

ANBEFALINGER KNYTTET TIL ENDRINGER I KONTRAKTER

Generelt

Overordnet er det tre forhold som man alltid må være oppmerksom på ved utformingen av endringsregler i konkurransegrunnlag:

- i) Endringsadgangen må ligge innenfor de skranker som følger av lovverket, hvilket vil si både regelverket om offentlige anskaffelser, og avtale- og kontraktsrettslige regler. Partene må kunne være trygge på at endringer som er i samsvar med kontrakten, også er i samsvar med relevant lovverk.
- ii) Rammene for endringsadgangen må fremgå tydelig av kontrakten, slik at partene kan vite hvilke endringer kontrakten gir rom for, og når det foreligger en endring i motsetning til kun en instruks innenfor det opprinnelig avtalte. Også de økonomiske konsekvenser av endringer må fremgå tydelig.
- iii) Endringsadgangen må kontraktsteknisk gjennomføres på en ryddig måte; kontrakten bør eksempelvis ha egne regler om formkrav ved endringer, regler om plikt til å iverksette endringer, samt mekanismer for løsning av uenighet uten at oppfyllelsen av kontrakten behøver å stanse.

Ifølge regelverket om offentlige anskaffelser må ikke kontrakten endres på en måte som er vesentlig, idet så omfattende endringer anses som en ny kontrakt, som skal være gjenstand for en ny konkurranse. For å unngå dette bør omfang, innhold og konsekvenser av en endring angis så spesifikt som mulig i hver enkelt kontrakt, før kontraktsinngåelsen.

Ruteproduksjonen er et element i kontrakten som det er vesentlig behov for å kunne endre løpende.

Endringer av andre forhold enn ruteproduksjonen kan for eksempel være endring av spesifikasjonene i kontrakten, som innføring av setebelter i busser etc.

Endring av ruteproduksjonen og endring av øvrige deler av oppdraget er to forskjellige typer hendelser, og bør behandles separat i kontrakten.

Endring av oppdraget og vederlagskonsekvens av dette

Oppdragsgiver bør ha rett til å gi pålegg om endring av kontrakten/oppdraget og handlingsrommet bør defineres i kontrakten. Kontrakten bør om mulig liste opp de overordnede områder hvor endringer kan skje, for eksempel vognstandard, sjåførkvalifikasjoner, tekniske krav etc.

Kontrakten bør inneholde en egen endringsprosedyre, med egne formkrav til endringsordre. Endringsordre bør beskrive endringens innhold og kontraktsmessig konsekvens. Endringsordre bør underskrives av begge parter. Det bør også gis

prosedyreregler som gjelder ved eventuell uenighet, både der uenigheten gjelder spørsmålet om det overhodet foreligger en endring, og der uenigheten gjelder spørsmålet om økonomiske og andre konsekvenser av endringer.

Ved pålagte endringer hvor vederlagskonsekvensen ikke er spesifisert i kontrakten, bør det tas utgangspunkt i dokumenterte faktiske kostnader, med et påslag for fortjeneste.

Operatør bør ha muligheter til å foreslå endring av oppdraget som antas å innebære økonomiske, markedsmessige, miljømessige og/eller tekniske fordeler. Det kan fastsettes at det skal fremmes skriftlig overfor oppdragsgiver minst to ganger i året. Det anbefales at operatør bør kunne ta del av gevinsten av slike forslag, eksempelvis som en del av en incitamentstordning.

Endring av ruteproduksjon

Ruteproduksjon bør defineres eksplisitt i forhold til antall rutetimer eller rutekilometer som kjøres i rute under kontrakten. Betegnelsene "rutekilometer" og "rutetimer" bør også defineres eksplisitt i kontrakten.

Endringer i ruteproduksjonen kan skje fra kontraktsinngåelse og i hele kontraktsperioden.

Behovet for fleksibilitet ivaretas best ved å definere operatørens forpliktelse på en måte som åpner for løpende tilpasninger, det vil si som en forpliktelse til å levere innenfor en fastsatt variasjonsmargin (+/- intervall for endringer/justeringer). Hele variasjonsmarginen bør defineres som en del av kontrakten, og oppdragsgiver bør ha instruksjonsrett innenfor variasjonsmarginen. Variasjonsmarginen er i forhold til avtalt 0-nivå. 0-nivået bør begge parter være enige om ved driftsstart.

Operatør bør ha muligheter til å foreslå justering eller endring av ruteproduksjon som antas å innebære økonomiske, markedsmessige, miljømessige og/eller tekniske fordeler. Det kan fastsettes at det skal fremmes skriftlig overfor oppdragsgiver minst to ganger i året. Operatør bør kunne ta del av gevinsten av slike forslag eksempelvis som en del av en incitamentstordning.

