

Høringsnotat – Forslag til endring av yrkestransportforskriften og ny forskrift om billettering ved jernbanetransport – tilrettelegging for felles billetteringsløsninger

1 Innledning

Samferdselsdepartementet har utarbeidet forslag til endringer i forskrift 26. mars 2003 nr. 401 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportforskriften) og forslag til ny forskrift om billettering ved jernbanetransport.

Forslaget til endringer i yrkestransportforskriften innebærer at Jernbanedirektoratet etter nytt tredje og fjerde ledd i § 30 kan fastsette og kreve inn et gebyr for tilknytning til og bruk av elektroniske støttesystemer for billettering. Gebyret skal betales av den som driver persontransport med motorvogn eller fartøy i rute.

Forslaget til ny forskrift om billettering ved jernbanetransport innebærer at jernbaneforetakenes plikt til å bruke bestemte billetteringsløsninger blir spesifisert nærmere. Videre foreslår departementet nærmere angivelser av hva som følger av plikten til å overlevere reiseinformasjon til det nyopprettede, statlig eide reiseplan- og billettselskapet. I tillegg foreslår departementet bestemmelser om innbetaling av gebyr for tilknytning til og bruk av elektroniske støttesystemer for billettering, tilsvarende det som foreslås etter yrkestransportforskriften.

2 Bakgrunnen for forslaget

Formålet med endringene i lov og forskrift er å legge til rette for at publikum i fremtiden skal kunne søke frem, bestille og betale en kollektivreise i én og samme operasjon. Dette målet fremgår blant annet av Innst. 286 S (2013-2014) hvor Stortinget ber regjeringen ta initiativ til å opprette en nasjonal ordning med tilbud om elektronisk billett for sømløse kollektivreiser over hele landet, i samarbeid mellom de ulike aktørene.

Staten har samlet sine initiativer knyttet til rutedata, reiseplanlegging og elektronisk billettering i ett selskap, jf. Prop. 107 L (2016-2017). Selskapet skal hente inn og gjøre tilgjengelig rutedata for reiseplanleggingstjenester og etablere en nasjonal og konkurransenøytral reiseplanleggingstjeneste, basert på standarder fastsatt av Jernbanedirektoratet. Videre skal selskapet ivareta oppgaver knyttet til salg og billettering innenfor jernbane.

Jernbanedirektoratet skal også fastsette standarder knyttet til elektronisk billettering, og selskapet skal ivareta grunnleggende tjenester knyttet til disse. I de grunnleggende tjenestene inngår blant annet tjenester for å ivareta at billettsystemene som kollektivoperatørene benytter er i henhold til de fastsatte standardene, og tjenester knyttet til administrasjon og sikkerhet for interoperable billetteringsplattformer, som reisekort og mobilbilletter. De grunnleggende tjenestene omfatter også håndtering av transaksjoner og nødvendig infrastruktur knyttet til dette. Forslaget til forskriftshjemmel gjelder finansiering av de grunnleggende tjenestene knyttet til elektronisk billettering. Departementet legger opp til at oppgavene knyttet til de grunnleggende tjenestene innen elektronisk billettering skal gebyrfinansieres.

I Prop. 107 L (2016-2017) ble det vist til at de grunnleggende tjenestene knyttet til elektronisk billettering burde ivaretas sentralt av én nøytral aktør av hensyn til konkurransenøytralitet. Det ble videre vist til at kostnadene ved å levere tjenestene burde bæres av det enkelte jernbaneforetak og den som mot vederlag driver persontransport i rute med motorvogn og fartøy.

Bakgrunnen for lovendringen som ble fremmet i Prop. 107 L, som gir hjemmel til å kreve inn gebyr, er at ansvaret for oppgavene knyttet til de elektroniske billettsystemene er foreslått omorganisert, noe som nødvendiggjør en ny finansieringsmodell. Oppgavene utføres i dag av Interoperabilitetstjenester AS (IO). Det er i dag fylkeskommunene, eventuelt ved sine administrasjonsselskap, og staten, blant annet gjennom NSB, som betaler for de aktuelle tjenestene ved å kjøpe tjenestene fra IO. Som følge av at oppgaver knyttet til elektronisk billettering skal organiseres i et selskap heleid av staten, Entur AS, er det ønskelig at dette selskapet overtar samtlige aksjer i IO og ansvaret for oppgavene som IO ivaretar i dag.

