



Notat

Dato: 15.05.2019
Arkivsak: 2019/10878-3
Saksbehandlar: rolrose

Til: Utval for miljø og samferdsel

Frå: Fylkesrådmannen

Spørsmål om takstsamarbeidsavtalar

I samband med handsaminga av FO 05/19 stilte representanten **Jon Askeland** (SP) fylgjande oppfølgjings spørsmål:

Eg viser til spørsmål FO5/19 om takstsamarbeid med Nettbuss.

I svaret kjem det fram at Skyss må kontakta Nettbuss, men at det også er ein del EU/konkurransmessige forhold som må avklarast.

Sak er difor av prinsipiell karakter, og eg kjem med oppfølgjings spørsmål:

1. Når og korleis vil Skyss revidera avtalar om takstkompensasjonsavtalar , som gjer det mogleg for reisande å nytte kommersielle bussruter og betale lokaltakst.
2. Vil Skyss kontakta Nettbuss for å avklare om dei er interessert i slik avtale for strekkja på Voss i FP5/19.
3. Hordaland fylkeskommune må ta sin del av klimautfordringane. I dette ligg at det å utnytta tilgjengeleg kapasitet i bussparken som køyrer i fylket er klimasseig fordelaktig i tillegg til at det gjer kvardagen lettare og billigare for innbyggjarane ved takstkompensasjonsordningar.
4. Takstkompensasjonsutfordringa gjeld i større og mindre grad i heile landet. Korleis vurderer Skyss at saka kan reisast og løysast prinsipielt på riksnivå?

Svar på spørsmålet.

For ordens skyld vil ein først orientera kort om kva takstsamarbeidsavtalar er for noko, og kvifor vi har dei.

Kva er ei takstkompensasjonsavtale og kva inneber den?

Ei takstkompensasjonsavtale inneber at ein kommersiell aktør fraktar lokalreisande til Skyss sine prisar, og at aktøren får kompensert deler av differansen mellom sine eigne prisar og lokaltakst (Skyss sine prisar). I nokre tilfelle gjeld det andre vegen òg, der Skyss vert kompensert når den kommersielle aktøren sine reisande nyttar Skyss sine bussar.

Kvifor har vi takstkompensasjonsavtalar

Dersom det går ein kommersiell buss i eit område der det kan vere aktuelt for Skyss å setja opp ei lokal rute, kan det vere både kostnadseffektivt, miljøvenleg og samfunnsøkonomisk gunstig å setja opp ei

takstsamarbeidsavtale. Dei kan spare Skyss for pengar, og spare miljøet for at det går to bussar i same området til same tid.

1. Skyss er i gong med ei omfattande evaluering av takstsamarbeidsavtalane

Skyss har no starta opp eit omfattande arbeid med å evaluera eksisterande avtalar, vurderer om det eventuelt skal gjerast noko med dei, samt vurderer behovet for nye avtalar. Nokre av avtalane er gamle, og har ikkje vore endra etter at ein fekk ny takst- og sonestruktur.

Arbeidet vert gjort på ein slik måte at ein ser på behovet i området avtala omfattar, kva avtala inneber, og kva for eit tilbod Skyss har i området. I kvart tilfelle vert det tilrådd om avtala skal behaldast, seiast opp eller reviderast. I områder der ein ikkje har avtalar, men der det finns kommersielle aktørar, vil ein vurderer behovet opp mot Skyss sitt rutetilbod, for å sjå om det er grunn til å inngå takstsamarbeidsavtalar.

2. Kontakt med Nettbuss om ei eventuell avtale på Voss vil bli vurdert

Det aktuelle området er eit av områda som er peikt ut som ein del av mandatet til evalueringa nemnd i førre punkt.

3. Takstsamarbeidsavtalar vert kontinuerlig vurdert, også ut frå omsyn til miljøaspektet

Som nemnd innleiingsvis er miljøaspektet ved ei god utnytting av tilgjengelig kapasitet i bussparken ein del av vurderinga når ein vurderer takstkompensasjonsavtalar. Ei anna side av vurderingane er den økonomiske forpliktinga ei slik avtale inneber. Dersom ein skal ha eit prinsipp om at Skyss skal utnytte tilgjengelig kapasitet på kommersielle ruter gjennom takstkompensasjonsavtalar, inneber dette ei potensielt stor utgift. Samtidig kan nokre av desse rutene utkonkurrera Skyss sine egne ruter. Fylkesrådmannen meiner derfor prinsippet må vera at Skyss inngår takstkompensasjonsavtalar i dei områda der det ikkje er hensiktsmessig å etablere egne ruter, eller å utvida eksisterande rutetilbod.

4. Takstsamarbeidsavtalar er ei viktig prinsipiell sak som bør styrast lokalt

Dersom ein vil, kan dette mellom anna reisast nasjonalt gjennom bransjeorganisasjonar som Kollektivforeningen. Når det gjeld meir prinsipielt meiner Fylkesrådmannen at det er samanheng mellom takstsamarbeidsavtalar, takstmyndighet og lokal styringsrett over ruteproduksjon. Noreg er eit land med ulik geografi og busetnad, slik at vurderingar knytt til om lokale behov vert best ivaretatt gjennom takstsamarbeidsavtalar eller lokal ruteproduksjon bør verta gjort lokalt.