

Møteinnkalling

Utval:	Fylkestinget
Møtestad:	Videomøte/fjernmøte
Dato:	12.05.2020
Tid:	10:00

Du vert med dette kalla inn til ekstra-møte i fylkestinget 12. mai.

Program:

Kl. 10:00 - Saksbehandling

Oppmodar om at avklaring om habilitet vert meldt i forkant av møtet.

Alle medlemer vil få tilsendt ein e-post kor det vert forklart korleis forfall kan registrerast. Innkallinga gjeld valde medlemer i fylkestinget. Ved eventuelt forfall frå faste medlemer vil varamedlemer bli kalla inn særskilt.

Innkallinga gjeld valde medlemer i Fylkestinget. Ved eventuelt forfall frå faste medlemer vil varamedlemer bli kalla inn særskilt.



fylkesordførar

Sakliste

Utvals- saknr	Innhald	Arkiv- saknr	U.Off
GK 5/20	Godkjenningssaker Godkjenning av møteinnkalling og sakliste		
	Politiske saker		
PS 24/20	Nasjonal transportplan 2022-2033 - Prioriteringar	2020/960	
PS 25/20	Oppfølging av regjeringa sitt bompengeforlik, endring i samsvar med vedtak i Bergen bystyre	2020/36709	
PS 26/20	Reduksjon av meirverdiavgift og prisreduksjon på ferje	2020/47678	
PS 27/20	Tenestepensjon - evalueringskriterier	2020/38029	
PS 28/20	Val til styre og representantskap i selskap, stiftingar og råd m.m. - valperioden 2019-2023	2019/11	
PS 29/20	Val til styre og representantskap i selskap, stiftingar og råd m.m. - valperioden 2019-2023 - tilleggssak	2019/11	
PS 30/20	Moster 2024 AS. Oppnemning til valkomite	2020/861	

Godkjenningssaker

GK 5/20 Godkjenning av møteinnkalling og sakliste

Politiske saker

PS 24/20 Nasjonal transportplan 2022-2033 - Prioriteringar

Saknr: 2020/960-97
Saksbehandlar: Matti Torgersen

Saksgang

Utv. saksnr.	Møtedato	
Hovudutval for samferdsel og mobilitet	29/20	28.04.2020
Fylkesutvalet	59/20	30.04.2020
Fylkestinget	24/20	12.05.2020

Nasjonal transportplan 2022-2033 - Prioriteringar

Forslag til innstilling

1. Fylkestinget viser til høyringsfråsegn frå mai 2019 frå tidlegare Hordaland og Sogn og Fjordane fylkeskommunar om dei viktigaste utfordringane til Nasjonal transportplan 2022-2033. Høyringsfråsegna viser at det er store uløyste utfordringar for å få eit effektivt, miljøvenleg og trygt transportsystem i Vestland. Fylkestinget viser også til at det er naudsynt å få opp aktiviteten i næringslivet i Vestland etter korona-pandemien. Dei store behova gjer at det framleis må vere høge rammer i Nasjonal transportplan.
2. Samfunnsøkonomisk effektivitet er ikkje åleine tilstrekkeleg som vurderingskriterium for prioriteringar. Fylkestinget legg i sine prioriteringar mest vekt på at transportnettet må vere trygt, føreseieleg og framkommeleg og bidra til balansert utvikling i heile fylket.
3. Fylkestinget meiner det er særleg viktig at Nasjonal transportplan 2022-2033 legg opp til samanheng i oppgåveløysinga mellom forvaltningsnivåa, og at fylkeskommunane får rammevilkår som gjer at oppgåvene kan løysast på ein god måte.
4. Fylkesvegane er viktige bindeledd lokalt, og er sentrale i å mate trafikk inn mot riksvegnettet. Fylkesvegane må vere trygge og framkommelege og sikrast mot ras og flaum. Fylkestinget viser til nasjonal rassikringsgruppe sitt krav om å utbedre alle punkt med skredfaktor høg og middels. Det må i tillegg bli utarbeida eit nasjonalt program for å redusere vedlikehaldsetterslepet på fylkesvegane.
5. Fylkeskommunane har fått nye statlege krav og oppgåver utan at tilstrekkeleg med ressursar har følgd med. Fylkestinget vil peike på:
 - a. På grunn av klima- og miljøkrav og ei naudsynt fornying av ferjeflåten som ikkje er kompensert, er ferjefylka sett i ein sær sars vanskeleg økonomisk situasjon.
 - b. Fylkeskommunane står ovanfor ei tilsvarande økonomisk krevjande situasjon grunna krav til reduksjon av klimagassutsløpp for hurtigbåtane.
 - c. Tunneltryggleiksforskrifta er eit nasjonalt krav som ikkje er tilstrekkeleg finansiert. Vestland har i dag om lag halvparten av alle fylkesvegtunnelane i landet, og vil ikkje klare fristen med dei ressursar som er stilte til rådvelde.

