



# Innst. 303 L

(2009–2010)

## Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 113 L (2009–2010)

**Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om endringer i yrkestransportlova og jernbaneloven (gjennomføring av forordning (EF) nr. 1370/2007 av 23. oktober 2007 om offentlig persontransport med jernbane og på vei og om oppheving av rådsforordning (EØF) nr. 1191/69 og 1107/70)**

Til Stortinget

### Sammendrag

#### Bakgrunn

Samferdselsdepartementet gjer framlegg om endringer i lov av 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportlova) og i lov av 11. juni 1993 om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (jernbaneloven) som skal leggje til rette for gjennomføring av – og vera ei nasjonal tilpassing til Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1370/2007 av 23. oktober 2007 om offentlig persontransport med jernbane og på vei, og om oppheving av rådsforordning (EØF) nr. 1191/69 og 1107/70 (kollektivtransportforordninga).

Ettersom gjennomføringa av avgjerda har til føresetnad at forordninga vert innlemma i EØS-avtalen, er det naudsynt at Stortinget samtykkjer, jf. Grunnloven § 26 andre ledd. Ein proposisjon om Stortinget sitt samtykke til lovendring er fremja av Utanriksdepartementet, jf. St.prp. nr. 82 (2007–2008). Stortinget har gjeve slikt samtykke, jf. Innst. S. nr. 32 (2008–2009).

Kollektivtransportforordninga vart sett i verk i EU 3. desember 2009.

### Hovudtrekk i forordninga og lovendringar

Forordninga inneheld reglar som set krav til å nytta konkurranse ved kjøp av tenester og tildeling av einerettar innan kollektivtransportsektoren på veg og med bane, og om innhald i kontraktar om plikt til offentlig teneste. Når slik konkurranse er gjennomført, ligg det ikkje føre ytterlegare plikt til konkurranse i marknaden.

Regelen i gjeldande § 8 første ledd i yrkestransportlova er at konkurranse er frivillig. Denne regelen må endrast for at norsk rett ikkje skal vera i strid med EØS-retten. Dei andre endringane i yrkestransportlova er tilpassingar til denne endringa.

Jernbaneloven har i dag ingen reglar om plikt til konkurranseutsetjing. Det er naudsynt å endra jernbaneloven for å få heimel til å gje forskrift om gjennomføring av forordninga for jernbanesektoren.

### Nærare om kollektivtransportforordninga

Forordninga fastset korleis kompetente styresmakter, innanfor rammene av EØS-retten, kan gripa inn i kollektivtransporten for å sikra levering av tenester av allmenn interesse, som har høgre frekvens, er tryggare, betre og rimelegare, enn det ein kan oppnå gjennom marknadskreftene åleine. Forordninga slår fast på kva måte kompetente styresmakter kan tildela offentlig støtte (tilskot) og/eller einerettar til operatørar innan buss- og banesektoren i tilknytning til oppfylging av plikt til offentlig teneste, jf. artikkel 1.

Kollektivtransportforordninga tek sikte på å regulera konkurransen slik at kontraktar om offentlig teneste i kollektivtransport vert inngått og gjennomført på ein gjennomsynleg måte.

Artikkel 5 i forordninga gjev reglar om når konkurranseutsetjing skal krevjast. I artikkel 4 vert det sett opp minimumsreglar for kva kontraktar om plikt til offentlig teneste skal innehalda. Artikkel 7 har re-

glar om offentleggjering. I artikkel 8 er det gjeve overgangsreglar i høve til når forordninga skal gjelda fullt ut for alle kontraktar innan sektoren.

Hovudregelen etter forordninga er at kontrakt om offentleg tenesteyting skal tildelast etter konkurranseutsetjing, jf. artikkel 5 (3).

Unntak frå dette gjeld:

1. dersom oppdragsgjevar sjølv eller ein intern operatør driv transporttenesta på den aktuelle strekninga, jf. artikkel 5 (2),
2. dersom den årlege verdien av kontrakten er på under 1 million euro, eller under 2 millionar euro for små og middels store bedrifter, jf. artikkel 5 (4),
3. der operatøren utfører mindre enn 300 000 kilometer transporttenester årleg, eller under 600 000 kilometer for små og middels store bedrifter, jf. artikkel 5 (4),
4. i naudsituasjonar, jf. artikkel 5 (5), og
5. for jernbane, jf. artikkel 5 (6).

