



Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

Dato: 18.12.2018
Saksref.: 201801465-2
Deres ref.: 18/1706
Sider: 3

Endring av yrkestransportlova - liberalisert ekspressbusspolitikk - Jernbanedirektoratets høringsvar

Jernbanedirektoratet viser til Samferdselsdepartementets brev datert den 15.10.18 vedrørende høring om endring av §6 i lov 21 juni 2002 (Yrkestransportlova).

I dag har fylkeskommunen løyvemyndigheten innenfor sitt fylke, mens Samferdselsdepartementet har løyveansvaret for fylkeskryssende reiser. Med regionreformen vil sammenslåtte fylker få større geografisk område, og for at reformen ikke skal få utilsiktede konsekvenser ønskes nye objektive kriterier for hvilke ruter som skal behovsprøves mot lokal kollektivtransport. Kommersielle bussruter over 50 kilometer én vei foreslås etablert fritt, uten behovsprøving mot lokal rutetransport. Busser som betjener flyplasser etableres fritt, uavhengig av flybussrutens lengde.

Det er et overordnet mål å legge til rette for best mulig kollektivtransport, og at det skal være enkelt å reise kollektivt. Friere etableringsrett forutsettes å kunne bidra til å styrke kollektivtrafikken samlet sett.

Kommersielle bussruter har gradvis blitt liberalisert, og er nå kun behovsprøvd mot fylkeskommunal kollektivtransport. Konkurransen mot jernbane i seg selv vil ikke være avgjørende grunn for eventuelt løyveavslag.

Helhetlig kollektivtilbud

Gjennom jernbanereformen og nå regionreformen skal kollektivtrafikken ses som en helhet, og jernbanens samarbeid med fylkeskommunene styrkes. Ved å se kollektivtilbudet som et helhetlig nettverk, og utnytte de ulike transportmidlenes styrker i samspill, sikres et best mulig kollektivtilbud for innbyggerne. Kommersielle bussruter utgjør i mange områder et viktig supplement til det offentlige kollektivtilbudet. Spesielt gjelder dette reiser over lengre avstander uten et togtilbud samt i tilbringertjenesten til og fra flyplasser.

Kommersielle aktører har primært inntjeningsfokus, og vil konsentrere tilbudet sitt om forretningsmessige lønnsomme ruter og avganger. Den offentlige kollektivtransporten har et uttalt samfunnsansvar og dermed andre målsettinger. Et parallelt kommersielt tilbud vil kunne svekke inntektsgrunnlaget for det offentlige tilbudet, og konsekvensen kan være økte offentlige tilskudd alternativt nedtrapping eller utsatt satsing av et ønsket offentlig grunntilbud. Nye bussruter med kort levetid på grunn av dårligere inntjening enn forventet, vil dessuten kunne gi dårligere forutsigbarhet i kollektivtilbudet.

Nedre grense for fri etableringsrett

Departementet foreslår 50 kilometer som nedre grense for fri etableringsrett, og legger til grunn at alle, eller de fleste, fylkeskryssende bussruter i dag drevet på kommersielt grunnlag er lengre enn 50 kilometer.

Et viktig mål med regionreformen er å styrke fylkeskommunens rolle som samfunnsutvikler i funksjonelle geografiske områder. I takt med stadig bedre samferdselsinfrastruktur utvides de funksjonelle arbeidsmarkedene. Flere av disse utgjør nå opp mot 100 kilometer i luftlinje fra regionsentrene, eksempelvis Bergen–Voss, Trondheim–Steinkjer og Oslo–Halden. Regional arealplanlegging skal i fremtiden i større grad samordnes med transporttiltak. For at fylkeskommunene skal kunne utforme helhetlige transportsystemer, er det nødvendig at de fremdeles gis muligheten til å vurdere om kommersielle ekspressbusser er et nyttig supplement eller en konkurrent som begrenser det offentliges ressursutnyttelse.

EU-kommisjonen har i disse dager et forslag til behandling i Rådet og Parlamentet som går ut på at kommersiell busstransport over en distanse på mer enn 100 kilometer i luftlinje som hovedregel ikke lenger skal behøvsprøves. Det er uklart når forslaget blir vedtatt, og hva som er det endelige innholdet. Om grensen settes til 100 kilometer i luftlinje, i tråd med forslaget til EU-kommisjonen, antas fremdeles intensjonene bak høringsforslaget å bli oppfylt, samtidig som fylkeskommunenes behov for å se det totale kollektivtilbudet i helhet ivaretas.

Fremkommelighet

Fri etablering uten behøvsprøving mot lokal kollektivtrafikk innebærer at kommersielle bussruter fritt velger holdeplasser som skal betjenes underveis på strekningen. I byområdene er det allerede i dag trengsel rundt og på sentrumsnære holdeplasser og terminaler. Et økt antall busser som skal betjene holdeplasser og terminaler som allerede i dag har fremkommelighetsutfordringer, vil kunne føre til forsinkelser og uforutsigbarhet i kollektivtilbudet.

Sømløs kollektivreise

Det er kritisk for kvaliteten i det totale kollektivtilbudet at både rute- og billettsystemer koordineres, og at det kommersielle og offentlige transporttilbudet utfyller hverandre. En liberalisering av ekspressbusspolitikken forventes å gi flere kommersielle bussruter parallelt med offentlig delfinansiert kollektivtransport. Ekspressbussene har ikke samme krav til interoperabilitet som fylkeskommunene og jernbanen, og har i dag unntak fra yrkestansportforskriftens § 30 Billettering. Med økt omfang av kommersielle bussruter, vil et fortsatt unntak være uheldig for de kollektivreisende i form av at den sømløse kollektivtransporten vanskeliggjøres.

Oppsummert

Etter Jernbanedirektoratets vurdering er det viktig at fylkeskommunene også etter en liberalisering av ekspressbusspolitikken gis nødvendige virkemidler for å prioritere det lokale kollektivtilbudet ut fra en helhetsvurdering. Den nedre grensen for fri etableringsrett av kommersielle bussruter anbefales satt i henhold til EU-kommisjonens forslag på 100 kilometer i luftlinje. Det bør samtidig vurderes om ekspressbussenes unntak fra kravet om interoperabilitet i billetteringsløsningene i dag bør oppheves for å sikre sømløs kollektivtransport.

Med vennlig hilsen

Hanne Bertnes Norli
Direktør Marked og samfunn

Erik Kolbjørnsen
Seniorrådgiver Markedskunnskap

Dokumentet er godkjent elektronisk og sendes uten signatur