- d. Fylkeskommunen har overteke ansvaret for fiskerihamner. Midlane som er overførte til fylkeskommunane, er langt lågare enn det som Kystverket hadde til disposisjon for fiskerihamner., og det er heller ikkje overført personellressursar.
 - e. Fleire fylkesvegar er omkøyringsvegar for riksvegar med hyppige stengingar, både som følgje av ulukker, ras og flaum og vegarbeid. Fleire av fylkesvegane er ikkje i stand til å handtere dei store trafikkmengdene ved stenging. Fylkestinget ber om at det vert sett av midlar for å betre framkome på omkøyringsvegar.
 - f. Fylkestinget meiner det er viktig å oppretthalde flyrutene i distrikta, og det må bli tilført tilstrekkeleg økonomiske ressursar slik at FOT-rutene kan vidareførast. Det bør opprettast nye FOT-ruter på strekningar der det ikkje lenger er økonomiske lønsamt med kommersielle flyruter
6. Det er knytt store kostnader til gjennomføring av nullvekstmålet, og finansiering av store kollektivinfrastrukturprosjekt er delvis finansierte av bompengar. På sikt er ikkje dagens finansieringssystem for byvekstavtalar berekraftig. Staten må ta eit større ansvar for utbygging av kollektivsystemet i dei store byane, mellom anna ved å bidra med minst 70 prosent av finansieringa til bybanen byggjetrinn 5 til Åsane. Fylkeskommunane må også setjast i stand til å kunne finansiere auka i driftsutgifter til kollektivtrafikken for å kunne nå nullvekstmålet.
7. Fylkestinget viser til at det er store behov for investeringar i samferdsel på Vestlandet, og legg vekt på:
- a. Fylkestinget er nøgd med at samferdselsetatane legg stor vekt på å redusere forfallet. Det er behov for å kritisk vurdere standardval, krav til hastigheit og trasear med sikte på å få ned kostnadsnivået. Standardval må også ta omsyn til at klima- og miljøutfordringane tilseier at biltrafikken må reduserast, særleg i og rundt dei store byane.
 - b. Vegar og bane må sikrast mot skred og flaum, og fylkestinget viser til Nasjonal rassikringsgruppe sine krav om ein nasjonal plan for sikring av alle punkt med høg og middels skredfaktor i løpet av ein 12 årsperiode.
 - c. Fylkestinget er positiv til at det blir fremja tiltak på lengre korridorar i staden for berre einskildstrekningar. Det er behov for strategiar for einskildstrekningar for å betre standard, der det også blir vurdert enklare tiltak for å fjerne dei viktigaste flaskehalsane og ulukkespunkta. Mange mindre tiltak kan ha stor positiv effekt, og det må bli avsett tilstrekkeleg med programområdemidlar til mindre tiltak.
8. For investeringar i store prosjekt meiner fylkestinget at det må leggjast vekt på følgjande i prioritert rekkjefølgje:
- a. Fylkestinget er positiv til at rv. 555 Sotrasambandet og E39 Myrmel-Lunde er sett om bundne prosjekt av Statens Vegvesen, og føresett at dei får oppstart i gjeldande periode i Nasjonal transportplan. Fylkestinget viser også til Stortinget sine merknader ved handsaming av gjeldande Nasjonal transportplan om at E134 Seljestad-Røldal bør kunne starte i gjeldande periode ved bompengelån. Prosjektet er planavklart.
 - b. Av omsyn til høg rasfare og mange ulukker meiner fylkestinget at E16 og Vossebanen Arna-Stanghelle må prioriterast. Ved behov for reduksjon av kostnader må strekninga E16 Trengereid-Stanghelle prioriterast framfor E16 Arna-Trengereid. Samstundes må Vossebanen også byggjast ut saman med E16 på strekninga.
 - c. Fylkestinget er nøgd med at Statens Vegvesen føreslår rassikring av rv. 5 Erdal-Naustdal, rv. 13 Vinje-Myrkdalen og rv. 13 Byrkjeneset. Fylkestinget vil vidare særleg vise til behovet for å realisere ny tunell på rv. 13 Vikafjellet, da dette er den mest vinterstengte fjellovergangen i Sør-Noreg både grunna ras og vanskeleg vinterdrift. Dei skredutsette partia på E39 Skjersura og E39 Votedalen må sikrast. Det er også eit stort behov for ny tunnel på rv. 15 Strynefjellet grunna tunneltryggleiksforskrifta, vanskeleg vinterdrift og rasfare.
 - d. E39 er den mest sentrale transportkorridoren for Vestland, og må utviklast som hovudferdselsåre med tilstrekkeleg god standard for å binde landsdelen saman, og for å styrkje sambandet med Europa. Det må utarbeidast ein samla plan for utbygging av denne ferdelsåra. Særleg er behova store på strekningane E39 Eikefet-Romarheim, E39 Bogstunnelen-Gaular grense, E39 Storehaugen-Førde og E39 Byrkjelo-Grodås. Fylkestinget meiner at på sikt må ferjefri E39 vere ei målsetting. I første omgang må