Kontraktstida skal etter artikkel 4 (3) vera maksimalt 10 år for buss, og 15 år for jernbane. For jernbane gjeld likevel regelen om kontraktstid på 15 år berre ved konkurranseutsetjing. Utan konkurranseutsetjing er maksimal kontraktslengd 10 år.

Oppdragsgjevar kan leggja inn i kontrakten at operatørar som vert tildelt kontrakt må ta over tilsette frå tidlegare operatør, på same måte som ved overdraging av verksemd, jf. artikkel 4 (5). Forordninga viser òg til reguleringar i nasjonal rett når det gjeld dette spørsmålet.

Vidare skal alle kompetente styresmakter kvart år offentleggjera ei detaljert oversikt over alle plikter til offentleg transportteneste som styresmaktene er ansvarlege for, jf. artikkel 7 (1).

I artikkel 8 er det teke inn overgangsreglar. Reglane vil få full verknad i dei sektorane som er omfatta innan 10 år, dvs. innan 3. desember 2019.

Kollektivtransportforordninga regulerer korleis offentlege styresmakter kan tildela tilskot og einerett innan kollektivtransport, og fastset nærare reglar om inngåing av og innhaldet i kontraktar om offentleg tenesteyting.

I utgangspunktet gjeld kollektivtransportforordninga for alle kontraktar om offentleg tenesteyting innan kollektivtransport, både tenestekontraktar og tenestekonsesjonskontraktar.

Dersom kollektivtransport vert utført på kommersielt grunnlag og ikkje på grunnlag av kontrakt om offentleg teneste, gjeld ikkje reglane i forordninga. For land som har gjennomført fri konkurranse om transporttenester, gjeld såleis ikkje forordninga. I Noreg vil forordninga ikkje gjelda for kommersielle ekspressbussruter.

Jernbanetransport er ikkje omfatta av krav til konkurranse. Unntaket i forordninga gjeld ikkje anna sporbunden transport, som tunnelbane, forstadsbane og sporveg.

Medlemsstatane kan, på frivillig grunnlag, fastsetja å nytta forordninga ved inngåing av tilsvarande kontraktar på sjøruter, jf. artikkel 1 (2).

Gjeldande rett er nærare omtala i pkt. 5 i proposisjonen. Yrkestransportlova § 6 stiller krav om behovsprøvd løyve for persontransport med motorvogn i rute. Yrkestransportlova § 7 stiller krav om behovsprøvd løyve for persontransport med fartøy (over 8 m lengde svarande til 4 bruttotonn) i rute.

Når det gjeld krav om tildeling av tilskot, må ein gjera eit skilje mellom kontraktar som fell inn under regelverket om offentlege innkjøp og dei som ikkje gjer det.

Yrkestransportlova skil i utgangspunktet ikkje mellom løyve for personruter på veg og til sjøs. Når det gjeld sjøtransport, følgjer det likevel av lov om fri utveksling av tenesteytelser innan sjøtransport av 4. desember 1992 (lov om sjøtransporttjenester), som gjennomfører den maritime kabotasjeforordninga, at det skal vere fri tilgang for EØS-reiarlag til å yta sjøtransporttenester innanfor EØS, jf. artikkel 1 (1).

Kommisjonen meiner at kontraktar om offentleg teneste innan sjøtransport normalt ikkje bør gjelda for periodar på meir enn 6 år. Dette følgjer òg av retningslinene frå EFTA sitt overvakingorgan (ESA) om statsstøtte innan maritim transport, jf. punkt 9 i retningslinene. For kontraktar som gjeld passasjertal under 300 000 passasjerar årleg, er opp til 12 år nemnt som ei akseptabel kontraktslengde.

