

2020-10-13

Infrastrukturdepartementet

Yttrande angående utredningen "Ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik" SOU 2020:25

Sammanfattning:

Vi förespråkar de alternativ som utredningen föreslår i kap 8.4.3 sid 327-328, dvs. att staten ger ägardirektiv till SJ att öppna sina online-kanaler för alla aktörer och att sedan sj.se/onlinekanaler bolagiseras och skiljs från SJ.

Vi menar också att utredningens förslag i denna del bör utredas separat och genomföras skyndsamt.

Yttrande

Saga Rail AB trafikerade i februari 2018 – juni 2018 sträckan Linköping – Stockholm med stopp i Norrköping och Nyköping. Syftet var att erbjuda en nischprodukt för de som önskade resa billigt i samband med helgerna.

Vi är kanske den operatör som tydligast drabbats av SJs utnyttjande av dess dominerande ställning genom att inte tillåta försäljning av våra biljetter på sj.se och andra digitala plattformar. Vi tvingades därför att avbryta trafiken i juni 2018. Detta tydliggör hur SJs godtyckliga och ensidiga agerande kan avgöra vilka operatörer som kan etablera och trafikera en sträcka.

Vi framförde, samtidigt med MTRX (dåvarande MTR Express) klagan till Konkursverket som gjorde följande yttrande:

Konkurrensverket har i sin tillsynsverksamhet observerat att förhållandena avseende försäljning av biljetter för resor med kommersiell persontågtrafik skapar barriärer för inträde och expansion. Konkurrensverket föreslår att regeringen låter utreda behovet och utformningen av en reglering gällande biljettförsäljning för kommersiell persontågtrafik. Syftet är att uppnå bättre förutsättningar för konkurrens genom att sänka inträdesbarriärerna på persontågmarknaden.

Konkurrensverket tog också upp frågan i sitt remissvar på utredningen om det 4:e järnvägspaketet:

Ett antal statliga utredningar liksom tidigare propositioner har uppmärksammat ett möjligt behov av gemensamma biljett- och bokningssystem. Konkurrensverket har också nyligen framhållit att tillträde till biljettsystem är ett problem vid nyttillträde på marknaden för kommersiell persontågtrafik. I en skrivelse till Infrastrukturdepartementet har verket redogjort för sin syn på dessa problem med utgångspunkt av hanteringen av två klagomålsärenden. Två kommersiella järnvägsoperatörer, MTR Express (Sweden) AB och Saga Rail AB klagade på att SJ inte tillät dem att distribuera och sälja sina biljetter via SJ:s försäljningskanaler online. Konkurrensverkets utredning visade bland annat att den absoluta majoriteten järnvägsbiljetter i Sverige säljs via SJ:s försäljningskanaler online samt att SJ endast upplåter sina försäljningskanaler för trafikoperatörer som SJ anser kompletterar och främjar SJ:s försäljning av egna biljetter.

Konkurrensverket konstaterade att förhållandena vad gäller biljettbokning inom persontågtrafik riskerar att minska konkurrenstrycket för den kommersiella persontågtrafiken då de medför hinder för inträde och expansion och därmed höjda inträdesbarriärer. Då Konkurrensverket inte ansåg att ett åläggande med stöd av konkurrenslagen tillräckligt effektivt skulle lösa de observerade problemen föreslogs i stället i skrivelsen till regeringen att en statlig utredning skulle tillsättas i syfte att identifiera lämpliga åtgärder.

Enligt vad Konkurrensverket uppfattat kommer denna fråga att behandlas inom ramen för den nyligen tillsatta utredningen om ett nationellt biljettsystem för kollektivtrafik.

Ökat tågresande är en viktig del av klimatomställningen. Järnvägsmonopolet avskaffades för tio år sedan. Vill man uppnå de lägre priser och ökade utbud som avsågs, räcker det inte med att avreglera utan alla konkurrenshinder måste tas bort.

