



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Høyringsnotat

Forslag om endring av § 6 i lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportlova)

1. Innleiing

SD sender på høyring eit forslag til endring i lov om yrkestransport med motorvogn og fartøy av 21. juni 2002 nr. 45 (yrkestransportlova) og i forskrift om yrkestransport med motorvogn og fartøy av 26. mars 2003 nr. 45 (yrkestransportforskriften). Framlegget til endringar er vedlagde.

Framlegget skal hindre at regionreforma får utilsikta verknader for etableringa av kommersielle ekspressbussruter som ikkje mottok godtgjersle. Framlegget inneber vidare ei liberalisering av gjeldande ekspressbusspolitikk.

Forslaget til endring i yrkestransportlova gjev heimel i § 6 nytt andre ledd for at departementet kan fastsetje i forskrift at løyve for persontransport i rute med motorvogn ikkje skal behovsprøvast når ruta er over ei viss lengd som vert fastsett av departementet. Lengda på ruter som ikkje skal behovsprøvast skal ikkje setjast lågare enn 50 km. Det vert og foreslått heimel for at særskilte former for rutetransport, som vert nærare fastsett av departementet, ikkje skal behovsprøvast, uavhengig av lengda på ruta.

Under føresetnad av at Stortinget vedtek framlegga til endringar i yrkestransportlova, foreslår departementet å fastsetje ein ny § 35a i yrkestransportforskrifta. Etter framlegget vil bussruter med ei rutelengd over 50 km ein veg kunne etablerast utan behovsprøving. Vidare vil flybussruter, der alle passasjerar anten går av eller på bussen ved ein flyplass, kunne etablerast utan behovsprøving, utan omsyn til lengda på ruta.

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

Framlegget er vidare ei oppfølging av regjeringa si politiske plattform datert 14.1.2018 der det går fram at regjeringa vil "*Liberalisere ekspressbusspolitikken fullt ut for usubsidierte ruter*". Departementet sitt framlegg medfører ei liberalisering ettersom alle kommersielle bussruter over 50 km, som ikkje mottok tilskot på heile eller delar av strekninga, vil kunne

etablerast utan behovsprøving. Dette inneber óg at slike ruter skal kunne ta opp og setje av passasjerar lokalt på strekninga. *Flybussruter* vil vidare kunne etablerast utan behovsprøving uavhengig av lengda på ruta. Flybussruter er i denne samanhangen ruter der alle passasjerane går av eller på ved ein flyplass.

Omgrepet "ekspressbuss" kan ha ulikt innhald. I dette framlegget er ekspressbuss avgrensa til å gjelde *kommersielle langruter*, som i utgangspunktet *ikkje* får godtgjersle eller einerett til å utføre offentleg teneste.

Departementet ber særleg om innspel frå høyringsinstansane til å sette grensa for når kommersielle ruter med motorvogn kan etablerast utan behovsprøving til 50 km ein veg.

2. Bakgrunnen for forslaget

2.1. Regionreforma

Regionreforma vart vedteken av Stortinget 8. juni 2017. Samanslåing av to eller fleire fylke medfører at dei samanslegne fylka vil omfatte større geografiske område enn i dag. Regionreforma har m.a. som følgje at berre fire fylker etter 1.1. 2020 vil bestå med den same geografiske avgrensinga (fylkesgrenser) som i dag. (Nord- og Sør-Trøndelag vart eitt fylke frå 1. januar 2018).

Stortinget vedtok følgjande endringar i fylkesstrukturen:

- 1) Troms og Finnmark vert nytt fylke. Tilsvarande vert følgjande fylke slegne *saman*:
- 2) Nord- og Sør-Trøndelag
- 3) Sogn og Fjordane og Hordaland
- 4) Vest- og Aust-Agder
- 5) Telemark og Vestfold
- 6) Oppland og Hedmark
- 7) Buskerud, Akershus og Østfold

For Nordland,- Møre og Romsdal,- Rogaland fylkeskommunar og Oslo kommune sin del vert det ikkje gjort endringar, slik at regiongrensene fell saman med det som er fylkes(kommune)grenser i dag. Med eitt unntak (Buskerud, Akershus og Østfold), vil dei nye fylka bestå av to nabofylke som vert slegne saman til *eitt* nytt fylke.