Jernbaneloven fastset vilkår for å driva jernbaneverksemd. Jernbaneloven kap. II A inneheld reglar om konkurranse om avtalar om persontransport med jernbane. Det er ikkje laga egne prosessreglar for gjennomføring av ein eventuell konkurranse, men dei generelle prinsippa i EØS-retten om openheit, rettferd, transparens og ikkje-diskriminering er tekne inn i lova.

Den nasjonale persontransportmarknaden med jernbane er ikkje liberalisert i Noreg. Departementet er ikkje kjend med at det i Noreg har vore nytta konkurranse om kontrakt om offentleg teneste med annan skinnegåande transport, til dømes sporveg, tunnelbane og forstadsbane.

I forordninga artikkel 4 (5) vert rett styresmakt gjeve høve til å krevja at reglane for overdraging av verksemd skal nyttast tilsvarande ved konkurranse etter forordninga. Det vert vist til nasjonal rett på området.

### Framlegget til regelendringar

Departementet har vurdert om forordninga bør gjennomførast i form av lov eller forskrift. Departementet

mentet finn at det passar best med strukturen i regelverket å gjennomføra kollektivtransportforordninga i form av forskrift. Dette gjev òg den fordelan at departementet kan gje felles reglar for veg- og banesektoren i ei fellesforskrift.

Yrkestransportlova har til no ikkje gått lenger enn til å slå fast at bruk av konkurranse skal vera frivillig. Framlegget er i hovudsak avgrensa til naudsynte endringar som følgje av at kollektivtransportforordninga vil verte inkorporert i norsk rett.

I utkastet har departementet vald å fremja forslag om å oppheva yrkestransportlova § 22 sjettedde ledd, som fastset ei minste kontraktstid ved bruk av anbod (konkurranse) på 5 år med unntak for mellombelse ruter. Bakgrunnen for regelen er m.a. omsynet til tilsette og til tryggleik for investeringar, jf. Ot.prp. nr. 64 (1989–1990) og Innst. O. nr. 82 (1990–1991). Departementet viser til tidlegare framlegg om endringar i yrkestransportlova, som har som føresetnad at reglane i arbeidsmiljølova §§ 16-2 til 16-7 skal gjelda tilsvarende ved bruk av konkurranse ved tildeling av løyve. Denne lovendringa er vedteken og sett i verk frå 1. september 2009.

Jernbaneloven regulerer ikkje spørsmålet om korleis kontraktar om offentleg teneste med jernbane skal tildelast. Framlegget er avgrensa til å gjelde naudsynte endringar for å gjennomføra kollektivtransportforordninga i norsk rett. Fleire av reglane i forordninga er ikkje tydeleg forankra i jernbaneloven. Mellom anna stiller forordninga krav til korleis offentlege styresmakter skal gå fram for å påleggje plikt om offentleg tenesteyting, krav til innhald i kontraktar om offentleg teneste o.a. Departementet gjer difor framlegg om endring i jernbaneloven.

Det er naudsynt med ein klar heimel i jernbaneloven for at forordninga skal kunna takast inn i norsk rett gjennom forskrift. Departementet meiner det er mest tenleg å ta inn ein slik forskriftsheimel i ny § 7d i kapittel II som gjev departementet mynde til å gjennomføra og utfylla forordninga med seinare endringar. Dette vil gje god samanheng med den tilsvarende gjennomføringsføresegna i § 7c om forordninga om rettar til jernbanepassasjar.

Prosedyrereglane i forskrifta om anbod i lokal rutetransport gjevne med heimel i yrkestransportlova vert oppheva. Forskrifta vil føra vidare dei gjeldande reglane som ikkje gjeld prosedyre, og som ikkje på annan måte vert påverka av kollektivtransportforordninga.

## Høyring

Samferdselsdepartementet sende 12. desember 2008 saka til høyring. Frist for å uttala seg vart sett til 3. februar 2009. Høyringsinstansar og utdrag av høyringsfråsegnene er nærare omtala i pkt. 7 i proposisjonen.

