



**TELEMARK**  
fylkeskommune

Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep  
0030 OSLO

/Team plan og samferdsel

Vår dato 14.12.2018  
Deres dato  
Vår referanse 18/12006-5  
Deres referanse  
Vår saksbehandler Susanne Johansen

## Høringsuttalelse - Endring i yrkestransportlova §6 ruteløyve ekspressbusser

### Hovudutval for samferdsel har handsama saken i møte 12.12.2018 sak 45/18

Det blei fatta følgjande vedtak:

#### **Vedtak**

Hovedutvalg for samferdsel ser ikke behov for endring av yrkestransportloven § 6 - ruteløyve for ekspressbusser - og meiner at gjeldende rett bør videreføres.

Saksprotokoll og fylkesrådmannen sitt framlegg til hovudutvalet ligg vedlagt.

Med vennlig hilsen

Susanne Johansen

Susanne.Johansen@t-fk.no  
+47 35 91 73 12

*Dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur.*

---

Postadresse:	Besøksadresse:	Sentralbord	Foretaksregisteret: 940 192 226
Postboks 2844	Fylkesbakken 10	35 91 70 00	E-post: post@t-fk.no
3702 Skien	3715 SKIEN		www.telemark.no



/Team plan og samferdsel

Vår dato 14.12.2018  
Vår referanse 18/12006-5

Mottaker	Kontaktperson	Adresse	Post
Samferdselsdepartementet		Postboks 8010 Dep	0030 OSLO

Kopimottaker	Kontaktperson	Adresse	Post
Klikk her for å skrive inn tekst.	Klikk her for å skrive inn tekst.	Klikk her for å skrive inn tekst.	Klikk her for å skrive inn tekst.



## Saksprotokoll

Arkivsak-dok. 18/12006  
Arkivkode  
Sakshandsamar Susanne Johansen

Handsama av	Møtedato	Saknr
1 Hovudutval for samferdsel	12.12.2018	45/18

### Høring - Endring i yrkestransportlova §6 ruteløyve ekspressbussar

---

### **Hovudutval for samferdsel har handsama saken i møte 12.12.2018 sak 45/18**

#### **Møtehandsaming**

Representanten Mette Katrine Kjelsrup Ofstad fremma følgjande nytt forslag på vegne av Rødt, Ap og KrF:

Hovudutval for samferdsel ser ikke behov for endring av yrkestransportloven § 6 - ruteløyve for ekspressbusser - og meiner at gjeldende rett bør videreføres.

#### **Votering**

Forslaget frå fylkesrådmann blei satt opp mot forslaget frå Kjelsrup Ofstad.

Forslaget frå Kjelsrup Ofstad blei samrøystes vedtatt.

#### **Vedtak**

Hovedutvalg for samferdsel ser ikke behov for endring av yrkestransportloven § 6 - ruteløyve for ekspressbusser - og meiner at gjeldende rett bør videreføres.



Arkivsak-dok. 18/12006-2  
Sakshandsamar Susanne Johansen

Saksgang	Møtedato
Hovudutval for samferdsel	12.12.2018

## Høyring - Endring i yrkestransportlova §6 ruteløyve ekspressbussar

### Forslag frå fylkesrådmannen:

Hovudutval for samferdsel meiner at det bør vere ei grense på 100 km før kommersielle bussruter skal kunne etablerast fritt og utan behovsprøving.

### Bakgrunn for saka:

15. oktober 2018 sendte Samferdselsdepartementet på høyring eit forslag til endring i lov om yrkestransport med motorvogn og fartøy av 21. juni 2002 nr. 45 (yrkestransportlova) og i forskrift om yrkestransport med motorvogn og fartøy av 26. mars 2003 nr. 45 (yrkestransportforskriften).

Framlegget er ei tilpassing for å motverke at regionreforma får utilsikta verknader for etableringa av kommersielle ekspressbussruter som ikkje mottek godtgjersle. Framlegget inneber vidare ei liberalisering av gjeldande ekspressbusspolitikk, i tråd med regjeringsplattformen si målsetting om å liberalisere ekspressbusspolitikken fullt ut.

