

VSS ALJ

OS 1111-36
072.1/
/EU

Oppland
fylkeskommune
Samferdsel



Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

Vår ref. 200500131-154 OVS/- E: 020 &13

Deres ref.

ADMINISTRATIVT VEDTAK

Delegert myndighet § A-07
Samferdsel kollektivtransport

Vedtaksdato
30. januar 2006

Sak nr.
61/06

HØRING - EU-KOMMISJONENS FORSLAG TIL FORORDNING OM KOLLEKTIVTRANSPORT MED JERNBANE OG PÅ VEI - SERVICEKRAV OG TILDELING AV KONTRAKTER FOR OFFENTLIG TRAFIKKBETJENING

Samferdselsdepartementet har oversendt til uttalelse EU-kommisjonens forslag til forordning om kollektivtransport med jernbane og på vei, KOM (2005) 319 endelig- Servicekrav og tildeling av kontrakter for offentlig trafikkbetjening.

VEDTAK

Oppland fylkeskommune har merknader til følgende forhold slik de framkommer av saksinnstillingen nedenfor:

- Krav om anbud og et entydig regelverk ved kjøp av transporttjenester
- Unntaksbestemmelsene – både grensestørrelser og jernbanetransport
- Omfattende dokumentasjonskrav
- Virksomhetsoverdragelse
- Offentliggjøring
- Overgangsordninger – kompetanse, administrative og økonomiske konsekvenser
- Vedleggets krav til gjennomsiktighet

SAKSINNSTILLING

Det framlagte forordningsforslaget har en mye enklere oppbygging og en mer tilgjengelig framstilling enn de tidligere forslagene.

Tildeling av kontrakter

Gjeldende rett slår fast at kompetente myndigheter som hovedregel skal tildele kontrakt om forpliktelse til offentlige tjenester, men at det ikke er regler om hvordan kontrakter skal tildeles, eksempelvis om det skal benyttes anbud. Det som imidlertid er klart er at det gjennom praksis (bl.a. Altmarkdommen) har blitt fastsatt at det er fire kriterier som skal være oppfylt for at kompensasjon for forpliktelse til offentlige tjenesteytelse ikke skal bli regnet som statsstøtte.

Yrkestransportlovens bestemmelser innebærer at det er frivillig om det skal benyttes anbud i kollektivtransporten i Norge. Når det tildeles tilskudd (som er hovedreglen i Norge) vil anbud være den sikreste tildelingsformen for ikke å komme i strid med EØS-rettens forbud mot statsstøtte. For jernbane finnes det i dag innen pålegg om bruk av anbud.

Postadresse
Serviceboks
2626 Lillehammer
Org. nr. 961382335

Besøksadresse
Kirkegaten 76
Bankkonto: 2000 09 50018
E-post: postmottak@oppland.org

Saksbehandler:
Ove Søberg
Telefon: 6128 9341
Telefaks: 6128 9495

Regulert konkurranse/krav om anbud

Forslaget til forordning skal sikre effektive transporter gjennom regulert konkurranse, dvs plikt til konkurranse om markedet. Utgangspunkt er at kontrakt om forpliktelse til offentlig tjeneste skal inngås etter åpen og rettferdig anbudskonkurranse.

Dette innebærer en klargjøring av på hvilken måte godtgjørelsen for kollektivtransporten skal avtales. Dette bør ha som konsekvens at det utvikles et mer entydig regelverk for hvordan transporten skal kjøpes, dvs en klargjøring av om det er yrkestransportloven eller lov om offentlig anskaffelse som skal legges til grunn. Kjøp av kollektivtransport bør ha de samme regler å forholde seg til som annen offentlig anskaffelse

Unntak

Når det gjelder grenser for unntakene på 1 million euro eller produksjonsgrensen på 300 000 km kan det kan synes som om disse er unødig lave. I Oppland vil størsteparten av avtalene ligge over disse grensene og dette innebærer at det stilles unødige krav til kjøp av lokaltransport som har kun en begrenset interesse for andre enn lokale transportører.

Unntaksmuligheten for transport i egen regi vil først og fremst berøre større bykommuner og i noen grad regionale myndighet. Vi har ingen merknader til at dette tas inn og på denne måten begrenser reservasjonene til forordningen som ble uttrykt fra enkelte myndigheter til de foregående forordningsforslagene.

