



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Ifølge liste

Deres ref	Vår ref	Dato
	15/57	19.02.2015

Redegjørelse av regelverket for avvikskjøring - NSBs innleie av utenlandske busselskaper ved togstans

Samferdselsdepartementet har mottatt brev fra NHO Transport, Norges Turbileierforbund og Buss 1 Turbusser i Bærum på bakgrunn av at NSB i juni måned 2014 kjøpte inn tjenester fra svenske busselskaper til avvikskjøring ved en planlagt togstans. I og med at alle overnevnte aktører har tilskrevet departementet om samme sak sendes det et felles brev, med kopi til NSB og Vegdirektoratet.

Saken gjelder NSBs kjøp av busstransporttjenester som erstatning for togtransport ved et planlagt sporbrudd på Dovrebanen i perioden 12. juni til 18. juni. I den forbindelse kjøpte NSB inn tjenester fra bla. svenske transportører for å dekke opp avviket. I etterkant har NHO Transport, Norges Turbileierforbund og Buss 1 Turbusser i Bærum tilskrevet departementet der de mener at bruk av utenlandske transportører til busstransport ved togavvik er å anse som ulovlig kabotasje i henhold til regelverket.

De overnevnte aktørene mener at innleie av bussmateriell for å håndtere avvik ved rutedrift må utføres av busselskaper som har forretningsadresse i Norge. Det hevdes videre at dersom man åpner for at NSB kan leie inn utenlandske busser ved avvik, vil dette også kunne gjelde for norske ekspressbusser som har ordinært ruteløyve. Slik bruk av utenlandske busser ved transport mellom steder i Norge, vil kunne få store konsekvenser for det norske bussmarkedet. Det ønskes at departementet klargjør regelverket på dette området.

NSB har i sin redegjørelse til Samferdselsdepartementet uttalt at i forbindelse med det overnevnte avviket, planla NSB buss for tog på strekningen Oslo S – Lillehammer/Dombås. NSB har inngått kontrakter med omlag 60 leverandører av busstjenester med tilhørende 100-150 underleverandører. Konkurransen om kjøp av busstjenester er gjennomført i henhold til

regelverket for offentlige anskaffelser. NSB benytter www.bussfortog.no for å skaffe til veie busser fra de leverandørene det er inngått rammeavtale med. I forbindelse med det aktuelle sporbruddet på Dovrebanen, ble det sendt ut forespørsel via www.bussfortog.no. NSB mottok tilbud fra 29 av sine kontraktsleverandører. Da det fremdeles var et stort behov for busser etter tildelingen, kontaktet NSB leverandører ut over kontraktsleverandørene og purret pr. telefon. Resultatet av dette dekket heller ikke behovet. NSB kontaktet derfor SJ (Statens Järnvägar) sin leverandør for buss- og taxilogistikk. NSB fikk oversendt en liste over selskap i Värmland/Örebro. NSB kontaktet disse med forespørsel om de kunne stille busser for oppdrag i Norge. NSB fikk positiv respons fra tre selskap. Ut i fra rådende situasjon valgte NSB å benytte tilbudet fra tre svenske selskap. De mener at uten hjelp fra de svenske selskapene ville kundene som hadde behov for alternativ transport fått et vesentlig dårligere tilbud og mener at konsekvensen av manglende busser på en sentral strekning i et sporbrudd av denne størrelsen ville være stor.

Regelverk på området:

Buss for tog regnes som rutetransport etter yrkestransportloven. I utgangspunktet skal man derfor søke om ruteløyve på ordinær måte dersom man ønsker å ha regelmessig transport av personer i et bestemt trafikkmønster som er åpen for alle, og på- og avstigning skjer på stoppesteder som er fastsatt på forhånd, jf yrkestransportloven §§ 6 og 2 .

I henhold til yrkestransportforskriften § 35 kan den som har tillatelse til å drive persontransport med jernbane etter jernbaneloven, ved nødvendig og midlertidig innstilling av togtilbudet, utføre transporten med motorvogn inntil to måneder uten ruteløyve. Den som utfører transporten på vegne av jernbaneselskapet må ha turvognløyve. Løyvemyndigheten skal i slike tilfeller underrettes og kan etter søknad forlenge perioden i inntil to måneder.

Når det gjelder ordinær rutetransport med buss er det anerkjent forvaltningspraksis at en transportør som innehar ruteløyve, kan bruke undertransportører til å utføre rutetransporten eller til å supplere den enkelte rute ved trafikktopper. I slike tilfeller vil det være tilstrekkelig at undertransportørene innehar turvognløyve.