Oppgaver knyttet til innhenting av rutedata og etablering av en reiseplanleggingstjeneste, samt forvaltningsmessige oppgaver knyttet til elektronisk billettering finansieres over statsbudsjettet.

I Prop. 107 L (2016-2017) ble det også vist til en vurdering av den valgte finansieringsmodellen opp mot regelverket om offentlig støtte. Departementet la til grunn at regelverket ikke er til hinder for den foreslåtte gebyrfinansieringsordningen. Departementet viste til at de særlige problemstillingene knyttet til reglene om offentlig støtte vil bli vurdert og håndtert i forbindelse med opprettelse og drift av Entur. Gebyret vil bli innkrevd av Jernbanedirektoratet, som kjøper tjenester av Entur. De aktuelle tjenestene anses å være tjenester av allmenn økonomisk betydning. Det er lagt opp til å sikre at Entur ikke mottar noen økonomisk fordel for å utføre tjenestene.

Stortinget har i lovvedtak 84 (2016-2017) av 29. mai 2017 vedtatt endringer i lov 11. juni 1993 nr. 100 om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (jernbaneloven) og lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportloven) knyttet til blant annet finansiering av grunnleggende tjenester for elektronisk billettering, jf. Prop. 107 L (2016-2017) og Innst. 292 L (2016-2017). Endringen innebærer at det er gitt hjemmel til å fastsette i forskrift en plikt til å betale gebyr for tilknytning til og bruk av elektroniske støttesystemer for billettering.

I tillegg til gebyrhjemmelen i yrkestransportloven og jernbaneloven vedtok Stortinget ytterligere to endringer i jernbaneloven. For det første en plikt for alle jernbaneforetak til å bruke bestemte billetteringsløsninger. For det andre en hjemmel til, i forskrift, å oppstille plikt for alle jernbaneforetak, herunder de som utfører transport med sporvogn, t-bane og lignende, til å overlevere reiseinformasjon med nærmere angitt innhold og etter nærmere angitte fremgangsmåter. Plikten til å bruke bestemte billetteringsløsninger og plikten til å overlevere reiseinformasjon finnes allerede i yrkestransportforskriften §§ 28 tredje ledd og 30, med nærmere regulering i rundskriv. Endringen av jernbaneloven i tilknytning til bruk av billetteringsløsninger og overlevering av reiseinformasjon sørger for at ordningene blir likt regulert uavhengig av transportform.

Departementet legger nå frem forslag til forskriftsbestemmelser for oppfølging av Stortingets lovvedtak av 29. mai 2017.

3 Gjeldende rett

3.1 Bestemmelser om gebyr og billettering i yrkestransportforskriften

Yrkestransportloven § 31 andre ledd gir hjemmel for at departementet i forskrift kan fastsette at den som mot vederlag driver persontransport med motorvogn og fartøy i rute, skal betale gebyr for tilknytning til og bruk av elektroniske støttesystemer for billettering. Gebyret skal ikke overstige kostnadene til utvikling og drift av elektroniske støttesystemer for billettering. I forskriften kan departementet gi nærmere bestemmelser om gebyrordningen, blant annet om fastsetting og innkreving av gebyr. Denne bestemmelsen ble vedtatt av Stortinget den 29. mai 2017, jf. Prop 107 L (2016-2017) og Innst. 292 L (2016-2017).

Ifølge yrkestransportforskriften § 30 første ledd plikter løyvehaver å bruke billettmaskiner, billetter, rabattkort og lignende etter et system godkjent av løyvemyndigheten. Departementet har fastsatt nærmere retningslinjer for bruk av elektroniske billettsystemer i rundskriv, jf. § 30 andre ledd.

3.2 Jernbanelovgivningen

Det følger av jernbaneloven § 7 b at departementet kan gi pålegg om gjensidig reiseinformasjon og salg av billetter mellom to eller flere virksomheter som driver persontransport med jernbane, og at departementet kan gi nærmere bestemmelser om dette i forskrift. Denne bestemmelsen er, som omtalt i kapittel 2 ovenfor, vedtatt endret av Stortinget den 29. mai 2017.

