, men vi ønsker derimot en tydeligere ordlyd på dette punktet i § 30 tredje og fjerde ledd. Om kommersielle aktører selv kan gjøre en beslutning om å bruke det som refereres til "elektronisk støttesystem for billettering" vil dette være positivt, og bidra til å opprettholde kommersielle aktørers konkurransefortrinn og fleksibilitet med unike billetteringssystemer.

Det må likevel tas hensyn til muligheten kommersielt basert kollektivtrafikk med ekspressbusser, flybusser og turistbusser har til å frivillig ta del i det elektroniske støttesystemet for billettering. Vil dette bli tillatt? I så fall er det viktig at gebyrene, også for kommersielt basert kollektivtrafikk holdes på nivå samsvarende med offentlig basert kollektivtrafikk. En potensielt høyere gebyrsats vil være uheldig i form av en ytterligere økt konkurransevridning, som samtidig undergraver rammevilkårene for ekspressbusser.

Hvis kommersielle aktører skal benytte seg av systemet med felles billetteringsløsninger, er det viktig å ivareta behovet for optimal prissetting. For kommersielle busselskaper vil prisen en kunde må betale avhenge av kapasitet, tilgjengelighet og plass. Dette skaper en dynamisk prissetting helt opp til siste minutt før avgang. Vi mener derfor det burde være et krav om at "støttesystemet" ikke setter begrensninger for kommersielle aktørers mulighet til dynamisk prisoptimering. Generelt anbefales det derfor krav til Jernbanedirektoratet og Entur om effektiv drift av billetteringssystemene, for å unngå at det over tid blir en eskalering av gebyrsatsene som vil medføre kostnadsøkninger for operatørene.

Gråsoner

NHO Transport etterspør klarhet rundt formuleringen "jernbaneforetak som driver rutegående persontransport", og tilknytning til det nye billettsystemet. Definisjonen fremstår uklar med hensyn til omfang, og konsekvenser for eksisterende ruter. Her kan man ta bane som et relevant eksempel. Vil dette gjelde kun innenriks, og hva med innenriks delstrekninger på internasjonal linje (f.eks. trafikk lokalt Oslo-Kongsvinger på linjen til Stockholm eller Oslo-Halden på linjen til Gøteborg)?

Vi stiller også spørsmål ved omfanget av artikkel 4.1 hvor det står oppgitt at *"i de tilfeller hvor oppdragsgiver (fylkeskommune eller administrasjonsselskap) selv har anskaffet og eier billettsystemet som benyttes, vil gebyrplikten pålegges eieren"*. Nettbuss pålegges i dag å kjøpe, drifte og eie billettsystemet i enkelte fylker som Agder og Hedmark. Det fremstår for oss betenkelig og uklart hvorvidt en kostnadsøkning kan dekkes inn i kontrakten, og hvor stort gebyret kan bli om det i dette tilfellet påfaller "eieren". I de fleste anbudskontrakter er det en klausul som sier at dersom det skal gis en dekning for økning i offentlige utgifter, må terskelverdien på 1 % overstiges. Denne vil tvilsomt overstiges, og i realiteten vil dette bety en kostnadsøkning, som igjen vil medføre et svekket kollektivtilbud.

Videre finnes det i dag kommersielle aktører innen ekspressbuss som benytter seg av IO tjenester gjennom deres mulighet til å verifisere og lese billetter. Her kan man ta Norgesbuss som opererer ruter til og fra Gardermoen som et eksempel. Det har her blitt inngått et samarbeid med Ruter ved å benytte periode- og/eller sonekort som gyldig betalingsmiddel, hvor det er blitt foretatt en IO godkjenning for registrering av billetter på flybussen sine systemer. Det er viktig å påpeke at det ikke deles noen inntekter med IO. Det må likevel presiseres hvilke krav som vil gjelde for det nye "elektroniske støttesystemet for billettering", og om dette inngår i et potensielt "engangsgebyr" som følger av forslag til nytt fjerde ledd i yrkestransportforskriften § 30. Det vil bli viktig med en fortsatt åpning for muligheter til å benytte billetteringsløsninger med sertifisering på tvers av kommersielle og offentlige kollektivtransport aktører, uavhengig av underliggende tilknytting til IO systemet.

Byråkrati og administrasjon

Som nevnt er det NHO Transports forståelse at tjenester som levert av Entur AS vil i utgangspunktet gjelde for offentlig finansiert kollektivtransport. Det blir her viktig å løse omorganiseringen til Entur AS på en mest mulig effektiv måte. Gebyr for finansieringen er i dag allerede pålagt brukere av IO tjenestene, og en omorganisering kan skape unødig byråkrati og administrasjon ved en overføring fra administrasjonsselskap, fylkeskommunene eller aktører staten har avtale med, til den enkelte operatøren. Det kan også være i strid med regjeringens ønske om å forenkle offentlig sektor, hvis et økende antall aktører må administrere sin tilknytting til systemet.

Vi kommer gjerne på møte for å videre utrede våre synspunkt.

Vennlig hilsen
NHO Transport



Torstein Clausen Jystad
Næringspolitisk rådgiver