## Vurdering

Departementet vil implementera forordninga som ei felles forskrift med heimel i yrkestransportlova og jernbaneloven. Ut frå departementet si vurdering kan det synast føremålstenleg å leggja forordninga som vedlegg til dei forskriftene ho blir inkorporert gjennom, framfor å berre vise til forordninga i forskriftsteksten. Dette for å lette tilgangen til regelverket.

Departementet legg i størst mogeleg grad opp til at det ikkje vert gjeve nasjonale pålegg om bruk av konkurranse ut over det som følgjer av forordninga. Dette for å styrkja det lokale sjølvstyret og sikra størst mogeleg handlefridom.

Departementet ønskjer ikkje i utgangspunktet å gje særlege føringar på kva prosedyrereglar som skal nyttast ved konkurranse etter kollektivtransportforordninga. Det bør vera opp til rette styresmakt å velja kva prosedyrar ein ønskjer å nytta i det konkrete tilfellet, innanfor dei rammene som kollektivtransportforordninga og anna regelverk set.

Etter artikkel 5 (6) kan ein nytta direktetildeling av kontrakt om offentleg teneste med jernbane (på det nasjonale jernbanenet), med mindre det er forbod mot det i nasjonal lovgjeving. Departementet ser det ikkje som aktuelt å skulle fremja noko lovforslag i ei slik retning.

## Sjøtransport

Forordninga opnar i artikkel 1 (2) for å la forordninga gjelda for tildeling av kontrakt om offentleg tenesteyting på innanlands vassvegar og i nasjonale farvatn, med atterhald for bruk av den maritime kabotasjeforordninga.

Departementet ønskjer ikkje å gje noko pålegg om bruk av konkurranse ut over det som følgjer av gjeldande praksis etter den maritime kabotasjeforordninga. Regelverket i kollektivtransportforordninga vert difor ikkje gjort gjeldande for sjøtransport.

## Overgangsreglar

Reglane om konkurranseutsetjing (artikkel 5 i forordninga) skal gradvis verta gjennomførte i overgangsperioden på 10 år frå forordninga tredde i kraft, dvs. innan 3. desember 2019. Departementet meiner det er dei lokale styresmaktene som er nærast til å vurdere når dei skal gjennomføre reglane om konkurranseutsetjing innanfor den overgangsperioden som er gjeve.

## Økonomiske og administrative konsekvensar

Departementet kan ikkje sjå at regelendringa som innfører krav om bruk av konkurranse ved tildeling av løyve for persontransport, vil føra til vesentleg

auke i ressursbruken ved offentlig administrasjon av kollektivtransport.

Utvida plikt til konkurranse vil kunne gje meir effektiv ressursbruk i område med verksam konkurranse om slike oppdrag. Såleis kan offentlege styresmakter oppnå lågare kostnader, som i sin tur kan brukast til å gje innbyggjarane eit betre kollektivtransporttilbod.

### **Merknader til dei einskilde paragrafane i lovframlegget**

Kollektivtransportforordninga vil bli inkorporert i norsk lov ved ei felles forskrift for veg- og banesektoren. Det er heimel i yrkestransportlova §§ 8 sjunde ledd og 35 for å fastsetja reglane i forordninga som forskrift. Yrkestransportlova må endrast på dei punkta der lova er i strid med forordninga, og på nokre punkt må ordlyden i lova tilpassast reglane i forordninga. Jernbaneloven må endrast for å gje heimel til å gjennomføra forordninga i forskrift på jernbaneområdet.

Merknader til dei enkelte paragrafane i lovframlegget er omtala i pkt. 10 i proposisjonen.

