



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 107 L

(2016–2017)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak)

Endringer i jernbaneloven
og yrkestransportloven
(billetteringsløsninger mv.)

Innhold

1	Hovedinnhold i proposisjonen	5	5	Økonomiske og administrative konsekvenser	17
2	Bakgrunn og høring	5	6	Merknader til bestemmelsene i lovforslaget	18
2.1	Målsetting for reiseplanlegging og billettering	5	6.1	Endring i lov 11. juni 1993 nr 100 om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m.	18
2.2	Løsninger for reiseplanlegging og billettering	6	6.2	Endring i lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy	18
2.3	Behovet for lovendringer	6			
2.4	Høringen	7			
3	Nærmere om lovforslaget	8		Forslag til lov om endringer i jernbaneloven og yrkestransportloven (billetteringsløsninger mv.)	20
3.1	Gjeldende rett	8			
3.2	Forslaget i høringsnotatet	9			
3.3	Høringsuttalelsene	11			
3.4	Departementets vurderinger	14			
4	Andre endringer i yrkestransportloven	17			



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 107 L

(2016–2017)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak)

Endringer i jernbaneloven og yrkestransportloven (billetteringsløsninger mv.)

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet 21. april 2017,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Solberg)*

1 Hovedinnhold i proposisjonen

Samferdselsdepartementet fremmer i denne proposisjonen forslag til endringer i lov 11. juni 1993 nr. 100 om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (jernbaneloven) og lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportloven).

Endringene skal bidra til at kollektivtransport med jernbane er underlagt de samme plikter og standarder for bruk av billetteringsløsninger og overlevering av reiseinformasjon som kollektivtransport på vei og sjø. Endringene omhandler også finansiering av grunnleggende tjenester innen elektronisk billettering.

Forslaget til endring vil gi departementet hjemmel i jernbaneloven § 7 b til i forskrift å oppstille plikt for alle jernbaneforetak, herunder de som utfører transport med sporvogn, t-bane og lignende, til å bruke bestemte billetteringsløsninger. Tilsvarende plikt for persontransport i rute med motorvogn eller fartøy er i dag hjemlet i forskrift 26. mars 2003 nr. 401 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportforskriften) § 30, jf. yrkestransportloven § 35, med nærmere presisering i rundskriv.

Videre skal forslaget til endring i jernbaneloven § 7 b gi departementet hjemmel til i forskrift å oppstille plikt for alle jernbaneforetak til å over-

levere reiseinformasjon med nærmere angitt innhold og etter nærmere angitte fremgangsmåter. Tilsvarende plikt for persontransport i rute med motorvogn og fartøy er i dag hjemlet i yrkestransportforskriften § 28 tredje ledd med nærmere presisering i rundskriv.

Departementet fremmer også forslag om å endre jernbaneloven § 7 b og yrkestransportloven § 31 for å gi hjemmel til i forskrift å fastsette og gi nærmere bestemmelser om gebyr for finansiering av tjenester for tilknytning til og bruk av elektroniske støttesystemer for billettering.

Departementet foreslår også en mindre endring av yrkestransportloven § 8 første ledd for å oppdatere henvisningen til ny lov om offentlige anskaffelser som trådte i kraft 1. januar 2017.

2 Bakgrunn og høring

2.1 Målsetting for reiseplanlegging og billettering

Det skal være enkelt å benytte seg av kollektivtilbudet i Norge. Det er en målsetting at publikum i fremtiden skal kunne søke fram, bestille og betale en kollektivreise i én og samme operasjon. Denne målsettingen fremgår blant annet av Innst. 286 S (2013–2014) hvor Stortinget ber regjeringen ta initiativ til å opprette en nasjonal ordning med

tilbud om elektronisk billett for sømløse kollektivreiser over hele landet, i samarbeid mellom de ulike aktørene.

2.2 Løsninger for reiseplanlegging og billettering

Staten legger i dag til rette for reiseplanlegging og elektronisk billettering på følgende måter:

- Fastsetting av standarder for kunngjøring av rutedata
- Innhenting og tilgjengeliggjøring av rutedata for reiseplanleggingstjenester
- Etablering av en nasjonal og konkurransenøytral reiseplanleggingstjeneste
- Fastsetting av standarder for elektronisk billettering
- Grunnleggende infrastrukturtenester knyttet til de fastsatte standardene for elektronisk billettering

Videre ivaretar staten oppgaver knyttet til salg og billettering innenfor jernbane.

Det er bestemt at statens oppgaver knyttet til reiseplanlegging og billettering skal samordnes i selskapet Reiseplan og billett AS (RB). Selskapet ble stiftet 1. september 2016, med forankring i Prop. 126 S (2015–2016) *Nokre saker om luftfart, veg, særskilte transporttiltak og jernbane* og Innst. 406 S (2015–2016). RB skal videre overta aksjene i Entur AS fra NSB. Selskapets oppgaver skal finansieres dels gjennom statlige midler, og dels av de aktørene som benytter selskapets tjenester.

Samferdselsdepartementet har med hjemmel i yrkestransportforskriften § 30 andre ledd, jf. yrkestransportloven § 35, fastsatt rundskriv med nærmere retningslinjer for elektronisk billettering, se N-1/2006. I rundskrivet er det slått fast at Vegdirektoratet sin håndbok 206 *Elektronisk billettering*, del 3 er gjeldende standard (etter omnummerering av Statens vegvesen sine håndbøker fra 1. juni 2014 har håndboken fått nummer V821). Bruk av standarden forutsetter tilgang til grunnleggende tjenester som gjør det mulig å kjøpe og validere elektroniske billetter. De grunnleggende tjenestene omfatter særlig:

- Sertifisering av billettssystemene.
- Administrasjon og sikkerhet for reisekort og mobilbilletter.
- Håndtering av transaksjoner og nødvendig infrastruktur knyttet til dette. Transaksjonene registreres slik at betaling kommer frem til rett mottaker og slik at det er mulig å kontrollere kjøpte billetter.

Av hensyn til konkurransenøytralitet bør de grunnleggende tjenestene ivaretas sentralt av én nøytral aktør, da særlig med tanke på reiser som skjer på tvers av operatører.

Det vil være krevende og lite hensiktsmessig for hver enkelt kollektivoperatør å utføre de grunnleggende tjenestene knyttet til elektronisk billettering i egen regi. Videre er det stordriftsfordeler knyttet til å ivareta tjenestene sentralt.

Bruk av de fastsatte standardene for elektronisk billettering innebærer kostnader for aktørene som skal følge disse. Ettersom det er kostnadseffektivt å løse disse tjenestene sentralt, har de fleste fylkeskommunene, i noen tilfeller deres administrasjonsselskaper, og staten ved NSB valgt å ivareta tjenestene i selskapet Interoperabilitets-tjenester AS (IO). IO eies av de fleste fylkeskommuner, i noen tilfeller fylkeskommunenes administrasjonsselskaper, og NSB AS. I dag bidrar disse til finansiering av selskapets virksomhet. Eierne av IO kjøper tjenester av selskapet i egen regi. I tillegg til å selge tjenester innen elektronisk billettering til blant annet fylkeskommunene, utfører IO også forvaltningstjenester på vegne av staten. Forvaltningstjenestene finansieres ved statlige midler. I forbindelse med opprettelsen av RB er det lagt opp til at selskapet kan overta ansvaret for de oppgavene som i dag ivaretas av IO.

2.3 Behovet for lovendringer

Krav til innhenting og tilgjengeliggjøring av rutedata følger av yrkestransportforskriften § 28, jf. yrkestransportloven § 35, og gjelder dermed for rutegående kollektivtransport med motorvogn og fartøy. For å sikre at en nasjonal rutedatabase også omfatter informasjon fra kollektivtransportoperatører innen skinnegående transport, er det nødvendig med lovbestemmelser i jernbaneloven som oppstiller tilsvarende forpliktelser som etter yrkestransportregelverket. Departementet foreslår derfor en endring i jernbaneloven for å sikre at de samme kravene som i dag gjelder for rutegående kollektivtransport med motorvogn og fartøy, også skal gjelde for jernbane, tunnelbane, forstadsbane, sporvei og lignende sporbundet transportmiddel.

Kravene til standarder for elektronisk billettering er forankret i yrkestransportforskriften § 30, jf. yrkestransportloven § 35. For å sikre at de grunnleggende tjenestene innen elektronisk billettering blir ivaretatt på en hensiktsmessig måte må det stilles forpliktelser om bruk av offentlig godkjente billetteringssystemer også innen skinnegående transport. Departementet foreslår en end-

ring i jernbaneloven for å sikre at de samme kravene gjelder for jernbane, tunnelbane, forstadsbane, sporvei og lignende sporbundet transportmiddel.