Dei nye administrative einingane skal vere etablert 1. januar 2020, med unntak av Sør- og Nord- Trøndelag, som er slått saman frå 1. januar 2018.

Endringa medfører at det det vert oppretta 7 nye fylkeskommunar, i tillegg vil 3 fylkeskommunar/Oslo kommune halde fram etter tilsvarande geografiske/administrative grenser som i dag.

Etter gjeldande rett er fylkeskommunen løyvestyresmakt for ruter innanfor fylket, medan Samferdselsdepartementet er løyvestyresmakt for ruter som kryssar fylkesgrenser.

Den gjeldande delinga av ansvaret som løyvestyresmakt mellom fylkeskommunane og departementet markerer eit naturleg skilje mellom *lokal rutetransport* som fylkeskommunen har det administrative/økonomiske ansvaret for, og *kommersielle langruter* som i utgangspunktet ikkje er ein integrert del av det lokale transporttilbodet, med mindre fylkeskommunen seinare kjøper lokaltrafikk frå kommersielle langruter.

Grensene for fri etablering av fylkeskryssande ruter er knytt til fylkeskommunane sitt ansvar for rutetilbodet i fylka, jf. yrkestransportlova §§ 6, 8 og 22. Den gjeldande kompetansedelinga mellom fylkeskommunane og departementet har gjort det mogeleg å føre ein overordna nasjonal politikk for kommersielle langruter/ekspressbussruter etter føreseielege og likearta kriterier ved tildeling av løyve for ekspressbussruter.

2.2. Løyvestyresmakt og tildeling av løyve

Etter iverksetjinga av regionreforma vil fylkeskommunen framleis vere løyvestyresmakt for lokale ruter innafor fylket. Samanslåing av to eller fleire fylke inneber at dei tidlegare fylkesgrensene mellom fylka vert oppheva og ikkje lenger vil ha nokon formell funksjon. Dei nye fylka vil, med dei fire unnataka som er nemnt ovanfor, utgjere eit betydeleg større geografisk område enn det fylka gjer i dag.

Ein del ekspressbussruter som tidlegare har kryssa fylkesgrenser, vil etter omlegginga verte "fylkesinterne" ruter som det utvida fylket overtek løyveansvaret for. Dette kan føre til at ruter som inntil no har kunne vorte etablert fritt fordi dei kryssar ei fylkesgrense, vil komme under fylkeskommunane sitt skjøn med omsyn til behovsprøving. Behovsprøvinga vil omfatte heile ruta, óg i høve til å kunne ta lokaltrafikk undervegs.

Kompetansedelinga mellom departementet og fylkeskommunane som løyvestyresmakt har gjort det mogeleg å føre ein overordna nasjonal ekspressbusspolitikk. Departementet har delegert myndigheit til fylkeskommunane til å kunne treffe avgjerd som førsteinstans på søknader om kommersielle ruteløyve over to eller fleire fylkesgrenser. Etersom løyvemyndigheiten er delegert frå departementet, er det klagerett til departementet over fylkeskommunane sine vedtak. Klageretten gjer det mogeleg å kunne sikre nokolunde einsarta nasjonal praksis ved avgjerda av søknader om ekspressbussløyve.

Praksis for tildeling av ruteløyve til fylkeskryssande ruter er i dag liberal, sjå meir i punkt 3.3.

