

Saksbehandlar: Inge Horstad, Samferdsleavdelinga
Sak nr.: 18/8494-2

Høyring - Forslag til endring av §6 i lov 21 juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy

**Fylkesrådmannen rår hovudutval for samferdsle til å gjere slikt vedtak:
Hovudutvalet rår fylkesutvalet til å gjere slikt vedtak:**

Sogn og Fjordane fylkeskommune har følgjande merknader til *Forslag til endring av §6 i lov av 21 juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy*:

1. Det er viktig med heilskaplege rutetilbod der rutestrukturane utfyller kvarandre og gir dei reisande eit komplett reisetilbod.
2. Sogn og fjordane fylkeskommune rår til at regelverket rundt løyvebehandling ikkje vert endra. Det er viktig at fylkeskommunen beheld lokal råderett over ruteløyva i det området der vi også vil ha ansvaret for det lokale rutetilbodet.
3. Ei innskrenking av behovsvurderinga på lokale ruteløyve vil kunne gje eit fragmentert og usamanhengande rutetilbod som er mindre tenleg for dei reisande og dyrare å drive for det offentlege.
4. Fylkeskommunane sine behov for å etablere nye regionale strukturar og eit heilskapleg rutesystem tilpassa nye reisebehov må vektleggast dersom det skal gjerast endringar i regelverket knytt til ruteløyve.

Vedlegg:

Høyringsnotat frå samferdsledepartementet

SAKSFRAMSTILLING

1. Bakgrunn for saka

Samferdsledepartementet har sendt forslag til endring av behovsprøving av ruteløyver på høyring.

Intensjonen med framlegget er å hindre at regionreforma får utilsikta verknader for etableringa av kommersielle ekspressbussruter som ikkje mottok godtgjersle. Framlegget inneber vidare ei liberalisering av gjeldande ekspressbusstopolitikk.

Framlegget tek sikte på å hindre at kommersielle bussruter som kryssar dagens fylkesgrenser, og som i dag kan etablerast fritt, kjem inn under fylkeskommunal behovsprøving som følgje av endringane i fylkesgrensene etter regionreforma.

Løyvestyresmakt

Fylkeskommunane er løyvestyresmakt for ruter innan fylkesgrensene. Løyvestyresmakta er knytt til fylkeskommunane sitt overordna ansvar for organisering og kjøp av lokale rutetenester innan fylkesgrensene. Den som vinn anbod om rutetransport vil som oftast få einerett til å drive rutetransport i aktuelt område. Fylkeskommunen kjøper og rutetenester der rutene kryssar fylkesgrensa og har ein lokal funksjon.

Samferdselsdepartementet gjev løyve til ruter som *kryssar ei eller fleire fylkesgrenser*. Dette myndet er delegert til den fylkeskommunen som søkjar på fylkeskryssande ruteløyve har si forretningsadresse. Ettersom delegasjonsmodellen er nytta, er Samferdselsdepartementet klageinstans, noko som gjer at departementet fortsatt har kontroll på utøvinga av løyvemyndet.

Historikk frå Sogn og Fjordane

I Sogn og Fjordane utgjer kommersielle ruter ein integrert del av kollektivtilbodet. 20% av all ruteproduksjonen i fylket er kommersiell.

Rutenettet i Sogn og Fjordane heng saman i ein heilskap. Dei reisande kan løyse gjennomgåande billetter der ulike operatørar utfører dei respektive delstrekene. Dei kommersielle aktørane aksepterer reisande med fylkeskommunale billetter og kundekort. Fylkeskommunale takstar gjeld på alle fylkesinterne reiser, uavhengig om ruta er kommersiell eller ikkje. Fylkeskommunalt køyre- og stoppmønster vert nytta av alle ruter slik at dei reisande har lett for å finne ut kvar bussen stoppar. Rutene vert kunngjort i felles nasjonale kanalar som viser alle rutene på omsøkt reise-strekning. I Sogn og Fjordane har vi i dag eit heilskapleg kollektivtilbod.