Det er også nødvendig å etablere en forskriftshjemmel for å sikre plikt for kollektivtransport-selskapene til å betale gebyr for bruk av grunnleggende tjenester knyttet til elektronisk billettering. Behovet for hjemmelen er knyttet til at tjenestene ivaretas i statlig regi og oppgavene utføres i et statlig eid selskap, men til dels finansieres av aktørene. Forslaget innebærer at aktørene som driver kollektivtransport i rute pålegges å betale gebyret. Dette medfører en endring i praksis for innbetaling ettersom tjenestene i dag i hovedsak finansieres av eierne av IO i egenregi. De fleste av eierne i IO driver eller kjøper i dag kollektivtransporttjenester.

2.4 Høringen

Samferdseldepartementet sendte 11. januar 2017 forslaget på alminnelig høring. Frist for merknader ble satt til 8. mars 2017. I tillegg til at høringsnotatet ble lagt ut på Samferdselsdepartementet sine hjemmesider på internett, ble det sendt til følgende instanser:

Statsministerens kontor
Arbeids- og sosialdepartementet
Barne- og likestillingdepartementet
Finansdepartementet
Forsvarsdepartementet
Helse- og omsorgsdepartementet
Justis- og beredskapsdepartementet
Klima- og miljødepartementet
Kommunal- og moderniseringsdepartementet
Kulturdepartementet
Kunnskapsdepartementet
Landbruks- og matdepartementet
Nærings- og fiskeridepartementet
Olje- og energidepartementet
Utenriksdepartementet

Datatilsynet
Direktoratet for forvaltning og IKT
Forbrukerombudet
Forbrukerrådet
Jernbanedirektoratet
Konkurransetilsynet
Vegdirektoratet

Akershus fylkeskommune
Aust-Agder fylkeskommune
Buskerud fylkeskommune

Finnmark fylkeskommune
Hedmark fylkeskommune
Hordaland fylkeskommune
Møre og Romsdal fylkeskommune
Nordland fylkeskommune
Nord-Trøndelag fylkeskommune
Oppland fylkeskommune
Oslo kommune – Byrådet
Rogaland fylkeskommune
Sogn og Fjordane fylkeskommune
Sør-Trøndelag fylkeskommune
Telemark fylkeskommune
Troms fylkeskommune
Vest-Agder fylkeskommune
Vestfold fylkeskommune
Østfold fylkeskommune

Akademikerne
Arbeidsgiverforeningen Spekter
Entur AS
Fagforbundet
Flytoget AS
Hovedorganisasjonen Virke
Kollektivtrafikkforeningen
KS – Kommunesektorens interesse- og arbeidsgiverorganisasjon
KS Bedrift
LO – Landsorganisasjonen i Norge
NHO – Næringslivets Hovedorganisasjon
NHO Logistikk og transport
NHO Reiseliv
NHO Sjøfart
NHO Transport
Norges Taxiforbund
Norges Turbileierforbund
Norsk Jernbaneforbund
Norsk Transportarbeiderforbund
NSB AS
NSB Gjøvikbanen AS
Ruter AS
SJ AB
Transportbrukernes fellesorganisasjon
Yrkesorganisasjonenes Sentralforbund
Yrkestrafikkforbundet

21 av høringsinstansene har avgitt høringsuttalelse i saken. 15 av disse hadde substansielle merknader til ett eller flere av forslagene. Dette er Jernbanedirektoratet, Vegdirektoratet, Akershus fylkeskommune, Finnmark fylkeskommune, Hedmark fylkeskommune, Nordland fylkeskommune, Oslo kommune, Telemark fylkeskommune, Vestfold fylkeskommune, Entur AS, Kollektivtrafikkforeningen, LO, NHO Reiseliv, NHO Transport og Ruter AS. 6 av høringsinstansene som har avgitt

høringsuttalelse hadde ingen merknader til forslaget. Dette er Arbeids- og sosialdepartementet, Helse- og omsorgsdepartementet, Justis- og beredskapsdepartementet, Kunnskapsdepartementet, Klima- og miljødepartementet og Utenriksdepartementet.

3 Nærmere om lovforslaget

3.1 Gjeldende rett

3.1.1 Jernbaneloven

3.1.1.1 Generelt

Jernbaneloven er i hovedsak innrettet som en hjemmelslov med nærmere fullmakter til Kongen, departementet og tilsynsmyndighetene til å fastsette utfyllende regler i form av forskrifter.

Jernbaneloven gjelder som utgangspunkt for all jernbane, herunder sporvei, tunnelbane, forstadsbane og lignende sporbundet transportmiddel, jf. loven § 1.

3.1.1.2 Pålegg om salg av billetter og overlevering av reiseinformasjon mellom to eller flere virksomheter

Bestemmelsen i jernbaneloven § 7 b gir i første ledd departementet hjemmel til å «*gi pålegg om gjensidig reiseinformasjon og salg av billetter mellom to eller flere virksomheter som driver persontransport med jernbane*». Videre kan departementet etter annet ledd «*i forskrift gi nærmere bestemmelser om pålegg om gjensidig reiseinformasjon og salg av billetter*».

Pålegg som gis etter første ledd skal bare benyttes i den grad samhandling mellom aktørene ikke skjer frivillig.

I annet ledd har departementet hjemmel til å gi nærmere forskrifter om pålegg om gjensidig reiseinformasjon og salg av billetter. Departementet har per dags dato ikke benyttet hjemmelen til å fastsette slike forskrifter.

Bestemmelsen skal ifølge Ot.prp. nr. 54 (2004–2005) s. 59 sikre samhandling mellom aktører på det nasjonale jernbanenettet. Selv om en reise skulle involvere transport med flere jernbaneforetak, skal passasjerene få adgang til reiseinformasjon om reisen i sin helhet, samt adgang til å kjøpe billetter for hele reisen gjennom ett kontaktpunkt. Bestemmelsen i § 7 b ble tatt inn i loven på et tidspunkt da man første gang forberedte konkurranseutsetting av persontransport på jernbanen. Det ble understreket at man ønsket å unngå at en inndeling av markedet i trafikkpakker medfører en

oppdeling av trafikktilbudet for de reisende. Det er et mål at jernbanen forblir et sammenhengende transportsystem også etter innføringen av konkurranse. Samferdselsdepartementet la vekt på å tilrettelegge for gode intermodale løsninger som omfatter elektronisk billettering og reiseinformasjon da bestemmelsen ble utformet.

Pålegg om salg av billetter kan inneholde vilkår om salgssystemer og salgskanaler.

Når det gjelder pålegg om overlevering av reiseinformasjon kan dette i utgangspunktet omfatte alle typer reiseinformasjon, for eksempel forhåndsinformasjon om togtider, aktuelle reiseveier, togbytte, priser og servicenivå, herunder opplysninger om fasiliteter for funksjonshemmede. Det må vurderes konkret hvilken type reiseinformasjon som skal omfattes av pålegget. Pålegget skal imidlertid ikke strekke seg lenger enn det som er nødvendig for at den reisende selv kan ta stilling til det samlede reisetilbudet. Pålegget kan heller ikke gi aktørene plikt til å utveksle informasjon i strid med lov 5. mars 2004 nr. 12 om konkurranse mellom foretak og kontroll med foretakssammenlutninger (konkurranseloven) § 10. Pålegg må også angi eventuelle krav til hvordan reiseinformasjonen skal presenteres og gjøres tilgjengelig for passasjerer og potensielle passasjerer.

For jernbaneforetak som driver persontransport på det nasjonale jernbanenettet gjelder det også enkelte særregler, jf. forskrift 1. oktober 2012 nr. 954 om gjennomføring av forordning om telematikapplikasjoner for passasjertransport i det trans-europeiske jernbanesystemet (TAP-forskriften).

Forordningen som er gjennomført i TAP-forskriften, angir prosedyrer og grensesnitt mellom alle typer aktører på jernbanenettet for å gi informasjon og utstede billetter til passasjerer via allment tilgjengelige teknologier. Dette gjelder informasjon om følgende aspekter: systemer som gir informasjon før og under reisen, reservasjons- og betalingssystemer, bagasjehåndtering, utstedelse av billetter via billettkontor, maskiner, om bord i tog, telefon, internett eller annen allment tilgjengelig informasjonsteknologi, styring av togforbindelser og togenes trafikforbindelser med andre transportmidler.

Lignende krav finnes ikke for tunnelbane, forstadsbane, sporvei og lignende sporbundet transportmiddel.