2.3. Utgreiingar

I 2001 gjennomførte Samferdselsdepartementet ei høyring av SNF-rapport 6/01 (SNF-Samfunns- og Næringslivforskning), som var utarbeidd på oppdrag for departementet, og som tilrådde *full liberalisering* av ekspressbussmarknaden både i høve til tog og lokale bussruter. *Høyringa* av rapporten viste at fleire fylkeskommunar gjekk mot den tilrådde liberaliseringa, som omfatta kommersielle ekspressbussruter uavhengig av lengda på ruta. Det vart vist til at ei slik deregulering i høve til lokale ruter kunne få betydelege konsekvensar for fylkeskommunane sin økonomi, og dermed for det lokale trafikktilbodet, jf. *St.meld. nr 26 (2001-2002) Bedre kollektivtransport*, side 39-40. Ved handsaminga av meldinga slutta

Stortinget seg til framlegget om å liberalisere ekspressbusspolitikken i høve til jernbanen, medan det framleis skal leggjast vekt på tilrådingane frå fylkeskommunane når det gjeld spørsmål om lokal trafikk innan eit fylke for ekspressbussane. Den gjeldande ekspressbusspolitikken er basert på dette.

2.4 Utviklingstrekk i åra etter 2003

Mellom anna som følgje av den gradvise liberaliseringa av ekspressbusspolitikken fram mot 2003, hadde næringa sterk passasjervekst og vekst i etablering av nye ruter fram til 2007. I følgje rapport 1200/ 2012 frå TØI har ekspressbussnæringa *etter* 2007 opplevd stagnasjon og nedgang. Viktige årsaker til dette er auka konkurranse med fly på dei lengre strekningane, overgang til bruk av anbod i fylkeskommunane, auka bilhald og at fleire no bur i byar og tettstader enn før.

Ekspressbussnæringa har sjølv peika på at nedgangen i passasjertalet og nedleggjing av ruter har vore sterk frå 2012. I tillegg til det som går fram av TØI- rapporten frå 2012, har næringa i ein eigen rapport frå 2016 vist til at staten har auka sitt kjøp av tenester frå jernbanen. Gjennom dei sosiale rabattane som er etablert i det statlege kjøpet og auka rutetilbod med tog, taper ekspressbussnæringa passasjerar til toget.

2.5.Forslag til endringar i EØS-retten

EU-kommisjonen har lagt fram forslag til endringar i forordning 1073/2009 av 21. oktober 2009, som er tatt inn i norsk rett i yrkestransportforskriften § 55. Forslaga går mellom anna ut på at kommersiell busstransport av passasjerar over ein distanse på meir enn 100 kilometer i luftline som hovudregel ikkje lenger skal behovsprøvast. Kommersiell rutetransport av passasjerar på ei kortare strekning enn 100 kilometer (i luftline) vil framleis kunne verte behovsprøvd i høve til ruter som har godtgjersle eller har fått einerett til å utføre offentleg teneste. Forslaget vart lagt ut på departementet sine heimesider 10.11.2017, med oppmoding om innspel. Forslaget er no til handsaming i Rådet og Parlamentet. Det er uklart når forslaget vert vedteke, og kva som vert det endelege innhaldet i forslaget.

Regelendringar knytt til regionreforma må vere på plass innan 1.1.2020. Departementet vil komme tilbake med forslag til lov- og forskriftsendringar om det er nødvendig dersom forslaget til EU-kommisjonen vert vedteke, og evt. teke inn i EØS-avtalen.

3. Gjeldande rett

3.1. Løyver

Den som vil drive persontransport med motorvogn i rute mot vederlag må ha ruteløyve, jf. yrkestransportlova § 6 (1). Løyver for persontransport i rute med motorvogn er behovsprøvde.

For å kunne verte tildelt behovsprøvd ruteløyve må søker fylle grunnkrava for å få løyve, som går fram av yrkestransportlova § 4:

"Løyve kan tildelast den som

- a) driv ei faktisk og varig verksemd i Noreg,
- b) har god vandel,
- c) har tilfredsstillande økonomisk evne, og
- d) har tilstrekkeleg fagleg kompetanse."

