

DISKUSJONSNOTAT:

Fremtidens regulering av offentlig tilgjengelig transport



§1



KOLLEKTIVTRAFIKK-
FORENINGEN

BAKGRUNN



Nullvekstmålet under press –
behov for nye virkemidler



Vi må utvikle tjenestetilbudet for
å konkurrere bedre mot bilen



Økt erkjennelse av behov for
offentlig koordinering for MaaS



Regelverket er gammelt, og
teknologien har utviklet seg



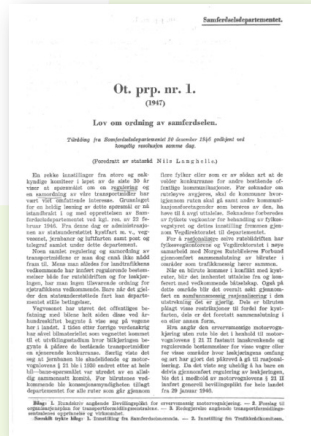
Inspirasjon fra andre land



Økonomiske utfordringer

DAGENS REGULATORISKE RAMMEVERK FOR SAMFERDSEL

- ➔ Yrkestransportlova tildeler ansvar for løyve og godtgjørelse til **rutetransport** til fylkeskommunene (lokal kollektivtrafikk) og staten (tog).
- ➔ Persontransport mot vederlag utenfor rute fordrer taxiløyve.
- ➔ Egen lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn
- ➔ Datadeling regulert i ITS-Loven og MMTIS-forskriften.
- ➔ **Rutetransport vs. etterspørselsbasert transport**



INNSIKT FRA INTERVJUER #1: GEOGRAFISK VARIASJON, MEN SAMME RETNING

Geografi påvirker til en viss grad synspunktene, men stor enighet blant de fylkeskommunale kollektivselskapene om retningen. Alle peker på områder hvor de ser utfordringer og potensial i en mer fremtidsrettet regulering.

«Mobilitetsløsninger i Innlandet er stort sett bussruter og bestillingsruter med drosje.» (Innlandstrafikk)

«Vi er gode på å tilpasse oss og man lever med det lovverket man har. Men når man leser yrkestransportloven, så beskriver den en annen tid enn den vi lever i. Jeg tenker det er behov for å endringer i lovgivningen for å fremme mer innovasjon og utvikling, og få til et mer koordinert og samordnet tilbud». (Ruter)



INNSIKT FRA INTERVJUER #2: TJENESTER MED BEHOV FOR TYDELIGERE REGELVERK

- ➔ Samkjøring
- ➔ Mikromobilitet
- ➔ Bestillingstransport
- ➔ Bedriftstjenester
- ➔ Offentlig betalt bestillingstransport
- ➔ Autonome kjøretøy

Tilbakemeldingene går på:
Uklart regelverk, usikkerhet, behov for tydelige juridiske avklaringer, spørsmål og skepsis fra eksterne aktører rundt etablering av og mandat for nye tjenester, risiko ved skalering av nye tjenester, og særlig for autonome kjøretøy, risiko for at fravær av regulatorisk handlingsrom gjør at internasjonale selskaper kan etablere seg med robotaxi i konkurranse med kollektivtilbudet, og praktiske spørsmål knyttet til bruk av bussbommer og kollektivfelt.

INNSIKT FRA INTERVJUER #3: ØNSKER TYDELIGERE OG UTVIDET MANDAT

Flere mener at fylkeskommunene bør få et mer formalisert ansvar for å koordinere transporttilbudet, inkludert mikromobilitet og samarbeid med private aktører.

«Vi har tenkt i årevis på hvordan vi kan lykkes med sømløse, «MaaS-aktige» transporttjenester i Norge. Vi tror det må ligge en nasjonal ambisjon i bunn, og følge virkemidler med den ambisjonen. Hvis det er fylkene som skal ha denne rollen, så må fylkene få det mandatet.» (Skyss)



INNSIKT FRA INTERVJUER #4: MULIG FREMTIDIG DIRIGENTROLLE I SAMARBEID MED PRIVATE

Det er et gjennomgående ønske om tett og godt samarbeid med private aktører, både innen teknologiutvikling og tjenesteleveransene. De fylkeskommunale kollektivselskaper ønsker å fungere i en dirigentrolle som koordinører og tilretteleggere, heller enn å eie og drifte alle tjenester selv.

