



Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

SAMFERDSSELSDEPARTEMENTET	
AVD./SEK:	VSS
23 SEP 2005	
S.NR:	04 / 1240-51
ARKIV:	30.3

Vår ref. 200500131-94 OVS/- E: 020 &13

Deres ref.

ADMINISTRATIVT VEDTAK
Delegert myndighet § A-07
Samferdsel kollektivtransport

Vedtaksdato
20.09.2005

Sak nr.
366/05

HØRING - ENDRINGER I YRKESTRANSPORTFORSKRIFTEN 2005

Samferdselsdepartementet fremmer forslag om endringer i yrkestransportforskriften. Forslaget innebærer at fylkeskommunen gis løyvemyndighet for fylkeskryssende ruter (tidligere kun saksforberedelse), krav om økonomisk garanti også for fartøy i rute, krav om informasjon om ruteplaner/endringer og krav om elektronisk billettering.

VEDTAK

Oppland fylkeskommune slutter seg med de merknader som framkommer av redegjørelsen nedenfor, til de forslag til forskriftsendringer som det er redegjort for i høringsnotatet.

SAKSINNSTILLING

Vi viser til forslag i brev av 7.7.05 om endringer i Forskrifter om Yrkestransport innenlands med motorvogn eller fartøy. Vi har vurdert forslaget i samarbeide med sekretariatet/andre fylkeskommuner i Østlandssamarbeidet og gir hermed følgende uttalelse:

Til § 3. Løyvemyndighet for rutetransport som går gjennom to eller flere fylker.

Samferdselsdepartementet foreslår at løyvemyndigheten for fylkeskryssende ruter bør delegeres til den fylkeskommune som vedkommende søker har sin foretningsadresse eller den fylkeskommune som berøres mest av ruten. Bakgrunnen for forslaget er at fylkeskommunene allerede i dag står for store deler av saksbehandlingen og at erfaringen med dette arbeidet er svært god. Departementet anser det mest hensiktsmessig at fylkeskommunene også får myndighetsansvaret for fylkesgrensekryssende båt- og bilruter. Samferdselsdepartementet vil, etter forslaget, være klageinstans i slike saker.

Vi støtter forslaget fullt ut. Vi er enige i at myndighetsoverføringen ikke vil innebære noe økning i administrative kostnader, og anser det som positivt at Samferdselsdepartementet har stor tillitt til fylkeskommunene som forvalter også på dette saksområdet.

Til § 7. Kravet til økonomi for båtruter.

Forslaget innebærer kun en presisering knyttet til at søkere til ruteløyve for fartøy må stille en garanti i forhold til det antall fartøyer som nyttes i virksomheten.

Vi støtter forslaget. Med denne endring er det klarlagt at ansvarsgaranti for båtruteløyve skal stilles i forhold til hvor mange fartøyer som benyttes i driften.

Til § 28. Om ruteplan og elektronisk ruteinformasjon

Samferdselsdepartementet foreslår at det tas inn hjemmel for å fastsette nærmere retningslinjer for hva ruteplan for personruter skal angi og hvordan disse skal offentliggjøres. Bakgrunnen for dette forslaget er at departementet ønsker å innføre krav om at all informasjon om ruteplaner og endringer i disse oversendes på en måte som gjør at informasjonen lett kan benyttes av en nasjonal konkurranse-nøytral reiseplanlegger på internett. En fremtidig nasjonal reiseplanlegger skal kunne benyttes slik som for eksempel Trafikanten fungerer i dag. Statens vegvesen er i ferd med å utarbeide planer for å opprette et slikt informasjonssystem for kollektivtransport og fylkeskommunene er invitert til å delta i utredningsarbeidet. Gjennom forskriftsendringen vil det bli enklere å "tvinge" utøverne til å levere ruteplaner i riktig format.

Samferdselsdepartementet legger til grunn at en enkel tilgjengelig, nasjonal, konkurranse-nøytral reiseplanlegger vil kunne bidra til flere reisende på bekostning av bilen. En forutsetning for en slik tjeneste er en felles database med all nødvendig reiseinformasjon.

Vi ser positivt på det initiativ som Samferdselsdepartementet har tatt for å utvikle en felles reiseplanlegger for hele landet. I utgangspunktet støtter vi derfor forslaget om å gi hjemmel i forskriftene til å fastsette nærmere retningslinjer for ruteplaner og ruteinformasjon. Men vi minner om og presiserer at det er fylkeskommunene som har det vesentligste ansvaret for den lokale kollektivtrafikk. Det er derfor svært viktig at fylkeskommunene deltar aktivt i utarbeidelse av de konkrete retningslinjene. Spesielt er dette viktig fordi vi frykter at det kan legges opp til retningslinjer som fører til økte administrasjons- og driftskostnader for fylkeskommunene. For det første vil innsamling av data og senere ajourføring kreve en stor arbeidsinnsats fra fylkeskommunenes og ruteselskapenes side. For det andre kan konsekvensene av et felles system bli at noen må bytte ut eksisterende datasystemer og programvare og endre den datatekniske plattform.