3.1.1.3 Gebyr

Jernbaneloven har i dag gebyrhjemler for klageordningen, kontrolltiltak og søknadsbehandling. Derimot er det i dag ingen hjemmel i jernbane-

loven for å kreve gebyr eller annen betaling fra jernbanevirksomheter eller andre for å dekke kostnader knyttet til utvikling og drift av elektroniske støttesystemer for kollektivtransporten.

3.1.2 Yrkestransportloven

3.1.2.1 Plikt til å benytte billetterings-systemer

Med hjemmel i yrkestransportloven § 35 har departementet i yrkestransportforskriften § 30 fastsatt regler om plikt til å benytte billetterings-systemer. Etter § 30 første ledd skal løyvehavere som driver persontransport i rute med motorvogn eller fartøy benytte billettmaskiner, billetter, rabattkort og lignende etter et system godkjent av løyvemyndigheten.

I henhold til yrkestransportforskriften § 30 annet ledd kan departementet fastsette nærmere retningslinjer for bruk av elektroniske billett-systemer. Slike retningslinjer er gitt i rundskriv fastsatt av departementet, hvor det fremgår at Vegdirektoratets håndbok for elektronisk billettering skal gjelde som standard. Av retningslinjene fremgår det også at aktører som tar i bruk nytt elektronisk billettsystem, eller som utfører vesentlige endringer av eksisterende system, må få godkjenning av Vegdirektoratet.

3.1.2.2 Plikt til overlevering av reiseinformasjon

I henhold til yrkestransportforskriften § 24 bokstav a skal søknad om ruteløyve inneholde forslag til ruteplan. Videre fremgår det av § 28 tredje ledd at:

«Departementet fastsetter nærmere retningslinjer for hva ruteplan for personruter skal angi og hvordan disse skal offentliggjøres.»

I rundskriv fra Samferdselsdepartementet N-2/2013 er det i dag gitt nærmere retningslinjer for bestemmelsen i § 28 tredje ledd. Her heter det at:

«Departementet har med hjemmel i yrkestransportforskriften fastsatt at kapittel 3 og 4 i vedlagte dokument («Nasjonale rutedata – Rammer og informasjonselementer» utgitt av Vegdirektoratet) skal legges til grunn for innsamling og oversendelse av rutedata.»

I rundskrivet er det også besluttet at standard elektronisk format til Nasjonal rutedatabase skal benyttes ved overlevering av ruteinformasjon. Formatet er nærmere beskrevet i et vedlegg til rundskrivet.

Ved å fastsette retningslinjer for hvordan plikten til å overlevere ruteinformasjon blir overholdt er det mulig å sikre fleksibilitet med hensyn til fremtidige krav og teknologiske løsninger, jf. rundskriv N-1/2006.

3.1.2.3 Gebyr

Yrkestransportloven § 31 gir hjemmel for at departementet i forskrift kan fastsette at det skal betales gebyr for «*utferdning av løyvedokument, løyveskilt eller annen dokumentasjon etter lova.*»

Bestemmelsen gir ikke nødvendig hjemmel for å kreve gebyr eller annen betaling for å dekke kostnader knyttet til utvikling og drift av elektroniske støttesystemer for kollektivtransporten.

3.1.3 Reglene om offentlig støtte

Offentlig støtte til næringsvirksomhet er i utgangspunktet forbudt, jf. EØS-avtalen artikkel 61 (1). Med de unntak som er fastsatt i EØS-avtalen, «*skal støtte gitt av EFs medlemsstater eller EFTA-statene eller støtte gitt av statsmidler i enhver form, som vrir eller truer med å vri konkurransen ved å begunstige enkelte foretak eller produksjonen av enkelte varer, være uforenlig med denne avtales funksjon i den utstrekning støtten påvirker samhandelen mellom avtalepartene.*»

Offentlig finansiering regnes ikke som en økonomisk fordel når de fire vilkårene i Altmark-dommen (C-280/00 Altmark GmbH) er oppfylt. Disse vilkårene innebærer at (i) foretaket må være pålagt å utføre en tjeneste av allmenn økonomisk betydning, og disse forpliktelsene må være klart definerte, (ii) kriteriene for beregning av kompensasjonen må være fastlagt på forhånd på en objektiv og gjennomsiktig måte, (iii) kompensasjonen må ikke overstige de nødvendige utgiftene til oppfyllelsen av forpliktelsen og (iv) kompensasjonens størrelse må bestemmes enten etter en offentlig anbudsprosedyre eller på grunnlag av en analyse av omkostningene som et typisk veldrevet foretak vil ha.

Etter EØS-avtalen artikkel 59 (2) er det også på visse vilkår anledning til å kompensere foretak som er blitt tillagt oppgaven å utføre tjenester av allmenn økonomisk betydning.

3.2 Forslaget i høringsnotatet

3.2.1 Jernbaneloven

Departementet foreslo i høringsnotatet tre endringer av jernbaneloven. For det første en hjem-

mel til i forskrift å oppstille plikt for alle jernbaneforetak til å bruke bestemte billetteringsløsninger. For det andre en hjemmel til i forskrift å oppstille plikt for alle jernbaneforetak til å overlevere reiseinformasjon med nærmere angitt innhold og etter nærmere angitte fremgangsmåter. For det tredje en hjemmel for innkreving av gebyr for finansiering av tjenester for tilknytning til og bruk av elektroniske støttesystemer for billettering.

Når det gjelder bakgrunnen for forslagene viste departementet i høringsnotatet til at jernbaneloven § 7 b ble utarbeidet før man fikk såkalte smarttelefoner og andre systemer med enkle og publikumsvennlige løsninger for elektronisk billettering. Det pågikk da, og foregår fortsatt, betydelig teknologisk utvikling på området. Dette gjelder både infrastrukturen som legger til rette for felles reiseinformasjon og billettering, og selve brukerløsningene, ofte i form av applikasjoner. Da bestemmelsen ble utarbeidet hadde man særlig i tankene bruk av smartkortteknologi ved salg og validering av billetter. Departementet la i høringsnotatet til grunn at det er ønskelig å tilrettelegge for elektronisk billettering ved bruk av mobiltelefon og andre intermodale og interoperable løsninger.

Departementet foreslo i høringsnotatet at plikten til å bruke bestemte billetteringsløsninger skulle fremgå av jernbaneloven § 7 b første ledd. For å kunne realisere et tilbud med elektronisk billett for sømløse kollektivreiser, viste departementet til at det er avgjørende at tilbyderne av kollektivtransport benytter de samme grunnleggende tjenestene for elektronisk billettering, jf. punkt 2.2.

Departementet foreslo i høringsnotatet at plikten til å overlevere reiseinformasjon skulle fremgå av jernbaneloven § 7 b første ledd. Departementet viste til at det er en forutsetning for et velfungerende landsdekkende, konkurransenøytralt informasjonssystem at kollektivtransportoperatørene pålegges en plikt til å overlevere relevant reiseinformasjon om sine ruter. Departementet la videre til grunn at informasjonssystemet skulle utformes slik at virksomheter ikke får tilgang til konkurransesensitiv informasjon fra andre aktører.

Departementet foreslo i høringsnotatet at plikten til å overlevere data skulle bestå i å følge nærmere angitte retningslinjer for overlevering av data. Dermed kan det samles inn fullstendig reiseinformasjon, samtidig som kvaliteten på data sikres. Dette er igjen en forutsetning for at informasjonssystemet skal kunne tilby gode sluttbrukertjenester. Av hensyn til fremtidige endringer i behovet for reiseinformasjon og de metoder som benyttes for overlevering av informasjonen, er det viktig at det nærmere innholdet av plikten til informasjonsut-

veksling blir fastsatt i retningslinjer, på samme måte som i medhold av yrkestransportloven.

Dagens bestemmelse i jernbaneloven § 7 b inneholder nødvendige virkemidler for å innhente den informasjonen som er nødvendig fra trafikkutøverne, og dermed sikre at de reisende får reiseinformasjon på tilgjengelige plattformer. Departementet fant det likevel ønskelig å endre bestemmelsen fra en påleggshjemmel til en pliktbestemmelse rettet mot jernbaneforetakene. Formålet var å ta høyde for fremtidige teknologiske behov og løsninger. Det var videre ønskelig å harmonisere plikten til å overlevere reiseinformasjon og plikten til å benytte bestemte billetteringsløsninger med de plikter som følger av yrkestransportregelverket, slik at de samme kravene gjelder uavhengig av transportmiddel. Forslaget åpnet for at flere ulike løsninger for reiseplanlegging og elektronisk billettering kan tas i bruk i fremtiden.

Departementet presiserte i høringsnotatet at virkeområdet til den foreslåtte bestemmelsen i § 7 b er all skinnegående trafikk. Dette inkluderer både togtjenester som kjøpes av staten og andre skinnegående tilbud der lokale eller regionale myndigheter står bak et offentlig kjøpt tilbud, samt kommersielle tjenester.