### Saksopplysningar:

Fylkeskommunane er løyvestyresmakt for ruter innanfor fylkesgrensene. Løyvestyresmakta er knytt til fylkeskommunane sitt overordna ansvar for organisering og kjøp av lokale rutetenester innanfor fylkesgrensene. Den som vinn anbod om rutetransport vil som oftast få einerett til å drive rutetransport i det aktuelle området.

Samferdselsdepartementet gjev løyve til ruter som kryssar ei eller fleire fylkesgrenser. Departementet har delegert si løyvestyresmakt for ruter som kryssar ei eller fleire fylkesgrenser til den fylkeskommunen der søkjar har forretningsadresse, dersom ein del av ruta skal gå i dette fylket.

Etter iverksetjinga av regionreforma vil fylkeskommunen framleis vere løyvestyresmakt for lokale ruter innanfor fylket. Samanslåing av to eller fleire fylke inneber at dei tidlegare fylkesgrensene mellom fylka vert oppheva og ikkje lenger vil ha nokon formell funksjon. Dei nye fylka vil, utgjere eit betydeleg større geografisk område enn det fylka gjer i dag.

Forslaget til endring i yrkestransportlova gjev departementet heimel i § 6 nytt andre ledd til å kunne fastsetje i forskrift at løyve for persontransport i rute med motorvogn ikkje skal behovsprøvast når ruta er over ei viss lengd som vert fastsett av departementet.

Etter forslaget til ny § 35 a i yrkestransportforskrifta skal kommersielle bussruter over 50 kilometer kunne etablerast fritt, utan behovsprøving. Det inneber at det heller ikkje behovsprøves mot lokaltrafikk, og det vil såleis kunne takast lokaltrafikk på kommersielle ruter som er lengre enn 50 kilometer éin veg og som dermed kan etablerast fritt. Flybussruter skal ikkje behovsprøvast uavhengig av rutelengde.

Departementet ber særleg om innspel på om grensa for fri etablering bør setjast kortare eller lengre enn 50 kilometer. Departementet er særleg interessert i høyringsinstansane sitt syn på kva fordelar og ulemper som vil gjere seg gjeldande dersom grensa i staden for 50 km til dømes vert sett til 80 eller 100 km.

### **Vurdering frå fylkesrådmannen:**

Målet med regionreforma er å tilføre regionane meir makt og styring. Slik sett er det å gje regionane større fridom til å styre dei kommersielle ekspressbussane ein tilsikta konsekvens av regionreforma.

Fylkesrådmannen har ingen merknader til målet om å i endå støre grad liberalisere ekspressbusspolitikken, der det kan gje kundane eit betre totaltilbod.

Frislepp av flybusstilbodet vil i fyrste rekke ha innverknad på drosjemarknaden. Det vil også sikre at Jernbanedirektoratet og togoperatørane tilbyr eit attraktivt tilbod til kundane der tog er eit tilbod.

### *Ulike marknader*

Dagpendlarreiser eller relativt regelmessige reiser opp til ca. 75 km ein veg vert i stor grad dekt av lokalruter. Lengre reiser på over 100 km langs veg vert i stor grad dekt av kommersielle langruter og tog.

### *Eksisterande ekspressbussruter til/frå Telemark og Torp flyplas i Vestfold*

Grenlandsekspressen Grenland-Oslo ca. 150 km

Ulike ekspressbussar Torp-Oslo ca. 120 km.

Telemarksekspressen Seljord-(Bø)-Torp ca. 130 km (100 km Bø-Torp)

Nettbuss Ekspress Notodden-Oslo ca. 110 km.

Haukeliekspressen Haukeli-Oslo ca. 280 km.

