

Høringsnotat

Forslag til endring av jernbaneloven og yrkestransportloven – hjemmel for å pålegge bruk av bestemte billetteringsløsninger, gebyr mv.

1 Innledning

Samferdselsdepartementet har utarbeidet et forslag til 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 (yrkestransportlova).

Forslaget til endring vil gi departementet hjemmel i jernbaneloven § 7 b til i forskrift å oppstille plikt for alle jernbaneforetak til å bruke bestemte billetteringsløsninger. Tilsvarende plikt for persontransport i rute med motorvogn eller fartøy er i dag hjemlet i forskrift 26. mars 2003 nr. 401 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportforskriften) § 30, jf. yrkestransportloven § 35, med nærmere regulering i rundskriv.

Videre skal forslaget til endring i jernbaneloven § 7 b gi departementet hjemmel til, i forskrift, å oppstille plikt for alle jernbaneforetak, herunder de som utfører transport med sporvogn, t-bane o.l., til å overlevere reiseinformasjon med nærmere angitt innhold og etter nærmere angitte fremgangsmåter. Tilsvarende plikt for persontransport i rute med motorvogn eller fartøy er i dag hjemlet i yrkestransportforskriften § 28 tredje ledd med nærmere regulering i rundskriv.

Lovforslagene skal samlet sett sikre et regelsett som stiller harmoniserte nasjonale krav til overlevering av reiseinformasjon og bruk av billetteringsløsninger for all skinnegående persontransport og persontransport i rute med motorvogn eller fartøy.

Departementet fremmer også forslag om å endre jernbaneloven § 7 b og yrkestransportloven § 31, jf. yrkestransportloven § 35, slik at departementet kan fastsette i forskrift at den som driver persontransport med motorvogn eller fartøy i rute skal betale gebyr for tilknytning til og bruk av elektroniske støttesystemer for billettering. Forslaget skal sikre fremtidig finansiering av utvikling og drift av elektroniske støttesystemer for billettering for all rutetransport på land og til sjøs. Forslaget innebærer en ny organisering av finansieringen av disse oppgavene.

2 Bakgrunn

2.1 Målsetting for reiseplanlegging og billettering

Det skal være enkelt å benytte seg av kollektivtilbudet i Norge. Det er en målsetting at publikum i fremtiden skal kunne søke fram, bestille og betale en kollektivreise i en og samme operasjon. Denne målsettingen 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.

2.2 Organisering av initiativer og tjenester knyttet til reiseplanlegging og billettering

Arbeidet med å legge til rette for reiseplanlegging og elektronisk billettering har pågått over lengre tid. Statens initiativer er knyttet til å fastsette standarder for kunngjøring av rutedata, å hente inn og gjøre rutedata tilgjengelig for reiseplanleggingstjenester og å etablere en nasjonal og konkurransenøytral reiseplanleggingstjeneste. Staten fastsetter også standarder for elektronisk billettering og sørger for grunnleggende tjenester knyttet til disse standardene. Videre ivaretar staten oppgaver knyttet til salg og billettering innenfor jernbane.

Samferdselsdepartementet fastsetter nærmere retningslinjer for bruk av elektroniske billettsystemer. I retningslinjene er det fastsatt standarder for elektronisk billettering. Bruk av standardene forutsetter grunnleggende tjenester som gjør det mulig å kjøpe og validere elektroniske billetter. I dette 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 reisekort og mobilbilletter. De grunnleggende tjenestene omfatter også håndtering av transaksjoner og nødvendig infrastruktur knyttet til dette. Transaksjoner registreres slik at betaling kommer frem til rett mottaker og slik at det er mulig å kontrollere kjøpte billetter. Av hensyn til konkurransenøytralitet bør de grunnleggende tjenestene ivaretas sentralt av en nøytral aktør, da særlig med tanke på reiser som skjer på tvers av operatører. Kostnadene ved å levere tjenestene bør bæres av det enkelte jernbaneforetak og den som mot vederlag driver persontransport i rute med motorvogn eller fartøy.

De aktuelle drifts- og utviklingsoppgavene ivaretas i dag av flere ulike enheter. Det er bestemt at statens initiativer på området skal samordnes i selskapet Reiseplan og billett AS (RB). Selskapet ble stiftet 1. september 2016, med forankring i Prop. 126 S (2015-2016) *Nokre Saker om luftfart, veg, særskilde transporttiltak og jernbane* og Innst. 406 S (2015-2016). Dette selskapet skal ivareta oppgaver innen reiseplanlegging og billettering for kollektivsektoren. Selskapets oppgaver skal finansieres dels gjennom statlige midler, og dels av operatørene som benytter selskapets tjenester.