Operatørene har en egeninteresse i et felles system for elektronisk billettering. Det er samtidig behov for å sikre at tjenester som må løses sentralt blir ivaretatt på en hensiktsmessig måte. Departementet foreslo derfor i tillegg en uttrykkelig hjemmel for å kunne kreve inn gebyr fra jernbaneforetakene for å dekke kostnader knyttet til utvikling og drift av elektroniske støttesystemer for kollektivtransporten. Dette omfatter operatører som driver persontransport med jernbane, tunnelbane, forstadsbane, sporvei og lignende sporbundet transportmiddel.

Departementet gjorde oppmerksom på at ramme for gebyret må presiseres i forskrift. Departementet viste til at en viktig forutsetning for fastsettelsen av gebyret er at inntektene over tid ikke overstiger kostnaden ved å utføre tjenestene. Departementet viste videre til at det i forskrift skulle fastsettes hvem som skal kreve inn gebyret, endre satsene, føre kontroll med innkrevingen og gis fullmakt til å gi utfyllende bestemmelser om hva som er gjenstand for betalingsplikten og beregningsgrunnlaget.

Departementet la opp til at Jernbanedirektoratet skal kjøpe de grunnleggende tjenestene av RB på vegne av staten. Kjøpet utføres i egenregi og Jernbanedirektoratet krever deretter inn et gebyr av kollektivtransportoperatørene. Tjenestene kollektivtransportoperatøren benytter i dag er finan-

siert med utgangspunkt i en fordelingsnøkkel, basert dels på folketall, og dels på antall kollektivreiser i den enkelte fylkeskommunen. Departementet antok i høringsnotatet at det ved utforming av gebyret også er aktuelt å benytte en fordelingsnøkkel lignende dagens ordning.

3.2.2 Yrkestransportloven

Departementet foreslo i høringsnotatet å utvide bestemmelsen i yrkestransportloven § 31 slik at departementet også får hjemmel til å fastsette forskrifter om at den som mot vederlag driver persontransport med motorvogn eller fartøy i rute skal betale gebyr for å dekke kostnadene ved å levere grunnleggende tjenester knyttet til elektroniske støttesystemer for kollektivtransporten. Dette er tjenester som er nødvendige for at kollektivtransportoperatørene skal kunne følge retningslinjene knyttet til elektroniske billettsystemer. Operatørene har en egeninteresse i et felles system for elektronisk billettering. Det er samtidig behov for å sikre at tjenester som må utføres sentralt blir ivare tatt på en hensiktsmessig måte.

Departementet viste i høringsnotatet til at de grunnleggende tjenestene i dag i hovedsak finansieres av eierne i IO, etter en fordelingsnøkkel, basert dels på folketall, og dels på antall kollektivreiser i den enkelte fylkeskommunen.

Departementet pekte i høringsnotatet på at ved ny organisering av de oppgavene som IO leverer, er det hensiktsmessig at de grunnleggende tjenestene finansieres av den som mot vederlag driver persontransport med motorvogn og fartøy i rute. Dette inkluderer selskap med transportøran-svar som administrerer rutesamband i fylkene og de enkelte transportører.

Departementet foreslo i høringsnotatet at tilknytning til og bruk av elektroniske støttesystemer for kollektivtransporten skulle dekkes ved gebyr, og at gebyret skulle dekke kostnader knyttet til utvikling og drift av slike systemer. En slik gebyrfinansiering krever hjemmel i lov. Departementet gjorde oppmerksom på at ram-mene for gebyret ville bli nærmere presisert i forskrift. Etter forslaget skulle gebyret fastsettes på en slik måte at inntektene over tid ikke overstiger kostnaden ved å utføre tjenestene.

Departementet skisserte i høringsnotatet at en lovhjemmel skulle gi hjemmel til å blant annet fastsette i forskrift hvem som skal: (i) kreve inn gebyret, (ii) endre satsene, (iii) føre kontroll med innkrevningen og (iv) ha fullmakt til å gi utfyllende bestemmelser om hva som er gjenstand for betalingsplikten og beregningsgrunnlaget.

Departementet la i høringen opp til at Jernbanedirektoratet skal kjøpe de grunnleggende tjenestene av RB på vegne av staten. Departementet la videre opp til at kjøpet skal utføres i utvidet egenregi og at Jernbanedirektoratet skal kreve inn et gebyr av kollektivtransportoperatørene. Tjenestene kollektivtransportoperatørene benytter i dag er finansiert med utgangspunkt i en fordelingsnøkkel basert dels på folketall, og dels på antall kollektivreiser i den enkelte fylkeskommunen. Departementet la til grunn at det ved utforming av gebyret er aktuelt å benytte en fordelingsnøkkel lignende dagens ordning.

3.2.3 Forholdet til statsstøttere-glene

Departementet vurderte i høringsnotatet den valgte finansieringsmodellen opp mot regelverket om offentlig støtte, og la til grunn at regelverket ikke er til hinder for den foreslåtte gebyr-finansieringsordningen. Departementet viste til at de særlige problemstillingene knyttet til reglene om offentlig støtte vil bli vurdert og håndtert i forbindelse med opprettelse og drift av RB. Gebyret vil bli innkrevd av Jernbanedirektoratet, som kjøper tjenester av RB. De aktuelle tjenestene anses å være tjenester av allmenn økonomisk betydning. Det er lagt opp til å sikre at RB ikke mottar noen økonomisk fordel for å utføre tjenestene.

3.3 Høringsuttalelsene

I det følgende vil departementet omtale høringsinstansenes merknader til forslaget om endringer i jernbaneloven og yrkestransportloven samlet.

Jernbanedirektoratet slutter seg til departementets forslag når det gjelder jernbaneforetaketnes plikt til å utlevere og utveksle reiseinformasjon, samt bruk av bestemte billetteringsløsninger, slik at de samme kravene skal gjelde uavhengig av transportmiddel.

Vegdirektoratet støtter departementets lovfor-slag og uttaler at lovforslaget samlet sett vil bidra til å sikre et regelsett som stiller harmoniserte nasjonale krav til overlevering av reiseinformasjon og bruk av billetteringsløsninger i all kollektivtransport.

Vegdirektoratet viser til at pålegg om salg av billetter mellom to eller flere virksomheter i høringsnotatet kun omfatter jernbane. Vegdirektoratet peker på at en nasjonal ordning med tilbud om elektronisk billettering for sømløse kollektivreiser over hele landet må gjelde også de andre kollektivaktørene.

Vegdirektoratet mener videre at det er viktig at lovverket legger til rette for at felles retningslinjer oppdateres over tid, og at involverte parter implementerer endringer i egne systemer innen en gitt tid. Hvis ikke vil det, etter Vegdirektoratets vurdering, kunne oppstå stor spredning i hvilke teknologier de enkelte parter har tatt i bruk, noe som vil hindre sømløshet for kunden.

Akershus fylkeskommune og *Oslo kommune* uttaler at det er avgjørende at betalingsløsninger og reiseinformasjon er grunnleggende like på tvers av operatører og kollektive transportmidler. De påpeker imidlertid at det er viktig at de sentrale systemene som etableres ikke er til hinder for kollektivselskapenes innovasjon og utvikling av nye tjenester. Videre uttaler de at det er viktig at felles systemer ikke utformes slik at det legges begrensninger på prismodeller og takstnivåer slik at fylkeskommunenes rolle og myndighet som takstmyndighet utfordres.

Akershus fylkeskommune og *Oslo kommune* mener det bør være den som leverer tjenester til kundene, herunder Ruter, som bør være medfinansør av fellestjenestene, ikke den enkelte operatør.

Akershus fylkeskommune og *Oslo kommune* mener videre at brukerne som betaler gebyret bør ha innflytelse på utviklingen av systemet. De mener dette vil være en videreføring av dagens praksis innenfor rammen av IO der ulike deltagere initierer og bekoster utvikling av komponenter/funksjoner ved behov.

Finnmark fylkeskommune støtter de foreslåtte endringene. Fylkeskommunen påpeker imidlertid at det er særdeles viktig at den nye ordningen ikke blir mer kostbar for dem enn deltakelsen i IO er i dag. Videre er det ønskelig at det legges opp til brukermedvirkning tilsvarende den innflytelse fylkeskommunene har gjennom IO i dag.