Den som oppfyller desse krava kan få løyve til å drive (ikkje behovsprøvd) turvognverksemd, søkje eige ruteløyve eller drive som undertransportør i verksemd som har ruteløyve, eller som undertransportør for administrasjonsselskap som ikkje treng eige ruteløyve, jf. yrkestransportlova §§ 23 og 6 (2).

3.2 Løyvestyresmakt

Fylkeskommunane er løyvestyresmakt for ruter *innanfor* fylkesgrensene, jf. yrkestransportlova § 13 (2). Løyvestyresmakta er knytt til fylkeskommunane sitt overordna ansvar for organisering og kjøp av lokale rutetenester innanfor fylkesgrensene, jf. yrkestransportlova §§ 8 og 22. Den som vinn anbod om rutetransport vil som oftast få einerett til å drive rutetransport i det aktuelle området. Fylkeskommunen kjøper òg rutetenester der rutene kryssar fylkesgrensa og har ein lokal funksjon.

Fylkeskommunen er sjølv klageinstans for enkeltvedtak som fylkeskommunen gjer når løyvestyresmakta er lagt til fylkeskommunen ved lov, jfr. forvaltningslova § 28, andre ledd.

Samferdselsdepartementet gjev løyve til ruter som *kryssar ei eller fleire fylkesgrenser*, jf. yrkestransportlova § 13 (1). Etter ei endring i yrkestransportforskrifta § 3, med verknad frå 1. april 2006, er departementet si løyvestyresmakt for ruter som kryssar ei eller fleire fylkesgrenser *delegert* til den fylkeskommunen der søkjar har forretningsadresse, dersom ein del av ruta skal gå i dette fylket. Etersom delegasjonsmodellen er nytta, er Samferdselsdepartementet klageinstans i desse tilfella, jf. forvaltningslova § 28, andre ledd, siste punktum.

Ut frå avgrensinga i yrkestransportlova § 13 fins det ikkje noko *nedre* grense for kor kort ei rute kan vere for at departementet skal vere løyvstyresmakt ("rutetransport som går gjennom to eller fleire fylke"). I praksis har departementet delegert til vedkomande fylkeskommune å kunne gje løyve til grenseoverskridande ruter som *berre har ein lokal funksjon*.

3.3. Om behovsprøving

Gjeldande behovsprøving mot lokaltrafikk på kommersielle langruter har som siktemål å hindre inntektsbortfall for lokale ruter som inngår som ein del av offentleg innkjøp.

Kommersielle bussruter over fylkesgrenser vert ikkje lenger behovsprøvde i høve til jernbane eller andre kommersielle ruteløyve på same eller tilnærma same strekning. Det vert framleis behovsprøvd i høve til å kunne ta *lokaltrafikk* på heile eller deler av strekinga der det vert søkt om kommersielt ruteløyve.

Ekspressbussrutene kan i nokre tilfelle konkurrere med lokale bussruter og redusere fylkeskommunane sine moglegheiter til å kryssubsidiere mellom lønsame og ulønsame bussruter. Departementet har difor i rundskriv N-2/2017 vist til at departementet framleis vil leggje vekt på fylkeskommunane sine tilrådingar i spørsmålet om fylkeskryssande ekspressbussruter skal få høve til å drive lokaltrafikk internt i et fylke.

Det følgjer av rundskrivet at behovsprøvinga av søknader om ekspressbussløyve skal avgrensast til berre å gjelde i høve til lokale bil- og båtruter som inngår i det fylkeskommunale tilskotsansvaret. Behovsprøvinga vil såleis gje høve til å setje vilkår om avgrensing av- eller forbod mot lokaltrafikk, eller til å påleggje andre vilkår for ruta som tek omsyn til lokal kollektivtransport. Fylkeskryssande ruter som heilt eller i det vesentlege utfører ein lokal funksjon vil i samsvar med dette kunne verte nekta oppretta. Oslo og Akershus vert i denne samanheng rekna som eitt lokaltrafikkområde. Elles avgjer fylkeskommunen kva som skal reknast som lokaltrafikkområde.