Jernbanelovgivningen inneholder ingen generelle bestemmelser om tilknytning til og bruk av elektroniske støttesystemer for billettering. Tilsvarende gjelder for betaling av gebyr for slike tjenester. Det er derimot krav til hvordan jernbaneforetak og billettutsteder gir informasjon om salg og distribusjon av billetter i forskrift 3. september 2010 nr. 1241 om gjennomføring av Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1371/2007 av 23. oktober 2007 om jernbanepassasjerers rettigheter og forpliktelser (jernbanepassasjerrettighetsforskriften). Videre er det krav til hvilke systemer som skal brukes for å gi opplysninger om og utstedte billetter. I den forbindelse er det vist til at det skal vedtas tekniske spesifikasjoner for samtrafikkevne (TSIer). TSIn for telematikkprogrammer for passasjerer (TSI TAP) skal gjøre det mulig å gi de opplysningene som er fastsatt i forordningens vedlegg II, og utstedte billetter i samsvar med forordningen. Jernbaneforetak skal tilpasse sitt system i henhold til de kravene som er fastsatt i TSIn, i samsvar med en gjennomføringsplan fastsatt i nevnte TSI.

Med hjemmel i forskrift 16. juni 2010 nr. 820 om samtrafikkevnen i jernbanesystemet (samtrafikkforskriften) har Statens jernbanetilsyn gjennomført forordning (EU) nr. 454/2011 om den tekniske spesifikasjonen for samtrafikkevne med hensyn til delsystemet «telematikkprogrammer for persontransport» i det transeuropeiske jernbanesystemet med senere endringer (TSI TAP). Forordningen oppstiller harmoniserte krav til hvordan jernbaneforetak og andre aktører skal gi og utveksle informasjon om følgende:

- informasjon før og under reisen
- reservasjons- og betalingssystemer
- bagasjehåndtering
- utstedelse av billetter via billettkontor, maskiner, om bord i tog, telefon, internett eller annen allment tilgjengelig informasjonsteknologi
- styring av togforbindelser og togenes trafikkforbindelser med andre transportmidler.

Tilsvarende krav finnes ikke for tunnelbane, forstadsbane, sporvei og lignende sporbundet transportmiddel eller andre kollektivtransportmidler.

4 Forslag til forskriftsendringer

4.1 Yrkestransportforskriften

Med hjemmel i yrkestransportloven § 31 andre ledd foreslår departementet et nytt tredje og fjerde ledd i yrkestransportforskriften § 30 om billettering. Forslaget er en oppfølging av Stortingets lovvedtak av 29. mai 2017, jf. Prop. 107 L (2016-2017) og Innst. 292 L (2016-2017), hvor det er gitt hjemmel til i forskrift å fastsette en plikt til å betale et gebyr for tilknytning til og bruk av elektroniske støttesystemer for billettering.

Etter forslaget er det den som driver persontransport i rute mot vederlag med motorvogn og fartøy som skal betale gebyret. Dette omfatter både løyvehavere og administrasjonsselskap som har løyvefritak for rutetransport etter yrkestransportloven § 6 andre ledd og § 7 første ledd. I de tilfeller hvor oppdragsgiver (fylkeskommunene eller administrasjonsselskap) selv har anskaffet og eier billettsystemet som benyttes, vil gebyrplikten pålegges eieren.

Etter forslaget skal gebyret dekke tjenester for tilknytning til og bruk av elektroniske støttesystemer for billettering. Tjenestene som skal finansieres ved gebyr knytter seg til tjenester som er nødvendige for å oppfylle interoperabilitet og salg og distribusjon av elektroniske billetter. Per i dag omfatter dette blant annet:

- Mottak og videresending av transaksjoner
- Avregning ved salg og bruk av reisepenger
- Mottak, konsolidering og distribusjon av sperreliste
- Utlevere nøkler og animasjoner som benyttes til visuell og maskinell kontroll av mobilbilletter
- On-line sperring av reisekort eller produkter
- Kryptografiske nøkler og animasjoner til mobilbilletter
- Transaksjonshistorikk på reisekort slik at kunden kan se hvor/når kortet er benyttet
- On-line støtte for rekonstruksjon av reisekort, reisepenger og produkter
- Bruk av Nasjonal ordredatabase (NOD) som er en systemplattform som kan ta imot bestillinger på standardisert format og levere ulike typer digitalt innhold tilbake til bestillersystem

Det skjer en betydelig teknologisk utvikling på området, og departementet antar at porteføljen av tjenester som inngår i de grunnleggende tjenestene vil endres over tid.