Det vil være krevende og lite hensiktsmessig for hver enkelt kollektivoperatør å utføre de grunnleggende tjenestene knyttet til elektronisk billettering i egen regi. Videre er det stordriftsfordeler knyttet til å ivareta tjenestene sentralt. Per i dag er oppgaver knyttet til de grunnleggende tjenestene også lagt til ett selskap, Interoperabilitetstjenester AS (IO). IO eies av 15 fylkeskommuner (i noen tilfeller fylkeskommunenes administrasjonsselskaper) og NSB AS. I dag bidrar 17 fylkeskommuner og NSB AS til finansiering av selskapets virksomhet. Eierne av IO kjøper tjenester av selskapet i egen regi. I tillegg til å selge tjenester innen elektronisk billettering til blant annet fylkeskommunene, utfører IO også forvaltningstjenester på vegne av staten. Forvaltningstjenestene finansieres ved statlige midler, og inkluderer tjenester knyttet til administrasjon og sikkerhet for reisekort og mobilbilletter. I forbindelse med opprettelsen

av Reiseplan og billett AS er det lagt opp til at selskapet overtar ansvaret for de oppgavene som i dag ivaretas av IO.

2.3 Behovet for lovendringer

Krav til innhenting og tilgjengeliggjøring av rutedata er forankret i yrkestransportloven, og gjelder dermed for rutegående kollektivtransport med motorvogn og fartøy. For å sikre at en nasjonal rutedatabase også omfatter informasjon fra kollektivoperatører innen skinnegående transport, er det nødvendig med lovbestemmelser som oppstiller tydelige forpliktelser om utlevering av reiseinformasjon. Det foreslås en endring i jernbaneloven for å sikre at de samme kravene som i dag gjelder for rutegående kollektivtransport med motorvogn og fartøy, også skal gjelde for jernbane, tunnelbane, forstadsbane, sporvei og lignende sporbundet transportmiddel.

Kravene knyttet til standarder for elektronisk billettering er også forankret i yrkestransportloven. For å sikre at de grunnleggende tjenestene innen elektronisk billettering blir ivaretatt på en hensiktsmessig måte må det stilles forpliktelser om bruk av offentlig godkjente billetteringssystemer, også innen skinnegående transport. Departementet foreslår en endring i jernbaneloven for å sikre at de samme kravene gjelder for jernbane, tunnelbane, forstadsbane, sporvei og lignende sporbundet transportmiddel.

Det er også nødvendig å etablere en forskriftshjemmel for å sikre plikt for kollektivtransportelskapene til å betale gebyr for bruk av sentrale tjenester knyttet til elektronisk billettering. Departementet vil også utarbeide forskriftsbestemmelser med nærmere regulering av nevnte forpliktelser. Behovet for hjemmelen er knyttet til at tjenestene ivaretas i statlig regi og oppgavene utføres i et statlig eid selskap, men til dels finansieres av operatørene. Forslaget innebærer at aktørene som driver kollektivtransport i rute pålegges å betale gebyret. Dette medfører en endring i praksis for innbetaling ettersom tjenestene i dag i hovedsak finansieres av eierne i IO i egenregi. De fleste av eierne i IO driver eller kjøper i dag kollektivtransporttjenester.

3 Gjeldende rett

3.1 Jernbaneloven

3.1.1 Generelt

Jernbaneloven er i hovedsak innrettet som en hjemmelslov med nærmere fullmakter til Kongen, departementet og tilsynsmyndighetene til å fastsette utfyllende regler i form av forskrifter.

Jernbaneloven gjelder som utgangspunkt for all jernbane, herunder sporvei, tunnelbane, forstadsbane og lignende sporbundet transportmiddel, jf. lovens § 1.

3.1.2 Pålegg om salg av billetter og overlevering av reiseinformasjon mellom to eller flere virksomheter

Bestemmelsen i jernbaneloven § 7 b gir i første ledd departementet hjemmel til å "*gi pålegg om gjensidig reiseinformasjon og salg av billetter mellom to eller flere virksomheter som driver persontransport med jernbane*". Videre kan departementet etter annet ledd "*i forskrift gi nærmere bestemmelser om pålegg om gjensidig reiseinformasjon og salg av billetter*".

