



Stor-Oslo  
Lokaltrafikk

Det Kongelige Samferdselsdepartement  
Postboks 8010 Dep  
0030 OSLO

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET	
VSS	S.BEH: ALJ
30 JAN. 2006	
05	1111-22
072.V	
/EU	

Deres ref:  
Vår ref: U/019900/00177/tte  
Dato: 25.01.2006

## Høring – EU-kommisjonens forslag til forordning om kollektivtransport med jernbane og på vei, KOM (2005)319 endelig. Servicekrav og tildeling av kontrakter for offentlig trafikkbetjening – EUs arbeid

Vi viser til mottatt ekspedisjon av 08.11.2005 vedrørende ovennevnte.

### Innledning

Stor-Oslo Lokaltrafikk AS (SL) ble opprettet i 1974 som et samordningorgan for kollektivtrafikken i regionen. Selskapet er eid av Staten, Oslo kommune og Akershus fylkeskommune. SL er ansvarlig for planlegging, markedsføring og organiseringen av rutetilbudet med buss og båt i Akershus, og mellom Akershus og Oslo. Selskapet har ingen egen drift men kjøper transporttjenestene fra operatørselskaper. Det er inngått avtaler med NSB og Oslo Sporveier om bruk av SLs billetter og takster ved reise med tog og bane i trafikkområdet. SL mottar tilskudd til driften fra Akershus fylkeskommune. I tillegg til ordinær rutedrift er SL og ansvarlig for en omfattende skolebartransport. SL kjøpte transporttjenester for ca. NOK 770 mill i 2004.

Avtaleforholdet mellom operatørselskapene og SL har vært regulert gjennom detaljerte bruttokontrakter fra oppstarten av kontraktskjøringen i 1975. Etter at det ble åpnet for bruk av anbud er kjøringen blitt konkuransenutsatt i stigende grad og fra 2005 er all skole- og rutekjøring med buss anbudsutsatt. Mellom SL og AS Nesodden - Bundefjord Dampskibsselskab (NBDS) som driver ferje- og båtsambandene mellom Nesodden og Oslo og hurtigbåtforbindelse i indre Oslofjord er det fortsatt forhandlede kontrakter.

Siden SL ikke utøver kollektivtransport i egen regi er vår interesse spesielt knyttet til forordningens forslag til regler om kontraktsform og prosedyrer for

Stor-Oslo Lokaltrafikk a.s

Schweigaards gate 10  
Postboks 9246 Grønland  
0134 Oslo

Telefon: 23 00 23 00  
Faks: 23 00 23 99  
www.sinett.no

Bankgiro: 6057.05.23239

Foretaksregisteret: No. 927935708

kontraktsinngåelsen. I forbindelse med fornyelse av båtparken til NBDS er det imidlertid blitt reist spørsmål fra lokalt politisk hold om hvorvidt opprettelse av ny avtale mellom SL og NBDS må anbudsutlyses eller om det finnes unntaksmulighet for krav om anbud i dagens regelverk, eksempelvis ved å endre eierskapet til båtselskapet.

### SLs kommentarer:

Formålet med forordningen skal være å sikre effektive transporttjenester og dette skal skje gjennom det som benevnes som en regulert konkurranse *om* markedet, i motsetning til en konkurranse *i* markedet (f.eks ved en deregulering). Vi mener at erfaringene fra Oslo-regionen sammenfaller med de vurderinger og begrunnelser som gis i innledningen til forordningen. Ved å ha et offentlig, koordinerende organ med ansvar og myndighet til å se ulike driftsarter i sammenheng kan det opprettes integrerte rutenett og enhetlige takstsystemer i storbyområder. Ved å konkurranseutsette *driften* av rutene, oppnås en kombinasjon av helhetlig planlegging med sikte på gode og rasjonelle transportløsninger ut fra samfunnsmessige mål, og en drift som gir en mest mulig effektiv ressursutnyttelse ut fra driftsøkonomiske kriterier.