«Det er noe med handlingsrom og ikke for mange begrensninger, men at fylkeskommunene får mulighet til å definere det riktige tilbudet fra sted til sted. Åpne opp og mulighet for å integrere, eksterne private tjenester i samme grensesnitt altså. Det skal ikke være nødvendig å kjøpe eller drifte tjenestene.» (Troms)



OPPSUMMERT: TO HOVEDUTFORDRINGER

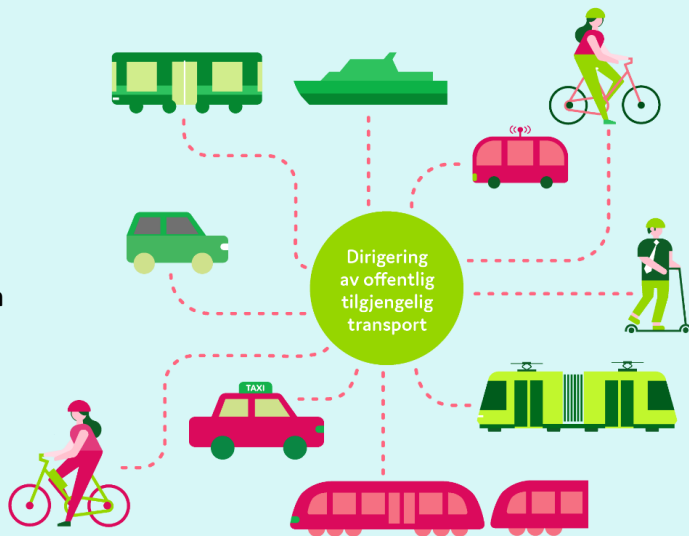
- **Uklar regulering av etterspørselsbasert (ikke rutesatt) transport**
- **Oppdatere forventinger og mandat for de fylkeskommunale kollektivselskapene**

Ønske om en
mer kundenær
regulering av
transport



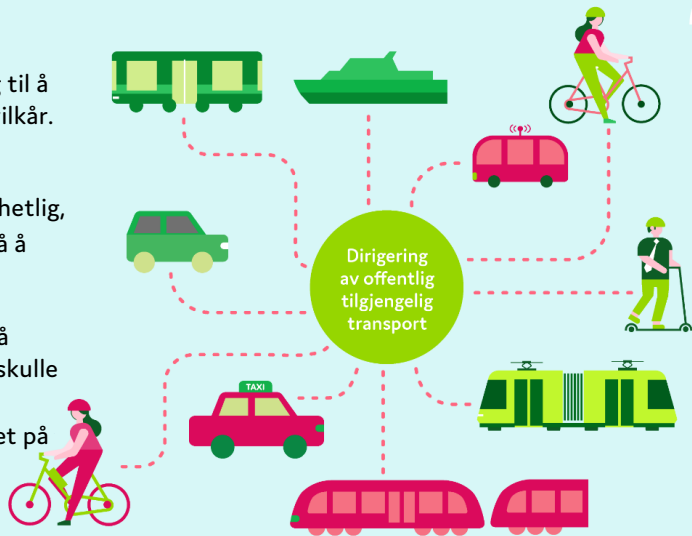
MULIG UTVIDET FREMTIDIG DIRIGENTROLLE FOR FYLKESKOMMUNENE

- ➔ Mulig løsning er å utvide dirigentrolle for fylkeskommunale kollektivselskaper også til ikke-rutesatte transporttjenester.
- ➔ Styres og innrettes basert på lokale forhold og vurderinger, men tilstrebe nasjonale standarder.
- ➔ Tett samspill med andre forvaltningsnivå og kommersielle aktører



NÆRMERE OM HVA EN UTVIDET DIRIGENTROLLE KAN INNEBÆRE

- ➔ Dersom et fullverdig tilbud etableres på kommersielle premisser, kan man begrense seg til å regulere det ved behov f.eks. gjennom å stille vilkår.
- ➔ Dersom et tilbud etableres på kommersielle premisser uten at det er fullverdig ut fra et helhetlig, offentlig perspektiv på transport, kan man også å subsidiere det for å gi det større utbredelse.
- ➔ Etableres ikke et ønsket tilbud i det hele tatt på kommersielle premisser, men som man gjerne skulle hatt ut fra hensynet til et godt offentlig mobilitetstilbud, kan man gå inn og anskaffe det på mer eller mindre tradisjonelt vis.



DISKUSJONSNOTAT:

Fremtidens regulering av offentlig tilgjengelig transport



§1



KOLLEKTIVTRAFIKK-
FORENINGEN