### **Komiteens merknader**

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Anne Marit Bjørnflaten, Susanne Bratli, Freddy de Ruiten, Gorm Kjernli, Magne Rommetveit og Tone Merete Sønsterud, fra Fremskrittspartiet, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen, Bård Hoksrud og Arne Sortevik, fra Høyre, Øyvind Halleraker, Lars Myraune og Ingjerd Schou, fra Sosialistisk Venstreparti, Hallgeir H. Langeland, fra Senterpartiet, Janne Sjelmo Nordås, og fra Kristelig Folkeparti, lederen Knut Arild Hardeide, viser til St.prp. nr. 82 (2007–2008) og Innst. S. nr. 32 (2008–2009) der Stortinget har gitt sin tilslutning til å innlemme Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1370/2007 av 23. oktober 2007 om offentlig persontransport med jernbane og på vei, og om oppheving av rådsforordning (EØF) nr. 1191/69 og 1107/70 (kollektivtransportforordninga) i EØS-avtalen. Forslaget til endringer i lov av 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportlova) og i lov av 11. juni 1993 om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (jernbaneloven) legger til rette for gjennomføring av kollektivtransportforordninga og er en nasjonal tilpasning til forordningen.

Komiteen viser til merknadene i Innst. S. nr. 32 (2008–2009). Komiteen har merket seg at hovedregelen etter forordninga er at kontrakt om offentlig tjenesteyting skal tildeles etter konkurranseutsetting, men at det i noen tilfeller kan tildeles kontrakt direkte uten konkurranse på forhånd.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, er opptatt av tryggheten for arbeidstakerne og viser til Ot. prp. nr. 60 (2008–2009), jf. Innst. O. nr. 74 (2008–2009), som slår fast at arbeidsmiljøloven §§ 16-2 til 16-7 skal gjelde ved all konkurranse om tildeling av løyve/kontrakt etter yrkestransportloven og jernbaneloven. Flertallet har merket seg arbeidstakerorganisasjonenes engasjement i dette spørsmålet i høringsuttalelsene. Flertallet er fornøyd med at det gis en tydelig mulighet i kollektivtransportforordninga til å videreføre disse kravene, og støtter regjeringens fastholdelse av kravene.

Flertallet slutter seg til departementets vektlegging av å sikre størst mulig handlefrihet innenfor forordningen, og på den måten også styrke det lokale selvstyret.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, viser til at hovedregelen i forordningen er en kontraktslengde på 10 år, med åpning for å kunne forlenge kontraktene opptil 15 år i spesielle tilfeller. Dette flertallet mener det kan finnes tilfeller hvor utvidet kontraktstid kan vise seg formålstjenlig, og mener de ansvarlige myndighetene må sikres dette handlingsrommet.

Dette flertallet foreslår derfor slik ordlyd i § 27 andre ledd:

«§ 27 andre ledd skal lyda:

(2) Behovsprøvd løyve etter §§ 6 og 7 gjeld i ti år. Ved bruk av konkurranse ved tildeling av løyve, eller når det følgjer av forskrift gjeve med heimel i denne lova, gjeld løyve for den tid inngått kontrakt om offentlig tenesteyting gjeld. Løyve som er gjevne når denne lova tok til å gjelde, gjeld for den tida dei er gjevne for. Løyvestyresmaktene kan ta att eit løyve før løyvetida er ute i samband med innføring av konkurranse for vedkommande rute eller ruteområde.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet forstår bestemmelsene i forordningen – om at kompetente myndigheter kan tildele kontrakter med årlig gjennomsnittsverdi under 1 mill.

euro inklusiv billettinntekter (eller under 2 mill. euro for små og mellomstore bedrifter) uten bruk av konkurranse, slik at terskelverdien beregnes med utgangspunkt i den strekningen kontrakten gjelder for og ikke for hele ruten.

Disse medlemmer er fornøyd med at forordninga ikke vil gjelde for kommersielle ekspressbussar og at jernbanetransport ikke er omfattet av krav til konkurranse.

Komiteens medlemmer fra Framskrittspartiet har merket seg hovedinnholdet i proposisjonen:

«Forordninga inneheld reglar som set krav til å nytta konkurranse ved kjøp av tenester og tildeling av eineretar innan kollektivtransportsektoren på veg og med bane, og om innhald i kontraktar om plikt til offentleg teneste.

Regelen i gjeldande § 8 første ledd i yrkestransportlova er at konkurranse er frivillig. Denne regelen må endrast for at norsk rett ikkje skal vera i strid med EØS-retten. Dei andre endringane i yrkestransportlova er tilpassingar til denne endringa.