Rundskrivet er i hovudsak ei vidareføring av tidlegare rundskriv på området. Nytt i 2017 var at departementet understreka at fylkeskommunane måtte gjere ei grundigare vurdering av verknadene for den lokale kollektivtrafikken ved handsaming av søknader om fylkeskryssande ruter. Kravet til grunngjeving av vedtak om å nekte fylkeskryssande ruter å ta med lokaltransport vart skjerpa.

Det går fram av rundskriv N-2/2017 at det ikkje er tilstrekkeleg grunn til å avslå søknaden eller til å påleggje vilkår om forbod mot lokaltrafikk at konkurransen frå ekspressruta kan føre til inntektstap for eksisterande lokalruter som mottek kompensasjon frå fylkeskommunane. I den konkrete vurderinga skal fylkeskommunen òg ta omsyn til at lokalrutene som følgje av kompensasjonen dei mottek ofte vil kunne ha lågare billettpriser og periodekort som gjev kundane større fleksibilitet og høgare frekvens på lokalstrekninga enn det ekspressbussruta kan. Samstundes kan eit nytt tilbod ha positive verknader og kunne generere ei auke i kollektivtransport, t.d. passasjerar som tidlegare brukte bil.

Rundskrivet slår vidare fast at den einskilde fylkeskommunen skal foreta ei grundig vurdering av både positive og negative verknader ekspressbussruta vil kunne ha for lokaltrafikken, og eventuelle andre relevante forhold. I fylkeskommunen si grunngjeving skal det gjerast greie for dei hovudomsyna som har vore avgjerande ved behovsprøvinga, samt kva positive og negative verknader fylkeskommunen har lagt vekt på i si vurdering.

3.3. Flybussar

Det er i dag ingen særreglar for løyve til rutebussar for passasjerar som anten går på eller av bussen på ein flyplass. Slike ruter må òg ha løyve etter yrkestransportlova § 6, jf. § 4.

3.4 Sakshandsaming

Det følgjer av rundskriv N-2/2017 at søknader om langruter skal sendast til høyring til dei fylkeskommunane ruta skal gå gjennom. Det kan i etterkant av ei slik høyring bli sett vilkår

for løyvet, t.d. i form av krav om bruk av særskilte trasèar, haldeplassar m.v., og eventuelt forbod mot å ta lokaltrafikk på visse strekningar, jf. yrkestransportlova § 11.

4. Framlegget til regulering av kommersielle bussruter

Det er eit overordna mål å leggje til rette for best mogleg kollektivtransport, og at det skal vere enkelt å reise kollektivt. Det er òg eit mål å leggje til rette for at aktørane i næringa har fridom til å kunne etablere kommersielle ruter. Å leggje til rette for friare etableringsrett kan styrke kollektivtransporten samla sett.

4.1. Heimel for at ruter over ei viss lengd ikkje skal behovsprøvast

Departementet meiner det er viktig å sikre at regionreforma ikkje får utilsikta verknader for ekspressbusstilbodet, og at moglegheita til å etablere kommersielle ekspressbussruter ikkje vert innskrenka.

Departementet gjer på denne bakgrunn eit framlegg til endring i yrkestransportlova og yrkestransportforskriften for å unngå at det vert vanskelegare å etablere langdistanse bussruter. Departementet legg opp til å innføre ein heimel i yrkestransportlova til departementet kan fastsetje objektive kriterier for kva ruter som skal behovsprøvast.

Departementet meiner at behovsprøving av ruteløyve bør baserast på ei objektiv, målbar grense som er lik i heile landet. Om ei rute skal behovsprøvast eller ikkje bør ikkje vere basert på om ruta kryssar ei fylkesgrense.

Departementet meiner at ei fast kilometergrense som avgjerande for om ruter kan opprettast fritt vil vere eit vilkår som er enkelt å praktisere. Departementet legg og til grunn at alle, eller dei fleste, fylkeskryssande bussruter som i dag vert drivne på kommersielt grunnlag er lengre enn 50 km.