Pålegg som gis etter første ledd skal bare benyttes i den grad samhandling mellom aktørene ikke skjer frivillig.

I andre ledd har departementet hjemmel til å gi nærmere forskrifter om pålegg om gjensidig reiseinformasjon og salg av billetter. Departementet har per dags dato ikke benyttet hjemmelen til å fastsette slike forskrifter.

Bestemmelsen skal ifølge Ot.prp.nr.54 (2004-2005) s. 59 sikre samhandling mellom aktører på det nasjonale jernbanenettet. Selv om en reise skulle involvere transport med flere jernbaneforetak, skal passasjerene få adgang til reiseinformasjon om reisen i sin helhet, samt adgang til å kjøpe billetter for hele reisen gjennom ett kontaktpunkt. Bestemmelsen i § 7 b ble tatt inn i loven på et tidspunkt da man forberedte konkurranseutsetting av persontransport på jernbanen. Det ble understreket at man ønsket å unngå at en inndeling av markedet i trafikkpakker medfører en oppdeling av trafikktilbudet for de reisende. Det er et mål at jernbanen forblir et sammenhengende transportsystem også etter innføringen av konkurranse. Samferdselsdepartementet la vekt på å tilrettelegge for gode intermodale løsninger som omfatter elektronisk billettering og reiseinformasjon da bestemmelsen ble utformet.

Pålegg om salg av billetter kan inneholde vilkår om salgssystemer og salgskanaler.

Når det gjelder pålegg om overlevering av reiseinformasjon kan dette i utgangpunktet omfatte alle typer reiseinformasjon, for eksempel forhåndsinformasjon om togtider, aktuelle reiseveier, togbytte, priser og servicenivå, herunder opplysninger om fasiliteter for funksjonshemmede. Det må vurderes konkret hvilken type reiseinformasjon som skal omfattes av pålegget. Pålegget skal imidlertid ikke strekke seg lenger enn det som er nødvendig for at den reisende selv kan ta stilling til det samlede reisetilbudet. Pålegget kan heller ikke gi aktørene plikt til å utveksle informasjon i strid med lov 5. mars 2004 nr. 12 om konkurranse mellom foretak og kontroll med foretakssammenslutninger (konkurranseloven) § 10. Pålegg må også angi eventuelle krav til hvordan reiseinformasjonen skal presenteres og gjøres tilgjengelig for passasjerer og potensielle passasjerer.

For jernbaneforetak som driver persontransport på det nasjonale jernbanenettet gjelder det også enkelte særregler, jf. forskrift 1. oktober 2012 nr. 954 om gjennomføring av forordning om telematikkapplikasjoner for passasjertransport i det transeuropeiske jernbanesystemet (TAP-forskriften).

Forordningen angir prosedyrer og grensesnitt mellom alle typer aktører på jernbanenettet for å gi informasjon og utstede billetter til passasjerer via allment tilgjengelige teknologier. Dette gjelder utveksling av informasjon om følgende aspekter: systemer som

gir 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.

Lignende krav finnes ikke for tunnelbane, forstadsbane, sporvei og lignende sporbundet transportmiddel.

3.1.3 Gebyr

Jernbaneloven har i dag gebyrhjemler for klageordningen, kontrolltiltak og søknadsbehandling. Derimot er det i dag ingen hjemmel i jernbaneloven for å kreve gebyr eller annen betaling fra jernbanevirksomheter eller andre for å dekke kostnader knyttet til utvikling og drift av elektroniske støttesystemer for kollektivtransporten.

3.2 Yrkestransportloven

3.2.1 Plikt til å benytte billetteringssystemer

Løyvehavere som driver persontransport i rute med motorvogn eller fartøy er i dag omfattet av plikten til å benytte billettmaskiner, billetter, rabattkort og lignende etter et system godkjent av løyvemyndigheten, jf. yrkestransportforskriften § 30 første ledd. I henhold til § 30 annet ledd kan departementet fastsette nærmere retningslinjer for bruk av elektroniske billettsystemer.

Slike retningslinjer er gitt i rundskriv fastsatt av departementet, hvor det fremgår at Vegdirektoratets håndbok for elektronisk billettering skal gjelde som standard.

Av retningslinjene fremgår det også at aktører som tar i bruk nytt elektronisk billettsystem, eller som utfører vesentlige endringer av eksisterende system, må få godkjenning av Vegdirektoratet.

