



Position paper ACM

Rondetafelgesprek Betalen in het openbaar vervoer 2.0
3 september 2015

Pagina
1/3

Muzenstraat 41 | 2511 WB Den Haag
Postbus 16326 | 2500 BH Den Haag

T 070 722 20 00 | F 070 722 23 55
info@acm.nl | www.acm.nl | www.consuwijzer.nl



Een verkenning van de noodzaak van aanvullende regels om toetreding in het openbaar vervoer te faciliteren

Reguliere aanbieders van openbaar vervoer bieden mobiliteitsdiensten en betaaltechnieken aan. De laatste tijd bieden ook nieuwe partijen deze diensten aan. Deze nieuwe partijen kunnen innovatieve betaal- en reisproducten binnen het openbaar vervoer introduceren. Het gaat hierbij om:

- o aanbieders van betaaldiensten, zoals creditcardmaatschappijen en banken, en
- o aanbieders van mobiliteitskaarten, zoals Mobility Mixx, XXIImo en Radiuz.

In dit verkennende paper bespreekt ACM haar voorlopige standpunt ten aanzien van het introduceren van aanvullende regels voor:

- (1) toegang tot het betaalsysteem van TLS voor nieuwe partijen, en
- (2) toegang tot vervoersdiensten van concessiehouders voor nieuwe partijen.

1. ACM: reguliere aanbieders én nieuwe partijen moeten laagdrempelig toegang hebben tot TLS

ACM vindt dat ook partijen die geen openbaar vervoer aanbieden, laagdrempelig toegang moeten hebben tot TLS. Zonder toegang tot TLS kunnen deze partijen niet toetreden tot de OV-betaalmarkt en kunnen zij hier geen innovatieve diensten introduceren.

Bij aanbestedingen concurreren vervoerders met elkaar *om het spoor*. Voor effectieve concurrentie tussen vervoerders is het noodzakelijk dat alle vervoerders toegang hebben tot het huidige betaalsysteem in het openbaar vervoer. Op dit moment is de OV-chipkaart het betaalmiddel in het openbaar vervoer. De OV-chipkaart wordt uitgegeven door Trans Link Systems (TLS). TLS verwerkt de transacties via de OV-chipkaart en verrekent deze onderling tussen vervoerders.

ACM positief over de wijziging in de WP 2000

Het voorgestelde systeem van zelfregulering, aangevuld met de mogelijkheid voor nadere regelgeving als er toch belemmeringen ontstaan, kan eerlijke toegang tot het betaalsysteem voor aanbieders van openbaar vervoer (de concessiehouders) en voor nieuwe partijen met nieuwe diensten (de niet-concessiehouders) waarborgen.

In haar Quick Scan van 2013 heeft ACM knelpunten gesignaleerd met betrekking tot de hoogte van de tarieven voor betaaldiensten, en constateerde ACM een gebrek aan transparantie en onderhandelingsmacht voor regionale vervoerders. ACM is dan ook positief over het voorstel van de Tweede Kamer om de Wet Personenvervoer 2000¹ op dit punt te wijzigen.

¹ Wijziging van de Wet personenvervoer 2000 in verband met de invoering van delegatiebepalingen voor de regulering van het systeem van vervoersbewijzen, betaalwijzen en betaaldienstverlening in het openbaar vervoer (Kamerstukken 2014/15, 34 042).



2. ACM: nader onderzoek nodig naar de noodzaak voor toegangsregulering voor mobiliteitskaartaanbieders

Volstaat de Mededingingswet om nieuwe aanbieders van mobiliteitskaarten te faciliteren, of heeft sectorspecifiek toezicht de voorkeur boven toepassing van de Mededingingswet? Voor een antwoord op deze vraag acht ACM een kosten-batenanalyse van belang.

Een mobiliteitskaart is een OV-chipkaart die reizigers kunnen gebruiken om treinkilometers af te rekenen, maar ook voor bijvoorbeeld kilometers per bus, tram of taxi. Nieuwe aanbieders van mobiliteitskaarten kopen treinkilometers in bij concessiehouders en verkopen deze, gebundeld met andere vervoersdiensten, aan (vooralsnog) zakelijke gebruikers. De nieuwe aanbieders bieden bijvoorbeeld een eigen klantenservice, maar vaak ook nog aanvullende services. Denk hierbij aan het monitoren van reisgedrag en de advisering over de keuze van een reisproduct op basis van reisgegevens.

Concurrentie mogelijk tussen vervoerders en andere aanbieders van mobiliteitskaarten?

ACM ziet mogelijk beperkte ruimte om op prijs te concurreren bij de vervoerstarieven. Drie factoren kunnen de ruimte voor prijsconcurrentie op de vervoerstarieven van alternatieve aanbieders van mobiliteitskaarten beperken:

1. Een groot deel van de kilometerprijzen is reeds gemaximeerd door prijscontrolemaatregelen in de vervoersconcessies.
2. De prijs van een reizigerskilometer bestaat waarschijnlijk voor het overgrote deel uit de kosten voor het rijden van de treinen.
3. NS profiteert door grote klantenaantallen van schaalvoordelen in haar serviceverlening.

Daar staat tegenover dat alternatieve aanbieders mogelijk op basis van kwaliteit van serviceverlening de concurrentie met NS kunnen aangaan. ACM vermoedt dat reizigers bereid zijn een premie te betalen voor hogere kwaliteit en aanvullende services.

Volstaat generiek mededingingstoezicht of is sectorspecifiek toezicht nodig?

Innovatie op de markt van vervoersdiensten is mooi, maar de klant moet daar voor willen betalen.

Uit nader onderzoek moet dus blijken of regulering leidt tot een blijvende verbetering van de marktuitskomsten en daarmee van de consumentenwelvaart in vergelijking met een situatie waarin er uitsluitend generiek mededingingstoezicht bestaat.

ACM heeft begrepen dat Ecorys momenteel een onderzoek naar mobiliteitskaartaanbieders uitvoert². ACM wacht de resultaten van dit onderzoek af.

² Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft Ecorys opdracht gegeven onderzoek te doen naar de mogelijke effecten van de toetreding van nieuwe partijen in het verkoop- en betaalkanaal voor OV-vervoer op bestaande OV-concessies.