I tillegg til tjenestene som skissert over, omfatter tjenestene også tjenester knyttet til sentral administrasjon. Dette gjelder eksempelvis en registrertjeneste, som sørger for koder, nummerserier o.l. som er nødvendig for å administrere elektroniske billetter i felles løsninger, slik at alle reisekort kan identifiseres med et unikt nummer. Det er lagt opp til at Jernbanedirektoratet og Entur AS også får ansvar for å ivareta slike sentrale løsninger knyttet til elektronisk billettering. Slike oppgaver har hittil blitt finansiert ved at Vegdirektoratet har kjøpt tjenester fra IO. Det er lagt opp til at ordningen der staten finansierer sentrale løsninger videreføres. Jernbanedirektoratet vil få i oppgave å gjøre en nærmere vurdering av hvilke tjenester som bør finansieres av staten og hvilke tjenester som bør finansieres ved gebyr.

Proposisjonen omtaler at ulike aktører kan ha ulike ønsker om nivå og omfang på tjenester, og at det skal gjøres en vurdering av hva slags løsninger som er best egnet for å håndtere dette i arbeidet med forskrift samt i prosessen knyttet til planlagt overtagelse av IO. Departementet legger til grunn at ordningen med gebyrfinansiering primært omfatter grunnleggende tjenester som benyttes av alle aktører.

Som følge av at de grunnleggende tjenestene kjøpes av Jernbanedirektoratet i egenregi, faller anskaffelse av disse tjenestene utenfor regelverket om offentlige anskaffelser, jf. forskrift 12. august 2016 nr. 975 om innkjøpsregler i forsyningssektorene (forsyningsforskriften) § 3-1. Eventuelle tilleggstjenester vil kjøpes av de enkelte operatørene direkte av Entur, og regelverket om offentlige anskaffelser, herunder krav om konkurranseutsetting, kommer derfor i utgangspunktet til anvendelse. Det finnes imidlertid bestemmelser i forsyningsforskriften som gir unntak fra enten kravet om konkurranseutsetting eller anskaffelsesregelverket som sådan. Kjøp av tilleggstjenestene kan blant annet unntas fra regelverket i den utstrekning det inngås et reelt samarbeid mellom aktørene og Entur om å utvikle disse tjenestene, jf. forsyningsforskriften § 3-3. Kjøp av tilleggstjenestene kan eventuelt unntas fra krav om konkurranse dersom konkurranse er umulig av tekniske årsaker, jf. forsyningsforskriften § 9-3 bokstav b. Hvorvidt anskaffelsesregelverket og krav om konkurranseutsetting kommer til anvendelse må vurderes konkret for hver enkelt tilleggstjeneste. Virksomheten som skal gjennomføre anskaffelsen er nærmest til å vurdere dette og har ansvar for å foreta vurderingen i det enkelte tilfelle.

Etter forslaget er det Jernbanedirektoratet som skal fastsette og kreve inn gebyret. Gebyret er kostnadsbasert og fastsettes forskuddsvis for hvert kalenderår. Jernbanedirektoratet spesifiserer på hvilke tidspunkter innbetaling skal skje i forbindelse med fastsetting av gebyret.

Gebyret skal etter forslaget beregnes med utgangspunkt i Jernbanedirektoratets budsjett for disse tjenestene. Departementet forutsetter at Jernbanedirektoratet har separat budsjett for de tjenestene som skal gebyrfinansieres.

Når det gjelder hvordan gebyret skal fordeles mellom de ulike aktørene vises det i Prop. 107 L (2016-2017) til at gebyrordningen bør utformes med utgangspunkt i metodikk som er lagt til grunn for dagens finansiering av tjenester i IO. I aktørenes avtale med IO er finansierungsordningen knyttet til tjenesteporteføljen delt. Det er beregnet en separat fordelingsnøkkel som fordeler en andel av kostnadene knyttet til tjenesteporteføljen til NSB, som per i dag representerer persontransport med tog over hele landet. For kostnader

som dekkes av de øvrige aktørene, er en del av kostnadene fordelt til aktørene basert på relativt folketall i den enkelte fylkeskommune, mens øvrige kostnader er fordelt slik at hver parts andel svarer til relativt antall reiser i forhold til nasjonalt antall reiser.