3.2.2 Plikt til overlevering av reiseinformasjon

I henhold til yrkestransportforskriften § 24 bokstav a skal søknad om ruteløyve inneholde forslag til ruteplan. Videre fremgår det av § 28 tredje ledd at

"Departementet fastsetter nærmere retningslinjer for hva ruteplan for personruter skal angi og hvordan disse skal offentliggjøres."

I rundskriv fra Samferdselsdepartementet N-2013/2 er det i dag gitt nærmere retningslinjer for bestemmelsen i § 28 tredje ledd. Her heter det at

"Departementet har med hjemmel i yrkestransportforskriften fastsatt at kapittel 3 og 4 i vedlagte dokument («Nasjonale rutedata - Rammer og informasjonselementer» utgitt av Vegdirektoratet) skal legges til grunn for innsamling og oversendelse av rutedata."

I rundskrivet er det også besluttet at standard elektronisk format til Nasjonal rutedatabase skal benyttes ved overlevering av ruteinformasjon. Formatet er nærmere beskrevet i et vedlegg til rundskrivet.

Ved å fastsette retningslinjer for hvordan plikten til å overlevere ruteinformasjon blir overholdt er det mulig å sikre fleksibilitet med hensyn til fremtidige krav og teknologiske løsninger, jf. rundskriv N-2006/1.

3.2.3 Gebyr

Yrkestransportloven § 31 gir hjemmel for at departementet i forskrift kan fastsette at det skal betales gebyr for "utferding av løyvedokument, løyveskilt eller annen dokumentasjon etter lova."

Bestemmelsen gir ikke nødvendig hjemmel for å kreve gebyr eller annen betaling for å dekke kostnader knyttet til utvikling og drift av elektroniske støttesystemer for kollektivtransporten.

3.3 Reglene om offentlig støtte

Offentlig støtte til næringsvirksomhet er i utgangspunktet forbudt, jf. EØS-avtalen artikkel 61 (1). Med de unntak som er fastsatt i EØS-avtalen, "skal støtte gitt av EFs medlemsstater eller EFTA-statene eller støtte gitt av statsmidler i enhver form, som vrir eller truer med å vri konkurransen ved å begunstige enkelte foretak eller produksjonen av enkelte varer, være uforenlig med denne avtales funksjon i den utstrekning støtten påvirker samhandelen mellom avtalepartene".

Offentlig finansiering regnes ikke som en økonomisk fordel når de fire vilkårene i Altmark-dommen (C-280/00 Altmark GmbH) er oppfylt. (i) Foretaket må være pålagt å utføre en tjeneste av allmenn økonomisk betydning, og disse forpliktelsene må være klart definerte, (ii) Kriteriene for beregning av kompensasjonen må være fastlagt på forhånd på en objektiv og gjennomsiktig måte, (iii) Kompensasjonen må ikke overstige de nødvendige utgiftene til oppfyllelsen av forpliktelsen og (iv) Kompensasjonens størrelse må bestemmes enten etter en offentlig anbudsprosedyre eller på grunnlag av en analyse av omkostningene som et typisk veldrevet foretak vil ha.

Etter EØS-avtalen art. 59 (2) er det også på visse vilkår anledning til å kompensere foretak som er blitt tillagt oppgaven å utføre tjenester av almen økonomisk betydning.

4 Forslag til endringer i jernbaneloven og yrkestransportloven

4.1 Jernbaneloven § 7b

Jernbaneloven § 7 b ble utarbeidet før man fikk såkalte smarttelefoner og andre systemer med enkle og publikumsvennlige løsninger for elektronisk billettering. Det pågikk da, og foregår fortsatt, betydelig teknologisk utvikling på området. Dette gjelder både

infrastrukturen som legger til rette for felles reiseinformasjon og billettering, og selve brukerløsningene, gjerne i form av applikasjoner. Da bestemmelsen ble utarbeidet hadde man særlig i tankene bruk av smartkortteknologi ved salg og validering av billetter. Departementet ønsker i dag i tillegg å tilrettelegge for elektronisk billettering ved bruk av mobiltelefon og andre intermodale og interoperable løsninger.