I Norge er det så langt gjennomført anbud for kjøp av jernbanetransport kun på Gjøvikbanen. Her er det oppnådd (sannsynligvis) et bedre tilbud for de reisende til en lavere kostnad enn det transporten koster i dag. Dette viser at det fortsatt bør være mulig å benytte anbud også på regional- og langdistansetransporten med jernbane.

Dokumentasjonskrav

Når det gjelder dokumentasjonskravene i artikkel 4 stilles det krav til fordeling av kostnadene som er vesentlig mye strengere enn de som benyttes i anbudsavtaler i Norge i dag. Kravene synes mer tilpasset det som er vanlig i eks.v. byggekontrakter. Andre elementer som vedrører geografisk område eller fordeling av takstinntekter er i samsvar med vanlig praksis. Vi mener også at de maksimale kontraktstider på 8 år (buss) og 15 år (jernbane) er rimelige med tanke på avskrivningstid og virkningen for kostnadsnivået.

Virksomhetsoverdragelse

I forordningen åpnes det for at kompetente myndigheter kan kreve at bestemmelsene om virksomhetsoverdragelse kan legges til grunn. De gjeldende reglene etter yrkestransportloven åpner for at det kan stilles krav om overføring av personell og ansattes tariffavtaler og vi mener det fortsatt bør være frivillighet om hvilke bestemmelser som skal benyttes.

Offentliggjøring

Kravet til offentliggjøring synes unødig ressurskrevende uten at en kan se hvilken effekt det har med tanke på kontroll av bruk av offentlige midler. Når det kreves offentliggjøring av kommende anbud/avtaler vil dette normalt ikke være vanskelig, men også her er det grunn til å stille spørsmål om ressursanvendelse. I det innenlandske markedet er det i hovedsak et begrenset transportomfang med stor gjennomsiktighet, slik at operatørene i stor grad er kjent med hvilke avtaler som til enhver tid løper. Vi ser også at det i de seneste anbudene er et begrenset antall tilbydere.

Overgangsordning

I Oppland er i dag ca 20 % av ruteproduksjonen anbudsutsatt og med den organisasjonen vi har, vil det sannsynligvis ikke være problemer med å gjennomføre forskriften innenfor tidsrammer på 4/8 år slik det er foreslått i overgangsbestemmelsene.

Gjennom vårt arbeid med anbud i rutedriften, har fylkeskommunen ved samferdselsavdelingen etablert en organisasjon som kan ta hånd om de oppgaver som dette medfører. Vi har også hatt kunnskap om

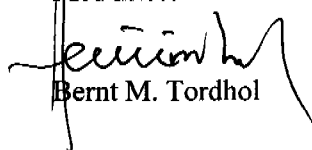
og innsikt i ruteproduksjonen og har derfor kunnet utarbeide relativt entydige anbudsdokumenter og definert hvem som har ansvaret for de ulike oppgaver. Denne gjennomgangen må gjøres av de kompetente myndighetene og det vil nok få en administrativ konsekvens i mange fylkeskommuner. De rene kontraktskostnader må forventes å gå ned ved bruk av anbud.

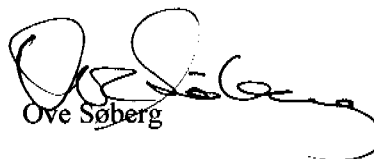
Krav i vedlegg

I de avtalene fylkeskommunene har med ruteselskapene hvor det ikke er benyttet anbud, er godtgjørelse/tilskudd for en stor del forhandlet fram med utgangspunkt i Alfa- eller Busskostmodellen. Gjennom disse tar en utgangspunkt i en normert kostnad for den aktuelle busstransporten og får på denne måten kontrollert det avtalte kostnadsnivået og sikre at det ikke skjer en større økonomisk kompensasjon enn slik det er beskrevet i vedlegget. Når det gjelder krav til atskilt regnskap forutsetter vi at regnskapssystemene ivaretar dette, dog med et forbehold for fordeling av faste kostnader.

Det har nå gjennom flere år vært bebudet en ny forordning om kjøp av transporttjenester. Dette har betydd usikkerhet om hvilken politikk den kompetente myndighetene skal legge til grunn for sine innkjøp av transporttjenester. Vi ser at det er et sterkt behov for en avklaring og at en således får et enklere og mer entydig regelverk som begge parter har å forholde seg å forholde seg til.

Med hilsen


Bernt M. Tordhol


Ove Søberg