Gebyret skal dekke kostnadene ved tilknytning til og bruk av elektroniske støttesystemer for billettering, og inntektene fra gebyret skal ikke overstige kostnadene til utvikling og drift av støttesystemene. Departementet foreslår at gebyret fortsatt skal utformes slik at den samlede kostnaden fordeles forholdsmessig mellom aktørene, med utgangspunkt i omfang av bruk av tjenestene. Departementet mener at antall kollektivreiser er det mest hensiktsmessige uttrykket for omfanget av tjenester den enkelte aktør bruker, og dermed også kostnadene forbundet med den enkelte aktørs tilknytning til og bruk av elektroniske støttesystemer for billettering. Departementet legger i forslaget derfor opp til at gebyret skal fordeles på bakgrunn av antall reisende.

Departementet foreslår i § 30 tredje ledd siste punktum at Jernbanedirektoratet skal gis hjemmel til å fastsette nærmere retningslinjer for beregning av gebyret. Departementet legger til grunn at Jernbanedirektoratet og Entur har dialog med brukerne av tjenestene.

Det kan også være aktuelt å pålegge enkelte aktører et engangsgebyr som skal dekke obligatoriske individuelle tjenester knyttet til elektroniske støttesystemer for billettering. Dette følger av forslag til nytt fjerde ledd i yrkestransportforskriften § 30. Bakgrunnen er at enkelte aktører vil ha behov for individuelle tjenester som ikke bør inngå i det generelle gebyret som skal dekkes av alle aktørene. Dette kan eksempelvis være aktuelt for tjenester knyttet til sertifisering av billettsystemer dersom denne tjenesten på sikt skal finansieres ved gebyr. Slik sertifisering vil være en engangskostnad for den aktuelle aktøren. Engangsgebyret vil beregnes basert på bruk av de aktuelle tjenestene.

I enkelte fylker er det flere leverandører av kollektivtransport. I slike tilfeller må gebyret fordeles mellom aktørene i området. Jernbanedirektoratet skal foreta denne fordelingen basert på grunnlagsmateriale innhentet fra løyvemyndigheten.

4.2 Ny forskrift om billettering ved jernbanetransport

Departementet foreslår en ny forskrift om billettering ved jernbanetransport. Forslaget til ny forskrift innebærer en spesifisering av jernbaneforetakenes plikt til å bruke bestemte billetteringsløsninger. Forskriftsforslaget inneholder også bestemmelser om plikten til å overlevere reiseinformasjon til det nyopprettede, statlig eide reiseplan- og billettselskapet. Videre inneholder forskriften bestemmelser om innbetaling av gebyr for tilknytning til og bruk av elektroniske støttesystemer for billettering, tilsvarende det som foreslås etter yrkestransportforskriften.

Forslaget søker å fylle ut de lovhjemlene som ble vedtatt av Stortinget den 29. mai 2017, jf. Prop. 107 L (2016-2017) og Innst. 292 L (2016-2017), slik at formålet om en felles reiseplan- og billetteringsplattform kan bli etablert etter planen.

Forslaget går lenger enn det som følger av gjeldende krav til informasjonsinnhenting, billettsystemer osv., da det innebærer en raskere harmonisering enn det som fremgår av gjennomføringsplanen for TSI TAP. I tillegg er det ikke i dag krav til bruk av felles grunnleggende tjenester slik det er lagt til grunn i forslaget. Det er derfor etter departementets syn nødvendig å fastsette krav som gjelder for alle sporbundne

kollektivtransportmidler, uavhengig av om de er underlagt kravene i TSI TAP eller ikke. Departementet mener videre det er nødvendig med en raskere og bredere gjennomføring av de harmoniserte kravene som følger av TSI TAP, da disse bare er myntet på å etablere billettinformasjons- og reservasjonssystemer for jernbane.

