



DET KONGELEGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 5

(2004–2005)

FOR BUDSJETTERMINEN 2005

Kjøp av sjøtransporttenester på strekninga Bergen – Kirkenes. Avtale for perioden 2005–2012.

*Tilråding frå Samferdselsdepartementet av 5. november 2004,
godkjend i statsråd same dagen.
(Regjeringa Bondevik II)*

1 Bakgrunn

Noverande avtale om kjøp av sjøtransporttenester på strekninga Bergen – Kirkenes gjeld for perioden 2002–2004. Avtalen vart godkjent av EFTA Surveillance Authority (ESA) i desember 2001. Føresetnad for godkjenninga var at eit eventuelt framtidig kjøp av sjøtransporttenester skulle baserast på ein prosess som var open, etterprøvbar og ikkje-diskriminerande. Samstundes vart det stilt krav om at det skulle gjerast ein analyse av transportstandarden langs kysten.

Samferdselsdepartementet la hausten 2003 fram ei stortingsmelding om transportstandarden og framtidig kjøp av transporttenester på kyststrekninga frå Bergen til Kirkenes, jf. St. meld. nr. 16 (2003–2004). Meldinga bygde mellom anna på ein analyse av transportstandarden, jf. TØI-rapport 609/2002. Utgangspunktet i meldinga var at ein tilfredsstillande transportstandard i framtida er ein transportstandard om lag som i dag. Prinsipalt vart det i lys av det gjort framlegg om at det skulle kjøpast transporttenester på strekninga som i dag, og at ruta skulle konkurranseutsetjast. Meldinga tok

likevel atterhald om at transportstandarden ikkje kunne vurderast uavhengig av kostnad, og at det ikkje burde vera aktuelt å betala meir enn i dag. På denne bakgrunn vart det subsidiært rådd til å lysa ut eit andre alternativ, med ei rute Bergen – Tromsø og ei rute Tromsø – Kirkenes, begge med 4 avgangar kvar veke og med ulike krav til kapasitet i dei to alternativa. Begge alternativa bygde på ein avtaleperiode på 8 år.

Ved handsaminga av St. meld. nr. 16 (2003–2004), jf. Innst. S. nr. 125 (2003–2004), gjorde fleirtalet i samferdselskomiteen (Arbeidarpartiet, Framstegspartiet, Sosialistisk Venstreparti, Kristeleg Folkeparti og Senterpartiet) framlegg om at berre alternativet med ei samanhengjande rute skulle konkurranseutsetjast. Komiteen gjorde framlegg om å gjera vedtak i samsvar med det, og Stortinget slutta seg einstemmig til innstillinga. Eit anna fleirtal i komiteen (Arbeidarpartiet, Framstegspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet) gav uttrykk for at det var uheldig å setja eit absolutt tak på kjøp av hurtigrutetenester. Etter dette fleirtalet si vurdering er det ein føresetnad at tilskotts nivået vert halde så lågt som råd er. Vidare heiter det at

selskapa sjølve bør sørgja for å halda kostnadsnivået nede. Til sist i merknaden ber fleirtalet »Regjeringen på egnet måte å orientere Stortinget om anbudet før endelig kontrakt blir inngått».

2 Konkurransetsetjing

I lys av handsaminga i Stortinget inviterte Samferdselsdepartementet interesserte innanfor EØS-området til å gje tilbod på trafikkering av kyststrekninga Bergen – Kirkenes med heilårlege, daglege seglingar. Eitt tilbod kom. Tilbodet vart sett fram av dei to selskapa som har drive »Hurtigruten» dei siste åra (Ofotens og Vesteraalens Dampskibsselskab ASA – OVDS og Troms Fylkes Dampskibsselskap ASA – TFDS). Tilbodssummen var 247,5 mill. kr pr år i avtaleperioden (i 2005-prisar). Totalt summerte tilbodet seg til 1980 mill. kr for avtaleperioden på 8 år.

Konkurransetilsynet har vurdert om samarbeidet mellom OVDS og TFDS er lovleg etter konkurranseloven. Etter Konkurransetilsynet si vurdering bryt eit samla tilbod med hovudregelen i loven. Hovudregelen forbyr samarbeid som har til formål eller verkar slik at det avgrensar konkurransen. Spørsmålet vert då om samarbeidet fyller vilkåra i unntaksreglane etter loven. Unntaksreglane krev mellom anna at det er påviselege effektiviseringsgevinstar av samarbeidet, og at gevinstane kjem både avtalepartane og forbrukarane til gode.