- likevel strekningane mellom fjordkryssingane prioriterast. Det bør vere høgare frekvens på ferjesambanda.
- e. Fylkestinget rår til at det blir sett av midlar til lenging av Fløyfjellstunnelen til Eidsvåg for å kunne leggje til rette for bybanen sitt byggjetrinn 5 til Åsane. Dette arbeidet må sjåast i samanheng med oppgradering av Fløyfjellstunnelen etter tunneltryggleiksforskrifta.
 - f. Fylkestinget meiner vidare om at den ulukkesutsette og overbelasta delstrekninga E39 Klauvaneset-Vågsbotn må prioriterast. Standardkrava må vurderast, og fylkestinget meiner det er tilstrekkeleg med 80 km fartsgrense. Kollektivtrafikken må prioriterast.
 - g. Fylkestinget vil prioritere rv. 52 og E134 som hovudsamband mellom austlandet og vestlandet. I første omgang må E134 Vågslid-Røldal inn i Nasjonal transportplan 2022-2033, og det bør startast reguleringsplanlegging for strekninga E134 Bakka- Solheim. Vidare viser fylkestinget til regjeringa si avgjerd om å prioritere rv. 52 som hovudsamband for tungtransport og rv. 7 for personbiltrafikk og turisme. Det er behov for ein vidare utviklingsstrategi for oppgradering av dei to sambanda, og det bør avsetjast midlar til strekningsvise utbetringstiltak for å betre vinterregulariteten.
 - h. Vinterregulariteten på Bergensbanen må betrast, og det er behov for fleire og lengre kryssingsspor for at godstransport på jernbane skal styrkje si stilling i forhold til godstrafikk på vegar.
 - i. Det bør avsetjast strekningsvise midlar til rv. 13 gjennom Hardanger for å fjerne dei største flaskehalsane.
 - j. Fylkestinget er nøgd med at Kystverket vil prioritere ei rekkje farleistiltak på Vestlandet. Stad skipstunnel og heving av vraket av ubåt U-864 ved Fedje er to viktige prosjekt for kystsamfunnet, og fylkestinget meiner det må ei eiga løyving til desse to tiltaka utan at det reduserer Kystverket sin kapasitet til å ivareta sine prioriterte oppgåver
 - k. Det må startast vidare planlegging av E16 og Vossebana på strekninga Stanghelle-Voss. Bergensbanen må kome ned mot 4 timar mellom Bergen og Oslo, og fylkestinget er høgde med at Ringeriksbanen ligg inne i Jernbanedirektoratet sine prioriteringar.
 - l. Fylkestinget meiner at det er viktig å utvikle eit fungerande ringvegsystem i Bergen, og rår difor til at strekninga Arna-Fjøsanger/Hop blir prioritert før strekninga E16 Arna-Vågsbotn. I eit kortsiktig perspektiv vil fylkeskommunen vurdere å utbetre fv. 587 Arna-Nesttun, men denne vil ikkje vere ei erstatning for ringveg øst på lenger sikt.
 - m. Fylkestinget viser til Øst-vest-utgreiinga der det blir rådd til å gjennomføre ein konseptvalutgreiing for ein diagonal mellom E134 og Bergensområdet («Hordalandsdiagonalen»), og ber om at dette arbeidet vert starta opp.
9. Nasjonal transportplan 2022-2033 må avklare ein vidare strategi for korleis transportsektoren skal bidra til reduserte klimagassutslepp for å nå nasjonale mål. Tiltak som stimulering til teknologisk utvikling, endringar i køyretøypark, reduksjon av utslepp i drifts- og anleggfsfase samordna areal- og transportpolitikk i byområda er viktige tiltak.. Det må også vurderast tiltak for å redusere klimagassutslepp i distrikta som å leggje til rette for ladeinfrastruktur.
 10. Regjeringa må følgja opp intensjonane i barnas transportplan med midlar til trygge skuleveggar og andre tiltak retta mot barn og unge
 11. Det samla garantiansvaret til fylkeskommunane er blitt høgt, og fylkestinget meiner at staten må ta over dette ansvaret på riksveg.
 12. Vestland fylkeskommune forventar at det blir ein vidare dialog med departementet om prioriteringane i Nasjonal transportplan 2022-2033.

