
Saksnr: 2021/19234-4
Saksbehandlar Kari Steinsland
Dato: 29.04.2021

Til: Hovedutval for samferdsel og mobilitet

Frå: Fylkesdirektør for mobilitet og kollektivtransport

Orientering om revisjon av EU sitt direktiv for ITS

Gjennom Kollektivtrafikkforeininga og Jernbanedirektoratet i Norge og UITP (Union Internationale des Transports Publics (Den Internasjonale foreining for kollektivtransport)) har Vestland fylkeskommune v/Skyss jobba saman med Ruter i Oslo og AtB i Trondheim for å gi innspel til EU sitt arbeidet med revisjon av ITS (Intelligente transport system) direktivet. Jernbanedirektoratet har koordinert arbeidet inn mot UITP og EU. Omfang av moglege endringar i direktivet kan potensielt ha stor påverknad på kollektivtransport og moglegheita samfunnet har til å påverka mobilitet og kollektivtransport i berekraftig retning. Formålet med dette notatet er å orientera om moglege endringar og konsekvensar endringane kan ha.

EU jobbar kontinuerleg med å sikra fri flyt av menneske og varer, men og å skapa vilkår for innovasjon som kjem innbyggjarane til gode og gir vekstvilkår for næringslivet. Mange område (til dømes telecom) har vore gjenstand for regulering for å oppnå dette. Det siste året har det vore auka fokus på persontransport med sikte på å oppnå det same her. Forordninga om å gjere tilgjengeleg data om reiseinformasjon har som formål å forenkla og forbetra planlegging og gjennomføring av personreiser i Europa, både lokalt og for langdistanse. Vidare er hensikta å leggja til rette for auka bruk av kombinerte reiser som nyttar ulike transporttenester og forenkla byte mellom transportmiddel.

Gjennom samarbeid med UITP kjem det fram at EU vurderer revisjon av ITS-direktivet som kan få stor betydning for kollektivtransporten i framtida, i Europa og i Noreg. I dette notatet gjer Skyss greie for status og moglege utfordringar.

Utvikling av direktiv for intelligente transport system (ITS-direktiv)

- 2010: EU kommisjonen vedtek eit direktiv som skal fremja utbreiing av intelligente transportsystem (ITS)
- 2017: EU vedtek ei delegert kommisjonsforordning som skal fremja multimodale reiseinformasjonstenester. Med multimodal transport meiner ein transport der den reisande kan løyse ein billett (ein kontrakt), men der transporten vert utført med minst to ulike transportformer. For eksempel buss og tog, på ein billett eller buss og sykkel, på ein billett. Den som sel billett (kontrakt) er ansvarleg for heile reisa sjølv om den vert utført av fleire ulike transportformer.
- 2020: Europakommisjonens generaldirektorat for mobilitet og transport har gjennomført høyringar og workshops for å auka farten i digitalisering av persontransport.
- 2022: EU ønskjer ein revisjon av ITS-direktivet og tilhøyrande reguleringar, for å fjerna barrierar for multimodal persontransport.

I samtalar med UITP har EU sin koordinator for arbeidet ytra at dei offentlege aktørane (PTA/PTO) har for stor marknadsmakt og er til hinder for innovasjon. EU ønskjer å opna opp for fritt sal av billetter slik at det blir innovasjon som kjem innbyggjarane til gode. Det er òg uttalt at det er ei

moglegheit å frata dei offentlege aktørane å selja eigne billetter og at dette skal overlatast til MAAS (Mobility as a service) aktørar.

EU si offisielle side for behandlinga av direktivet finn de her: [Initiative details \(europa.eu\)](#)

UITP (med fleir) har utarbeidd denne uttalen om prinsipp som bør vera styrande for eventuelle endringar i ITS-direktivet: https://www.uitp.org/publications/uitp-polis-enta-joint-opinion-on-eu-wide-integrated-ticketing/?utm_source=flexmail&utm_medium=e-mail&utm_campaign=euexpress7361736120210322t162613991z&utm_content=%20discover%20the%20joint%20opinion

Hovudbodskap frå dei norske aktørane til UITP og EU

- Sikre behovet for regional demokratisk kontroll over berekraftig mobilitet
- Sikre behovet for like vilkår for private og offentlege aktørar
- Sikre fokus på interregionale (nasjonale) reiser først
- Sikre behovet for tydelege ansvarsforhold og kommersielle avtalar
- Potensiell høg kompleksitet og kostnad for slik system

Utfordringar i forhold til realisering av strategi for berekraftig mobilitet i Vestland fylke

Arbeid med regulering av direktivet er pågåande og ein kan så langt ikkje seia kva konsekvensar dette kan få. Med utgangspunkt i det biletet Vestland fylkeskommune v/Skyss og andre offentlege aktørar i Noreg og Europa har danna seg kan endringa i verste fall gjera at:

- Vestland fylkeskommune kan mista kontroll over pris og billett som eit verkemiddel for berekraftig mobilitet
- Vestland fylkeskommune kan mista tilgang til grensesnitt mot kundar og dermed og moglegheita til å fremja berekraftig mobilitet for brukarane
- Vestland fylkeskommune si moglegheita til innovasjon kan bli avgrensa
- At regionen får redusert demokratisk innverknad på berekraftig mobilitet

Oppsummering:

- Eigarskapen til kundegrensesnitt i digitale løysingar for betaling av reiserett i eit offentleg subsidiert mobilitetssystem er viktig for kontroll på inntektssida og fungerer som eit viktig verkemiddel for politisk styring og oppnåing av politiske mål og ambisjonar.
- Bli fylkeskommunen eller mobilitetsselskapa rundt i Noreg nøydde til å dela retten til å selja reiseretter til eit berekraftig mobilitetssystem med eksempelvis techselskaper, er det ikkje utenkjeleg at eit offentleg mobilitetssystem endar som underleverandør av mobilitetstenester. Døme frå privat sektor viser at denne utviklinga kan gå svært raskt. Eksempelvis distrupsjon av hotellbransjen, der kvart hotell blir nøydde til å selja rom via større digitale plattformer som t.d. booking.com eller hotels.com. Noko tilsvarande vil òg kunna skje for offentleg finansiert mobilitetssystem om EU direktivet blir gjennomført i norsk lov i den forma som var på høyring.