Sogn og Fjordane har ført ein liberal løyvepolitikk. Dette gjeld for både fylkeskryssande og lokale ruter. Det er gjeve fleire lokale ruteløyve innad i fylket. Desse knyter seg i hovudsak til turistkøyring ved dei store turistdestinasjonane og er ikkje integrert i øvrige rutenett.

Sentrale problemstillingar

Likebehandling og openheit

Sogn og Fjordane kjøper i dag rutetenester hos dei kommersielle aktørane slik at kundane kan nytte dei kommersielle rutene. Vidare gir fylkeskommunen desse aktørane kompensasjon for delar av meirkostnadane dei har med å nytte fylkeskommunalt køyremønster og takstar.

Grunnleggande for all offentleg verksemd er likebehandling og openheit. Samarbeid med kommersielle aktørar er krevjande i forhold til å sjå til at ikkje nokon får fordelar framfor andre. Regelverket er strengt og kan vere avgrensande for kva som er mogleg å få til. I tillegg må alle partar ha eit felles ynskje om å inngå i eit heilskapleg rutesystem. Det er ikkje sjølvstyk at ein lukkast med å få til ei god samordning av kommersielle og offentlege ruter.

Heilskapleg rutetilbod

Fylkeskommunen har ansvar for å gi eit heilskapleg rutetilbod. For at dei reisande skal kunne nyttiggjere seg av eit rutetilbod, må det gå ruter der og når det er behov. T.d. hjelp det lite med mange ruter til arbeid, dersom det ikkje går rute heim når du er ferdig på arbeid. I praksis betyr det at det må gå ruter både når det er mykje trafikk, men og på tider og stadar med mindre trafikk.

Vidare er det viktig at rutetilbodet er lett tilgjengeleg for dei reisande. Ulike billettsystem og kundeloyalitetsprogram kan gjere det krevjande å setje saman reiser frå ulike transportørar. Det er ikkje sjølvstyk at konkurrerande ruter utfyller kvarandre. I fylket vårt har vi i dag klart å få til eit heilskapleg rutesystem der kommersielle ruter utgjer 20% av den totale ruteproduksjonen i fylket.

For å sikre at fylkeskommunen har verkemidla til å ivareta sitt overordna ansvar for kollektivtrafikken internt, har ein høve til å regulere kommersielle aktørar sine ruterettar. T.d. kan ei fylkeskryssande rute verte nekta å drive lokaltrafikk på delstrekker der det er offentlege ruter på same tid. Såleis kan ikkje kommersielle aktørar gå inn og «skumme fløyta» og svekkje offentlege lokalruter, men må tilføre det totale rutetilbodet noko for å få tilgang til lokaltrafikk. Fylkeskommunen sitt høve til å gjere slike avgrensingar er likevel avgrensa. Departementet har i rundskriv sett krav til kva som må vurderast og dokumenterast før fylkeskommunen kan gjere avgrensingar i ei ekspressrute.

Offentlege kjøp av ruter

Fylkeskommunane kjøper i dag rutetenester gjennom anbodskonkurransar. Vanlegvis er rutekjøpet det vi kallar bruttoavtalar, noko som betyr at fylkeskommunen tek inntektsansvaret. På ruter som har tilstrekkeleg med billettinntekter, har vi høve til å lyse ut anbodskonkurranse der operatør har inntektsansvar. Dette er eit grep som gir operatør incentiv til å få med flest mogleg reisande på ruta. Her i fylket er denne innkjøpsforma vanleg på ferjer, samt på ekspressbåtane til Bergen.

Bruk av denne avtaleforma vil verte komplisert dersom kommersielle aktørar får høve til å legge seg i direkte konkurranse med offentlege ruter. Premissane for den som har levert inn anbod, vil kunne verte endra. I praksis vil fylkeskommunen vere avskoren frå å velje denne avtaleforma.

Nye fylkesgrenser

Regionreforma er ei stor reform. Mange fylke slår seg saman og nye geografiske einingar vert etablert. Innbyggjarane får nye felles regionsenter. T.d. vert fleire offentlege etatar omorganiserte og inntaksområde for skular vert endra. Truleg vil det verte nye reisebehov og behov for nye rute-strukturar. Fylkeskommunane er ansvarlege for å organisere rutetilbodet i dei nye fylka.