Ved bruk av ei nedre kilometergrense som vilkår for fri etablering av kommersielle bussruter, både for ruter som er regioninterne og ruter som kryssar fylkesgrenser, vil ekspressbusspolitikken og verte meir føreseieleg for næringa. Fylkesgrensene vil då berre ha verknad for kompetansedelinga av løyvestyresmakta mellom fylka og departementet, og ikkje for om vilkåra for å kunne etablere kommersielle ruter er oppfylt.

Det skal framleis vere høve for fylkeskommunane til å setje vilkår for løyvet. jf. yrkestransportlova § 11, som til dømes om val av trasé etter.

Departementet foreslår at det vert gjeve heimel i yrkestransportlova § 6 (2) for at departementet i forskrift kan fastsetje at ruter med motorvogn over ei viss lengd ikkje skal behovsprøvast. Heimelen vil både gjere det mogeleg å unnta ruta frå A til B frå behovsprøving, og til å unnta ruta frå behovsprøving mot lokale ruter som mottek tilskot og/eller einerett frå fylkeskommunane. Lengda på ruter som ikkje skal behovsprøvast skal ikkje setjast lågare enn 50 km.

Departementet gjer i samsvar med ovannemnde framlegg til endring i yrkestransportforskriften som fastset at ruter med ei lengd på over 50 km ein veg ikkje skal behovsprøvast.

Departementet legg til grunn at det er få eller ingen ruter under 50 km som vert drivne kommersielt.

Departementet ber særleg om innspel på om grensa for fri etablering bør setjast kortare eller lengre enn 50 kilometer. Departementet er særleg interessert i høyringsinstansane sitt syn på kva fordelar og ulemper som vil gjere seg gjeldande dersom grensa i staden for 50 km til dømes vert sett til 80 eller 100 km.

4.2. Heimel for å kunne fastsetje at særlege transportar ikkje skal behovsprøvast

Det er ønskjeleg å leggje til rette for at kommersielle bussruter (ekspressbussruter) kan medverke til å gje eit godt kollektivtilbod for publikum, mellom anna til- og frå flyplassar. Der marknaden gjev grunnlag for kommersielle tilbod og konkurranse, bør ikkje reguleringa vere til hinder for etablering av tilbod.

Departementet gjer difor framlegg om at departementet kan fastsetje i forskrift at *særskilte* former for rutetransport ikkje skal behovsprøvast, uavhengig av lengda på ruta.

Samstundes gjer departementet framlegg om eit nytt § 35 andre ledd i yrkestransportforskriften, som slår fast at persontransport i rute til og frå flyplassar, der passasjerane vert tekne opp eller sette av på ein flyplass, ikkje skal behovsprøvast utan omsyn til lengda på transporten.

5. Vurdering

Bakgrunnen for gjennomgangen av yrkestransportlova er tilpassing til regionreforma, som ei følgje av at gjeldande ekspressbusspolitikk nyttar *fylkesgrenser* som kriterium ved tildeling av (kommersielle) ruteløyve. Det er òg eit mål å liberalisere ekspressbusspolitikken. Med unnatak av dei fire fylka som ikkje vert direkte påverka av regionreforma, fører etableringa av dei nye fylka til utilsikta endringar dersom ein skal halde på "kryssing av fylkesgrenser" som eit avgjerande kriterium ved avgjerda om løyve til kommersiell rutedrift skal innvilgast.

Departementet gjer merksam på at den kilometergrensa som vert sett nasjonalt, i framtida og vil kunne gjelde utanlandske transportørar, om rettane til å køyre nasjonal rutetransport vert utvida som følgje av endringar i forordning 1073/2009. Dette kan innebære at utanlandske transportørar òg kan drive kommersielle rutetransport i Noreg om lengda på ruta er over 50 kilometer.

Departementet har vurdert alternative løysingar for ei tilpassing til regionreforma og liberalisering av ekspressbusspolitikken.

