

FYLKESRÅDSAK NR.: **6/06**

Løpenr.: 761/06
Saknr.: 05/2943-3
Ark.nr.: N00SAKSARKIV
Dato: 09.01.2006

Til: Fylkesrådet

Fra: Fylkesråden for miljø og samferdsel

HØRING - EU-KOMMISSJONENS FORSLAG TIL FORORDNING OM KOLLEKTIVTRANSPORT MED JERNBANE OG PÅ VEI, KOM (2005)319.

Høringen gjelder EU-kommisjonens forslag til forordning om regler for innkjøp av kollektivtransport med jernbane og på vei. Forslaget omfatter ikke regelverk for kjøp av kollektivtransporttjenester med ferger og båt. Samferdselsdepartementets høringsbrev er lagt ved saken.

Om forslaget til forordning

EU-kommisjonen har siden 2000 arbeidet med en forordning for å sikre en enhetlig regulering av krav til landbasert kollektivtransport og offentlige myndigheters kjøp av slike tjenester. Forslagene som ble lagt fram i hhv 2000 og i 2002 er nå omarbeidet til et nytt og forenklet forslag til forordning. Det nye forslaget er vesentlig enklere enn de tidligere, antallet alternative anskaffelsesmåter er færre, prosedyrekravene mindre detaljerte og det er gitt rom for nasjonale tilpasninger.

Hovedhensikten med forordningen er å sikre at tildeling av kontrakter om offentlig tilskudd til drift av kollektivtransport skjer på en åpen, objektiv og etterprøvable måte og at det ikke forekommer diskriminering av leverandører. Dette skal sikre effektiv bruk av offentlige tilskudd til kollektivtrafikken.

I Yrkestransportloven behandles land- og sjøtransport likt når det gjelder offentlig tjenesteyting. Med denne forordningen kan det bli nødvendig å skille lovgivningen på de to områdene. Videre gir dagens Yrkestransportlov fylkeskommunen, som oppdragsgiver i kollektivtrafikken, adgang til å velge anskaffelsesmetode (direkte anskaffelse eller konkurranse). Med forslaget til forordning vil denne valgfriheten falle bort i og med at anbud blir eneste tillatte anskaffelsesmåte. Det nevnes 4 unntak fra kravet om anbud:

- Dersom oppdragsgiveren (fylkeskommunen) gir oppdraget til et selskap de selv eier og har full kontroll over (eierforhold= mulighet til direkte påvirkning av strategiske og driftsmessige beslutninger).
- Dersom den årlige verdien av kontrakten ikke overstiger 1 mill Euro (ca 8 mill NOK) eller den årlige produksjonen ikke overstiger 300 000 km.

- Dersom transporttilbudet har opphørt eller står i fare for å opphøre (eksempelvis ved konkurs i operatørselskapet) kan det foretas et direkte kjøp eller en forlengelse av en kontrakt. Lengste tillatte varighet av et slikt kjøp/en slik avtale er 1 år.
- Ved inngåelse av kontrakt for regional- og langdistansetransport med jernbane.

Flere av forslagene i forordningen vil pålegge fylkeskommunen en sterkere grad av kontroll overfor operatørene for å sikre en mest mulig effektiv bruk av offentlige tilskudd. Det legges bl.a. fram forslag om at operatørene i kollektivtrafikken må føre et eget, separat, regnskap for den delen av aktiviteten som mottar offentlig tilskudd. Fylkeskommunen skal ha full tilgang til dette regnskapet og produksjonsdata.

I forslaget til forordning kreves det også at senest ett år før kontrakt om rutedrift skal inngås skal fylkeskommunen sende ut en kunngjøring om anskaffelsesmetode. Fylkeskommunen må også årlig offentliggjøre en detaljert oversikt over alle forpliktelser til offentlig tjenesteyting den er ansvarlig for.

Overgangsreglene som foreslås sier at senest 4 år etter forordningens ikrafttredelse skal minst 50% av fylkeskommunens kontrakter om offentlig tjenesteyting oppfylle kravene i forordningen. Forordningne vil gjelde for alle kontrakter innen bussektoren 8 år etter at den trer i kraft.

Konsekvenser for Troms fylkeskommune

Troms fylkeskommune benytter per i dag som hovedregel ikke anbud ved tildeling av kontrakter om levering av kollektivtrafikkjenester. Kun en kontrakt er tildelt etter anbudskonkurranse og det er kontrakt om drift av kombinert rute- og ambulansébåt i Kvæningen.

Dersom denne forordningen blir vedtatt i EU i den form den framstår i dag vil dette innebære at de kollektivtrafikkjenester vi i dag kjøper fra TIRB, Tromsbuss, Senja Rutebil og Nordtrafikk må konkurranseutsettes. Strekningsløyvehaverne vil iht. dette forslaget kunne unntas konkurranseutsetting i og med at ingen av dem mottar et årlig tilskudd over 8 mill NOK eller har årlig produksjon over 300 000 km.

Forslaget til forordning vil ikke ha konsekvenser i forhold til offentlig eierskap i kollektivtrafikksekselskapene.


Fristen for å avgi høringsuttalelse til EU-Kommisjonens forslag er satt til 27. januar 2006.

Innstilling:

1. Fylkesrådet legger til grunn gjeldende Norsk regelverk med hensyn til kjøp av kollektivtrafikkjenester.
2. Fylkesrådet viser til Regjeringserklæringen - kapittel 5 - der det fremgår at regjeringen ønsker å skaffe bedre kunnskap om effekten av anbudsutsetting av lokal kollektivtransport og kunnskap om hvordan ulike kjøpsformer og kontraktsformer kan legge til rette for at også bredere samfunnsinteresser blir ivaretatt.

3. a) Fylkesrådet ser ulike virkninger knyttet til EU-kommisjonens nye forslag om et felles regelverk for kjøp av kollektivtrafikkjenester med buss og bane. Det vises her til de erfaringer som er gjort i forbindelse med konkurranseutsetting av kollektivtrafikken i flere fylker i Norge.
b) Fylkesrådet understreker viktigheten av kvaliteten på de tjenestene som kjøpes og fokus næringslivets og de reisendes behov.
c) Fylkesrådet støtter de unntaksbestemmelser som angis i forslaget til forordning, og anser at disse vil kunne ivareta lokale forhold og interesser.
4. Fylkesrådet vil legge vekt på å utøve et profesjonelt eierskap i lokale kollektivtrafikkelskaper og å være en profesjonell leverandør av kollektivtrafikkjenester til det reisende publikum.

Tromsø, 12. januar 2006


Mariam Rapp
Fylkesråd for miljø og samferdsel