

Regionala ägarrådet/ styrgrupp nytt aktieägaravtalTorsdagen den 27 mars kl 14.00 – 16.00
Scandic Billingen, Skövde**Närvarande:**Regionala ägarrådet

Birgitta Johansson, VGR

Birgitta Losman, VGR

Birgitta Adolfsson, VGR

Sören Kviberg, VGR

Billy Bertilsson, VGR

Barbro Hassel, Skaraborg

Leif Johansson, Skaraborg

Crister Persson, Sjuhärad

Kurt Svensson, Fyrbodal

Gert-Inge Andersson, Fyrbodal

Annelie Hulthén, Göteborgsregionen

Hans Bergfelt, Göteborgsregionen

Maria Andersson, politisk sekreterare (s)

Sekretariatet

Maria Larsson

Ulrika Bokeberg

Rolf Thor

Peter Skoglund

Förslag till dagordning:Regionala ägarrådet/ Styrgrupp för processer nytt aktieägaravtal

1. Föregående mötesanteckningar
2. Uppdatering av kostnadsutjämningsystemet, handling bifogas
3. Rapport från de delregionala ägarråden angående kriterier och ägarskap
4. Redogörelse för pm skatteväxling vid alternativet med regionen som ensam ägare
5. Redogörelse från projektgruppens studieresa till Skåne
6. Lägesrapport från projektgruppen
7. Övriga frågor

Dagordning:

Regionala ägarrådet/ Styrgrupp för processer nytt aktieägaravtal

1. Föregående mötesanteckningar

Regionala ägarrådet tillika styrgrupp för processer nytt aktieägaravtal hade sitt senaste möte den 24 januari. Inga synpunkter framfördes på anteckningarna.

2. Uppdatering av kostnadsutjämningsystemet, handling bifogas

Maria Larsson informerade att finansdepartementet måste ha alla kommuners godkännande för att uppdatera kollektivtrafiken i kostnadsutjämningsystemet. I och med avtalet har 48 kommuner godkänt detta men eftersom Mölndal inte har skrivit på så krävs någon form av särskilt godkännande för deras del. Sekretariatet håller på att utreda olika alternativ i dialog med Mölndal men det kan bli så att en uppdatering inte är möjlig att genomföra.

Departementet behöver få in en ansökan senast sista augusti om de nya siffrorna ska gälla från 1 januari 2009.

3. Rapport från de delregionala ägarråden angående kriterier och ägarskap

Leif Johansson rapporterade från delregionala ägarrådet i Skaraborg där man i dagsläget inte vill låsa upp sig för varken delat eller enskilt ägarskap. Helhetsperspektiv, resenärsperspektiv och enkelt taxsystem är viktigt att ha med sig i val av modell. Om regionen skulle bli ensam ägare blir frågan om skatteväxling viktig att hantera.

Gert-Inge Andersson rapporterade från delregionala ägarrådet i Fyrbodalen där han bedömer att man generellt är svagt positiv till att regionen är ensam ägare och att man inte vill stänga några dörrar i det här läget. Det är oklart hur finansiering och inflytande för de olika kommunerna ska se ut. Kurt Svensson vill betona att man inte tagit ställning för något alternativ. Han betonar vikten av att inte lägga allt för mycket kraft på ägarskapsfrågan utan också fokusera på hur vi ska förbättra de förhållanden som vi är missnöjda med idag om tex ekonomin.

Från Sjuhärad rapporterade Crister Persson att frågan om ägarskap diskuteras. Han ser att det finns en öppenhet i frågan om ägarskap från Sjuhärad men att det finns ett behov av mer information.

Anneli Hultén rapporterade från det delregionala ägarrådet i Göteborgsområdet där det finns en klar öppenhet för någon typ av förändring men vad återstår att diskutera.

Birgitta Johansson sammanfattade med att frågan diskuteras i de delregionala ägarråden, liksom i partigrupperna. Den fortsatta processen får utvisa när ett ställningstagande kan komma.

Ulrika Bokeberg rapporterade från ett möte där delar av projektgruppen träffade Västtrafiks ledningsgrupp för att diskutera PM om kriterier. Ledningsgruppen föreslog att kriterierna skulle analyseras utifrån två perspektiv; resenärsperspektivet och ägarperspektivet. Vidare föreslog ledningsgruppen två nya kriterier; ”gynnar kostnadseffektiv administration” och ”gynnar effektiv verksamhetsstyrning”.

Vidare ställer sig ledningsgruppen sig tveksam till bedömningen 0 av kriteriet ”Ger förutsättningar för en stabil och tillförlitlig ekonomisk prognos och uppföljning”. De ser snarare att det skulle vara ett minus.

Västtrafik bedömer att dagens modell med de förenklingar som hittills är föreslagna inte är tillräckligt transparent för att tillgodose kraven på ekonomisk förutsägbarhet. Frågan om

vad ägarrollen innebär diskuterades även. Ägarrollen har olika dimensioner; risktagande, inflytande och finansiering.

En diskussion följde i styrgruppen om ägarstruktur och organisation.

Gert-Inge Andersson menade att det är viktigt med ett gemensamt förhållningssätt och ansvarstagande för kollektivtrafiken. Han menar att vi måste se till helhetsperspektivet och kollektivtrafikens roll för utvecklingen av regionen som helhet och resenärernas behov, där alla har nytta av kollektivtrafiken. Han gjorde även jämförelsen med hälso- och sjukvården där regionen är "ägaren". Vidare sa han att oavsett modell så måste ägarrollen vara stark och tydlig vilket ger förutsättningar för en väl fungerande styrelse.