Jernbaneloven har i dag ingen reglar om plikt til konkurranseutsetjing. Det er naudsynt å endra jernbaneloven for å få heimel til å gje forskrift om gjennomføring av forordninga for jernbanesektoren.»

Disse medlemmer har vidare merket seg bakgrunnen for forslaget som omtales slik:

«Forordninga skal sikra effektive offentlege transporttenester gjennom regulert konkurranse. Det vil seia at det vert innført ei plikt til konkurranse om marknaden.»

Disse medlemmer er tilfreds med at regjeringa i tråd med forordning (EF) nr. 1370/2007 foreslår at det gjennom lovendring og forskrift fastlegges klare reglar for krav til å bruke konkurranse ved kjøp av tenester innanfor kollektivtransport på vei og på bane og at bruk av konkurranse blir hovedregel. Disse medlemmer er fornøyd med den speilvendingen av gjeldende lov- og regelverk som der ved gjer.

Disse medlemmer etterlyser i likhet med Konkurransetilsynets høringsuttalelse en klar grunnleggelse for hvorfor regjeringa har lagt seg på minimumsløsningar når det gjelder bruk av konkurranse, og hvorfor man har gitt unntak for alle områder der det er mulig å gi unntak fra forordninga. Disse medlemmer vil i den forbindelse vise til at høringsuttalelsen fra Konkurransetilsynet også tar til orde for økt konkurranse for sjøtransporten, og er skuffet over at Regjeringa til tross for dette ikke vil gjere kollektivtransportforordninga gjeldende overfor sjøtransport utover det som følger av gjeldende praksis etter den maritime kabotasjeordninga om fri rett til å yte sjøtransporttjenester. Disse med-

lemmer vil vidare vise til at regjeringa heller ikke har fulgt opp høringsuttalelsen til Transportbedriftenes Landsforening (TL), der det tas til orde for at forordninga også skal kunne brukas innanfor jernbane, trikk og T-bane. Disse medlemmer vil i den forbindelse minne om disse medlemmers forslag i Innst. 13 S (2009–2010):

«Stortinget ber Regjeringa avvikle togmonopolet og åpne for konkurranseutsetting av alle jernbanestrekningar i Norge.»

Disse medlemmer vil vidare vise til Rederienes Landsforenings innspill om at lov om offentlige anskaffelser skal benyttes i alle tilfeller, både når det gjelder brutto- og nettokontraktar. Disse medlemmer mener på bakgrunn av disse innspillene at det er god grunn til å stille spørsmål ved om regjeringa har gått langt nok når det gjelder fri og rettferdig konkurranse innanfor transportsektoren.

Disse medlemmer viser til at regjeringa ønsker å gjennomføre kollektivtransportforordninga i form av forskriftshjemler, og at regjeringa derved innfører et internasjonalt regelverk uten å gå via behandling i landets lovgivende forsamling. Disse medlemmer mener dette er ekstra betenkelig med tanke på at Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet åpenbart er imot konkurranse som virkemiddel for å effektivisere kollektivtransporten. Disse medlemmer mener at det bør være en sunn maktfordeling mellom storting og regjering, og ønsker derfor at forordning (EF) nr. 1370/2007 av 23. oktober 2007 om offentlig persontransport med jernbane og på vei gjennomføres i lovs form der Stortinget får anledning til å påvirke. Disse medlemmer vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringa komme tilbake til Stortinget med forslag til implementering av forordning (EF) nr. 1370/2007 av 23. oktober 2007 i lovs form, dvs. ikke gjennom forskriftshjemler som i Prop. 113 L (2009–2010). Stortinget ber regjeringa i lovforslaget legge til grunn et positivt syn på konkurranse der forordninga også gjer gjeldende for sjøtransport og skinnebasert transport.»