Samferdsledepartementet foreslår endringar for å beskytte kommersielle ruter som i dag er fylkes-kryssande, men som etter regionreforma vil vere fylkesinterne. Dette kan t.d. gjelde rutene Sogndal - Bergen og Førde - Bergen.

Det vert føreslege at bortfall av behovsprøving ikkje berre skal gjelde for dei gamle fylkes-kryssande rutene, men for alle ruter lenger enn 5 mil, samt alle ruter til og frå flyplass.

Fylkeskommunane sine behov for å etablere nye regionale strukturar og eit heilskapleg rutesystem med både trafikksterke og trafikksvare ruter er ikkje nærare omtalt.

2. Vurderingar og konsekvensar

Fylkeskommunen har i dag ansvar for kollektivtrafikken internt i fylket. Ein står fritt til å samar-beide med kommersielle aktørar slik at begge partar bidreg til å gi dei reisande eit godt tilbod.

Det er ikkje eit mål i seg sjølv å halde borte kommersielle aktørar som bidreg positivt inn i eit heilskapleg rutesystem til beste for dei reisande. Utdringa med kommersielle aktørar er at dei ikkje nødvendigvis har interesse av å skape eit heilskapleg tilbod som får dei reisande til å velje buss framfor andre transportformer. Utan styring kan kommersielle aktørar gå inn på dei mest lukrative delstrekene og tidene, medan fylkeskommunen sit att med dei ulønsame rutene. Ei liberalisering der kommersielle aktørar fritt kan etablere ruter på over 5 mil, vil såleis kunne undergrave dei offentlege rutene.

Dagens behovsprøving er eit godt verkemiddel for fylkeskommunane til å skape eit rasjonelt og heilskapleg tilbod til beste for dei reisande i fylket. Erfaringane frå Sogn og Fjordane viser at det er mogleg å skape eit heilskapleg rutesystem der offentlege og kommersielle ruter utfyller kvarandre.

Regionreforma fører med seg mange strukturendringar. Endringar kan slå ut både positivt og negativt. Det kan bli gjort tilpassingar der noko openbert slår urimeleg ut. Terskelen bør derimot vere høg for å gjere tilpassingar til beste for ei gruppe på bekostning av ei anna gruppe.

Andre aktuelle tiltak frå staten si side

Staten er inne og tek ansvar for nasjonale rutestrukturar som t.d. jernbane, hurtigrute og førebels også flyruter. Det er både bra og rett. Når det gjeld bussruter tek fylkeskommunane ansvar for rutene internt i fylka, medan dei fylkeskryssande nasjonale strukturane ikkje har nokon som tek ansvar utover det å dele ut rettar til dei som er kvalifisert og interessert.

Bussen er eit miljøvenleg transportmiddel som i liten grad kjem til sin rett på lange reiser i nasjonal samanheng. Ekspressbussane er med å binde landet saman, slik at innbyggjarane kan kome seg fram utan å nytte fly eller privatbil. Eit sterkare statleg engasjement i form av offentleg tenestekjøp og reglar for samordning med lokalruter (korrespondansar, takstsystem, heilskaplege rutesystem) ville vore samfunnsnyttig.

3. Konklusjon

Det er viktig med heilskaplege rutetilbod der rutestrukturane utfyller kvarandre og gir dei reisande eit komplett reisetilbod.

Sogn og fjordane fylkeskommune rår til at regelverket rundt løyvebehandling ikkje vert endra. Det er viktig at fylkeskommunen beheld lokal råderett over ruteløyva i området der ein og har ansvaret for det lokale rutetilbodet.

Ei innskrenking av behovsvurderinga på lokale ruteløyve vil kunne gje eit fragmentert og usamanhengande rutetilbod som er mindre tenleg for dei reisande og dyrare for det offentlege å drive.

Fylkeskommunane sine behov for å etablere nye regionale strukturar og eit heilskapleg rutesystem tilpassa nye behov må vektleggast dersom det skal gjerast endringar i regelverket knytt til løyve.