Hedmark fylkeskommune støtter forslaget til § 7 b i jernbaneloven vedrørende plikt til å benytte bestemte billetteringsløsninger og overlevering av reiseinformasjon. Når det gjelder forslaget til hjemmel for å ilegge gebyr, mener fylkeskommunen det er riktig at det er løyvehaverne som bør ilegges gebyret ettersom både tilskuddsberettigede og kommersielle aktører skal benytte de samme systemene og derfor må bidra til finansieringen. For øvrig støtter Hedmark fylkeskommune bestemmelsen om at gebyret ikke skal overstige kostnader til utvikling og drift av elektroniske støttesystemer. De forventer videre at den samlede kostnaden knyttet til å ivareta tjenestene ikke øker vesentlig i forhold til dagens nivå. Hedmark fylkeskommune bemerker videre at det i arbeidet

med forskrift om gebyr bør sees nærmere på hvordan en fordelingsnøkkel kan bli mest mulig rettferdig, og det bør vurderes om transportørens passasjerantall, rutekilometer eller lignende bør legges til grunn framfor fylker som geografiske enheter.

Telemark fylkeskommune ser i hovedsak positivt på forslaget til endringer i jernbaneloven og yrkestransportloven. Når det gjelder forslaget til endringer i jernbaneloven mener Telemark fylkeskommune at forslaget vil medføre en økning og en forenkling av billettsamarbeid mellom buss og tog. De mener videre at det er viktig at endringen sikrer fylkeskommunene som regional utviklingsaktør tilgang til reisestatistikk for stasjonene i eget fylke, og reiser til og fra fylket.

Når det gjelder forslaget om gebyr, mener Telemark fylkeskommune at det er bra at det legges til grunn samme fordeling av kostnader som for finansieringen av IO i dag. Fylkeskommunen ønsker en klargjøring av hvem som skal betale gebyret når ansvaret er delt mellom oppdragsgiver og transportør. Fylkeskommunen fremhever at det bør avklares om det er parten som har ansvar for billettsystemet som er en del av kollektivtjenesten, eller om det er den som har inntektene og markeds- og kundeansvaret som er en annen del av kollektivtjenesten, som er pliktig til å betale gebyret. Telemark fylkeskommune påpeker at dersom transportører i en nettokontrakt skal defineres som leverandør, kan det innebære reduserte kostnader for fylkeskommunen. For transportørene kan endringen innebære økte kostnader tilsvarende reduksjonen for fylkeskommunene. Fylkeskommunen oppfordrer departementet til å gjøre det pliktig for de kommersielle ekspressbussene å delta i ordningen. Fylkeskommunen mener dette vil være viktig for kunden.

Nordland fylkeskommune uttaler at de ikke har innvendinger til de foreslåtte endringene, basert på forutsetningene i høringen, blant annet forutsetningen om at totalkostnadene for fylkeskommunene ikke forutsettes å bli større totalt sett.

Vestfold fylkeskommune støtter de foreslåtte endringene i yrkestransportloven og jernbaneloven.

NHO Transport viser til at et sømløst kollektivtilbud gjør det mer attraktivt å reise kollektivt og de støtter derfor arbeidet med nasjonal harmonisering av reiseinformasjon og billettering. NHO Transport mener det offentlige fortsatt skal ha ansvaret for å finansiere oppgaver knyttet til elektronisk billettering. NHO Transport har imidlertid forståelse for at kostnadene må fordeles ut fra hvor og med hvem reisene gjennomføres.

NHO Transport forstår forslaget slik at ved bruttoanbud vil bestilleren dekke gebyret. De gjør oppmerksom på at dersom operatørene skal belastes gebyret gjennom kontrakter, må dette være tydelig formulert som en del av kontraktsgrunnlaget. Operatørene må dessuten gis forutsigbarhet når det gjelder størrelsen på gebyrene og reguleringene av disse i avtaleperioden. De mener tjenesteyterne må involveres, og foreslår at de representeres i styrende organer for å kunne påvirke hvordan tjenestene skal utvikles og driftes.

NHO Transport stiller spørsmål ved om kommersiell kollektivtrafikk med ekspressbusser, flybusser, turistruter og historiske ruter skal tilknyttes og bruke elektroniske støttesystemer for billettering. Blir dette et krav fra myndighetenes side mener NHO Transport at gebyrkostnadene må kompenseres med basis i EUs kollektivtransportforordning.

NHO Reiseliv påpeker viktigheten av at aktørene i næringen ikke blir utsatt for uforutsette økte utgifter og forventer at myndighetene har en løpende og god dialog med aktørene om gjennomføring av endringen. NHO Reiseliv forutsetter at bedrifter som allerede har velfungerende digital reiseplanlegger med bookingsystem ikke pålegges kostnader for å finansiere digital reiseplanlegger for bedrifter som ennå ikke har utviklet det.

NHO Reiseliv er positiv til departementets forslag til strømlinjeformingen av reiseplanlegging og billettering. De understreker viktigheten av forutsigbarhet i rutetider og krever at alle rutetider må finnes i applikasjoner. Likedan må en forutsetning for å få konsesjon være at rutetider er tilgjengelige ett år frem i tid slik at det blir lettere for kunder å planlegge reisen.

Entur AS påpeker at det bak begrepet elektroniske støttesystemer kan ligge en rekke tjenester, der noen benyttes av samtlige aktører og er å betrakte som obligatoriske, mens andre i sitt preg er å anse som tilleggstjenester. Entur antar at ambisjonsnivået mellom aktørene vil være ganske ulikt, slik at noen aktører vil benytte kun et minimum av tjenester (de som er inkludert i dagens fordelingsnøkkel), mens andre vil ha et høyere ambisjonsnivå og ønsker verdiøkende tilleggstjenester. Entur påpeker at adgangen til å kjøpe tilleggstjenestene vil kunne vanskeliggjøres ved at tjenestene skal leveres av et heleid statlig selskap ettersom fylkeskommunene og administrasjonsselskapene ikke vil kunne kjøpe tilleggstjenestene uten en anbudsprosess. Entur mener tilleggstjenestene i sin art bør leveres av den tilbyder som også leverer selve støttesystemet, det vil si Entur.

Entur foreslår en mulig løsning der Entur tildeles en enerett til å utføre slike relaterte tilleggstjenester. Entur uttaler videre at det vil være en fordel om de aktører som pålegges å benytte de elektroniske støttesystemer for billettering har mulighet til å påvirke tjenestekvaliteten på de obligatoriske tjenestene som leveres fra disse systemene, og at gebyret som kreves inn for disse reflekterer kvaliteten på de tjenester de mottar.

Kollektivtrafikkforeningen uttaler at de stiller seg bak målsettingen for endringsforslaget slik det fremgår i høringsnotatet, det vil si at det skal være enkelt å benytte seg av kollektivtilbudet i Norge. Kollektivtrafikkforeningen fremhever digital infrastruktur som viktig for kollektivtrafikken i fremtiden og mener derfor det er svært viktig at de som sitter med kundansvaret og skal utvikle fremtidens produkter i tett samarbeid med kunden, må ha styring på hva slags elektroniske tjenester som skal leveres for å utvikle disse produktene.

Kollektivtrafikkforeningen stiller seg sterkt kritisk til endringsforslaget som skal gi hjemmel til at departementet kan fastsette i forskrift at leverandører av kollektivtrafikk tjenester blir pålagt å betale et gebyr for utvikling og drift av elektroniske støttesystemer for billettering. De fremhever at forslaget vil medføre at foreningens medlemmer blir lovpålagt å betale gebyr for utvikling og drift av en tjeneste, uten å kunne påvirke tjenesten. Kollektivtrafikkforeningen stiller også spørsmål ved hensiktsmessigheten av å finansiere denne tjenesten ved bruk av gebyrer. Slik finansiering kan lett bety en skjevfordeling av kostnadsbildet. Ulike leverandører av kollektivtjenester kan etterspørre ulike nivåer av støttesystemer, og foreningen mener at betalingen og finansieringen bør gjenspeile dette.

Kollektivtrafikkforeningen mener staten bør finansiere utviklingen av systemene, og at leverandører av kollektivtjenester bidrar med resten etter prinsippet «forbruker betaler». Kollektivtrafikkforeningen mener ut fra dette at når det gjelder utvikling og drift av elektroniske støttesystemer for billettering, må fylkeskommunene/administrasjonsselskapene kunne bestille og beslutte hvilke tjenester som skal leveres. Kollektivtrafikkforeningen mener derfor at den beste løsningen blir et kunde-leverandørforhold mellom den som leverer tjenester og de som bruker dem, hvor tjenesteleveranser og kostnader blir regulert i bilaterale avtaler.

