

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET	
AVD./SEK.: <i>VSS</i>	S.REH: <i>FVW</i>
- 9. SEP 2008	
S.NR.: <i>06/197-37</i>	
ARKIV: <i>340.0</i>	AVSKREVET:

Stavanger, 5. september 2008

## Høringsuttalelse – Ansattes rettigheter ved bruk av anbud

Vi viser til Deres brev av 23. mai d.å., Deres ref. 06/197-ALJ, med forslag til endringer i yrkestransportloven og jernbaneloven.

Veolia Transport Norge vil i det følgende redegjøre for våre vurderinger knyttet til endringene i yrkestransportloven og jernbaneloven om ansattes rettigheter ved bruk av konkurranse i kollektivtransportsektoren.

### Anbud i lokal rutetransport – kort historikk

Innledningsvis vil vi vise til Stortingets vedtak i 1991 som åpnet for bruk av anbud i lokal rutetransport. I 1994 ble de tilhørende forskriftene vedtatt, og fylkeskommunene fikk adgang til å benytte anbud. Med henvisning til denne adgang – som svært få fylkeskommuner benyttet seg av – besluttet regjeringen å redusere overføringene til fylkeskommunene med en antatt besparelse ved bruk av anbud. For 1995 ble overføringene redusert med 141m kr., for hvert av årene 1996 til 1999 ble ytterligere 54m kr. kuttet. De akkumulerte kuttene beløper seg til 1245m kr. Til sammenlikning utgjorde de samlede offentlige tilskuddene til rutebiltransport i 1999 ca 1500m kr.

#### Veolia Transport Norge AS

Post and visiting address: Klubbgaten 1, NO-4013 Stavanger  
Phone +47 5156 4100 Fax +47 5156 4101  
Reg. No. at Norwegian Companies Registration Office: NO980 885 526MVA  
Registered Seat: Stavanger Municipality  
post@veolia-transport.no www.veolia-transport.no

Dette tvang frem en rekke effektiviseringstiltak, blant annet sammenslåinger av selskap for å redusere administrative kostnader og økt fokus på optimalisering av skift- og turnusplanlegging. Det medførte dessuten at takstene gikk vesentlig opp og at færre reiste kollektivt. For mange selskap ble resultatet underskudd.

Det var imidlertid svært få fylkeskommuner som benyttet anbud, men der dette ble gjort, stilte § 4 i Forskrift om anbud i lokal rutetransport krav om at alle deltakere i anbudskonkurranse benyttet lønns- og arbeidsvilkår for operativt personell som minst svarte til en av de landsomfattende tariffavtaler.

For perioden 1994-1999 kan man oppsummert si at anbud sjelden ble benyttet av fylkeskommunene, som like fullt fikk redusert sine overføringer. Dette hadde ingen effekt på de ansattes lønns- og arbeidsvilkår, men stilte krav om økt produktivitet (omtalt som "intensivert bruk av arbeidstiden" i TØIs rapport). Videre førte dette til økte takster, færre reisende og svakere økonomi for rutebilselskapene. I den grad dette førte til oppsigelser av administrativt ansatte eller bussjåførere, skyldes det ikke bruken av anbud, men regjeringens beslutning om å redusere overføringene til fylkeskommunene.

### **Konkurranse om markedet**

Stortinget har vedtatt å konkurranseutsette samtlige riksvegferjesamband innen 2010. Motivet for dette vedtaket er resultatene man oppnådde etter prøveanbudene som ble gjennomført på 1990 tallet. Prøveanbudene viste at Statens vegvesen fikk reduserte kostnader og/eller økt kvalitet på leveransen ved å introdusere konkurranse om disse kontraktene.

De samme resultatene har fylkeskommunene oppnådd ved å konkurranseutsette kontraktene om kollektivtransport. Konkurranseutsetting har dermed bidratt til at det offentlige har fått mer for pengene.