Komiteens medlemmer fra Høyre foreslår slik ordlyd i § 27 andre ledd, og som er i samsvar med regjeringens forslag til lov i Prop. 113 L (2009–2010):

«§ 27 andre ledd skal lyda:

(2) Behovsprøvd løyve etter §§ 6 og 7 gjeld i ti år. Ved bruk av konkurranse ved tildeling av løyve gjeld løyve for den tid inngått kontrakt om offentleg tenesteyting gjeld, likevel ikkje lenger enn i ti år. Løyve

som er gjevne når denne lova tok til å gjelde, gjeld for den tida dei er gjevne for. Løyvestyresmaktene kan ta att eit løyve før løyvetida er ute i samband med innføring av konkurranse for vedkommande rute eller ruteområde.»

### Langdistansetilbud

Komiteen legger til grunn at Samferdselsdepartementet i forbindelse med rulleringen av NTP vurderer de første virkningene av nytt regelverk, og da sett i sammenheng med drøftinger av hvordan man skal opprettholde og utvikle et landsdekkende ekspressbussnett.

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, understreker at langdistansetilbud med buss er viktig. Utviklingen av ekspressbusstilbudet har vist at denne transportformen dekker et stort transportbehov, og samtidig understreket hvor viktig veinettet er innenfor en samlet nasjonal transportproduksjon.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet mener det er viktig at langdistansetilbud utvikles og blir et reelt transportalternativ på enda flere strekninger, og viser i den forbindelse til Innst. S. nr. 300 (2008–2009) om Nasjonal transportplan 2010–19 hvor utvikling av ekspressbusstilbudet vies oppmerksomhet som en del av helheten i transportsystemet:

«Flertallet vil peke på den utfordringen som kan oppstå for fylkeskryssende bussruter/ekspressbuss når kollektivtransporten i et av fylkene konkurranseutsettes eller omorganiseres på annen måte. Mange ekspressbussruter har lokalrutefunksjon på oppdrag fra fylkeskommunen på delstrekninger, og mange tilførselsruter/ korresponderende ruter kjøres også på avtale med fylkeskommunene.»

Disse medlemmer ser at denne problemstillingen aktualiseres i forbindelse med det nye regelverket, og legger til grunn at Samferdselsdepartementet følger situasjonen nøye og fører god dialog med fylkeskommunene for blant annet å sikre nasjonale målsettinger om å styrke ekspressbusstilbudet.

Disse medlemmer viser til at forordningen åpner for å fastsette maksimaltakster for samtlige passasjerer eller bestemte passasjer kategorier. Adgang til å fastsette maksimaltakster for eksempel studenter, barn og pensjonister kan sikre like rabatter uavhengig av transportmiddel og uavhengig av om tilbudet er en del av et offentlig kjøpt transporttilbud. Slik disse medlemmer ser det, kan dette være et viktig virkemiddel for å bidra til utvikling av spesielt ekspressbusstilbud. Disse medlemmer ber der-

for regjeringen vurdere maksimaltakster som virkemiddel for å utvikle attraktiv kollektivtransport.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet ønsker å legge til rette for at fylkeskryssende bussruter/ekspressbuss kan etableres, drives og utvikles uavhengig av fylkesmessig organisering eller omorganisering av bussbasert kollektivtransport innenfor eget politisk ansvarsområde. Disse medlemmer mener derfor en ordning med statlige regelverk og statlig godkjenning av langdistansetilbud med buss bør vurderes. Disse medlemmer understreker at et slikt regime må etableres for å gjøre det letter å etablere og drive langdistansetilbud med buss. Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge frem en sak med vurdering av en ordning med statlig regelverk og godkjenning av langdistansetilbud med buss som krysser fylkesgrenser for å sikre et velfungerende tilbud av ekspressbusstjenester.»

## Forslag fra mindretall

### Forslag fra Fremskrittspartiet:

#### *Forslag 1*

Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med forslag til implementering av forordning (EF) nr. 1370/2007 av 23. oktober 2007 i lovs form, dvs. ikke gjennom forskriftshjemler som i Prop. 113 L (2009–2010). Stortinget ber regjeringen i lovforslaget legge til grunn et positivt syn på konkurranse der forordningen også gjøres gjeldende for sjøtransport og skinnebasert transport.