Bakgrunnen for at departementet foreslår en ny forskrift om billettering ved jernbanetransport er at gjeldende forskrifter etter jernbaneloven i liten grad regulerer forhold som tematisk hører sammen med de omtalte løsningene. Videre er det ingen forskrifter som omfatter all jernbanepassasjertransport, uavhengig av type jernbane og hvilken myndighet som er ansvarlig for anskaffelsen av transporttjenestene. Departementet finner det derfor hensiktsmessig at det utarbeides en egen forskrift som regulerer de omtalte forholdene.

I tråd med systematikken i tillatelsesforskriften og jernbaneforskriften, foreslår departementet innledende bestemmelser i den nye forskriften, herunder myndighetshjemler som beskriver Jernbanedirektoratets rolle, ansvar og myndighet.

De materielle bestemmelser som angir omfanget av plikten til å bruke det harmoniserte systemet (forslag til § 3), plikt til å overlevere reiseinformasjon (forslag til § 4) og nærmere regler om gebyr for betaling av de grunnleggende tjenestene (forslag til § 5), er foreslått i egne bestemmelser som gjenspeiler de tilsvarende bestemmelsene i yrkestransportforskriften.

Forslaget retter seg mot jernbaneforetak som driver rutegående persontransport med jernbane, uavhengig av om denne trafikken skjer på bakgrunn av en avtale om offentlig tjenesteforpliktelse, eller om det er kommersiell trafikk. Dette tilsvarer systemet etter yrkestransportforskriften som er rettet mot løyvehaver. Forslaget gjelder alle former for jernbane, uavhengig av om tjenestene utføres med sporvogn, bybane, trikk, T-bane eller på det nasjonale jernbanenettet.

Den foreslåtte plikten til å overlevere reiseinformasjon skal ta hensyn til at konkurranse kan fungere der det er mulig. Departementet legger kun opp til å regulere det som er strengt nødvendig for å oppnå formålet med informasjonsinnhenting, og er særlig opptatt av å unngå at konkurransesensitiv informasjon utveksles mellom konkurrenter. Forslaget er derfor begrenset til utlevering av informasjon *til* det sentrale systemet fra den enkelte aktør. Det er viktig å sikre at det sentrale systemet utformes slik at konkurransesensitiv informasjon ikke kan tilflyte konkurrentene. Dette tas det allerede hensyn til i dag, og departementet forutsetter at spesifikasjonene til og utformingen av systemet beholder denne typen sikkerhetsmekanismer.

Når det gjelder forslaget om gebyr er forskriften rettet både mot jernbaneforetak og administrasjonsselskaper. Et administrasjonsselskap vil være omfattet av plikten til å betale gebyr når det har transportøransvaret og den økonomiske risiko for levering av tjenesten, jf. forslaget til endring i yrkestransportforskriften. I praksis er det gjerne de samme administrasjonsselskapene som anskaffer lokale kollektivtransporttjenester for både buss, ferje og sporvogn/bybane/trikk/T-bane. Det er derfor etter departementets syn hensiktsmessig å utforme tilsvarende regler i yrkestransport- og jernbanelovgivningen, slik at det blir like ordninger innenfor hvert administrasjonsselskaps ansvarsområde. Departementet understreker at forslaget ikke innebærer noen endring i jernbanelovgivningens krav til jernbaneforetaks ansvar for sikker drift.

Departementet foreslår i § 2 at Jernbanedirektoratet skal ha hjemmel til å angi nærmere hvilken reiseinformasjon jernbaneforetakene skal overlevere og fremgangsmåter som skal gjelde for overlevering av denne informasjonen. Av hensyn til felles systematikk mellom overlevering av informasjon knyttet til jernbanetransport på den ene siden og vei- og sjøtransport på den andre siden, bør disse retningslinjene fremgå av de samme rundskrivene som spesifiserer denne plikten etter yrkestransportforskriften. I dag følger reglene knyttet til overlevering av informasjon for vei- og sjøtransport av rundskriv N-2/2013 om retningslinjer for offentliggjøring av ruteopplysninger for persontransport.