I Januariavtalet mellan regeringen, liberalerna och centerpartiet handlar två av de 73 punkterna om att underlätta tågresande. Bland annat ska regeringen agera för att "göra det enklare att boka utlandsresa med tåg", och Trafikverket ska ges i uppdrag att upphandla nattåg med avgångar till flera europeiska städer.

I den klimatpolitiska handlingsplanen som presenterades i december 2019 uttalade regeringen. "Det nationella biljettsystemet bör bli en oberoende plattform och finansieringsmodellen och den tekniska plattformen bör vara konkurrensneutral och icke-diskriminerande för att möjliggöra för såväl stora som små aktörer att erbjuda reseinformation och biljetter via systemet".

En stor del av försäljningen av resor sker digitalt. Konsumenterna vänder sig till en eller flera plattformar som listar tillgängliga alternativ enligt önskade parametrar. Detta är välutvecklat inom flygresor och hotellbokningar. Precis som alla andra resetjänster säljs de flesta tågbiljetter via digitala plattformar. SJ Online/sj.se har 98 % av försäljningen av tågbiljetter genom digitala plattformar.

Målgruppen för Saga Rail var i stor utsträckning yngre, tex studenter. Dessa kan antas ha en ännu högre digital mognad och använda online-tjänster i ännu större utsträckning.

Flyget avreglerades långt innan internet fick ett genombrott som försäljningskanal, varför det också skapades flera fristående konkurrerande onlineplattformar. Fjärrtågtrafiken avreglerades däremot efter digitaliseringen och SJ Online kunde byggas upp baserat på 150 års monopolställning för SJ. SJ Online erbjuder det mesta av järnvägs- och kollektivtrafik i landet, med några få undantag.

Utredning föreslår på sid 327-328 två alternativ, som bör vara två på varandra följande steg:

- I ett första steg bör staten som ägare ge direktiv till SJ att öppna sina online-kanaler för alla operatörer. Det är en enkel åtgärd, som inte kräver närmare teknisk utveckling. Det utbud som

SJ säljer hämtas från Silverrail försäljningssystem, där finns alla operatörers resor, men filtreras bort av sj.se och visas inte när resenärer söker resor.

Eftersom det rent tekniskt handlar om att filtrera andra operatörer, är detta inte avhängigt nuvarande eller kommande biljettsystem hos SJ.

De farhågor som utredningen med referens till Konkurrensverket ser i att SJ skulle kunna gynna sin egen produktion i sökalgoritmerna skulle ett otillbörligt utnyttjande av sökalgoritmer vara ett brott mot konkurrenslagstiftningen, vilket rimligen borde avhålla SJ från ett sådant förfarande.

- I ett andra steg bör SJs online kanaler bolagiseras till ett fristående bolag, ägt av staten och så länge det är relevant, bibehållet varumärke sj.se, helt i enlighet med utredarens förslag. Vi anser att den utredning som föreslås på sid 328 bör startas skyndsamt.

Saga Rail menar att dessa frågor, särskilt att öppna SJs online kanaler för alla operatörer, bör genomföras skyndsamt och inte fördröjas av eventuellt utdragna förhandlingar mellan de regionala kollektivtrafik myndigheterna om den delen av det gemensamma biljettsystemet.

SJ hävdar i debatten att deras onlinekanaler är ett konkurrensmedel och det är naturligt att vissa konkurrerande operatörer utestängs. Konkurrensverket och utredningen har redan konstaterat motsatsen, men det kan finnas anledning att påpeka en tidsfaktor väsentlig för bedömningen:

sj.se och följande on-line kanaler etablerades flera år innan beslutet om avreglering av järnvägstrafiken 2010. SJ hade alltså ett antal år på sig att bygga varumärkeskänedom i en miljö där man hade monopol på fjärrtågstrafik. Att boka en tågresor var liktydigt med att boka en resa med SJ.

SJs kanaler har alltså byggt upp av ett helägt statligt bolag med monopol på sin verksamhet. Nu har fjärrtågstrafiken varit avreglerad i tio år.

Saga Rail AB



Mats Nyblom

Styrelseordförande