SL legger vekt på likebehandling av tilbydere og en kjøpsprosess som er åpen og som fremmer en aktiv konkurranse mellom operatørselskapene. Vi ønsker derfor et regelverk som vektlegger disse hensynene, men som og gir oss som bestillere en fleksibilitet og frihet til å kunne tilpasse kontraktinnhold til lokale forhold og behov.

Som nevnt er 100 % av vår busstrafikk anbudsutsatt og vi kan derfor ikke se at forslaget om *bruk av anbud* vil ha noen direkte økonomiske eller administrative konsekvenser for SL.

Vi har ingen merknader til artikkel 1,2 og 3.

#### Artikkel 4:

I artikkel 4 angis "obligatorisk innhold i kontrakt om forpliktelse til offentlig tjeneste og generelle regler". I artikkelens nr. 3 heter det at "i kontrakter om offentlig trafikkbetjening og generelle regler skal det fastlegges, hvordan omkostningene til varetagelse af tjenesterne skal fordeles. I omkostningene inngår bl.a. utgifter til personale, energiforbruk og vedligehold og reparation af det rullende materiel samt faste omkostninger og en passende forrenting af egenkapitalen, hvis det er relevant".

Begrunnelsen for bl.a. dette punktet er etter hva vi forstår den s.k. Altmark-dommens premisser for at en økonomisk kompensasjon ikke skal kunne karakteriseres som "statsstøtte". I våre kontrakter med operatørselskapene beregnes kompensasjon ut fra utkjørte rutekilometer og et fast kronebeløp per kilometer. Det foretas ingen oppdeling av beløpene etter kostnadsarter og vi kan heller ikke se noe behov for det ved bruk av anbud; dersom hensikten med oppsplittingen er å forhindre "overkompensasjon". Det kan imidlertid av andre grunner ofte være hensiktsmessig å be om tilbud gjennom anbud hvor kostnadene er spesifisert for eksempel i

tidskostnader og variable kostnader, for å kunne kompensere operatøren for eksempelvis sprangvis faste kostnader, dersom det må tilsettes flere busser enn hva anbudet opprinnelig forutsatte.

Ved eventuell *direkte tildeling* kan vi se at det i enkelte tilfeller kan være relevant å lage en spesifisert og detaljert oppdeling av kompensasjonen i kontraktene.

Når det brukes anbud mener vi at den kompetente myndighet bør stå fritt til å definere hensiktsmessige betalingselementer så lenge det samsvarer med artikkel 4 nr. 2 om at det på objektiv og genomsiktig måte fastlegges på forhånd, hvilke parametre kompensasjonen beregnes ut fra. For å kunne ivareta kvaliteten i kollektivtilbudene legges det og økt vekt på å finne metoder for å kunne sammenstille ulike kvalitetslementer i evaluering av tilbud, i tillegg til de rene beløpsmessige vurderingene. I våre kontrakter er det og lagt inn ulike former for incentiver knyttet til passasjervekst og kvalitet i utføringen av oppdragene.

Våre seneste operatørkontrakter er tidsbegrenset til 7 år med opsjon på forlengelse i ytterligere 3 år. De foreslåtte reglene for obligatoriske kontraktstider på høyst 8 år for buss og 15 år for jernbanetrafikk, men med mulighet for en forlengelse på inntil halvparten av opprinnelig lengde er akseptable.

Ifølge bestemmelsen i nr. 7 kan kompetent myndighet forlange at den valgte operatør må overta ansatte, som om det var en virksomhetsoverdragelse. Det er myndigheten som skal angi hvilke ansatte dette er og som skal gi opplysninger om disses kontraktsmessige rettigheter. Dersom vi som bestiller pålegger ny operatør å overta personalet vil vi ha ansvaret for at de gitte opplysningene er riktige. Dette betyr et utvidet ansvar og merarbeid sammenlignet med gjeldende situasjon.