Det foreslåtte gebyret for bruk av de grunnleggende tjenestene og det harmoniserte systemet skal beregnes etter de samme reglene, uavhengig av transportform. Gebyrbestemmelsen i forslaget til forskrift om billettering ved jernbanetransport er derfor utformet likt som forslaget til § 30 tredje og fjerde ledd i yrkestransportforskriften. Redegjørelsen for de nærmere aspektene ved innkreving av gebyret i kapittel 4.1 gjelder derfor tilsvarende for den foreslåtte gebyrbestemmelsen i forskrift om billettering ved jernbanetransport. Sammenliknet med forslaget om endring av yrkestransportforskriften er plikten til å betale gebyr etter forskrift om billettering ved jernbanetransport rettet mot jernbaneforetak, da det alltid vil være et jernbaneforetak som driver persontransport etter jernbanelovgivningen. For å ha tilsvarende ordninger som etter yrkestransportforskriften, kan det også være administrasjonsselskap som er ansvarlig for å betale gebyr i visse tilfeller.

Departementet forutsetter at spesifikasjonene som blir fastsatt i medhold av den foreslåtte bestemmelsen utfyller, eller i det minste ikke strider mot, kravene som fremgår av TSI TAP, slik at ikke systemene som utformes svekker samtrafikkevnen til jernbanesystemet.

5 Økonomiske og administrative konsekvenser

5.1 Gebyrløsning

Forslaget til endringer i yrkestransportforskriften og ny forskrift om billettering ved jernbanetransport er en oppfølging av Stortingets lovvedtak av 29. mai 2017, jf. Prop. 107 L (2016-2017) og Innst. 292 L (2016-2017). Lovendringene innebærer at det innføres en forskriftshjemmel for å pålegge jernbaneforetak og den som driver persontransport i rute med motorvogn og fartøy å betale et gebyr for tilknytning til og bruk av elektroniske støttesystemer for billettering. Forskriftsendringene gir Jernbanedirektoratet hjemmel til å fastsette og kreve inn dette gebyret. Det legges til grunn at de økonomiske og administrative konsekvenser knyttet til forskriftsendringene vil være de samme som allerede vil følge av forslaget til lovendringer, jf. vurderingen av de økonomiske og administrative konsekvenser i Prop. 107 L (2016-2017).

Ikke alle fylkeskommuner har fulgt de standarder som myndighetene har fastsatt for interoperabilitet i elektroniske billettsystemer. Disse fylkeskommunene har ikke deltatt som eiere i IO, og har dermed heller ikke bidratt med finansiering av tjenestene. Gebyrløsningen medfører at alle leverandører av kollektivtjenester blir pålagt å betale en forholdsmessig andel av kostnadene knyttet til de elektroniske støttesystemene. Dette innebærer at også de aktørene som så langt ikke har bidratt med finansiering skal forpliktes til å delta, og at kostnaden dermed fordeles mellom flere aktører enn tidligere.

I dag betaler NSB en betydelig andel av kostnadene til IO etter en avtalt nøkkel. Det er fortsatt under utredning hvordan den praktiske innkrevingen av gebyret skal foregå.

Den samlede kostnaden ved IOs virksomhet knyttet til å levere grunnleggende tjenester i 2016 var om lag 17 millioner kroner. Av denne summen utgjør tjenester som leveres til staten om lag 6 millioner kroner. Den resterende summen fordeles per i dag på deltagerne i IO, etter nøkler basert dels på folketall og dels på antall kollektivreiser i den enkelte fylkeskommunen. Den forholdsmessige fordelingen skal fremover skje med utgangspunkt kun i andel av antall kollektivreiser, og ikke lenger delvis på bakgrunn av folketall. Fordelingen av kostnadene mellom aktørene vil dermed endre seg noe, sammenlignet med den kostnaden som følger av dagens IO-avtale. Departementet legger til grunn at for aktører som vil få økte kostnader, vil den forholdsmessige økningen være begrenset.

5.2 Plikt for jernbaneforetak til å bruke billetteringssystemer og overlevere reiseinformasjon

Forslaget til forskrift om billettering ved jernbanetransport følger opp endringene i jernbaneloven vedtatt av Stortinget den 29. mai 2017, jf. Prop. 107 L (2016-2017) og Innst. 292 L (2016-2017).

De samme prinsippene for fordeling av kostnader ved fastsettelse av gebyr for bruk av grunnleggende tjenester vil gjelde for jernbaneforetak som for andre, se kapittel 5.1 over.

