



Samferdselsdepartementet

Postboks 8010 Dep
0030 OSLOVår ref.: 200800077-156 /020 &13
Deres ref.:

Lillehammer, 30. januar 2009

Høringsuttalelse til utkast til endringer i yrkestransportloven og jernbaneloven som ledd i implementering av forordning (EF) nr. 1370/2007- Oppland fylkeskommune

Vi viser til Samferdselsdepartementets brev av 12.12.08 med høringsnotat med utkast til endringer i yrkestransportloven og jernbaneloven som ledd i implementering av forordning (EF) nr. 1370/2007.

Oppland fylkeskommunen behandlet saken i fylkesutvalgets møte 27.01.09 og gjorde enstemmig følgende vedtak:

1. Fylkesutvalget konstaterer at kjøp etter konkurranse blir hovedregelen ved inngåelse av kontrakter om kjøp av offentlig kollektivtransport.
2. Fylkesutvalget har ingen merknader til Samferdselsdepartementets forslag til endringer i yrkestransportloven og jernbaneloven som følger av implementeringen av Rådsforordning (EF) nr. 1370/2007 – Kollektivtransportforordningen.

Saksinnstillingen og vedtak er vedlagt.

Med hilsen

Ove Søberg

Vedlegg: Fylkesutvalgssak 6/09 – innstilling og vedtak



Arkivsak-dok. 200900276-3
Arkivkode N11
Saksbehandler Ove Søberg

Saksgang
Fylkesutvalget

Møtedato
27.1.2009

**SAMFERDSELSDEPARTEMENTETS FORSLAG TIL ENDRING I
YRKESTRANSPORTLOVEN OG JERNBANELOVEN SOM LEDD I
IMPLEMENTERING AV EU-FORORDNING OM OFFENTLIG
PERSONTRANSPORT PÅ JERNBANE OG VEI
(KOLLEKTIVTRANSPORTFORORDNINGEN) - HØRING**

Forslag til

VEDTAK

1. Fylkesutvalget konstaterer at kjøp etter konkurranse blir hovedregelen ved inngåelse av kontrakter om kjøp av offentlig kollektivtransport.
2. Fylkesutvalget har ingen merknader til Samferdselsdepartementets forslag til endringer i yrkestransportloven og jernbaneloven som følger av implementeringen av Rådsforordning (EF) nr. 1370/2007 – Kollektivtransportforordningen.

Bernt M. Tordhol
Fylkesrådmann

Arild Bøhn
Samferdselssjef

Vedlegg: Høringsdokument

SAMMENDRAG

EU har vedtatt en forordning som innebærer at kjøp etter konkurranse blir hovedregelen når det skal inngås kontrakter om kollektivtransport. Samferdselsdepartementet har sendt forordningen til høring og vil foreslå at den inntas som en forskrift i tilknytning til yrkestransportloven og jernbaneloven.

SAKSINNSTILLING

Samferdselsdepartementet har i brev av 12.12.08 sendt ut på høring Rådsforordning (EF) nr. 1370/2007 – Kollektivtransportforordningen – med høringsfrist 03.02.09.

Forordningen må implementeres i norsk lov og høringsnotatet omhandler hvilke lov- og forskriftsendringer som må gjennomføres. Det foreslås at forordningen vil bli gitt som en fellesforskrift med hjemmel i yrkestransportloven og jernbaneloven. Yrkestransportloven hjemler i dag bruk av konkurranse ved løyvetildeling som en frivillig ordning, og loven må derfor endres da forordningen har det motsatte utgangspunktet. Likeens vil de særlige reglene om anbud etter yrkestransportloven bli endret.

Formål og innhold

Tre ganger tidligere har Samferdselsdepartementet sendt på høring forslag til forordning, men uenighet blant medlemslandene i EU har gjort at det stadig har vært endringer. Det forslaget som nå er vedtatt er en god del ”utvannet” i forhold til de første framleggene.

Formålet med kollektivtransportforordningen skal sikre effektive offentlige transporttjenester gjennom regulert konkurranse, dvs at det blir innført en plikt til konkurranse om markedet.