For å tilpasse ekspressbusspolitikken til regionreforma har departementet vurdert å vidareføre fylkesgrensene som gjaldt før 1. januar 2018 som utgangspunkt for kva ruter departementet skal vere løyvestyresmakt for. Ei slik løysing ville gjere det mogeleg å vidareføre ein liberal ekspressbusspolitikk etter tilsvarande prinsipp som gjeldande ordning. Sjølv om vidareføring av ei ordning basert på innarbeidd praksis truleg ikkje ville ført til behov for auka ressursbruk, meiner departementet at å basere seg på fylkesgrenser som ikkje lenger har nokon formell funksjon, ikkje framstår som eit godt alternativ.

Departementet legg difor til grunn at deling av løyvestyresmakta mellom departementet og fylkeskommunane vert tilpassa regionreforma med dei nye fylkesgrensene. Dette vil føre til ei utviding av løyveansvaret for fylka, og såleis ei delvis omfordeling av ansvaret for ekspressbusspolitikken mellom fylkeskommunar/departementet i høve til *gjeldande* rett.

Ei full liberalisering av all kommersiell rutetransport, uavhengig av rutelengde, vil kunne ivareta både omsynet til ei tilpassing til regionreforma og målet om liberalisering.

Departementet meiner likevel det vil kunne få utilsikta verknader for det lokale rutetilbodet i fylka om det vert fri etablering for kommersielle aktørar. Fri etablering av all kommersiell rutetransport kan føre til auka utgifter til å oppretthalde det offentlege kollektivtransportnettet. Ved offentlig kjøp av kollektivtransport er det til dømes vanleg å kjøpe pakkar der det vert føresett intern kryssubsidiering. Ved fri etablering av kommersielle bussruter vil kjøp av kollektivtransport difor kunne føre til auka kostnader for fylka. Fri etablering av kommersielle bussruter kan òg føre til eit meir ustabil kollektivtrafikktilbod, ettersom kommersielle ruter berre vert oppretthaldne så lenge det er økonomisk grunnlag for drifta av ruta.

Ut frå ei heilskapleg vurdering meiner departementet at formålet om tilpassing til regionreforma og liberalisering av ekspressbusspolitikken vert oppnådd på best måte gjennom dei endringane i reguleringa som er skissert i pkt. 4. Framlegget vil gje større fridom for ekspressbussnæringa, noko som kan leggje til rette for å gje brukarane av kollektivtransport eit betre tilbod, som og kan overføre ein del av privatbilismen til kollektivtransport.

Departementet legg til grunn at det er tenleg at løyvestyresmaktene sitt ansvar vert avgrensa etter dei til ei kvar tid gjeldande administrative grensene. Ein objektiv regel i form av ei kilometergrense for å avgjere kva ruter som skal behovsprøvast, gjer ordninga føreseieleg både for næringa og løyvestyresmaktene og vil vere enkel å praktisere.

Dersom det vert sett ei fast grense for kva ruter som ikkje skal behovsprøvast, meiner departementet at verknaden på fylkeskommunale kjøp av lokale kollektivtransporttenester vert avgrensa.

Kommersielle bussruter over ein viss distanse har gradvis vorte liberaliserte, og er som nemnt ovanfor no *berre* behovsprøvde i høve til lokal rutetraffikk. Behovsprøving av løyver krev normalt større bruk av offentlege ressursar til handsaming av søknader, administrasjon og oppfølging enn ei rein kvalitetsprøvd løyveordning utan behovsprøving. Deregulering av

rutetransport vil i noko grad kunne frigjere offentleg ressursar som i dag er knytt til behovsprøvinga av løyver.

Departementet meiner det bør vere opp til fylkeskommunane å vurdere om ruter *under* 50 km skal behovsprøvast. Det vert difor lagt opp til at det vert sett ei nedre grense i lova på 50 km for departementet sin heimel for å fastsetje i forskrift kva ruter som skal behovsprøvast.