For jernbaneforetak som allerede er omfattet av TSI TAP vil forslaget medføre visse økte administrative byrder og kostnader, da det foreslås en mer vidtgående forpliktelse for disse jernbaneforetakene, særlig relatert til den foreslåtte gebyrløsningen, som vil utgjøre en ny utgift. Dette må antas å være utgifter som de berørte jernbaneforetakene uansett ville måtte bruke på å utarbeide egne støttesystemer. Skulle de gjort dette på egen hånd er det naturlig å anta at det ville bli langt mer kostbart enn når staten påtar seg oppgaven. På denne måten vil gebyret utgjøre en mindre belastning enn det ellers ville vært å opprette egne systemer. Det ville heller ikke vært mulig uten omfattende samarbeidsavtaler å samordne informasjon til bruk for et felles billettsystem.

Jernbaneforetak som blir omfattet av de foreslåtte endringene som ikke er omfattet av TSI TAP vil måtte betale gebyr. Disse er i dag tilknyttet/part i avtale om offentlig tjenesteforpliktelse med administrasjonsselskaper i de respektive fylkeskommunene, og vurderingene i 5.1 gjelder derfor tilsvarende for disse.

6 Utkast til endringer i forskrift

6.1 Yrkestransportforskriften

I forskrift 26. mars 2003 nr. 401 om yrkestransport med motorvogn og fartøy gjøres følgende endringer:

§ 30 nytt tredje og fjerde ledd skal lyde:

Den som mot vederlag driver persontransport med motorvogn og fartøy i rute skal betale gebyr til Jernbanedirektoratet for tilknytning til og bruk av elektroniske støttesystemer for billettering. Gebyret fastsettes av Jernbanedirektoratet på grunnlag av Jernbanedirektoratets budsjett for disse tjenestene. Gebyret fordeles forholdsmessig mellom aktørene med utgangspunkt i antall kollektivreiser. Jernbanedirektoratet fastsetter nærmere retningslinjer for beregning av gebyret.

Jernbanedirektoratet kan også pålegge den som mot vederlag driver persontransport med motorvogn og fartøy i rute et engangsgebyr som skal dekke obligatoriske individuelle tjenester knyttet til elektroniske støttesystemer for billettering.

6.2 Ny forskrift om billettering ved jernbanetransport

Forskrift [dato og nummer] om billettering ved jernbanetransport

Hjemmel: Fastsatt av Samferdselsdepartementet [dato] med hjemmel i lov 11. juni 1993 nr. 100 om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (jernbaneloven) § 7 b.

§ 1

Formålet med denne forskriften er å legge til rette for enhetlige reiseinformasjons- og billetteringssystemer innenfor kollektivtransporten, slik at de reisende enkelt kan finne informasjon om reiser med flere transportmidler, og kjøpe billett med konkurrerende og korresponderende transportmidler.

§ 2

Jernbanedirektoratet godkjenner systemer som nevnt i § 3, angir nærmere hvilken reiseinformasjon og fremgangsmåter som gjelder for overlevering av slik informasjon etter § 4 og fastsetter nærmere retningslinjer for beregning av gebyr etter § 5.

§ 3

Jernbaneforetak som driver rutegående persontransport plikter å bruke billettmaskiner, billetter, rabattkort og lignende etter et system godkjent av Jernbanedirektoratet.

§ 4

Jernbaneforetak som driver rutegående persontransport må overlevere reiseinformasjon som angitt av Jernbanedirektoratet etter nærmere angitte fremgangsmåter.

§ 5

Jernbaneforetak som driver rutegående persontransport skal betale gebyr til Jernbanedirektoratet for tilknytning til og bruk av elektroniske støttesystemer for billettering. Administrasjonsselskap eller fylkeskommune kan isteden ilegges slikt gebyr når de har den økonomiske risiko for å levere tjenesten eller eier billettsystemet som brukes.

Gebyret fastsettes av Jernbanedirektoratet på grunnlag av Jernbanedirektoratets budsjett for disse tjenestene. Gebyret fordeles forholdsmessig mellom aktørene med utgangspunkt i antall kollektivreiser.

Jernbanedirektoratet kan også pålegge jernbaneforetakene og administrasjonsselskapene et engangsgebyr som skal dekke obligatoriske individuelle tjenester knyttet til elektroniske støttesystemer for billettering.

§ 6

Forskriften trer i kraft [dato].