Vederlagskonsekvens ved justering av ruteproduksjon

Ved justering av ruteproduksjonen innenfor kontraktens +/- % intervall for endringer bør godtgjørelsen reguleres i henhold til kontraktens enhetspriser for endringer/justeringer. Det anbefales at alle konsekvenser av en justering av ruteproduksjonen skal anses omfattet av enhetsprisen angitt i kontrakten, og som operatøren skal angi i sitt tilbud. Operatøren bør altså ikke ha krav på kompensasjon ut over dette, og dette bør angis eksplisitt i kontrakten.

Justering av kjøretid og trasé er i seg selv ikke en justering av ruteproduksjon, og bør ikke gi rett til endret godtgjørelse dersom det ikke medfører endringer i noen av

kontraktens mulige endringsparametre (rutetimer, rutekilometer og/eller antall vogner).

Justering og endring av ruteproduksjonen innebærer endringer av ruteplaner og kan medføre endring av tidtabell, kjøretider, frekvens, traseer, materiellbehov, mannskapsbehov, opprettelse av nye ruter osv. Slike konsekvenser anses innkalkulert i enhetsprisen dersom det er snakk om justeringer innenfor kontraktens +/- intervall.

Enhetsprisene som bygger på rutekilometer eller rutetimer, bør vektes etter tidsrom slik at de gjenspeiler operatørens kapasitetstilgang på innsatsfaktorer (vogn- og sjåføruttak). Det innebærer eksempelvis at produksjon i rushtid bør koste mer enn produksjon midt på dagen, fordi økt produksjon i rushtid oftere medfører behov for flere sjåførere eller busser. Dersom det ytes godtgjørelse for endret vogninnsats ved endring i ruteproduksjonen, vil det være mindre behov for en slik ordning.

Hvordan vederlagskonsekvensen ved endringer ut over marginen skal beregnes vil avgjøre om operatøren blir over- eller underkompensert ved endringene. Ideelt sett bør endringsprisen reflektere de reelle kostnadene endringene representerer.

De viktigste kostnadsdriverne når det gjelder endringer i ruteproduksjonen anses å være:

1. *Distanse som kjøres*

Viktigste kostnader som inngår: Drivstoff- og vedlikeholdskostnader.

2. *Tiden som brukes til å kjøre rutetilbudet*

Viktigste kostnader som inngår: Lønn og personalkostnader

3. *Vognparkens størrelse og enhetspris for bussmateriellet*

Viktigste kostnader som inngår: Rente- og avskrivningskostnader

Ved fastsettelse av endringspriser kan hensynet til forenkling gi valg av modeller som kan medføre over- eller underkompensasjon når enkeltendringer vurderes isolert. Det bør derfor tilstrebes modeller som balanserer dette over kontraktens løpetid.

Usikkerhet med hensyn til kostnadsdekning ved endring av ruteproduksjonen kan medføre økt pris på hovedleveransen og motsatt vil sikkerhet for kostnadsdekning kunne gi redusert pris på hovedleveransen.

Endringspris bør reflektere at kostnadene med endringer som skal utføres i en kortere tidsperiode og/eller mot slutten av kontraktperioden og som medfører økt ressursinnsats, for eksempel økt antall busser eller flere sjåførere, kan gi høyere kostnader enn permanente endringer og/eller endringer som skjer tidlig i kontraktperioden. Dersom det ytes godtgjørelse for endret vogninnsats ved endring i ruteproduksjonen, vil det være mindre behov for en slik ordning.

Ved endringer i ruteproduksjonen anbefales følgende pris parametre:

Parameter	Beskrivelse
<i>Rutekilometer</i>	Godtgjørelse for kjørte i kilometer i henhold til fastsatt ruteplan
<i>Rutetimer</i>	Godtgjørelse for kjørte timer i henhold til fastsatt ruteplan
<i>Vogn</i>	Godtgjørelse per vogn i trafikk (særskilt dedikert til den aktuelle kontrakten) i henhold til fastsatt ruteplan

Rutekilometer og *rutetimer* kan benyttes separat eller i kombinasjon. Godtgjørelse for *vogn* kan benyttes i tillegg til godtgjørelse for rutekilometer og/eller rutetimer i kontrakter der oppdragsgiver finner det hensiktsmessig.

Det innebærer at følgende alternative parametre kan benyttes ved endringer i ruteproduksjonen:

Alternativ	Parametre
<i>Alt. 1</i>	Rutekilometer
<i>Alt. 2</i>	Rutetimer
<i>Alt. 3</i>	Rutekilometer + rutetimer
<i>Alt. 4</i>	Rutekilometer + vogn
<i>Alt. 5</i>	Rutetimer + vogn
<i>Alt. 6</i>	Rutekilometer + rutetimer + vogn