Forordningen gjelder ved inngåelse av kontrakt om offentlig tjenesteytelse (tjenestekonsesjonskontrakt). I anskaffelsesforskriften er tjenestekonsesjonskontrakt definert som en tjenestekontrakt der vederlaget for tjenesten som skal utføres enten består i retten til å utføre tjenesten eller i en slik rett sammen med betaling. I vår sammenheng samsvarer dette med begrepet *nettokontrakt*. Forutsetningen for å komme inn under nevnte definisjon er at operatøren reelt tar på seg den økonomiske risikoen ved å ha ansvaret for driften og billettinntektene.

Forordningen fastsetter at hovedprinsippet for tildeling av kontrakter om offentlig tjenesteytelse skal være konkurranse. Konkurransesprosedyren skal være åpen for alle foretak, rettferdig og ivareta prinsippene om åpenhet og likebehandling.

Forordningen gjelder ikke ved inngåelse av tjenestekontrakt. I vår sammenheng samsvarer begrepet tjenestekontrakt med begrepet bruttokontrakt. Inngåelse av tjenestekontrakter reguleres av lov om offentlige anskaffelser med tilhørende forskrifter.

Hovedinnholdet i forordningen

Forordninga gir regler om når det kreves kjøp etter konkurranse i artikkel 5, og i artikkel 4 minimumsregler for hva kontrakt om plikt til offentlig tjeneste skal inneholde. Videre er det i artikkel 7 regler om offentliggjøring. Krav til innhold i kontrakt og plikt til offentlig tjeneste og offentliggjøring av slike kontrakter gjelder også i de tilfeller der det *ikke* er plikt til kjøp etter konkurranse.

I artikkel 8 er det gitt overgangsregler om når forslaget skal gjelde fullt ut for alle kontrakter innen sektoren. Forordninga legger til grunn at kompetente styresmakter fastsetter ønsket transportstandard. Forordninga gir ikke detaljerte regler om prosessen for tildeling av kontrakter. Når det gjelder tilskudd som blir tildelt etter kontrakter som ikke blir konkurranseutsett, skal tildelinga være i samsvar med reglene i vedlegget til forordninga, jf. artikkel 6(1).

Tildeling av støtte eller enerett skal etter forordninga skje ved inngåing av kontrakt om offentlig tjeneste.

Hovedregelen etter forordninga er at kontrakt om offentlig tjenesteytelse skal tildeles etter konkurranseutsetting, jf. artikkel 5 (3).

Unntak fra dette gjelder:

- hvis oppdragsgiver selv eller en intern operatør driv transporttjenesten på den aktuelle strekningen, jf. artikkel 5(2),
- hvis den årlige kontraktsverdien er på under 1 million euro, eller under 2 millioner euro for små og middels store bedrifter, jf. artikkel 5(4),
- der operatøren utfører mindre enn 300 000 kilometer transporttjenester årlig, eller under 600 000 kilometer for små og middels store bedrifter, jf. artikkel 5(4)
- i nødssituasjoner, jf. artikkel 5(5), og
- for jernbane, jf. artikkel 5 (2) og artikkel 5(4)-(6).

I disse tilfellene kan kompetente myndigheter velge å tildele kontrakt *direkte* uten konkurranse på forhånd. Ved berekning av kontraktsverdien regnes også inn verdien av billettinntektene (jfr. at regelverket gjeld ved bruk av nettokontrakter).

For kontrakter som faller inn under regelverket om offentlige anskaffelser gjelder ikke reglene i artikkel 5 om hvordan kontrakten skal inngås og artikkel 8 om overgangsregler. De andre reglene i forslaget, for eksempel reglene i artikkel 4 om obligatorisk innhold i kontraktene og reglene i artikkel 7 om offentliggjørelse, gjeld også for kontrakter som faller inn under regelverket om offentlige anskaffelser.

Kontraktstida skal etter artikkel 4(2) være maksimalt 10 år for buss, og 15 år for jernbane. For jernbane gjeld imidlertid 15 års regelen berre ved konkurranseutsetting. Uten konkurranseutsetting er maksimal kontraktslengde 10 år.