#### Artikkel 5:

De foreslåtte beløps- og produksjonsgrensene i artikkel 5 nr. 4 tilsvarer ca. 1 % av vår bussproduksjon. Konkurransetsetting av busskjøringen har medført at antallet operatørselskaper i vårt område er redusert og det er blitt en konsentrasjon i større enheter. Vi forsøker gjennom våre anbud, ved å dele områdene inn i mindre "pakker" og å gi bestemmelser om at ikke ett selskap kan vinne alle "pakkene" i et område, å opprettholde et minste antall selskaper for å sikre også en langsiktig aktiv konkurranse om kjøringen. Den foreslåtte unntaksbestemmelsen for ikke å nytte anbud mener vi vil gi oss større fleksibilitet og, særlig i ytterkantene av vårt trafikkområde, vil vi kunne styre produksjonen til mindre, lokale operatører, som i noen grad kan motvirke konsentrasjonstendensene.

Unntaket i artikkel 5 nr. 5 hvor det kan benyttes direkte kjøp i situasjoner hvor transporttilbudet har opphørt eller står i fare for å opphøre, inntil det kan gjennomføres en anbudskonkurranse, begrenset til maksimalt ett år, synes naturlig og akseptabelt.

Artikkel 5 nr. 3 bryter med dagens prinsipper ved åpen anbudskonkurranse. Ifølge denne bestemmelsen skal den kompetente myndighet kunne føre forhandlinger etter

"indgivelsen av bud og en eventuell første udvælgelse kan der (.....) om hvordan spesifikke og komplekse behov bedst kan opfyldes." Dette vil imidlertid etter vår vurdering kunne gi en bedre prosess og et bedre sluttresultat for så vel myndighet som operatør og publikum.

#### Artikkel 7:

Vi forstår intensjonen bak forordningens forslag om at det årlig skal offentliggjøres detaljerte rapporter om forpliktelsen til offentlig tjeneste (artikkel 7 nr. 1), samt plikten til å kunngjøre planer om kjøp av transporttjenester minst ett år i forveien for anbudsutlysning eller direkte tildeling. Vi er derimot i tvil om dette vil ha noen særlig praktisk effekt. Bli bestemmelsene vedtatt vil dette imidlertid ikke skape noen problemer for SL.

#### Artikkel 8:

Overgangsbestemmelsene i artikkel 8 nr. 6 tar sikte på å unngå ulike konkurranseforhold mellom selskaper. Bestemmelsen i artikkel 5 nr. 2 som forbyr en intern operatør å delta i anbudskonkurranse utenfor det geografiske området som hører til vedkommendes myndighet mener vi er riktig for å skape like konkurranseforhold.

#### Vedlegget:

Når det gjelder reglene i vedlegget for beregning av kompensasjon for tilskudd tildelt etter en generell regel eller ved direkte tildeling vil det kunne være vanskelig å vurdere om kostnadsnivået er riktig og at driften er effektiv, som det forutsettes. Dette vil særlig gjelde for større integrerte selskaper med aktiviteter innen flere driftsområder og hvor det ikke finnes tilsvarende drift i andre områder, eksempelvis for T-banedriften i Oslo. Mens det derimot for bussdrift i Oslo vil det være et godt grunnlag for en objektiv vurdering av kostnadsforhold.

#### Avslutning

Vi kan ikke se at gjennomføringen av forslagene i forordningen vil ha store konsekvenser for SL. Innkjøp av transporttjenester foregår ved anbud og avtalene mellom oss og operatørene inneholder, etter vår vurdering, tilstrekkelig detaljerte spesifikasjoner av oppdraget som skal utføres, og kompensasjonen som ytes, til at forordningens krav til innsyn ivaretas. Vi er derfor betenkt dersom vår oppfatning av teksten i artikkel 4 er riktig; at det skal være obligatorisk med en oppsplitting i detaljerte kostnadsarter i kontraktene. Dette vil være unødvendig byråkratiserende, og det bør være opp til den kompetente myndighet å fastsette kontraktsinnhold.

Med vennlig hilsen

  
Torstein Teigland  
Trafikkdirktør