



Sosialistisk Venstreparti
Hagegata 22
0653 OSLO

Deres ref.

Vår ref / Saksbehandler

18/8507-2 N02
Gunn Karin Gjøl / tlf. 23 06 45 09

Dato:

05.11.2018

FYLKESTINGSVALGET 2019 - BUSS I EGENREGI - SV

I Norge er all lokal busstrafikk konkurranseutsatt. EUs kollektivtrafikkforordning gir lovgrunnlaget for organisering av lokal kollektivtrafikk, og hovedregelen er at kollektivtrafikk skal konkurranseutsattes.

Det viktigste unntaket er når myndighet med ansvar for lokal kollektivtrafikk (dvs fylkene) selv eier selskapet som driver kollektivtrafikken. Selskapet må ikke delta selv i anbudskonkurranser i andre fylker.

Fagforbundet foreslår at Sosialistisk Venstreparti innarbeider forslag om å etablere fylkeskommunale kollektivtrafikkselskap som skal ta drift av den fylkeskommunale busstrafikken i egenregi når gjeldende avtaler løper ut. Vi ønsker at Sosialistisk Venstreparti programfester det dette i fylkesvalgprogrammet for 2019 - 2023.

Utfordringer

Utfordringer med konkurranseutsatt kollektivtrafikk er:

- Store overskudd til investorer/eiere – midler tapt for fylkeskommunen
 - I 2016 tok fem av de største busselskapene ut 338 millioner kroner i overskudd
- Dårlig utnytting av materiell og utstyr – ulønnsomt og ikke bærekraftig
 - I 2014 dokumenterte De Facto at bussene i anbud bare brukes 2/3 av forventet levetid. Ved oppstart av kontrakt skaffes nye busser som nedbetales i løpet av kontraktsperioden (oftest 7 år). Bussene skrotes etter det, selv om de har en lengre levetid. Med utgangspunkt i en beregnet kostnad på 1 milliard for 4000 busser, anslår vi et årlig tap på 330 millioner når bussene kun brukes 2/3 av levetida. I et miljøperspektiv er dette dårlig utnytting av materiell og utstyr.
- Anbudsregimet medfører økt byråkrati i form av høyere administrative kostnader
 - Samfunnsøkonomisk Analyse (SA 2018) viser at Ruter, selskapet for Oslo og Akershus, har en årlig kostnad på opptil 18 millioner kun for å administrere anbud og kontraktsoppfølging.
 - Til sammen har fylkeskommunene og busselskapene i markedet 23 enheter som utarbeider anbud og gir tilbud på kontraktene. Med et forsiktig anslag på 10 mill i administrative kostnader per enhet, betyr det en årlig merkostnad på 230 mill.

- Tap av kvalitetsutvikling og strategiske valgmuligheter
 - Anbudssystemet binder kvaliteten gjennom beskrivelsene i anbudsgrunnlaget, og leveransen låses i kontrakten. Ansatte i busselskapene (administrasjon, sjåfører, vedlikeholds personale) har liten innflytelse på gitte rammer. Et norsk konkurransefortrinn som medarbeiderinnflytelse representerer, blir en ubrukt ressurs i en låst kontrakt.
- NHO Transport med antagelser
 - Vista Analyse har i et notat for NHO Transport anslått at det offentlige sparer 1 milliard kroner årlig på bussanbud. Siden all kollektivtransport er konkurranseutsatt har Vista Analyse ikke hatt noe korrektiv eller noen transport i egenregi å sammenligne med. Konklusjonen bli i beste fall en antakelse. Notatet uttrykker bekymring for profittmarginene, og mener profitten må bli høyere for å unngå at det blir færre busselskap.
 - Økt profitt betyr økte kostnader for fylkeskommunen, dårligere vilkår for ansatte, eller en kombinasjon av begge. En gjennomgang av de sju selskapene som har anbudene, viser et samlet overskudd på 338 mill i 2016 (Fagforbundet 2018).

Muligheter

Drift i egenregi er lurt, lønnsomt og styringseffektivt.

- Styring gjennom politiske og administrative vedtak er klokt
 - Tilpasning til endrede transportbehov, endringer i bosetting osv., gir ofte behov for endring i leveransen. Det medfører krav om kontraktsendring, tilleggskontrakt, med påslag og økte kostnader.
 - Drift i egenregi gjør endring og omstilling enklere og raskere å gjennomføre. Politikerne kan styre gjennom vedtak og ikke gjennom kontrakt.
- Lavere administrasjonskostnader
 - Det forsiktige anslaget på 230 mill i årlige administrative merkostnader skissert ovenfor vil øke fylkeskommunenes økonomiske handlingsrom tilsvarende.
- Bedre og mer effektiv utnyttning av kjøretøy og materiell
 - Egenregi gir mulighet for bedre utnyttelse, tettere og bedre vedlikehold øker livslengden og reduserer investeringsbehovet. Materiellet kan fornyes gradvis, i stedet for alt på en gang. Materiellet vil også kunne selges/leases ut om de ikke skal benyttes av eier.
- Medarbeiderinvolvering
 - Trepårtssamarbeid og mer-innflytelse gir innovasjon og gode resultater. Evalueringer av statlig initierte utviklingsprogram i offentlig sektor (NIBR 2011, Oslo Economics 2013, Fafo 2017), - og SINTEFs (2016) forskning på innovasjon og lønnsomhet i privat sektor viser at medarbeiderdrevet innovasjon og godt samarbeid mellom eier, ledelse og ansatte og tillitsvalgte øker innovasjonstakten, gir bedre tjenester og økt lønnsomhet.

Handling

Kollektivtransporten slik den er organisert i dag overlater alt til markedet gjennom en bestiller-utførermodell som gir private aktører samlet sett et monopol. Transporttjenesten kan verken kvalitetsmessig, tjenestemessig, miljømessig eller økonomisk måles mot tjenester gitt i egenregi, siden det ikke finnes på denne sektoren i dag. Den konkurransen

som er mellom de private aktørene kan føre til reduksjon i kvalitet, mindre tjenesteutvikling og bærekraft for å opprettholde eller øke overskuddet.

Fagforbundet ber Sosialistisk Venstreparti innarbeide at Fylkeskommunen tar deler av kollektivtransporten tilbake i egenregi i sitt program

Fagforbundet ber Sosialistisk Venstreparti aktivt arbeide for å løfte temaet om den konkurranseutsatte kollektivtrafikken inn i valgkampen 2019.

Fagforbundet ber Sosialistisk Venstreparti bidra til etablering av fylkeskommunale kollektivselskap som kan overta når løpende kontrakter utgår.

Bistand og støtte

For dokumentasjon, referanse, bistand og kontaktpersoner:
Stein Guldbrandsen, stein.guldbrandsen@fagforbundet.no
Carl Ivar Delingsrud, carl.ivar.delingsrud@fagforbundet.no

Med hilsen
FAGFORBUNDET

Mette Nord
Forbundsleder

Gunn Karin Gjøl
avdelingsleder
Politisk og Samfunn