For å kunne realisere et tilbud med elektronisk billett for sømløse kollektivreiser, er det avgjørende at tilbyderne av kollektivtransport benytter de samme grunnleggende tjenestene for kjøp og validering ved elektronisk billettering. I dette inngår blant annet grunnleggende tjenester for å ivareta at de billettsystemene kollektivtransportoperatørene benytter, er i henhold til fastsatte standarder med hensyn til infrastruktur knyttet til administrasjon og fastsatte standarder for sikkerhet for reisekort og mobilbilletter. De grunnleggende tjenestene omfatter også tjenester som sørger for å registrere transaksjoner slik at betaling kommer frem til rett mottaker og at det er mulig å kontrollere kjøpte billetter.

Når det gjelder reiseinformasjon er det en forutsetning for et velfungerende landsdekkende, konkurransenøytralt informasjonssystem at kollektivtransportoperatørene pålegges en plikt til å overlevere relevant reiseinformasjon om sine ruter. Informasjonssystemet skal utformes slik at virksomheter ikke får tilgang til konkurransesensitiv informasjon.

Plikten bør bestå i å følge nærmere angitte retningslinjer for overlevering av data. Dermed kan det samles inn fullstendig reiseinformasjon, samtidig som kvaliteten på data sikres. Dette er igjen en forutsetning for at informasjonssystemet skal kunne tilby gode sluttbrukertjenester. Av hensyn til fremtidige endringer i behovet for reiseinformasjon og de metoder som benyttes for overlevering informasjonen, er det viktig at det nærmere innholdet av plikten til informasjonsutveksling blir fastsatt i retningslinjer.

Dagens bestemmelse i jernbaneloven § 7 b inneholder nødvendige virkemidler for å innhente den informasjonen som er nødvendig fra trafikkutøvere, og dermed sikre at de reisende får reiseinformasjon på tilgjengelige plattformer. Departementet finner det likevel ønskelig å endre bestemmelsen fra en påleggshjemmel til en pliktbestemmelse rettet mot jernbaneforetakene. Formålet er å ta høyde for fremtidige teknologiske behov og løsninger. Det er videre ønskelig å harmonisere plikten til å overlevere reiseinformasjon og plikten til å benytte bestemte billetteringsløsninger med de plikter som følger av yrkestransportregelverket, slik at de samme kravene gjelder uavhengig av transportmiddel. Forslaget åpner for at flere ulike løsninger for reiseplanlegging og elektronisk billettering kan tas i bruk i fremtiden.

Departementet vil i tillegg presisere at virkeområdet til bestemmelsen er all skinnegående trafikk. Dette inkluderer både togtjenester som kjøpes av staten og andre skinnegående tilbud der lokale eller regionale myndigheter står bak et offentlig kjøpt tilbud og kommersielle tjenester.

Operatørene har en egeninteresse i et felles system for elektronisk billettering. Det er samtidig behov for å sikre at tjenester som må løses sentralt blir ivaretatt på en hensiktsmessig måte. Departementet foreslår derfor i tillegg en uttrykkelig hjemmel for å

kunne kreve gebyr fra jernbaneforetakene for å dekke kostnader knyttet til utvikling, drift og forvaltning av elektroniske støttesystemer for kollektivtransporten. Jernbaneforetak inkluderer operatører som driver persontransport med jernbane, tunnelbane, forstadsbane, sporvei og lignende sporbundet transportmiddel.

Rammene for gebyret presiseres i forskrift. Gebyret skal fastsettes på en slik måte at inntektene over tid ikke overstiger kostnaden ved å utføre tjenestene.

Departementet vil også fastsette i forskrift hvem som skal kreve inn gebyret, endre satsene, føre kontroll med innkrevingen og gis fullmakt til å gi utfyllende bestemmelser om hva som er gjenstand for betalingsplikten og beregningsgrunnlaget.

Departementet legger opp til at Jernbanedirektoratet kjøper de grunnleggende tjenestene av RB på vegne av staten. Kjøpet utføres i egenregi og Jernbanedirektoratet krever deretter inn et gebyr av kollektivtransportoperatørene. Tjenestene kollektivoperatøren benytter i dag er finansiert med utgangspunkt i en fordelingsnøkkel, basert dels på folketall, og dels på antall kollektivreiser i den enkelte fylkeskommunen. Departementet antar at det ved utforming av gebyret også er aktuelt å benytte en fordelingsnøkkel lignende dagens ordning.

Nærmere bestemmelser om fastsettelse og innkreving av dette gebyret gis i forskrift.