Oppdragsgiver kan bestemme i kontrakten at operatører som blir tildelt kontrakt må ta over tilsatte fra tidligere operatør på samme måte som ved overdragelse av virksomhet, jfr. artikkel 4 (5). Forordninga viser og til reguleringer i nasjonal rett når det gjelder dette spørsmålet.

Videre skal alle kompetente myndigheter hvert år offentliggjøre ei detaljert oversikt over alle forpliktelses til offentlig transport som vedkommende myndighet er ansvarlig for, jf artikkel 7(1).

Det vil og bli pålagt å offentliggjøre informasjon om intensjonen om tildeling av kontrakt til offentlig tjeneste ett år før konkurranseinvitasjonen/direktetildelinga av kontrakt, jf. artikkel 7(2).

Forordninga har overgangsregler i artikkel 8. Reglene vil gradvis få full virkning i de sektorene som er omfattet i løpet av en 10 års periode. For kontrakter som alt er inngått, er overgangsordningene ennå lengre. Som regel kan kontraktene holde fram å gjelde til de går ut. Forordninga trer i kraft 2 år etter publisering, dvs. 3. desember 2009.

Merknader til enkelte punkter

Hovedprinsippet for tildeling av kontrakter om offentlig tjenesteytelse er at det skal være konkurranse. Konkurransesprosedyren skal være åpen for alle foretak, rettferdig og ivareta prinsippene om åpenhet og likebehandling.

Forordningen gjelder som nevnt det vi i utgangspunktet kaller nettokontrakt, dvs at operatøren har ansvaret for inntektene. Forutsetningen for å komme inn under nevnte definisjon er at

operatøren reelt tar på seg den økonomiske risikoen ved å ha ansvaret for driften og billettinntektene. Spørsmålet blir så om selskap med løpende regulering av kostnadene og hvor inntektene utgjør en liten del av kostnadene for ruteproduksjonen, kan sies å ha noen reell økonomisk risiko. Dette er en relevant problemstilling med tanke på unntaksbestemmelsene for små selskap. I samtale med Samferdselsdepartementet er dette drøftet, men det foreligger ingen klare retningslinjer om dette.

Forordningen gjelder ikke ved inngåelse av tjenestekontrakt. I vår sammenheng samsvarer begrepet tjenestekontrakt med begrepet bruttokontrakt. Inngåelse av tjenestekontrakter reguleres av lov om offentlige anskaffelser med tilhørende forskrifter.

Unntaksbestemmelser

Det kan gis unntak for drift i egenregi, dvs at offentlige organer kan drive kollektivtrafikk i egen regi eller gjennom selskap de har kontroll over. Denne løsningen er vurdert i både Hedmark og Sør-Trøndelag, men foreløpig ikke gjennomført. Dersom et eid selskap er unntatt fra konkurranse, kan det ikke delta i konkurranse i andre områder.

Kommersiell busstransport, dvs ruter som går uten tilskudd berøres ikke. Dette vil i hovedsak gjelde ekspressruter hvor det ikke er avtaler om offentlig tjenesteytelse. Som eksempel kan nevnes Dag- og nattekspressen fra Molde/Ålesund til Oslo og Nordfjordekspressen Måløy-Oslo, mens Valdresekspressen og Øst-Vest-ekspressen inngår i avtalen med fylkeskommunen og er ikke unntatt.

For mindre oppdrag definert som mindre enn 1 mill Euro eller 300 000 vogndkm per år, kan det forhandles direkte med en operatør. Dersom en transportør har 23 vogner eller mindre, settes grensene opp til 2 mill Euro eller 600 000 vogndkm. Regelen skal stimulere til utvikling av småbedrifter.

For Oppland gjelder dette følgende selskap:

Selskap	Antall busser	Produksjon	Verdi (ca mill kr)
Lesja Bilruter ¹	10 (+/-)	515 000	11,2
Ringebu Bilruter AS	16/17	490 000	12,3
Kommunebussen	1	17 000	0,4
Snertingdal Auto AS	13-14	488 000	14,0
Torpa Bilruter AS	8	313 000	7,1
Etnedal Bilruter AS	16/17	562 000	11,6

¹Lesja Bilruter ha bruttoavtale i dag.