Birgitta Johansson uppmanade de delregionala ägarråden att föra en diskussion om ägarskap utifrån helhetsperspektivet och kollektivtrafikens roll för utvecklingen av hela regionen och resenärernas behov.

Barbro Hassel betonade vikten av att diskussionerna om ägarskap och kriterier sker på en principiell nivå och inte förblindas av siffror på kommunnivå.

Hans Bergfelt efterlyste fler möjliga modeller än en variant på dagens samt regionen som ensam ägare. Rolf Thor hänvisade till punkt 6 på dagordningen då vi återkommer till modeller.

4. Redogörelse för pm skatteväxling vid alternativet med regionen som ensam ägare

Maria Larsson redovisade PM angående skatteväxling vid alternativet med regionen som ensam ägare. Utifrån nivån på ägartillskott i budget 2008 skulle skatteväxlingen hamna runt 50 öre. Nivån skulle kunna ändras om hänsyn tas till skolskjuttrafik, spårvagns- trafik mm. Förutom den direkta ekonomiska påverkan genom skatteväxling sker det en förändring i både inkomstutjämningsystemet och kostnadsutjämningsystemet. Den länsvisa skattesatsen kommer att ändras som har betydelse för detta. I både Stockholms och Skåne län får kommunerna del av kollektivtrafikfaktorn trots att kommunerna inte har någon verklig kostnad för trafiken. Slutsatsen är att det behövs en utredning med fördjupade beräkningar för att se effekterna för respektive kommun eftersom flera system påverkas av en ev skatteväxling. En sådan utredning bör i så fall initieras av VästKom.

5. Redogörelse från projektgruppens studieresa till Skåne

Ulrika Bokeberg rapporterade från projektgruppens resa till Skåne. Projektgruppen träffade Skånetrafiken och representanter från sammantaget 7 kommuner.

Syftet med studieresan var bland annat att se hur stor del av Skånetrafikens framgång som kan ha sin förklaring i ägarstrukturen. Projektgruppens slutsats är att Skånetrafiken bildades i ett annat geografiskt, ekonomiskt och historiskt landskap än vad som finns i Västra Götaland och därmed kan vi inte per automatik få samma utveckling här enbart genom att regionen tar över ansvaret för kollektivtrafiken. Det är snarare tillämpningen av modellen som är avgörande för framgång. Kritiska framgångsfaktorer i Skåne handlar om strategisk ägarstyrning och tydliga roller, bred politisk överenskommelse om kollektivtrafiken, hur samrådet fungerar mellan kommuner, region och trafik huvudman, entreprenörens roll, helhet och resenärsperspektiv.

Projektgruppen har sammanställt en rapport från besöket som finns tillgänglig på www.agarradet.se under fliken Nytt aktieägaravtal – processer.

6. Lägesrapport från projektgruppen

a. Rapport om tre alternativa modeller för bilaga 13 (fördelning av ägartillskott)

Rolf Thor redogjorde för tre alternativa modeller för att fördela ägartillskottet:

- Enskilt ägarskap – bolag alternativt förvaltning
- Delat ägarskap – betydande förenklingar utifrån dagens system
- Delat ägarskap – fördelning utifrån kortförsäljning

Utifrån de kriterier som är uppsatta har projektgruppen analyserat hur enskilt respektive delat ägarskap står sig i förhållandet till dessa. Den tredje varianten; delat ägarskap – fördelning utifrån kortförsäljning är ny och har ännu inte diskuterats utifrån kriterierna.

Vid ett ev enskilt ägarskap med skatteväxling kan nivån på växlingen diskuteras bla genom att ta hänsyn till spårvagnstrafiken, skol- och tätortstrafiken.

Birgitta Losman betonade vikten av frågan om skolskjutsar bör vidare utredas i syfte att öka samordningen med ordinarie linjetrafik oavsett ägarform.

Fortsatt arbete:

Projektgruppen arbetar vidare med kriterierna och utreder hur respektive modell kan tillämpas på bästa sätt.

Styrgruppen och de delregionala ägarråden bör rangordna kriterierna utifrån vad som är viktigast vid val av modell.

b. Rapport om ekonomisk risk

Ulrika Bokeberg redogjorde för de olika modellernas ekonomiska risk och hur den kan hanteras. Det finns i praktiken fyra alternativ för att minimera risken över ett budgetår:

1. Bolaget tar den fulla ekonomiska risken (+ och -)
2. Regionen tar den fulla risken (+ och -)
3. De 50 ägarna tar fortsatt den fulla ekonomiska risken - men med en så pass enkel fördelningsmodell att intäkterna blir betydligt lättare att prognostisera på ägarnivå
4. De 50 ägarna tar fortsatt den fulla ekonomiska risken – tillämpa försiktig intäktsbudgetering

De fyra varianterna har både för och nackdelar utifrån de tre olika modellerna för fördelning av ägartillskott, vilka redovisades i tabellform.

Projektgruppen fick i uppdrag att göra en förenklad utredning om effekterna av en ev skatteväxling. Hur den ekonomiska risken kan och bör hanteras ingår i projektgruppens fortsatta arbete med att utreda bästa möjliga tillämpning för var och en av de alternativa fördelningsmodellerna.

5. Övriga frågor

Inga övriga frågor förutom önskemål om byte av ort för nästa möte. Mötet ligger dock kvar som planerat den 8 maj i Göteborg.

Anteckningar

Maria Larsson

Justeras

Birgitta Johansson