



SAMFERDSELSDEPARTEMENTET
Postboks 8010 DEP
0030 OSLO

Dato: 19.12.2018
Vår ref: 16/9052-16
Deres ref:
Arkivkode: F11
Saksbeh.: Petter Hammarstrøm

Forslag om endring av § 6 i lov 21. juni nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy - høringsuttalelse fra Aust-Agder fylkesting

Fylkestinget i Aust-Agder behandlet høring vedr. endring av § 6 i lov av 21. juni nr. 45 i møtet 18.12.18.

Fylkestingets vedtak fremgår av vedlagte særutskrift av saken.

Med hilsen

Petter Hammarstrøm
Rådgiver

Brevet er godkjent elektronisk.



SÆRUTSKRIFT

Arkivsak-dok. 16/9052-12
Saksbehandler Petter Hammarstrøm

Forslag om endring av § 6 i lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportlova) - høring

Saksgang	Møtedato	Saknr
1 Samferdsels- og miljøkomitéen	11.12.2018	18/23
2 Fylkestinget	18.12.2018	18/80

Samferdsels- og miljøkomitéen har behandlet saken i møte 11.12.2018 sak 18/23

Komiteleder: Oddbjørn Kylland
Saksordfører: Josef Hæier

Samferdsels- og miljøkomitéens innstilling

Komitéens flertall bestående av Josef Hæier, AP, Lars Marius Nilsen, AP, Eva Nilsen, AP, Anne Merete Holmberg, AP, Harald Alsvik, PP, Ingunn Fjærbu Roppestad, KrF, og Oddbjørn Kylland, SP, avgir innstilling i samsvar med fylkesrådmannens tilrådning i saken.

Komitéens mindretall bestående av Terje Stalleland, FrP, Kristoffer Andreas Lyngvi-Østerhus, H, Kai Olav Fredriksen, H, og Rune Hagestrand, H, sluttet seg ikke til fylkesrådmannens tilrådning.

Fylkestinget har behandlet saken i møte 18.12.2018 sak 18/80

Jan Kløvstad fremmet følgende forslag:

Nytt punkt 2 og 3:

2. Fylkestinget støtter fri etablering av ekspressbuss på strekninger over 50 km. (Altså: stryke ikke)
3. Dersom dagens regelverk endres, anbefaler fylkestinget at grensen for fri etablering av ekspressbussruter settes til 50 km i luftlinje en vei. (Altså endre 100 km til 50 km)

.....

Kristoffer A. Lyngvi-Østerhus fremmet følgende forslag:

Fylkestinget støtter departementets forslag til endring i paragraf 6.

Votering

Lyngvi-Østerhus' forslag falt med 14 stemmer.

Komitéens flertallsinnstilling/fylkesrådmannens tilrådning til punkt 1 ble vedtatt med 23 stemmer mot 12 stemmer.

Kløvstads forslag til punkt 2 falt med 13 stemmer.

Komitéens flertallsinnstilling/fylkesrådmannens tilrådning til punkt 2 ble vedtatt med 21 stemmer mot 14 stemmer.

Kløvstads forslag til punkt 3 falt med 7 stemmer.

Komitéens flertallsinnstilling/fylkesrådmannens tilrådning til punkt 3 ble vedtatt med 21 mot 14 stemmer

Komitéens flertallsinnstilling/fylkesrådmannens tilrådning til punkt 4 ble vedtatt med 23 stemmer mot 12 stemmer.

Komitéens flertallsinnstilling/fylkesrådmannens tilrådning til punkt 5 ble enstemmig vedtatt.

Fylkestingets vedtak

1. Fylkestinget anbefaler at dagens regelverk for ekspressbussetablering videreføres.
 2. Fylkestinget støtter ikke fri etablering av ekspressbuss på strekninger over 50 km.
 3. Dersom dagens regelverk endres, anbefaler fylkestinget at grensen for fri etablering av ekspressbussruter settes til 100 km i luftlinje en vei.
 4. Fylkeskommunen må fortsatt kunne stille krav om trasévalg, stoppmønster og pris.
 5. Fylkestinget støtter forslaget om fri etablering av flybusser, etter de regler som er foreslått i høringen.
-

Forslag om endring av § 6 i lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportlova) - høring

1. FORSLAG TIL VEDTAK

Fylkesrådmannen fremmer slikt forslag til vedtak:

1. Fylkestinget anbefaler at dagens regelverk for ekspressbussetablering videreføres.
2. Fylkestinget støtter ikke fri etablering av ekspressbuss på strekninger over 50 km.
3. Dersom dagens regelverk endres, anbefaler fylkestinget at grensen for fri etablering av ekspressbussruter settes til 100 km i luftlinje en vei.
4. Fylkeskommunen må fortsatt kunne stille krav om trasévalg, stoppmønster og pris.
5. Fylkestinget støtter forslaget om fri etablering av flybusser, etter de regler som er foreslått i høringen.

