Høringsnotat:
Revisjon av løyvevilkår for flybuss som drives på kommersielle vilkår i Troms fylke

Bakgrunn
Fylkesrådet vedtok den 18.11.2014 (sak 213/14) «*Løyvevilkår for persontransport i rute til og fra flyplass, og som drives for egen regning og risiko uten godtgjørelse fra det offentlige (kommersiell drift)*». Disse generelle løyvevilkårene er siden da benyttet som vilkår ved tildeling av ruteløyver i Troms for kommersielle ruter med flybuss.

Den som vil drive persontransport mot vederlag med motorvogn (registrert for mer enn 9 personer) i rute må ha ruteløyve etter yrkestransportloven § 6. Gjennom endring av yrkestransportforskriften (ny § 35a, i kraft 1.1.2020) ble det fastsatt at det ikke lenger skulle være adgang til behovsprøving av løyver for kommersielle flybussruter («*persontransport mot vederlag med motorvogn i rute av passasjerer med på- eller avstiging ved flyplasser, uten hensyn til rutens lengde*»). Behovsprøving innebærer en vurdering av virkningene av det nye rutetilbudet i forhold til eksisterende rutetilbud med sikte på å oppnå en samfunnsøkonomisk rasjonell transport. En behovsprøving kan lede til at løyvesøknaden avslås, eller at det settes løyvevilkår for å oppnå dette formålet.

Forskriftsendringen, teknologiutvikling og at det er en god stund siden løyvevilkårene ble fastsatt og har virket, gjør at det er hensiktsmessig å ta en gjennomgang av løyvevilkårene for flybuss i Troms.

Vurdering

1. **Generelle erfaringer med bruk av gjeldende løyvevilkår**

Erfaringen på fylkeskommunens side er at løyvevilkårene fra 2014 har fungert tilfredsstillende. Det oppfattes ikke at det er behov for større endringer.

2. **Hvilke løyvesaker vilkårene bør gjelde for (saklig og geografisk)**

Behovsprøving av løyver betyr at fylkeskommunen kan ta hensyn til om det omsøkte rutetilbudet vil være til ulempe for det offentlige transporttilbudet, hvilke positive virkninger det har for befolkningens transportbehov, mv. Det legges til grunn at de foreslåtte løyvevilkårene i utgangspunktet kun skal gjelde for kommersielle flybussruter, slik at adgangen til behovsprøving ikke begrenses utover forskriftens rammer. Forslaget inneholder vilkår som er relevante også i andre løyvesaker, og som derfor blir fastsatt i det enkelte ruteløyvet i disse sakene.

Løyvesøknader for flybussruter som krysser fylkesgrenser skal avgjøres av én av de berørte fylkeskommunene (etter visse regler). Den annen fylkeskommune skal uansett høres. De foreslåtte løyvevilkårene vil gjelde for løyver som utstedes av Troms fylkeskommune.

3. **Hvilke vilkår som kan settes**

Yrkestransportloven § 11 fastsetter at det kan settes vilkår for det enkelte løyvet. Dette må forstås med den begrensning at vilkårene må være saklig begrunnet og tjenlig for den funksjonen løyvet skal ha. Behovet for rutetilbudet med kommersiell flybuss skal som nevnt ikke vurderes,

og det kan dermed ikke settes vilkår som er begrunnet i hensynet til konkurransen med det offentlige kollektivtilbudet.

Det framgår av Samferdselsdepartementets rundskriv N-2/2017 *«Fylkeskommunane vil som før kunne påleggje løyvehavar vilkår for å ivareta overordna funksjonar, som bruk av særskilte traséar, trafikknutepunkt, takstsamarbeid mv. Det skal stillast vilkår om at materiellet skal ha tilgjenge for funksjonshemma, herunder rullestolbrukarar.»* Rundskrivet gjelder saksbehandling i forbindelse med behovsprøving av fylkeskryssende bussruter, men er naturlig å forstå som eksempler på vilkår som i utgangspunktet ikke er knyttet til konkurransen med det det offentlige kollektivtilbudet.

Det vises også til stortingsproposisjon 69 L (2018-2019, om lovforslaget som åpnet for å unnta kommersielle flybusser, under punkt 4.1.3: *«Fleire høyringsinstansar har peikt på at det er viktig med offentleg kontroll over viktig infrastruktur som haldeplassar og terminalar, og at fylkeskommunen framleis må kunne stille krav om traséval, stoppmønster og pris. Departementet viser til at det ikkje er gjort framlegg om endringar i gjeldande heimlar for å kunne stille krav og vilkår om bruk av særskilte traséar eller haldeplassar.»*

Oppsummert kan det altså fastsettes saklige vilkår som gjelder den praktiske gjennomføringen av flybussruten, som bruk rutetrasé, stoppesteder, bruk av holdeplasser og terminaler. Forslaget til løyvevilkår legger opp til at dette vurderes og beskrives i det enkelte løyvet, dvs. en videreføring av gjeldende løyvevilkår.

Fylkeskommunen skal godkjenne ruteplan og takster, jf. yrkestransportforskriften § 28 og § 29. I gjeldende løyvevilkår er det tatt med at endringer i ruteplan og takster skal godkjennes av fylkeskommunen. Rutedata skal produseres og offentliggjøres (via Entur) etter departementets retningslinjer. Det anses hensiktsmessig at dette blir videreført i de nye løyvevilkårene; i hovedsak som en påminning, til dels også for å ha hjemmel for tilbakekall av løyvet ved eventuelle brudd. Ordningen med at fylkeskommunen etter avtale kan produsere elektroniske rutedata for løyvehaveren mot godtgjøring foreslås videreført. Dette er i praksis lite byrdefylt for fylkeskommunen, og er ment som en hjelp til små bussoperatører.

Gjeldende løyvevilkår pålegger løyvehaveren å ha et system for registrering av bl.a. passasjerstatistikk og billettomsetning, samt på forespørsel oversende slik statistikk til fylkeskommunen. Dette er informasjon som fylkeskommunen vil kunne ha behov for under planleggingen av det totale kollektivtilbudet. Vilkårene oppfattes derfor som saklige og foreslås videreført.

Det foreslås ikke at det fastsettes særskilte løyvevilkår om tilgjengelighet for personer med nedsatt funksjonsevne. Krav til utforming, utrustning og bruk av busser i løyvepliktig transport er fastsatt sentralt, bl.a. gjennom forskrift om universell utforming av motorvogn i løyvepliktig transport mv. og kjøretøyforskriften. Det er uklart om og hvor langt det rettslig er adgang til å skjerpe disse kravene gjennom løyvevilkår. Videre antas det å være utfordrende å fastsette vilkår som er konkrete, egnede og saklige.