

Sammendrag:

Organisering og finansiering av kollektivtransport i 11 europeiske land

Denne rapporten gir en kort oversikt over organiseringen og finansieringen av kollektivtransporten i de 11 europeiske landene Danmark, Finland, Frankrike, Italia, Nederland, Norge, Portugal, Sverige, Storbritannia, Tyskland og Østerrike.

Rapporten gir bakgrunnsinformasjon om status for kollektivtransportens organisering, med spesielt hensyn til hvordan ansvar og risiko er fordelt på strategisk, taktisk og operasjonelt nivå, mellom ulike aktører, og på hvordan konkurranseforholdene er endret. For hvert av landene oppsummeres dermed status med hensyn til organiseringen og til de nye "spillereglene" i markedet, forstått som fordeling av ansvar for inntekter, kostnader, organisering, planlegging og gjennomføring av kollektivtilbudet, samt en beskrivelse av hvordan konkurransen fungerer.

Ansvar for organisering og initiering av kollektivtransporttilbudet kan være plassert i markedet eller hos myndighetene. Figuren S.1 viser den skjematiske inndelingen.

I et system med *markedsinitiativ* er enten virksomheten deregulert med mer eller mindre fri konkurranse i markedet, eller den er basert på et løyvesystem der myndighetene gir private eller offentlige selskaper autorisasjon (konsesjon) til å drive transporten på kommersielt grunnlag. Slike konsesjoner er ofte basert på enerett og med inntektsansvar hos selskapet. Markedsinitiativ kan dermed både innebære konkurranse i markedet og konkurranse om markedet. I flere land slik som Finland, Nederland, Norge og Østerrike er konsesjon den dominerende markedsform. Bare i Storbritannia finner vi tilnærmet fri konkurranse i markedet.

I et system med *myndighetsinitiativ* er det myndighetene som har det formelle og overordnede

ansvaret for å utforme rutetilbudet. Dette kan skje på flere måter. Vi har valgt å skille mellom former for organisering hvor det offentlige i hovedsak er produsent og former hvor private aktører er produsenter. Tabell S.1 og S.2 gir et sammendrag av organiseringen av kollektivtransporten i utvalgte land for henholdsvis lokal kollektivtransport og jernbane.

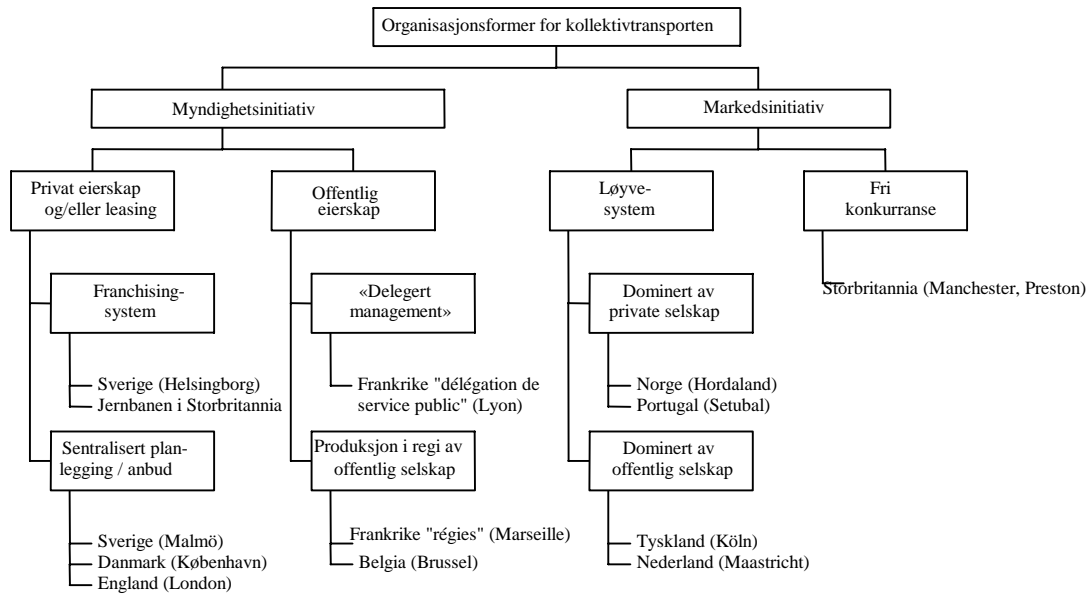
En *franchise-ordning* innebærer at myndighetene gir ansvar for både administrasjon og drift til en aktør. Dette blir ofte gjort gjennom såkalte Public Private Partnerships (PPP). I Frankrike er dette en ordning som blir benyttet i økende grad for enkeltstående strekninger hvor store investeringer skal gjennomføres. En form for anbud er den dominerende måten å gjennomføre dette på.