#### *Forslag 2*

Stortinget ber regjeringen legge frem en sak med vurdering av en ordning med statlig regelverk og godkjenning av langdistansetilbud med buss som krysser fylkesgrenser for å sikre et velfungerende tilbud av ekspressbusstjenester.

### Forslag fra Høyre:

#### *Forslag 3*

§ 27 andre ledd skal lyda:

(2) Behovsprøvd løyve etter §§ 6 og 7 gjeld i ti år. Ved bruk av konkurranse ved tildeling av løyve gjeld løyve for den tid inngått kontrakt om offentlig tenesteyting gjeld, likevel ikkje lenger enn i ti år. Løyve som er gjevne når denne lova tok til å gjelde, gjeld for den tida dei er gjevne for. Løyvestyresmaktene kan ta att eit løyve før løyvetida er ute i samband med inn-

føring av konkurranse for vedkommande rute eller ruteområde.

### Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av en samlet komité, unntatt forslaget til § 27 andre ledd, som fremmes av Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti.

Komiteen har ellers ingen merknader, viser til proposisjonen og rår Stortinget til å gjøre følgende

#### vedtak til lov

om endringer i yrkestransportlova og jernbaneloven (gjennomføring av forordning (EF) nr. 1370/2007 av 23. oktober 2007 om offentlig persontransport med jernbane og på vei og om oppheving av rådsforordning (EØF) nr. 1191/69 og 1107/70)

#### I

Lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy vert endra slik:

§ 8 første ledd skal lyda:

*(1) Når det vert gjeve godtgjersle eller einerett ved tildeling av løyve, skal det nyttast konkurranse så langt det følgjer av lova her, lov 4. desember 1992 nr. 121 om fri utveksling av tjenester innen sjøtransport § 1 tredje ledd, lov 16. juli 1999 nr. 69 om offentlige anskaffelser og forskrifter gjevne med heimel i desse lovene.*

§ 22 femte ledd skal lyda:

*(5) Med dei avgrensingane som følgjer av § 8 første ledd, fastset fylkeskommunen kontraktsform og retningslinjer som skal gjelde ved inngåing av kontraktar om godtgjersle.*

§ 22 sjetten ledd vert oppheva.

§ 23 skal lyda:

§ 23 Administrasjonsselskap

Fylkeskommunen kan gjere vedtak om at godtgjersle til rutetransport skal gå til eit selskap som ad-

ministrerer rutesambanda i fylket. § 22 femte ledd gjeld tilsvarande.

§ 24 skal lyda:

§ 24 Riksvegferjer

Departementet har ansvar for å yte godtgjersle til ferjer i riksvegsamband. *For departementet gjeld § 22 femte ledd tilsvarande.*

§ 27 andre ledd skal lyda:

*(2) Behovsprøvd løyve etter §§ 6 og 7 gjeld i ti år. Ved bruk av konkurranse ved tildeling av løyve, eller når det følgjer av forskrift gjeve med heimel i denne lova, gjeld løyve for den tid inngått kontrakt om offentleg tenesteyting gjeld. Løyve som er gjevne når denne lova tok til å gjelde, gjeld for den tida dei er gjevne for. Løyvestyresmaktene kan ta att eit løyve før løyvetida er ute i samband med innføring av konkurranse for vedkommande rute eller ruteområde.*

§ 27 tredje ledd vert oppheva.

#### II

I lov 11. juni 1993 nr. 100 om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane (jernbaneloven) skal ny § 7d lyda:

§ 7d (Offentlig persontransport med jernbane)

Departementet kan gi forskrift om gjennomføring og utfylling av EØS-avtalen vedlegg XIII punkt 4a (forordning (EF) nr. 1370/2007 om offentlig persontransport med jernbane og på vei og om oppheving av rådsforordning (EØF) 1191/69 og 1107/70, med senere endringer).

#### III

Iverksetjing og overgangsføresegner

Lova trer i kraft frå den tid Kongen fastset.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 3. juni 2010

**Knut Arild Hareide**

leder

**Susanne Bratli**

ordfører