Ut frå ovannemnde er det såleis ikkje er noko til hinder for at *fylkeskommunane* kan opne for fri etablering av rutetransport på fylkesinterne ruter som er kortare enn 50 km.

Departementet presiserer at avreguleringa omfattar kommersielle langruter over ei viss lengd. Eventuelle søknader om kommersielle ruter som er kortare enn 50 km, skal framleis behovsprøvast fullt ut mot andre lokale ruteopplegg.

Fylkeskryssande ruter med total strekning på under 50 km vil teoretisk sett vil kunne falle inn under ei behovsprøving dei ikkje er underlagde i dag. Departementet er likevel ikkje kjent med at det i dag finst så korte kommersielle bussruter.

6. Økonomiske og administrative konsekvensar

Innføring av objektive kriterier for å kunne etablere ekspressbussruter over ei fastsett lengd, utan avgrensing i høve til å kunne ta lokaltrafikk på delar av strekninga, vil i nokon grad redusere bruken av offentlege ressursar til handsaming av søknader om løyve til ekspressbuss med rett til lokaltrafikk. Fylkeskommunane må framleis handsame søknader og vil mellom anna måtte vurdere behovet for å setje vilkår etter yrkestransportlova § 11.

Departementet legg til grunn at behovsprøving av kommersielle ruter mot lokaltrafikk ikkje vil ha anna enn marginal verknad ut frå formålet med behovsprøvinga, som er å verne om inntektsgrunnlaget for lokal trafikk som inngår som ein del av offentleg kjøp av kollektivtransport. Departementet viser til at kommersiell rutetransport i liten grad kan konkurrere på like vilkår med kontraktbunden kollektivtransport i eit lokalt kollektivnett; verken med tanke på frekvens, takst, moglegheita til bruk av overgangsbillettar eller til samordning med andre lokale ruter.

For *ekspressbussnæringa* vil endringa kunne gje ei meir føreseieleg og mindre tidkrevjande handsaming av søknader om ekspressbussløyve enn i dag. Endringane vil leggje til rette for større fleksibilitet for aktørar som ønskjer å opprette kommersielle bussruter. Dette kan bidra til auka lønsemd i ekspressbussnæringa.

For *publikum* kan større fridom i etablering av kommersielle bussruter bidra til eit betre kollektivtilbod på lengre distansar. Det kan og gje eit noko betre tilbod lokalt ved at dei kommersielle rutene over ei viss lengd kan ta med passasjerar lokalt.

Generelt vil framlegget kunne bidra til eit betre kollektivtilbod for publikum, utan auka ressursbruk for det offentlege.

Forslag til lov om endring i yrkestransportlova

I lov 21. juni 2002 nr 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy skal § 6 lyde:

§ 6 Behovsprøvd løyve for persontransport med motorvogn i rute

(1) Den som mot vederlag vil drive persontransport i rute med motorvogn må i tillegg til løyve etter § 4 første ledd ha løyve for rutetransport.

(2) Løyve til persontransport i rute over ei viss lengd skal ikkje behovsprøvast.

Departementet fastset i forskrift den nedre grensa for persontransport som ikkje skal behovsprøvast. Den nedre grensa kan ikkje setjast lågare enn 50 km. Departementet kan fastsetje i forskrift at særlege former for persontransport i rute ikkje skal behovsprøvast utan omsyn til lengda på ruta.

(3) Administrasjonselskap(.....)

(4) Den som har ruteløyve (.....)

Forslag til endring i Forskrift om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportforskriften)

I forskrift av 26. mars 2003 skal ny § 35 a. lyde:

§ 35a. Unntak fra krav om behovsprøving av ruteløyve

Følgende løyver skal ikke behovsprøves:

- 1) Løyve til å drive persontransport mot vederlag med motorvogn i rute lengre enn 50 kilometer en veg.
- 2) Løyve til å drive persontransport mot vederlag med motorvogn i rute av passasjerer med på- eller avstiging ved flyplasser, uten hensyn til rutens lengde.

Den som utfører transporten må ha løyve for persontransport.