2. SAMMENDRAG

Samferdselsdepartementet har sendt forslag til endring av § 6 i yrkestransportloven til høring. § 6 omhandler reguleringen av ekspressbusser. Høringsfrist er 2. januar 2019. Departementet foreslår at det skal være fri etablering av ekspressbusser på strekninger over 50 km en vei. Fylkesrådmannen mener en 50 km grense vil virke negativt på den offentlige anbudsutsatte kollektivtrafikken og anbefaler at dagens regelverk opprettholdes. Dersom endringer gjøres anbefaler fylkesrådmannen at grensen for fri etablering settes til 100 km i luftlinje en vei, som er i samsvar med gjeldende regler i EU.

3. BAKGRUNN FOR SAKEN

Bakgrunnen for at forslaget sendes på høring er endringer av fylkesgrensene fra 2020. Ekspressbusser har normalt vært kommersielle ruter som krysser en eller flere fylkesgrenser. Det er også innført internasjonale regler for busstrafikk i EU området som gir kommersielle aktører rett til å opprette ruter som er 100 km eller mer i luftlinje, uavhengig av om de krysser en grense.

3.1 Tidligere vedtak og andre føringer

Aust-Agder fylkeskommune har tidligere mottatt søknad om opprettelse av ekspressbuss på strekningen Arendal – Kristiansand. Fylkesutvalget avsto søknaden ut fra konsekvensene det ville få for det etablerte lokalbusstilbudet. Agder Kollektivtrafikk AS uttalte i saken: *"en økt konkurranse på strekningen Arendal – Kristiansand vil kunne svekke passasjergrunnlaget for dagens tilbud og det vil være en risiko for passasjeredgang og reduserte billettinntekter på linje 100."*

Avslaget ble påklaget, og klagesaken ble oversendt til Samferdselsdepartementet som er klageinstans. Samferdselsdepartementet ga ikke klager medhold, og opprettholdt avslaget fra Aust-Agder fylkeskommune. Saken illustrerer godt hvordan et kommersielt busstilbud vil virke negativt inn på et helhetlig offentlig tilbud som er konkurranseutsatt.

Saken fra 2016 er vedlagt.

4. FORSLAG TIL LØSNING OG KONSEKVENSER

Ekspressbusser er i dag hovedsakelig fylkeskryssende ruter som drives på kommersielle vilkår og uten offentlig støtte. Konesesjonene for ekspressbusstrekninger gis av den fylkeskommunen der operatøren har sin forretningsadresse. Dersom ruten ikke kjøres i den fylkeskommunen operatøren har sin forretningsadresse, gis konsesjon av den fylkeskommunen der ruten har sitt utgangspunkt, eller der hovedmengden av passasjerer antas å benytte ruten.

Kommersielle ekspressbussruter er ikke behovsprøvd og kan fritt opprettes. Det ble tidligere ikke gitt konsesjon dersom den omsøkte ruten var i direkte konkurranse med tog på samme eller deler av strekningen. En slik vurdering skal ikke lenger foretas ved vurdering av søknader. Ved søknad om konsesjon for ekspressbuss har fylkeskommunene mulighet til å vurdere om opprettelse av slik rute vil være negativt for den offentlige anbudsutsatte kollektivtransporten. Det kan nektes opprettet ruter som direkte konkurrerer med den lokale

transporten. Dersom det innvilges søknad om ekspressbuskonsesjon kan det stilles betingelser om bruk av trasse, stoppmønster og at ekspressbusser ikke skal konkurrere på pris.