Då det berre kom eitt tilbod, gjorde departementet seg bruk av retten til å gjennomføra etterfølgjande forhandlingar om det tilbodet som var sett fram. Under forhandlingane har selskapa mellom anna gjort greie for eksisterande og potensielle effektar av samarbeidet, og for at synergjar ligg inne i tilbodsgrunnlaget. Samferdselsdepartementet legg dermed til grunn at det er sannsynleggjort at samarbeidet mellom OVDS og TFDS oppfyller krava for å godkjenne samarbeid etter unntaksreglane i konkurranseloven.

3 Avtale for perioden 2005–2012

Etter fleire forhandlingsrundar har Samferdselsdepartementet og hurtigruteselskapa vorte samde om det økonomiske grunnlaget for ein avtale om kjøp av transporttenester på kyststrekninga Bergen – Kirkenes for perioden 2005–2012. Avtalegrunnlaget er laga med atterhald om at Stortinget ikkje har

merknader til avtalen og at det vert stilt midlar til disposisjon gjennom dei årlege budsjettvedtaka. Etter avtalen tilbyr selskapa heilårlege, daglege seglingar på strekninga Bergen – Kirkenes med stoppmønster om lag som i dag. For heile avtaleperioden summerer avtalen seg til 1899,7 mill. kr (i 2005-prisar), eller 80,3 mill. kr under opphøveleg tilbod frå selskapa. Årleg kompensasjon for transporttenesta vert i gjennomsnitt om lag 237,5 mill. kr for avtaleperioden. Avtalt sum for 2005 er 217,5 mill. kr.

Etter departementet si vurdering er avtalen tilfredsstillande. Totalsummen er lågare enn opphøveleg tilbod. I gjennomsnitt ligg den årlege tilskottssummen om lag 10 mill. kr under utgangspunktet for forhandlingane. Profilen i avtalen er dessutan betre enn tilbodet frå selskapa. Det første året i avtaleperioden er for ein stor del tilpassa eit budsjett som alt er lagt fram. Årlege tilskott aukar etter det, men har ein fallande profil mot slutten av avtaleperioden. Denne profilen reflekterer krav til effektivisering.

ESA har kommentert konkurransen, og peikar på at det kan vera tale om overkompensasjon sjølv om det er gjennomført konkurranse om kjøpet. Det vil etter ESA si vurdering kunna vera tilfelle dersom det er noko som tyder på at godtgjersla er høgare enn det som er nødvendig for å dekkja behovet for tilstrekkeleg offentleg tenestekjøp. Samferdselsdepartementet legg til grunn at val av transportstandard er ei nasjonal sak. Vidare meiner departementet at selskapa ikkje får for høg godtgjersle i det avtalegrunnlaget som ligg føre.

I budsjettframlegget for 2005 er det lagt inn 200,8 mill. kr til kjøp av sjøtransporttenester på kyststrekninga Bergen – Kirkenes. Det vert i dette tillegget gjort framlegg om å dekkja differansen mellom 217,5 mill. kr og 200,8 mill. kr ved å omdisponera 16,7 mill. kr frå kap 1320 Statens vegvesen, post 30 Riksveginvesteringar. Summen vert teken frå rv 658 Ellingsøy- og Valderøytunnelane, som er ført opp med 70 mill. kr i St. prp. nr. 1 (2004–2005), jf. omtale side 123.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

At Dykkar Majestet godkjenner og skriv under eit framlegg til proposisjon til Stortinget om kjøp av sjøtransporttenester på strekninga Bergen – Kirkenes. Avtale for perioden 2005–2012.

Vi HARALD, Noregs Konge,

s t a d f e s t a r :

Stortinget blir bedt om å gjera vedtak om kjøp av sjøtransporttenester på strekninga Bergen – Kirkenes. Avtale for perioden 2005–2012 og endringar av St.prp. nr. 1 om statsbudsjettet 2005 i samsvar med eit vedlagt forslag.

Forslag

til vedtak om kjøp av sjøtransporttenester på strekninga Bergen – Kirkenes. Avtale for perioden 2005–2012 og endring av St.prp. nr. 1 om statsbudsjettet 2005.

I

I statsbudsjettet for 2005 vert løyvd under følgjande kapittel:

Utgifter:

Kap.	Post	Formål	Kroner
1320		Statens vegvesen (jf. kap 4320)	
	30	Riksveginvesteringar, <i>kan overførast, kan nyttast under post 23, post 29, post 31, post 33, post 60 og post 72</i>	4 575 300 000
		mot tidlegare framlegg om kr 4 592 000 000	
1330		Særskilte transporttiltak	
	70	Kjøp av sjøtransporttenester på strekninga Bergen – Kirkenes	217 500 000
		mot tidlegare framlegg om kr 200 800 000	