For disse selskapene er det en mulighet å ha en nettoavtale med direkte kjøp uten anbud. En slik avtale antas å kunne være flerårig om det er ønskelig.

Det er ikke krav om at jernbanetransporten skal kjøpes etter konkurranse. De avtalene staten har med NSB er tildelt direkte etter forhandlinger og tilsvarende ordning kan fortsette. Per i dag er det kun Gjøvikbanen som har blitt konkurranseutsatt.

Ansattes rettigheter

I forordningen blir det gitt anledning til at nasjonale myndigheter kan kreve at reglene for overdragelse av virksomhet (ansattes rettigheter) skal gjelde. Samferdselsdepartementet har i høringsnotat gjort framlegg om at disse bestemmelsene skal gjelde for all konkurranse om tildeling av løyve/kontrakt etter yrkestransportloven.

Konkurransesedyre

Forordningen fastsetter som hovedregel at kontrakt om forpliktelse til offentlig tjenesteytelse skal skje ved konkurranse, men den gir ingen anbefalinger om særskilte prosedyreregler. Samferdselsdepartementet ønsker ikke å gi særskilte føringer om hvilke prosedyrer som skal benyttes, men skriver at det vil være et alternativ å benytte framgangsmåtene som følger av lov om offentlige anskaffelser med tilhørende forskrifter. I de anbud Oppland fylkeskommunen har benyttet for kjøp av kollektivtransport, er disse bestemmelser lagt til grunn og konkurransene er gjennomført uten vesentlige vansker.

Innføring – overgangsordninger

Forordningen trer i kraft 03.12.2009 og det er en overgangstid på 10 år for at forordningens regler og bestemmelser skal gjelde i berørte land. I denne overgangsperioden forutsettes det at det skjer en gradvis innføring av regleverket, først og fremst for å unngå alvorlige strukturproblemer, særlig med transportkapasiteten. Det forutsettes at fylkesutvalget på et senere tidspunkt vil få til behandling en sak om tempo for kjøp etter konkurranse, herunder hvilke og når ruteområdene skal legges ut. I en slik sak vil det også være naturlig å fastsette i hvilke grad unntaksbestemmelsen om små selskap skal benyttes.

KONKLUSJON

Forordningen innebærer en klargjøring av enkelte spørsmål som har vært tatt opp i forbindelse med avtaler om kjøp av kollektivtransport og fylkesrådmannen er i så måte positiv til forordningen.

De endringer som foreslås i yrkestransportloven med forskrifter er en konsekvens av bestemmelsene i forordningen og fylkesrådmannen har ingen merknader til forslaget.



Arkivsak. 200900276
Arkivkode ArkivKode
Saksbehandler Ove Søberg

Saksgang	Møtedato	Saknr
Fylkesutvalget	27.01.2009	6/09

**SAMFERDSELSDEPARTEMENTETS FORSLAG TIL ENDRING I
YRKESTRANSPORTLOVEN OG JERNBANELOVEN SOM LEDD I
IMPLEMENTERING AV EU-FORORDNING OM OFFENTLIG
PERSONTRANSPORT PÅ JERNBANE OG VEI
(KOLLEKTIVTRANSPORTFORORDNINGEN) - HØRING**

Fylkesutvalget har behandlet saken i møte 27.01.2009 sak 6/09

I samsvar med fylkesrådmannens innstilling fattet fylkesutvalget slikt enstemmig

VEDTAK

1. Fylkesutvalget konstaterer at kjøp etter konkurranse blir hovedregelen ved inngåelse av kontrakter om kjøp av offentlig kollektivtransport.
2. Fylkesutvalget har ingen merknader til Samferdselsdepartementets forslag til endringer i yrkestransportloven og jernbaneloven som følger av implementeringen av Rådsforordning (EF) nr. 1370/2007 – Kollektivtransportforordningen.