Fylkeskommunene som har ansvaret for lokal busstransport definerer selv hva som er området for lokaltransport. Transport innenfor området for lokaltransport har vært anbudsutsatt og operatøren som er tildelt anbud har gitt tilbud ut fra forutsetningen om at operatøren er enerådende i området, eller er kjent med at det er konkurrerende virksomhet på samme strekninger. I Aust-Agder er stammen i rutenettet linje 100 som går fra Arendal til Kristiansand. Det er denne strekningen som vil være av størst interesse for en kommersiell aktør i Aust-Agder. I nye Agder vil en kunne se for seg et utviklet busstilbud langs kysten som vil binde regionens bo- og arbeidsmarked sammen. Strekningen Arendal – Kristiansand er ca. 70 kilometer en vei. Departementet har i høringen foreslått at det ikke skal være begrensninger for ekspressbussoperatører å utføre lokal trafikk. Fylkesrådmannen mener det vil være uheldig om kommersielle aktører kjører foran det offentlig tilbudet, og plukker opp passasjerer. Det vil føre til reduserte inntekter for den offentlige transporten og med det økte offentlige utgifter for å opprettholde et velfungerende rutenett i hele Agder, også der det ikke er lønnsomt å drive busstransport. Departementets forslag likner til forveksling det som ble prøvd ut i Storbritannia på midten av 1990 tallet.

Med større regioner må en anta at også den offentlige busstrafikken må utvikles med flere regionale ruter. Dette er ruter som i de fleste tilfeller vil være over 50 km. Utviklingen av slike ruter kan skje gjennom bedre samordning av allerede eksisterende ruter, eller at det opprettes nye ruter i offentlig regi.

Departementet oppgir bedre tilbud til publikum som en av årsakene til at regelverket ønskes endret. Det er viktig her å påpeke at de kommersielle aktørene ikke har forpliktelser når det gjelder samordning mot den offentlig betalte transporten. Aktørene kan endre, legge ned eller legge om sitt tilbud etter egen vurdering. Det er så langt ikke billettsamarbeid mellom de kommersielle og offentlige aktørene. Det er derfor ikke mulig å kjøpe overgangsbilletter mellom de offentlige og private rutene.

Fylkesrådmannen vil anbefale at dagens regler for tildeling av ekspressbuskonsesjoner videreføres. Dersom dagens regelverk skal endres bør grensen settes til 100 km en vei på linje med de internasjonale bestemmelsene, Fylkesrådmannen vil fraråde at grensen settes til 50 km. En grense på 50 km vil virke svært negativt på det lokale offentlige tilbudet. Fylkeskommunen bør fortsatt ha mulighet til å stille krav til private aktører gjennom utformingen av konsesjoner uavhengig av rutens lengde.

Departementet har i sitt høringsnotat foreslått at det skal være fri etablering av flybuss uavhengig av rutens lengde. Forutsetningen er at ruten kun tar opp eller setter av passasjerer som skal til flyplass. Det vil ikke være mulig for en flybussrute å utføre passasjertransport på mellomstrek på ruten. Fylkesrådmannen har ingen merknader til dette forslaget.

5. KONKLUSJON

Fylkesrådmannen mener dagens regelverk for ekspressbusser kan videreføres selv om fylkesgrensene blir endret fra 2020. Dagens kollektivtilbud er i stor grad samordnet for å dekke behovene innen felles bo- og arbeidsmarked. Et felles bo- og arbeidsmarked vil være lite berørt av om fylkesgrensene endres.

Fylkesrådmannen vil ikke anbefale å støtte departementets foreslåtte grense for fri etablering av ekspressbusser dersom rutens lengde er over 50 km en vei. Dette vil etter fylkesrådmannens vurdering ha for store konsekvenser for den lokale og regionale offentlige kollektivtransporten.

Dersom det skal fastsettes en kilometersgrense for fri etablering av ekspressbussruter bør den følge EU bestemmelsene om 100 km i luftlinje en vei. Dette vil da ikke i like stor grad påvirke den lokale og regionale anbudsutsatte busstrafikken. Fylkeskommunene bør fortsatt ha mulighet til å stille krav om bruk av trasse, stoppmønster og pris, for å hindre direkte konkurranse med lokal busstransport, slik regelverket er i dag.

Fylkesrådmannen støtter forslaget fra departementet om fri etablering av flybussruter under forutsetning av at disse rutene kun utfører transport til og fra flyplass.

Vedlegg

18_1706-1 Forslag til lov om endring av § 6 i lov 21 juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportlova) - Høring

Forslag til lov om endring av § 6 i lov 21 juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fart(1687776)

2011_2740-48 Avslag på søknad om ruteløyve for buss på strekningen Arendal - Kristiansand

18.desember.2018