Ulike ekspressar Sørlandet – Kragerø-Oslo ca. 330 km (200 km Kragerø-Oslo)

Telemark fylkeskommune vurderer lengre distansar, som reiser på over 100 km, og det er også dette dei eksisterande kommersielle ekspressbussane i Telemark har tilpassa seg til.

Det bør setjast ein minstetakst for å unngå for stor grad av konkurranse med lokaltrafikk, t.d. lik EnTur sin takst for tog på tilsvarande strekning. Dette er berre aktuelt om kilometer grensa vert sett under 100 km.

Det positive med ei grense på 40 eller 50 km er at regionane og Jernbanedirektoratet vil få korrektiv på strekningar der det er marknad for å gje eit meir attraktivt tilbod. Men ved at kommersielle ekspressbussar stadig prøvar og feilar i denne marknaden vil det føre til meirarbeid for kollektivtrafikken i offentleg regi. Det er ein fare for at det kan gje kundane eit mindre føreseieleg tilbod, som samla sett er mindre attraktivt.

### *Kunden*

Dersom ein skal oppmode til at kommersielle ekspressbussar også kjem inn på lokale og regionale ruter under 100 km, bør kundane sikrast betre. Dette må gjerast på to område. Dersom kundar kjøper billetter som gjeld 10, 20 eller 40 reiser fram i tid eller periodeprodukt, bør det vere ei ordning der dei får refundert dette ved avvikling, konkurs og liknande. For å unngå utryggleik for kundane, bør det vere ei garantiordning som syter for at kundane får rett til refusjon av fleirreisekort, reisepengar og periodekort, ved avvikling, konkurs og liknande.

### *Krav til haldeplassar og trasear*

Det er viktig at regionane framleis kan setje krav i løyvet om bruk av særskilde trasear haldeplassar m.m. Kravet om forbod mot å ta opp lokaltrafikk er etter fylkesrådmann si vurdering utdatert, og kan løysast med krav om minimumstakst. På same måte som km grensa, bør denne setjast av departementet.

### Administrasjon

For regionane vil ei kilometer grense på 100 km medføre ei liberalisering, og ein liten reduksjon i administrasjon av løyve. Om det vert ei større etablering av kommersielle ekspressbussruter, slik målet er, vil den totale arbeidsmengda auke, i høve til koordinering av rutetraffikk, ruteopplysning, dialog rundt infrastruktur, takssamarbeid m.m. alt som skal til for at kunden opplever dette som eit attraktivt tilbod. Om grensa vert sett til 100 km forventar vi inga stor auke i etableringa og arbeidsmengda. Dersom grensa vert sett lågare enn 100 km forventar fylkeskommen ein auke i administrasjon, då tilbodet i stor grad vil gå parallelt med lokalrutene, enten det utfyller eller konkurrerer med regionale/lokale ruter. Den største utfordringa er ved etablering og avvikling av kommersielle tilbod. Dess lågare kilometer grense departementet set, dess fleire etableringar og avviklingar vil ein få, og dermed auka administrasjon.

### Sanksjonar

Ved tilnærma fri etablering i lokalrute og regionalrutemarknaden med 50 km grense er det viktig at dei kommersielle ekspressbussane overheld fristar for innsending og godkjenning av ruteplanar, endring av ruteplanar og driveplikt ved avvikling. Her lyt regionane og EnTur få heimel til å gje gebyr, dagbøter m.m. for å sikre eit føreseieleg tilbod til kundane. Røynslene er at sjølv vel etablerte kommersielle ekspressbusselskap i dag slurvar med dette.

Det som fyrst og fremst ville hatt innverknad på etablering av kommersielle ekspressbussruter er om staten gjekk inn og kjøpte sosiale rabattar tilsvarande som for reiser med tog, eller med tilsvarande støtteordningar. Det ville utfordra grunnlaget for det offentlege lokalerutetilbodet. Utan dette og med ei km grense på 100 km vil dei kommersielle ekspressbussane framleis vera eit supplement til det offentleg finansierte kollektivtilbodet.

### Vedlegg:

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