4.2 Yrkestransportloven § 31

Departementet foreslår å utvide bestemmelsen i yrkestransportloven § 31 slik at departementet får hjemmel til å fastsette forskrifter om at det skal betales gebyr for å dekke kostnadene ved å levere grunnleggende tjenester knyttet til elektroniske støttesystemer for kollektivtransporten. Dette er tjenester som er nødvendige for at kollektivtransportoperatørene skal kunne følge retningslinjene knyttet til elektroniske billettsystemer. Operatørene har en egeninteresse i et felles system for elektronisk billettering. Det er samtidig behov for å sikre at tjenester som må løses sentralt blir ivaretatt på en hensiktsmessig måte.

I dag finansieres de grunnleggende tjenestene i hovedsak av eierne i IO, etter en fordelingsnøkkel, basert dels på folketall, og dels på antall kollektivreiser i den enkelte fylkeskommune.

Ved ny organisering av de oppgavene som IO leverer, mener departementet at det vil være mer hensiktsmessig at de grunnleggende tjenestene finansieres av den som mot vederlag driver persontransport med motorvogn og fartøy i rute. Dette inkluderer selskap med transportøransvar som administrer rutesamband i fylkene og de enkelte transportører.

Gebyret skal dekke kostnader knyttet til utvikling, drift og forvaltning av elektroniske støttesystemer for kollektivtransporten. En slik gebyrfinansiering krever hjemmel i lov. Departementet vil presisere rammene for gebyret i forskrift. Gebyret vil bli fastsatt på en slik måte at inntektene over tid ikke overstiger kostnaden ved å utføre tjenestene.

Departementet vil også fastsette i forskrift hvem som skal kreve inn gebyret, endre satsene, føre kontroll med innkrevingen og ha fullmakt til å gi utfyllende bestemmelser om hva som er gjenstand for betalingsplikten og beregningsgrunnlaget.

Departementet legger opp til at Jernbanedirektoratet kjøper de grunnleggende tjenestene av RB på vegne av staten. Kjøpet utføres i egenregi og Jernbanedirektoratet krever deretter inn et gebyr av kollektivtransportoperatørene. Tjenestene kollektivoperatøren benytter i dag er finansiert med utgangspunkt i en fordelingsnøkkel, basert dels på folketall, og dels på antall kollektivreiser i den enkelte fylkeskommune. Departementet antar at det ved utforming av gebyret også er aktuelt å benytte en fordelingsnøkkel lignende dagens ordning.

4.3 Forholdet til reglene om offentlig støtte

Departementet har vurdert den valgte finansieringsmodellen opp mot regelverket om offentlig støtte, og legger til grunn at regelverket ikke er til hinder for den foreslåtte gebyrfinansieringsordningen. De særlige problemstillingene knyttet til reglene om offentlig støtte vil bli vurdert og håndtert ifm. opprettelse og drift av RB. Gebyret vil bli innkrevd av Jernbanedirektoratet, som kjøper tjenester av RB. De aktuelle tjenestene anses å være tjenester av allmenn økonomisk betydning. Det er lagt opp til å sikre at RB ikke mottar noen økonomisk fordel for å utføre tjenestene.

5 Økonomiske og administrative konsekvenser

5.1 Innledning

I det følgende beskrives økonomiske og administrative konsekvenser knyttet til innføring av plikten for jernbaneforetak til å bruke billetteringssystemer, plikten for jernbaneforetak til å overlevere reiseinformasjon og brukerfinansiert gebyrordning for bruk av offentlig godkjente billetteringssystemer. Vi går ikke nærmere inn spørsmål som gjelder prosess knyttet til en eventuell statlig overtagelse av eierandelene i selskapet IO.

5.2 Plikt for jernbaneforetak til å bruke billetteringssystemer

Å pålegge jernbaneforetakene en plikt til å benytte bestemte billetteringsløsninger vil ikke medføre store økonomiske eller administrative konsekvenser. Dette innebærer ingen prinsipiell forskjell fra dagens ordning, ettersom persontransport med jernbane allerede er en del av IO-samarbeidet.

5.3 Plikt for jernbaneforetak til å overlevere reiseinformasjon

Å pålegge jernbaneforetakene en plikt til å overlevere rutedata på nærmere angitte vilkår vil ikke å medføre store økonomiske eller administrative konsekvenser for den enkelte. For det første overleverer de fleste jernbaneforetak rutedata allerede i dag. Jernbaneforetakene vil trolig allerede ha samlet inn de rutedata som plikten omfatter. Det

legges også til grunn at jernbaneforetakene vil ha tilgjengelig utstyr nødvendig for å oversende rutedata på det format som til enhver tid gjelder.