Staten ved Samferdselsdepartementet konkurranseutsatte i 2005 driften av Gjøvikbanen. NSB Anbud AS vant kontrakten, som innebærer at staten får en forbedret tjeneste til en lavere pris. Det er rimelig å anta at flere persontogstrekninger vil bli konkurranseutsatt i fremtiden, og at NSBs enerett på denne typen persontransport vil opphøre.

### **Virksomhetsoverdragelse ved konkurranseutsetting**

Departementet foreslår å endre yrkestransportloven slik at reglene om virksomhetsoverdragelse får anvendelse når en ny operatør vinner konkurransen om den utlyste kontrakt. TØIs rapport konkluderer med at dette vil medføre økte kostnader for det offentlige, da tilbyderne vil inkludere omstillingskostnadene i totalprisen for å utføre den bestilte ruteproduksjonen. Videre peker TØI på at endringen innebærer en informasjonsasymmetri til fordel for den eksisterende operatøren, noe som gjør deltakelse i konkurransen mindre attraktivt for nye operatører.

Veolia er av samme oppfatning, og vil i den anledning peke på et forhold som TØI ikke har drøftet.

Ved beregning av omstillingskostnadene, dvs. kostnadene ved å overta mer personell enn det som er nødvendig for gjennomføring av kontrakten, vil den eksisterende operatøren, som følge av informasjonsasymmetri, ha en fordel. Dette kan bety både at nye operatører beregner for høye omstillingskostnader, og dermed ikke vinner kontrakten, eller at nye operatører beregner for lave omstillingskostnader, og dermed vinner kontrakten men taper penger på driften.

Dersom slik feilberegning har sitt opphav i at den informasjon som ble gitt av den eksisterende operatøren viste seg å være ukorrekt, mener Veolia at det må få konsekvenser.

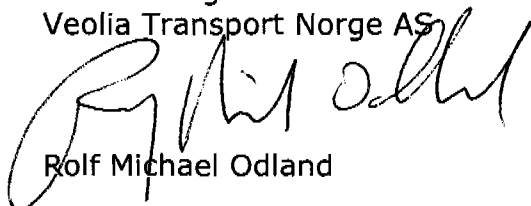
Dersom ukorrekt informasjon bidro til at omstillingskostnaden ble beregnet for høyt, og dette førte til at den eksisterende operatøren gjenvant kontrakten, må operatøren ilegges en økonomisk straff for dette.

Dersom ukorrekt informasjon bidro til at omstillingskostnaden ble beregnet for lavt, og ny operatør ble tildelt kontrakten, må oppdragsgiver kompensere ny operatør for den del av omstillingskostnaden som ble beregnet for lavt som følge av ukorrekt informasjon fra den eksisterende operatøren.

Videre har vi følgende kommentarer:

- Det må nøye vurderes hvordan eventuelle ulikheter i lønns- og pensjonsordninger skal håndteres i forbindelse med anbud. Selv om bransjeavtalen skal danne grunnlag for lik lønn i hele bransjen, gjenstår fremdeles enkelte ulikheter, som for eksempel gruppelivsforsikring (som ikke er lovpålagt).
- Det må klargjøres hvordan man skal håndtere pensjon, særlig i forbindelse med sammenslåing av selskaper. Loven krever at det skal være én og samme avtale for alle ansatte i en bedrift.
- Det er ikke redegjort for hvordan de som er AFP-pensjonister skal håndteres. Dersom ny operatør for eksempel overtar en bedrift som har AFP-pensjonister, må ny operatør betale 25 % av pensjonen for disse. Dette må i så fall tas høyde for i anbudssammenheng.
- Reglene for håndtering av uførepensjonister må presiseres.
- Det bør være en lenger varslingsfrist for å melde fra om ansatte ikke ønsker å gå over til ny arbeidsgiver. Dette fordi rekrutteringsprosessen tar lang tid, og i dagens arbeidsmarked er det vanskelig å få tak i sjåførere.

Med vennlig hilsen  
Veolia Transport Norge AS



Rolf Michael Odland