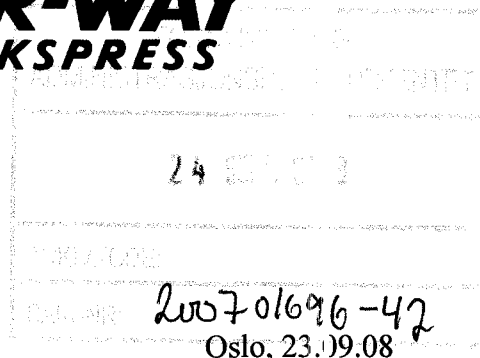


Fornyings- og Administrasjonsdepartementet  
Akersgt. 59  
Postboks 8004 Dep  
0030 Oslo



**Vedr. Høringsuttalelse – forskrift om unntak fra konkurranseloven § 10 første ledd for avtaler om drift av kommersielle fylkeskryssende ekspressbussruter.**

Vi viser til ovennevnte sak med Deres ref. 200701696, datert 30.06.2008, og oversender herved høringsuttalelsen fra NOR-WAY Bussekspress AS.

**Generelle kommentarer**

Dagens samarbeid i ekspressbussmarkedet bidrar i høy grad til å oppfylle samferdselsmessige målsettinger, samtidig som det er et viktig virkemiddel i regionalpolitikken med hensyn til å kunne gi et godt kollektivtilbud i distriktene. Samhandlingen selskap/selskap og/eller selskap/fylkeskommuner har vist seg å være en løsning som har vært formålstjenlig for alle parter – ikke minst for transportbrukerne, og medfører store samfunnsøkonomiske gevinster.

Samarbeidet er, som det er beskrevet i høringsnotatet, historisk betinget og har i de fleste tilfellene vært en forutsetning for at selskapene ble tildelt de nødvendige løyvene.

Dersom det skapes usikkerhet rundt lovligheten av denne type samarbeid vil det kunne få alvorlige konsekvenser for kollektivtilbudet (i form av ekspressbussruter) i store deler av landet. NBE vil understreke at de samarbeidene man er kjent med i dagens ekspressbussmarkedet, ikke har verken konkurransebegrensende formål eller virkning.

Bakgrunnen for forslaget til forskrift er Konkurransetilsynets vedtak om påbud om opphør av samarbeidet om Kystbussen. Etter NBEs oppfatning er Konkurransetilsynets vedtak i Kystbuss-saken feil, fordi samarbeidet verken har til formål eller virkning å begrense konkurransen. Tilsynets tolking og anvendelse av konkurranselovens § 10 i denne konkrete saken viser imidlertid at det er behov for en egen forskrift om samarbeid i ekspressbussmarkedet "for å sikre en kontinuerlig drift og unngå en risiko for forstyrrelser i ekspressbusstilbudet", slik både FAD og SD viser til.

Slik forslaget til forskrift er utformet vil forskriften ikke ha noen annen betydning for det eksisterende ekspressbusstilbudet enn at nettopp kontinuerlig drift sikres og forstyrrelser unngås. Forslaget vil ikke påvirke muligheten for at det blir etablert nye ekspressbussruter negativt.

Etter NBEs oppfatning kan og bør imidlertid forskriften utformes slik at muligheten for etablering av nye ekspressbussruter øker, ved at den unødvendige usikkerhet som konkurransetilsynet har skapt om lovligheten av samarbeid i ekspressbussmarkedet reduseres. Selv om det etter NBEs oppfatning, og slik både departementet og konkurransetilsynet også påpeker, godt kan opprettes nye samarbeidsruter uten at dette kommer i strid med

konkurranseloven § 10, har konkurransetilsynet tilkjennegitt et ønske om en alt for streng forvaltning av konkurranseloven, som medfører at selskaper ikke vil ta risikoen ved å etablere ellers ønskelige og samfunnsøkonomisk fornuftige samarbeidsløsninger.

NBE mener at muligheten for at det blir etablert nye ekspressbussruter vil øke dersom den foreslåtte begrensningen til samarbeid inngått før 13. mars 2003 tas ut av forskriften (forslagets § 2). Det vises til at det nettopp er samarbeid som har sørget for fremveksten av ekspressbussmarkedet og at fortsatt mulighet for samarbeid vil øke muligheten for at det blir etablert nye ekspressbussruter. Det vises videre til at yrkestransportforskriften §§ 28 og 29 – slik departementet korrekt påpeker – gir løyvemyndighetene mulighet til å følge utviklingen nøye, slik at det ikke oppstår fare for at en klargjøring av at samarbeid er tillatt vil medføre uønskede konsekvenser.

### **Til forskriftens § 1:**

Forslaget til forskrift omfatter kun fylkeskryssende ekspressbussruter.

NBE er av den oppfatning at begrepet "fylkeskryssende" bør fjernes, da det i dag finnes ekspressbussruter som ikke er fylkeskryssende. Spesielt i Nord-Norge med store avstander er det ekspressbussruter som ikke er fylkeskryssende, og det er ingen god grunn til at disse ikke skal være omfattet av forskriften.

NBE mener derfor at forskriften må gjelde "ekspressbussruter".

NBE legger til grunn at uttrykket "drift" må forstås vidt, slik at for eksempel samarbeid om felles salgskanaler, markedsføring, reiseinformasjon og gjennomgående billettering også omfattes.

### **Til forskriftens § 2:**

Som det fremgår av de generelle merknadene innledningsvis, mener NBE at bakgrunnen for forslaget til forskrift og formålet med en slik forskrift, tilsier at det ikke bør foretas en avgrensning til samarbeid inngått før en bestemt dato. NBE mener at muligheten for at det blir etablert nye ekspressbussruter vil øke dersom den foreslåtte begrensningen til samarbeid inngått før 13. mars 2003 tas ut av forskriften, ikke fordi nye former for samarbeid blir lovlig, men fordi en unødvendig tvil om hva som er lovlig i dag blir tatt bort.

NBE vil også peke på at mange av dagens samarbeid er basert på at selskapene driver lokaltrafikk, og at ekspressbussamarbeidet bare kommer som et tillegg til dette. Departementets forslag om å begrense forskriften til å gjelde avtaler inngått før 13. mars 2003 vil innebære at eksisterende samarbeid – som anses ønskelige – vil måtte avvikles dersom ett av de samarbeidende selskapene mister sin eksisterende virksomhet i et lokalt trafikkområde som følge av for eksempel tap av anbudskonkurranse. Anbudsvinner vil – slik forslaget nå er utformet – ikke kunne gå inn i et eksisterende og velfungerende samarbeid, hvilket ikke vil samsvare med formålet med forskriften.

Subsidiært støtter imidlertid NBE forslaget slik det foreligger, siden dette i hvert fall innebærer forutsigbarhet i forhold til dagens situasjon.

**Til forskriftens § 3:**

Av hensyn til rute- og skiftplanlegging, produksjon og distribusjon av rutetabeller samt øvrige drifts- og markedsføringshensyn bør fristen for uttredelse av samarbeidet settes til 12 måneder (i stedet for 6).

**Til forskriftenes § 4:**

Forslagets § 4 gir en grei presisering av at norske myndigheter verken kan eller vil gjøre unntak fra EØS avtalens § 53. NBE vil imidlertid understreke at de samarbeidsforrøner som finnes i det norske ekspressbussmarkedet ikke kan ha noen merkbar påvirkning på samhandelen mellom EØS-landene.

Med vennlig hilsen  
NOR-WAY Bussekspress AS



Ejørn Østbye  
Adm.direktør