LO påpeker at det ikke er noe i forslaget som begrenser selskapsindividuelle takster, kun at salgsportalen må være felles. De mener det heller

ikke er noe som forhindrer at det enkelte selskap etablerer sine egne salgskanaler i tillegg, og at det kan være differanser på prisnivået på egne og felles salgskanaler/plattformer. Altså legges det opp til at det enkelte togselskap i teorien kan ha billigere eller dyrere billetter på sin egen salgsportal enn i en felles salgskanal.

LO uttaler videre at loven ikke sier noe om hvem som har ansvar for togpassasjerene eller hvem som har ansvar for avvikshåndtering hvis ett av flere av de involverte togselskapene har forsinkelser. De påpeker at departementet i lovforslaget ikke har beskrevet hvem som har ansvar for togpassasjerene ved avvikshåndtering.

LO legger vekt på at det ved lovendringen fortsatt skal være mulig med et system for personalbillett uavhengig av togselskap.

Ruter AS mener det er positivt at arbeidet med å etablere felles komponenter og elementer for å gjøre det enkelt og kostnadseffektivt å sikre at basisfunksjoner fungerer på tvers, videreføres og forsterkes. Ruter AS uttrykker bekymring når det gjelder hvordan utvikling av spesielle funksjoner og løsninger som etterspørres av enkelte kollektivselskaper skal finansieres. De viser til at i dagens ordning med IO som tjenesteytende part for basisfunksjonene er praksis slik at utvikling av funksjoner og tilleggskomponenter for å møte lokale behov finansieres av den som bestiller utviklingen – alene eller sammen med andre kollektivtraffikselskaper. Løsningen innlemmes så i tjenestetilbudet fra IO som andre kan benytte dersom tilsvarende behov oppstår. Ruter AS anbefaler å videreføre denne ordningen.

Ruter AS mener det bør være administrasjonsselskaper som bør finansiere de gebyrbelagte tjenestene, ikke de enkelte operatørene.

Ruter AS viser til at departementets forslag innebærer at Jernbanedirektoratet skal kjøpe de grunnleggende tjenestene av RB på vegne av staten i egenregi og at Jernbanedirektoratet deretter skal kreve inn et gebyr av transportørene. Ruter AS mener en bedre løsning enn kjøp i egenregi og gebyrfinansiering vil være et tradisjonelt kundeleverandørforhold mellom den som leverer grunnleggende tjenester og de som bruker dem, hvor tjenesteleveranser og kostnader er regulert i bilaterale avtaler. Ruter AS mener at dersom gebyrfinansiering skal benyttes må den som pålegges et gebyr involveres i planprosessen som ligger til grunn for gebyret slik at de kan bidra til videreutvikling og endring av de grunnleggende tjenestene. Ruter AS mener dette bør fremgå av yrkestransportloven § 31.

3.4 Departementets vurderinger

Departementet har merket seg at Telemark fylkeskommune ber om en avklaring av om det er den som har ansvaret for billettsystemet som er en del av kollektivtjenesten, eller om det er den som har inntektene og markeds- og kundeansvaret som er en annen del av kollektivtjenesten, som vil være pliktig til å betale gebyret. Når det gjelder hvem som bør betale gebyret, påpeker både Akershus fylkeskommune, Oslo kommune og Ruter AS at det bør være administrasjonsselskap som Ruter AS som bør finansiere de gebyrbelagte tjenestene.

Departementet peker på at etter yrkestransportloven vil plikten til å betale gebyret i utgangspunktet rette seg mot den som mot vederlag driver persontransport med motorvogn og fartøy i rute, dvs. den som har ruteløye. Etter yrkestransportloven § 23 kan fylkeskommunen etablere egne administrasjonsselskaper som administrerer rutesambandene i fylket. Administrasjonsselskaper som har transportøransvar overfor kundene vil regnes å drive persontransport mot vederlag, men er fritatt fra kravet om løyve, jf. § 6 andre ledd, jf. § 7 første ledd. Der administrasjonsselskaper har transportøransvar overfor kunden vil disse være pliktsubjekt for gebyret. Pliktsubjektet i departementets forslag til § 31 tilsvarer pliktsubjektet i yrkestransportloven § 32 a tredje ledd som blant annet regulerer hvem som skal betale gebyr for finansiering av transportklagenemnda. I de tilfeller hvor oppdragsgiveren (fylkeskommune eller administrasjonsselskap) i forbindelse med avtale om kjøp av kollektivtjenester selv har anskaffet billettsystemet og har eiendomsretten til dette, vil gebyrplikten pålegges eieren. Etter forslaget til endring i jernbaneloven skal gebyret ilegges enten jernbaneforetak, administrasjonsselskaper eller eier av billettsystemet på samme måte som etter yrkestransportloven. Når staten kjøper persontransporttjenester med jernbane, vil det derfor være jernbaneforetakene som skal betale gebyret.

Departementet har merket seg uttalelsen fra Ruter AS om finansieringen av spesielle funksjoner og løsninger som kun etterspørres av enkelte kollektivselskaper. Også Entur AS fremhever enkelte utfordringer som kan oppstå ved at fylkeskommunene og administrasjonsselskapene ikke vil kunne kjøpe tilleggstjenester av selskapet i egenregi. Departementet har videre merket seg uttalelsen fra Ruter AS om at en bedre løsning enn kjøp i egenregi og gebyrfinansiering vil være et tradisjonelt kundeleverandørforhold mellom den som leverer grunnleggende tjenester og de som

bruker dem, hvor tjenesteleveranser og kostnader er regulert i bilaterale avtaler. Kollektivtrafikkforeningen har en lignende merknad, der det påpekes at ulike aktører kan ønske ulike nivåer av støttesystemer, og foreningen mener at betalingen og finansieringen bør gjenspeile dette. Departementet gjør oppmerksom på at lovforslaget primært omfatter gebyrfinansiering av grunnleggende tjenester som er nødvendig for å følge de fastsatte standardene for elektronisk billettering. Hvilke løsninger som er best egnet for å håndtere at aktørene kan ha behov for ulike tjenester utover dette, vil departementet vurdere nærmere i arbeidet med forskrift og i prosessen knyttet til planlagt overtagelse av IO.

Departementet har merket seg at flere høringsinstanser påpeker at de aktørene som er pliktige til å betale gebyret bør få en viss innflytelse både på utviklingen av tjenestene og fastsettingen av gebyret. Flere påpeker også at det er viktig at de sentrale systemene som etableres ikke er til hinder for kollektivselskapenes innovasjon og utvikling av nye tjenester. Departementet er opptatt av at selskapet som skal levere tjenestene har god dialog med brukerne av tjenestene, og at også Jernbanedirektoratet legger til rette for dette. Departementet legger til grunn at Jernbanedirektoratet også har dialog med brukerne i forbindelse med videreutvikling av standardene på området. Departementet forutsetter videre at fastsetting og endringer av gebyret sendes ut på høring.

Departementet har merket seg Kollektivtrafikkforeningens synspunkt om at staten bør finansiere utviklingen av systemene, og at leverandører av kollektivtjenester bidrar med resten etter prinsippet «forbruker betaler». Departementet mener at det i enkelte tilfeller også kan være rimelig at utvikling av systemer inngår i gebyret, ettersom dette gjelder systemer som benyttes av alle. Hvem som skal finansiere utviklingen bør vurderes fra tiltak til tiltak. Det er naturlig at slike vurderinger gjøres i forbindelse med videreutvikling av standardene for elektronisk billettering. Departementet legger til grunn at Jernbanedirektoratet har dialog med de berørte aktørene i slike prosesser.

Flere høringsinstanser fremhever at det er viktig at gebyrordningen ikke blir mer kostbar for aktørene enn deltagelsen i IO er i dag. Departementet viser til at det i høringsnotatet ble lagt til grunn at den samlede kostnaden knyttet til å ivareta de grunnleggende tjenestene ikke vil øke som følge av at det innføres en gebyrløsning. I det videre arbeidet må det etableres en hensiktsmessig fordelingsnøkkel. Nivået på gebyret kan derfor avvike noe fra kostnadene tilknyttet deltagel-

sen i IO, men et slikt avvik antas å være av begrenset omfang. Departementet viser til at det er lagt til grunn at tjenestene skal utføres like effektivt, eller mer effektivt enn i dag. Det er også lagt opp til at gebyret ikke skal overstige kostnadene knyttet til tjenestene. Departementet bemerker samtidig at høringsnotatet også viste til at det på sikt kan være aktuelt å vurdere hvilke tjenester som skal inngå i gebyrløsningen og å revurdere fordelingsnøkklene. Departementet bemerker at teknologien knyttet til elektronisk billettering utvikler seg raskt, og legger til grunn at det vil være behov for å gjøre slike vurderinger også dersom dagens organisering av tjenestene videreføres. Endringer på dette området anses derfor ikke som en konsekvens av ordningen som nå foreslås.