Dersom et utenlandsk foretak skal kjøre innenlands transport mellom steder i Norge må man følge gjeldende regler for kabotasje. Reglene finnes i yrkestransportforskriften 26.03.2003 nr. 401 § 55, jf. forordning (EF) nr. 1073/2009 om adgang til det internasjonale markedet for transport med turvogn og buss kapittel V. Etter EØS-regelverket er kabotasje i rutetransport begrenset til innenlandstrekkninger som er en del av en internasjonal rute. Kabotasje utenfor rute kan utføres i Norge på ”midlertidig” basis. Hva som menes med midlertidig er ikke nærmere definert.

For ordens skyld gjøres det oppmerksom på at det er innført nye forskriftsbestemmelser som regulerer kabotasje fra 1. januar 2015. Dette innebærer imidlertid ikke materielle endringer av betydning.

Departementets vurdering:

Problemstillingen dreier seg om det er adgang til å bruke utenlandske transportører til å utføre erstatningstransport for tog, både ved planlagte og akutte togavvik. I tillegg oppstår spørsmål om man må sidestille erstatningstransport for tog og erstatningstransport/suppleringstransport ved ordinær rutetransport med buss.

Når det gjelder adgang for utenlandske transportører til å drive innenlands transport i Norge, vil det springende punkt være om man i dette tilfellet skal anvende kabotasjereguleringene for rutetransport eller transport utenfor rute.

I forordning 1073/2009 art. 1 nr. 2 er rutetransport er definert slik at dette er regelmessig transport av passasjerer langs bestemte ruter der passasjerer tas opp og slippes av ved stoppesteder som er fastsatt på forhånd. Transport utenfor rute er transport som ikke faller inn under definisjonen av rutetransport og som særlig har som kjennetegn at det benyttes til å frakte grupper av passasjerer som er satt sammen etter initiativ fra kunde eller transportøren selv, jf. art.1 nr. 4.

Det må vurderes om erstatningstransporten (buss for tog) også kan anses som rutetransport. Erstatningstransporten med buss foregår normalt på samme måte som en opprinnelig togrute og passasjerene er ikke satt sammen etter initiativ fra en kunde eller fra transportøren selv. Transporten framstår dermed som en rutetransport og reglene for ruteløyve må legges til grunn. Kabotasje i rutetransport underlagt strenge begrensninger i EØS-regelverket. Det virker derfor ikke rimelig at dette regelverket skal kunne fravikes i slike tilfeller som nevnt ovenfor.

Departementet mener at bruk av utenlandske transportører i innenlands transport, både som undertransportør for jernbaneselskap eller som underleverandør for busselskap med ruteløyve, ikke er tillatt uten særskilt tillatelse i det enkelte tilfelle.

Som det vil kjent, gjennomføres nye forordninger på vegtransportområdet i norsk rett med virkning fra 1. januar 2015. Når det gjelder kabotasje i persontransport er det en ren videreføring av det tidligere regelverket. De rettslige vurderingene som er gjort ovenfor, vil derfor også gjelde i forhold til det nye regelverket.

Dersom man ønsker fritak fra kabotasjereguleringene, må det søkes til departementet hvis man mener det er behov for å bruke utenlandske transportører ved erstatningstransport. Hver enkelt sak må vurderes konkret og tillatelse kan gis for en begrenset periode dersom det kan dokumenteres at nødvendig kapasitet med norske operatører ikke kan fremskaffes.

I denne konkrete saken burde NSB ha søkt om dispensasjon. Likevel har vi forståelse for at det i denne situasjonen var det viktig å få passasjerene fram. Departementet har ikke tatt stilling til hva utfallet av en eventuell dispensasjonssøknad ville vært, men det kan ikke utelukkes at en søknad i et slikt tilfelle ville blitt innvilget.

For øvrig stiller NHO Transport og Buss 1 Turbusser spørsmål ved NSBs vilkår og kontrakter for avvikskjøring generelt. NSB har satt dette ut på anbud i henhold til reglene om offentlige anskaffelser og departementet finner i denne saken ikke grunnlag for å gå inn i en vurdering av lovligheten i anbudsprosessen og vilkårene i inngåtte kontrakter.

Med hilsen

Anne-Lise Junge Jensen (e.f.)
avdelingsdirektør

Lone Bruvold Hansen
seniorrådgiver

Kopi til:
NSB AS
NSB AS
Vegdirektoratet

Adressliste

Buss 1 Turbusser i Bærum	Postboks 5477 Majorstuen	0305	OSLO
Norges Turbileierforbund	Nedre Goslia 3	1350	LOMMEDALEN
Norges Turbileierforbund	Postboks 25	1469	RASTA