Den mest vanlige formen for organisering av lokal kollektivtransport virker å være en form for *sentralisert planlegging*. En slik ordning innebærer at den organiserende myndighetene kun planlegger tilbudet. Driften kan settes ut på anbud eller kjøpes direkte både av private og offentlige selskaper.

I en del franske regioner eksisterer en ordning hvor myndighetene eier store deler av materiellet, mens driften *delegeres* et selskap på kontrakt. Denne kontrakten kan inngås direkte eller etter anbud.

Den mest myndighetskontrollerte ordningen er der produksjonen skjer i et eget *offentlig selskap*. De fleste land ser ut til å gå bort fra denne ordningen. Likevel er denne fremdeles dominerende for jernbanevirksomhet.

I de fleste av ordningene eksisterer det i dag både offentlige og private selskap. Bare i de to ekstremerne er dette ikke tilfelle.



Figur S.1: Skjematisk framstilling av ulike organisasjonsformer avhengig av rollefordeling. Basert på ISOTOPE (1998)

Land	Myndighetsinitiativ				Markedsinitiativ	
	Offentlig eierskap av produsent		Privat eierskap av produsent		Løyvesystem	Fri konkurranse
	Offentlig selskap	"Delegert management"	Sentralisert planlegging (anbud)	Francising		
Danmark	(X) Århus og delvis Odense		X Både anbud og noe egenregi. København alt på anbud.			
Finland	(x) Kun i Tampere		X Fleste større byer. Både anbud og direkte kjøp.		X Andre byer og lengre distanser.	
Frankrike	x 10% av byer over 10.000 inb. (Régies)	X Byområder utenfor Paris	X Parisområdet, uten anbud	x Som PPP ved større enkeltprosjekt.		
Italia			X Anbud regel i 6 av 14 regioner			
Nederland			X		X På vei bort fra dette	
Norge			x (Anbud øker)		X Trussel om anbud	
Portugal	X				(x) For enkelte lokale ruter	(x) For lengre ruter
Sverige			X Hovedsaklig anbud			
Storbritannia			X I London			X Utenfor London
Tyskland			X For ulønnsomme ruter. Liten grad av anbud.		(x)	
Østerrike			(x)		X Hovedregel. Ofte med offentlig operatør	

Tabell S.1: Oversikt over organiseringsformer for lokal kollektivtransport og interregionale bussruter. Basert på MARETOPE 2000

Land	Myndighetsinitiativ				Markedsinitiativ	
	Offentlig eierskap av produsent		Privat eierskap av produsent		Løyvesystem	Fri konkurranse
	Offentlig selskap	"Delegert management"	Sentralisert planlegging (anbud)	Francising		
Danmark	X Statsbanens enerett opphørte i 2000, men fremdeles størst andel.		X Ikke kommersiell trafikk. Noe anbud. Mye kjøpt fra statsbanen.			(x) Mulig siden 2000, men lite benyttet
Finland	X Finske Statsbanene har monopol					
Frankrike	X For det nasjonale nettet.		(X) For regional jernbanetransport. Enkelte små forsøk med anbud.			
Italia	X Staten og regionene kjøper av statsbanen.					
Nederland	X For det nasjonale stamnettet har statsbanen monopol		(X) Ulønnsomme regionale ruter som i hovedsak settes ut på anbud.			
Norge	X Norges statsbaner har monopol.		(x) Fra 2003 vil forsøk med å tillate andre aktører bli gjennomført ved anbud på enkelte strekninger			
Portugal	X Statsbanene hovedansvar.		(X) Enkelte andre operatører lokalt.			
Sverige	X Statsbanen har monopol på kommersiell trafikk		X Ulønnsomme regionale ruter settes på anbud.			
Storbritannia				X Avtale med staten		
Tyskland	X Kommersiell transport i hovedsak utført av statsbanen (DB)		(X) For ulønnsomme ruter, 10% på anbud resten fra DB			(x) Åpen adgang, men 99% drives av DB
Østerrike	X Østerrikes statsbaner				(x) Enkelte små selskap	

Tabell S.2: Oversikt over organisasjonsformer for jernbanetransport. Basert på MARETOPE 2000