Departementet har merket seg NHO Reiselivs merknad angående finansiering knyttet til reiseplanleggingstjenester. Departementet bemerker at formålet med forslaget om innføring av gebyr er å finansiere grunnleggende tjenester knyttet til salg og validering av elektroniske billetter som benyttes av alle.

NHO Transport har stilt spørsmål ved om kommersielt basert kollektivtrafikk skal tilknyttes og bruke elektroniske støttesystemer for elektronisk billettering. Hedmark fylkeskommune og Telemark fylkeskommune mener på sin side det er viktig at både tilskuddsberettigede og kommersielle aktører bidrar til finansieringen. Departementet bemerker at alle som driver persontransport i rute har en plikt til å benytte billettsystemer godkjent av løyvemyndigheten og følge retningslinjer for bruk av elektroniske billettsystemer som fastsatt av departementet. Departementet legger til grunn at retningslinjene vil bli fulgt. At nødvendige tjenester fremover finansieres med gebyr, innebærer i realiteten ikke nye plikter for aktørene. I utgangspunktet skal dermed alle som har en plikt til å benytte elektroniske billettsystemer betale gebyret.

Da kravet til bruk av elektroniske billettsystemer ble innført, la departementet til grunn at kravet skulle gjelde fra det tidspunkt kollektivtransportoperatørene anskaffer nytt billettsystem eller gjør vesentlige endringer i eksisterende system. Departementet anser at det ikke vil innebære en vesentlig kostnad for den kommersielt baserte kollektivtrafikken å følge retningslinjene for bruk av elektroniske billettsystemer i forbindelse med at det anskaffes nye billettsystemer eller gjøres endringer i eksisterende system. Selve gebyret forventes videre ikke å medføre en vesentlig utgift. Departementet bemerker at lovbestemmelsen er utformet som en kan-regel. Departementet

har dermed, innenfor gjeldende regelverk, mulighet til å holde enkelte grupper av aktører utenfor gebyrordningen om særlige forhold tilsier det.

Departementet har merket seg at Akershus fylkeskommune og Oslo kommune mener at det er viktig at felles systemer ikke utformes slik at det legges begrensninger på prismodeller og takstnivåer slik at fylkeskommunenes rolle og myndighet som takstmyndighet utfordres. Vegdirektoratet kommenterer på sin side at en nasjonal ordning med tilbud om elektronisk billettering for sømløse kollektivreiser over hele landet bør gjelde alle kollektivaktører. Departementet mener det er viktig at de nasjonale standardene ikke skal være til hinder for at kollektivselskapene selv kan utvikle supplerende billetteringsfunksjoner. Det gjøres imidlertid oppmerksom på at lovforslaget ikke innebærer et pålegg om å etablere sømløs billettering mellom transportslag og over administrative grenser. Departementet viser likevel til at det finnes eksempler på at det i deler av landet er etablert sømløs billettering på frivillig grunnlag. Departementet vil på et senere tidspunkt vurdere nærmere hvilke tiltak det eventuelt er behov for utover de løsningene som realiseres på frivillig grunnlag.

Departementet er enig i merknaden fra Vegdirektoratet om at det er viktig at lovverket legger til rette for at felles retningslinjer oppdateres over tid, og at involverte parter implementerer endringer i egne systemer innen en gitt tid. Departementet viser til at formålet med lovendringene nettopp er å legge til rette for felles standarder og sømløshet for de reisende.

Departementet har merket seg innspillet fra Hedmark fylkeskommune om å se nærmere på fordelingsnøkkelen som skal ligge til grunn for gebyret i arbeidet med forskrift, og forslaget om å vurdere om transportørens passasjerantall, rutekilometer eller lignende bør legges til grunn framfor fylker som geografiske enheter. Departementet er enig i at gebyret bør utformes på bakgrunn av en fordelingsnøkkel som gir en rimelig kostnadsfordeling mellom aktørene. Dette vurderes nærmere i arbeidet med forskrift om fastsetting av gebyret.

Departementet har merket seg NHO Reiselivs ønske om at alle rutetider finnes i applikasjoner, og at det skal være en forutsetning for å få konsekasjon at rutetider er tilgjengelige ett år frem i tid. Departementet bemerker at den foreslåtte endringen innebærer at alle rutedata skal rapporteres inn til en nasjonal rutedatabase. Rutedataene vil være tilgjengelige for enhver aktør som ønsker å

etablere en applikasjon. Når det gjelder ønsket om ett års planleggingstid, finner departementet det vanskelig å pålegge en slik planleggingshorisont ettersom erfaring viser at det er behov for å gjøre justeringer i rutetilbudet på kortere varsel.

Når det gjelder merknaden fra Telemark fylkeskommune om tilgang til reisestatistikk for stasjoner i eget fylke og reiser til og fra fylket, bemerker departementet at dette er informasjonsinnhentning som ikke er omfattet av lovforslaget. Departementet viser til jernbaneloven § 8 c der det framgår at virksomhet som driver persontransport med jernbane, kan pålegges å utlevere slik informasjon som anses nødvendig for tilrettelegging for, og gjennomføring av, konkurranser om persontransport samt planlegging og styring av jernbanesektoren. Denne myndigheten tilligger Jernbanedirektoratet.

Til LOs merknad om at det ikke er beskrevet hvem som har ansvar for togpassasjerene ved avvikshåndtering, bemerker departementet at det ikke har vært meningen å endre på gjeldende regulering av dette ved lovforslaget. Ansvar for de reisende fremgår av reisevilkårene til det enkelte togselskapet eller administrasjonsselskapet. Passasjerenes rettigheter fremgår for øvrig av jernbanepassasjerrettighetsforordningen, og man kan klage til transportklagenemnda hvis man mener at det foreligger brudd på rettighetene. Forslaget er heller ikke ment å påvirke etablerte ordninger med personalbillett.

Departementet har i etterkant av høringen gjort en liten justering i forslaget til endring i jernbaneloven. Departementet finner det nødvendig å formulere bestemmelsen slik at den gjenspeiler at også administrasjonsselskap kan underlegges gebyrplikten. Dette tilsvarer ordningen som eksisterer etter yrkestransportloven. Videre har departementet tatt ut ordet «utveksle» fra forslaget i § 7 b. Dette medfører ingen realitetsendring da den foreslåtte pliktbestemmelsen kun omfatter utlevering av informasjon til reiseplan- og billetteringselskapet.

Departementet har i etterkant av høringen også justert forslaget til endring i yrkestransportloven og jernbaneloven slik at det fremgår klart at loven gir hjemmel for å gi nærmere bestemmelser om gebyrordningen, blant annet om fastsetting og innkreving av gebyret. Dette fulgte av høringsteksten, men var ikke tilstrekkelig presisert i lovforslaget.

Departementet viser for øvrig til begrunnelsen i høringsnotatet og holder fast ved lovforslaget.

4 Andre endringer i yrkestransportloven

Departementet foreslår en endring av yrkestransportloven § 8 første ledd for å oppdatere henvisningen til ny lov om offentlige anskaffelser som trådte i kraft 1. januar 2017. I § 8 første ledd skal «lov 16. juli 1999 nr. 69 om offentlige anskaffelser» erstattes med «lov 17. juni 2016 nr. 73 om offentlige anskaffelser».

5 Økonomiske og administrative konsekvenser

I det følgende beskrives økonomiske og administrative konsekvenser knyttet til innføring av plikten for jernbaneforetak til å bruke billetterings-systemer, plikten for jernbaneforetak til å overlevere reiseinformasjon og brukerfinansiert gebyrordning for bruk av offentlig godkjente billetteringssystemer.

Å pålegge jernbaneforetakene en plikt til å benytte bestemte billetteringsløsninger vil ikke medføre store økonomiske eller administrative konsekvenser. Dette innebærer ingen prinsipiell forskjell fra dagens ordning, ettersom persontransport med jernbane allerede er en del av IO-samarbeidet.

Å pålegge jernbaneforetakene en plikt til å overlevere rutedata på nærmere angitte vilkår vil ikke medføre store økonomiske eller administrative konsekvenser for den enkelte. De fleste jernbaneforetak overleverer rutedata allerede i dag, og vil dermed trolig allerede ha samlet inn de rutedata som plikten omfatter. Som følge av dette vil jernbaneforetakene være i stand til å oversende rutedata på det format som til enhver tid gjelder.

