



**Konkurransetilsynet**  
Norwegian Competition Authority

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET	
AVD./SEK. VSS	S. BOK. ALJ
12 JAN. 2006	
S.NR.: 05/1111-9	
ARKIV: 072.11	AVSKREVET

EU

Samferdselsdepartementet

Postboks 8010 Dep  
0030 Oslo

Deres ref.: 05/1111-  
ALJ

Vår ref.: 2005/1576  
MAO-M4 KRLO  
522.1

Saksbeh.: Karl Rikard Løvhaug

Dato: 10. januar 2006

■ **Høring - EU-kommisjonens forslag til forordning om kollektivtransport med jernbane og på vei, KOM (2005)319 endelig. Servicekrav og tildeling av kontrakter for offentlig trafikkbetjening - EUs arbeid**

Konkurransetilsynet viser til brev av 8. november 2005, der Samferdselsdepartementet (SD) ber om merknader til EU-kommisjonens forslag til forordning om kollektivtransport med jernbane og på vei. Dersom forslaget vedtas kreves det endringer i norske lover og forskrifter. Det forslaget som foreligger går ikke langt utover det som allerede er fastlagt av EF-retten (herunder sak C280/00, "Altmark-dommen").

Etter Konkurransetilsynets oppfatning fører konkurranseutsetting til en mer effektiv kollektivtransport. Mer effektiv transport vil føre til at flere reisende vil velge kollektivløsninger. Videre vil det føre til at det offentlige får mer kollektivtransport for et gitt støttebeløp. Konkurransetilsynet viser i denne sammenheng også til Kommisjonens erfaringer. Disse omtales nærmere lenger ned i brevet.

SD skriver i høringsbrevets innledning at behovet for ny regulering av sektoren følger av økt internasjonal konkurranse. Konkurransetilsynet vil imidlertid påpeke at forslaget fra EU-kommisjonen også trekker frem en annen viktig årsak – nemlig kollektivtransportens fallende andel av antall reisende. Kollektivtrafikken har særlig tapt overfor privatbilen.

I EU har privatbilens andel av persontransporten i følge forslaget steget fra 73,8 % prosent til 78,2 % fra 1970 til 2001. I samme periode falt kollektivtransporten fra 24,7 % til 16 %. I Norge har privatbilens andel økt fra 70,8 % til 79,6 % fra 1970 til 2002, mens kollektivtransporten har falt fra 24,2 % til 12,4 %.<sup>1</sup> Kollektivtransportens utvikling har altså vært mer negativ i Norge enn i EU. Dette taler for at behovet for økt dynamikk i kollektivtransportnæringen er minst like stort i Norge som i EU.

<sup>1</sup> Jf. Nasjonal transportplan 2006-2015.

Postadresse:  
Postboks 8132 Dep  
0033 Oslo

Besøksadresse:  
H. Heyerdahls gate 1  
Oslo

Telefon: +47 22 40 09 00  
Telefaks: +47 22 40 09 99

post@konkurransetilsynet.no  
www.konkurransetilsynet.no



Forslaget fra EU-kommisjonen gjennomgår to alternativer for liberalisering av markedet. Disse er full avvikling av enerett eller regulert konkurranse om enerett, der man først gjennomfører en åpen og transparent anbudsrunde. Begge alternativene er prøvd i EU-området. Kommisjonen viser til at begge førte til lavere kostnader, mens bare det siste alternativet førte til et høyere antall passasjerer. Basert på erfaringene anbefaler EU-kommisjonen at det siste alternativet velges.

I Norge er begge de nevnte metodene benyttet i fm liberalisering av forskjellige deler av sektoren. I ekspressbusmarkedet er alle enerettene i praksis avviklet, og det har vært fri etablering siden mars 2003. Erfaringene her har vist at passasjerantallet har økt kraftig. Innenfor lokalbusstrafikken i noen norske fylker, samt på én jernbanestrekning (Oslo – Gjøvik), har det funnet sted regulert konkurranse. Erfaringene generelt viser at kostnadene har falt og passasjertallene har økt. Norge har altså som EU hatt gode erfaringer med åpning av markedene i denne sektoren.

Konkurransetilsynet støtter EU-kommisjonens anbefaling om at regulert konkurranse om enerett er det beste alternativet for liberalisering av kollektivtransportsektoren. Vi vil imidlertid bemerke at forordningen gir nasjonale myndigheter betydelig frihet med hensyn til hvordan offentlige transportoppdrag tildeles. Det er således opp til nasjonalstatene å velge i hvilken grad anbud skal benyttes.


Etter Konkurransetilsynets oppfatning er konkurranseutsetting av offentlige transportoppdrag et sentralt virkemiddel for å styrke kollektivtransportsektoren. Sektoren blir styrket ved at den blir mer effektiv. Det vil bidra til gevinster i form av lavere kostnader, bedre tjenester og at flere reisende velger kollektive løsninger. Økt konkurranse i sektoren vil etter all sannsynlighet føre til en relativ styrking av kollektivtransportens posisjon ovenfor privatbilen.

Det bemerkes at en styrking av kollektivsektoren i forhold til privatbilen også vil gi positive virkninger på miljøet i form av mindre forurensning og lavere energiforbruk.

KT har én merknad til betydningen av å unnta regional- og langdistansetransport med jernbane fra kravet om anbud. KT har tidligere uttalt seg om anbud og konkurranse om offentlig kjøpt persontransport med tog, jf. brev til SD 5. november 2002. Tilsynet er fortsatt positiv til åpning for mer konkurranse innenfor jernbanetransportsektoren, og anbefaler ikke å unnta regional- og langdistansetransport med jernbane fra kravet om anbud.

Tilsynet vil tilslutt kommentere forholdet til sjøtransportsektoren. I følge SD omfatter ikke forslaget rutetransport til sjøs, men at det likevel må vurderes om Norge bør fortsette å behandle rutetransport til lands og til sjøs likt. Vår oppfatning er at sjøtransport dekker underliggende transportbehov tilsvarende veitransport. Derfor anbefaler KT at sektoren underlegges tilsvarende konkurranseregulering som veitransport.

Med hilsen

  
Eivind Kloster-Jensen (e.f.)  
avdelingsdirektør

  
Karl Rikard Løvhaug  
førstekonsulent