Det vises for øvrig til at det er inngått avtale som skal sikre at det etableres felles ruteinformasjonstjeneste på Østlandet innen utgangen av 2005. Trafikanten er valgt som operatør av et slikt system på Østlandet. Det antas at erfaringene fra dette arbeidet kan være av nytte i forbindelse med etablering av en eventuell nasjonal reiseplanlegger på internett.

Til § 30 – Om billettering.

Forslaget innebærer at Samferdselsdepartementet gis hjemmel for å kreve at det benyttes elektroniske billettsystemer som er tilrettelagt på en fremtidsrettet måte til beste for de reisende.

Det er positivt at departementet ønsker å påvike utviklingen slik at vi etter hvert kan få like billettsystemer i Norge. Det vil være en fordel om passasjerene kan bruke ett og samme kort i hele landet. Vi ser det også som meget positivt at den standard man vil legge til grunn er lik den standard som nå innføres for de nye billettsystemene i Oslo- området, i Rogaland og etter hvert i alle østlandsfylkene.

Før man fastlegger de endelige krav i form av forskrift med tilhørende retningslinjer vil vi imidlertid anmode om at man ser nærmere på en del forhold. Hovedbegrunnelsen for dette er at vi mener at det neppe er riktig at en slik standardisering og dermed forskriftsendring ikke har økonomiske konsekvenser for de berørte, slik departementet hevder i høringsbrevet. Vi mener videre at man, for å få et system til å virke tilfredsstillende på landsbasis, må ha en form for felles organisering av visse funksjoner.

Følgende tre forhold er eksempler på forhold som vil eller kan medføre kostnader:

- Skal man bruke et slikt kort felles i hele landet, betinger det en avregningssentral eller et avregningssystem. Det vil koste penger både å etablere og å drifte systemet. (Kostnadene ved å etablere den felles avregningssentralen for de 3 partene i Oslo-området er beregnet til ca 25 mill kr).
- Det er videre mulig at forskjellige selskaper, f eks mindre ekspressbusselskaper, som "tvinges" over til en felles standard med avregningskostnader, vil kunne finne billigere alternative løsninger.

- Det siste eksemplet er at man om et antall år må skifte ut kortene med ny type kort pga utviklingen på verdensmarkedet. Dette må nødvendigvis skje samtidig og kan gi kostnader for en del av deltagerne som de selv ikke finner regningsvarende.

For en del billettsystemer er det mulig at økte inntekter vil betale alle eller en del av kostnadene nevnt ovenfor. Det er imidlertid ikke åpenbart at dette vil gjelde for alle. Man kan altså godt forestille seg at forskriftsendringen vil ha økonomiske konsekvenser for en del berørte.

Eksemplene ovenfor viser også at det må tenkes gjennom hvordan man bør organiseres et landsdekkende system. Foruten avregningsfunksjonen som må organiseres felles, vil det løpende oppstå problemer av bruksmessig, teknisk og kommersiell art som må løses i fellesskap. Det vil videre, som antydnet ovenfor, bli bruk for felles "styring" i forhold til funksjonell og teknisk utvikling.

Det kan være grunn til å minne om at moderne billettsystemer der kortene har (og av tekniske grunner må ha) verdi, er langt mer kompliserte enn systemer der pengene "bare" forvaltes i databaser og der alle kort eller "tags" bare inneholder brukeridentifisering, som f eks bompengesystemer.

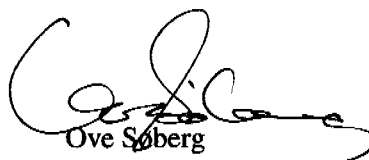
Det må gjennomføres et kontinuerlig vedlikehold og oppdatering av håndbok med nasjonale retningslinjer for elektroniske billettsystemer. Fremtidige endringer, nye løsninger og nye produkter må ikke hemmes av gamle krav i en håndbok som ikke er à jour. Et slikt vedlikeholdsarbeid må forankres på et riktig nivå, slik at det settes av tilstrekkelig kompetent arbeidskraft og nødvendige ressurser til oppdatering og ajourføringsarbeid. Retningslinjene må fungere nøytralt i forhold til leverandører og alle de som har kommersielle interesser i markedet. Det må velges åpne løsninger som gir tilgang for alle. Ajourføringsarbeidet må ha troverdighet hos alle brukere.

Som nevnt er vi meget interessert i at det blir etablert en felles kortstandard og felles bruk av kort over hele landet, i tråd med departementets intensjoner. Dersom departementet finner det hensiktsmessig, vil vi gjerne på egnet måte bidra i en prosess med sikte på å klarlegge slike forhold som er nevnt ovenfor og hvordan slike utfordringer bør løses.

Vi vil anmode departementet om å gå gjennom disse problemstillingene og å utarbeide og presentere forslag til retningslinjer før man gjennomfører forskriftsendringen.

Med hilsen

Arild Bøhn



Ove Sjøberg