5.4 Gebyrløsning

De fastsatte standardene for elektronisk billettering innebærer kostnader for aktørene som skal følge disse. Standardene betinger grunnleggende tjenester som gjør det mulig å kjøpe og validere en elektronisk billett. Ettersom det er kostnadseffektivt å løse disse tjenestene sentralt, har de fleste fylkeskommunene (i noen tilfeller deres administrasjonsselskaper) og staten ved NSB valgt å ivareta tjenestene i selskapet IO, som forvalter og videreutvikler infrastruktur for elektronisk billettering. Dette selskapet er delvis eid av staten gjennom NSB, og av fylkeskommuner eller deres administrasjonsselskaper, jf. omtale ovenfor. Den samlede kostnaden knyttet til de aktuelle tjenestene er for 2016 anslått til om lag 17 mill. kroner. Denne summen fordeles per i dag på deltagerne i IO, etter nøkler basert dels på folketall og dels på antall kollektivreiser i den enkelte fylkeskommunen. Forslaget til lovendring innebærer at leverandørene av de aktuelle kollektivtjenestene blir pålagt å betale gebyret. Dette medfører en endring i praksis for innbetaling. Endringen kan innebære at gebyret pålegges operatøren som fylkeskommunen eller staten har avtale med. I slike tilfeller vil det være naturlig at gebyret inkluderes i kostnadene som dekkes gjennom vederlaget til operatør. Totalkostnaden ved å levere tjenestene påvirkes i liten grad av hvem som skal dekke disse kostnadene.

Departementet legger til grunn at tjenestene vil bli utført like effektivt, eller mer effektivt enn i dag. Det forventes derfor at den samlede kostnaden knyttet til å ivareta tjenestene ikke øker som følge av at det innføres en gebyrløsning.

Departementet legger videre til grunn at det ikke bli mer arbeidskrevende å beregne og kreve inn gebyr sammenlignet med dagens situasjon. Samlet sett forventes tiltaket å ha begrensede økonomiske og administrative konsekvenser.

Departementet legger opp til at gebyrordningen utformes med utgangspunkt i den metodikken som er lagt til grunn for dagens finansiering av tjenester i IO. På sikt kan det være aktuelt å vurdere endringer i hvilke tjenester som skal inngå i gebyrløsningen, samt å gjøre en revurdering av fordelingsnøklerne. Slike vurderinger ville det vært naturlig å gjøre også med dagens løsning, og anses ikke som en konsekvens av ordningen som nå foreslås.

Gebyrinntektene skal ikke overstige kostnader til utvikling og drift av elektroniske støttesystemer for billettering. Departementet legger opp til at Jernbanedirektoratet skal kreve inn gebyret, og at gebyret føres på en inntektsbevilgning under Jernbanedirektoratet. Departementet kommer tilbake til dette. Departementet legger videre opp til at Jernbanedirektoratet kjøper de grunnleggende tjenestene av selskapet RB, som skal utføre de aktuelle oppgavene.

6 Lovforslag

I

I lov 11. juni 1993 nr 100 om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (jernbaneloven) gjøres følgende endringer:

§ 7 b skal lyde:

§ 7 b. *(Reiseinformasjon og salg av billetter)*

Departementet kan i forskrift oppstille plikt for jernbaneforetak til å utlevere og utveksle reiseinformasjon, bruk av bestemte billettløsninger og betaling av gebyr for tilknytning til og bruk av elektroniske støttesystemer for billettering. Gebyret skal ikke overstige kostnader til utvikling og drift av elektroniske støttesystemer for billettering.

Departementet kan gi forskrift om formater og fremgangsmåter for utlevering og utveksling av reiseinformasjon, salg av billetter og fastsettelse av gebyr nevnt i første ledd.

II

I lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportlova) gjøres følgende endringer:

§ 31 andre ledd skal lyde:

Departementet kan i forskrifter fastsette at den som mot vederlag driv persontransport med motorvogn og fartøy i rute skal betale gebyr for tilknytning til og bruk av elektroniske støttesystemer for billettering. Gebyret skal ikke overstige kostnader til utvikling og drift av elektroniske støttesystemer for billettering.