Når det gjelder forslaget om gebyrhjemmel antar departementet at de økonomiske og administrative konsekvensene vil være begrenset. Departementet legger til grunn at tjenestene vil bli utført like effektivt, eller mer effektivt enn i dag. Når tjenestene leveres av et selskap eid av Samferdselsdepartementet, vil departementet gjennom eierstyringen følge opp at selskapet driver effektivt. Departementet legger også til grunn at Jernbanedirektoratet følger opp at tjenestene leveres kostnadseffektivt. Det forventes derfor at den samlede kostnaden knyttet til å ivareta de grunnleggende tjenestene ikke øker som følge av at det innføres en gebyrløsning. Departementet legger videre til grunn at det ikke blir mer arbeidskrevende å beregne og kreve inn gebyr sammenlignet med dagens situasjon. Samlet sett

forventes tiltaket å ha begrensede økonomiske og administrative konsekvenser.

Den samlede kostnaden ved IOs virksomhet knyttet til å levere grunnleggende tjenester i 2016 er om lag 17 mill. kroner. Av denne summen utgjør forvaltningstjenester som leveres til staten om lag 6 mill. kroner. Den resterende summen fordeles per i dag på deltagerne i IO, etter nøkler basert dels på folketall og dels på antall kollektiv-reiser i den enkelte fylkeskommunen.

Departementet legger opp til at gebyrordningen utformes med utgangspunkt i den metodikken som er lagt til grunn for dagens finansiering av tjenester i IO. I det videre arbeidet med å fastsette gebyret må det etableres en hensiktsmessig fordelingsnøkkel, og justeringer i forhold til dagens betalingsordning kan derfor forekomme når gebyret etableres. Departementet antar at justeringene vil være av begrenset omfang. På sikt kan det være aktuelt å vurdere endringer i hvilke tjenester som skal inngå i gebyrløsningen, samt å gjøre en revurdering av fordelingsnøkklene. Slike vurderinger ville det vært naturlig å gjøre også med dagens løsning, og anses ikke som en konsekvens av ordningen som nå foreslås.

Gebyrinntektene skal ikke overstige kostnader til utvikling og drift av elektroniske støtte-systemer for billettering. Dersom gebyret et år gir inntekter som overstiger faktisk kostnad, skal overskuddet benyttes til å redusere gebyret i etterfølgende år.

Oppgaver knyttet til fastsettelse og innkreving av gebyr vil påføre det offentlige noen nye oppgaver. Departementet legger opp til at Jernbanedirektoratet skal utføre oppgavene knyttet til fastsettelse mv. av gebyret. Departementet legger til grunn at dette kan gjennomføres med dagens ressurser.

Gebyret føres på en inntektsbevilgning under Jernbanedirektoratet. Departementet kommer tilbake til dette. Departementet legger videre opp til at Jernbanedirektoratet kjøper de grunnleggende tjenestene av selskapet Reiseplan og billett AS, som skal utføre de aktuelle oppgavene.

Forslaget har i utgangspunktet ikke omfattende virkninger for næringen. Kostnadene ved å levere de aktuelle tjenestene forventes å bli omtrent de samme som i dag. Forslaget innebærer at den som driver rutetransport blir pålagt å betale gebyret. I de tilfeller hvor fylkene ikke har administrasjonsselskap som driver rutetransporten, eller fylkeskommunen/administrasjonsselskapet selv ikke eier billettssystemet som benyttes, vil dette innebære at gebyret pålegges operatøren av kollektivtransporttjenestene. Departementet forutsetter at

gebyret inkluderes i kostnadene som dekkes gjennom vederlaget til operatørene.

For kommersielle ruter vil innføring av gebyr kunne medføre noe økte kostnader. Kostnadsøkningen vil likevel være begrenset ettersom en vesentlig del av den rutegående transporten er knyttet opp mot offentlig kjøp av tjenester. Lovbestemmelsen er utformet som en kan-regel. Departementet har dermed, innenfor gjeldende regelverk, mulighet til å holde enkelte grupper av aktører utenfor gebyrordningen om særlige forhold tilsier det.

6 Merknader til bestemmelsene i lovforslaget

6.1 Endring i lov 11. juni 1993 nr 100 om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m.

Til § 7 b

Bestemmelsen gjelder både for jernbanetransport på det nasjonale jernbanenettet, og transport med sporvogn, t-bane, bybane og tilsvarende skinnegående transportmidler. Plikten til utlevering av reiseinformasjon er begrenset til å gjelde slik informasjon som er nødvendig for å gi innhold til reiseplanleggere og billettsalgssystemer. Det skal ikke tilrettelegges for at ulike virksomheter skal kunne utnytte kunnskap om andres reise- og billettinformasjon på en måte som kan være i strid med konkurranselovgivningen.

Plikten til å betale gebyr vil pålegges enten jernbaneforetakene eller administrasjonsselskapet i områder der det finnes slike. Dersom billett-systemet som benyttes eies av oppdragsgiveren (fylkeskommunen eller administrasjonsselskap) pålegges gebyrplikten eieren.

Hjemmelen for at gebyr kan innkreves fra fylkeskommunale administrasjonsselskap i visse tilfeller, berører ikke jernbanelovgivningens regler om ansvar for sikker drift av virksomheten osv. Dette ansvaret vil fortsatt ligge på jernbaneforetakene som angitt i jernbanelovgivningen for øvrig.

For øvrig vises til merknadene til yrkestransportloven § 31 annet ledd.

6.2 Endring i lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy

Til § 8 første ledd

Endringen innebærer kun en oppdatering av henvisningen til ny lov 17. juni 2016 nr. 73 om offentlige anskaffelser som trådte i kraft 1. januar 2017.

Til § 31 andre ledd

Det er den som mot vederlag driver persontransport med motorvogn og fartøy i rute som skal betale gebyret. Dette omfatter både løyvehavere og administrasjonsselskap som har løyvefritak for rutetransport etter yrkestransportloven § 6 annet ledd og § 7 første ledd. I de tilfeller hvor oppdragsgiver (fylkeskommune eller administrasjonsselskap) selv har anskaffet og eier billettssystemet som benyttes, vil gebyrplikten pålegges eieren.

Gebyret skal dekke kostnader ved tilknytning til og bruk av elektroniske støttesystemer for billettering, og skal finansiere tjenester knyttet til salg og distribusjon av elektroniske billetter.

Departementet får hjemmel til å fastsette nærmere bestemmelser om gebyret i forskrift, blant annet om hvem som skal fastsette og kreve inn gebyret.

Gebyret skal ikke overstige kostnader til utvikling og drift av elektroniske støttesystemer for billettering.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om endringer i jernbaneloven og yrkestransportloven (billetteringsløsninger mv.).

Vi HARALD, Norges Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak til lov om endringer i jernbaneloven og yrkestransportloven (billetteringsløsninger mv.) i samsvar med et vedlagt forslag.

Forslag

til lov om endringer i jernbaneloven og yrkestransportloven (billetteringsløsninger mv.)

I

I lov 11. juni 1993 nr. 100 om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. gjøres følgende endringer:

§ 7 b skal lyde:

§ 7 b (*Reiseinformasjon og salg av billetter*)

Departementet kan i forskrift gi regler om plikt for jernbaneforetak eller administrasjonsselskap til å utlevere reiseinformasjon og til å bruke bestemte billetteringsløsninger. I forskriften kan det også gis regler om betaling av gebyr for tilknytning til og bruk av elektroniske støttesystemer for billettering. Gebyret skal ikke overstige kostnadene til utvikling og drift av elektroniske støttesystemer for billettering.

I forskriften etter første ledd kan det gis regler om formater og fremgangsmåter for utlevering av reiseinformasjon, salg av billetter og fastsettelse og innkreving av gebyr nevnt i første ledd.

II

I lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy gjøres følgende endringer:

§ 8 første ledd skal lyde:

(1) Når det vert gjeve godtgjersle eller einerett ved tildeling av løyve, skal det nyttast konkur-

ranse så langt det følgjer av lova her, lov 4. desember 1992 nr. 121 om fri utveksling av tjenester innen sjøtransport § 1 tredje ledd, lov 17. juni 2016 nr. 73 om offentlige anskaffelser og forskrifter gjevne med heimel i desse lovene.

§ 31 første og nytt andre ledd skal lyde:

(1) Departementet kan i forskrifter fastsetje at det skal betalast gebyr for utferding av løyvedokument, løyveskilt eller annan dokumentasjon etter denne lova.

(2) Departementet kan òg fastsetje i forskrift at den som mot vederlag driv persontransport med motorvogn og fartøy i rute, skal betale gebyr for tilknytning til og bruk av elektroniske støttesystemer for billettering. Gebyret skal ikkje overstige kostnadene til utvikling og drift av elektroniske støttesystemer for billettering. I forskrifta kan departementet gje nærare føresegner om gebyrordninga, mellom anna om fastsetjing og innkreving av gebyr.

III

Loven trer i kraft straks.