Saksprotokoll 28.04.2020 - hovudutval for samferdsel og mobilitet

Marthe Hammer (SV) sette på vegner av SV, A, Sp, KrF, MDG, FNB, H og Frp fram slikt felles forslag:

«Alternativ:

Hovudutval for samferdsel og mobilitet tek drøftinga til vitande og sender saka vidare til fylkesutvalet 30.april.»

Avrøysting

Hammer sitt forslag vart samrøystes vedteke som innstilling til fylkesutvalet. Det vart ikkje røysta over fylkesrådmannen sitt forslag.

Innstilling til fylkesutvalet

Hovudutval for samferdsel og mobilitet tek drøftinga til vitande og sender saka vidare til fylkesutvalet 30.april.

Saksprotokoll 30.04.2020 - fylkesutvalet

Aleksander Ø. Heen (Sp) sette på vegner av A, MDG, SV, Sp, V og KrF fram slikt forslag:

“Alternativ:

1. Fylkestinget viser til høyringsfråsegn frå 2019 frå tidlegare Hordaland og Sogn og Fjordane fylkeskommunar om dei viktigast utfordringane til Nasjonal Transportplan 2022-2033. Høyringsfråsegna viser at det er store uløyste utfordringar for å få eit effektivt, miljøvenleg og trygt transportsystem i Vestland. Fylkestinget viser også til at det er naudsynt å få opp aktiviteten i næringslivet i Vestland etter koronapandemien. Dei store behova gjer at det framleis må vere høge rammer i Nasjonal Transportplan.
2. Fylkestinget meiner at liv og helse må prioriterast først og at transportnettet vårt må vere trygt, føreseieleg og framkomeleg og bidra til balansert utvikling i heile fylket. Dagens modellar for samfunnsøkonomisk lønsemd må reviderast og er ikkje åleine tilstrekkeleg som vurderingskriterium for prioriteringar.
3. Fylkestinget viser til skeivdeling av den totale ramma for NTP. Vestland har enorme behov knytt til å sikre liv og helse, likevel får landsdelen ein uforholdsmessig liten del av dei totale investeringsmidlane. Sentrale deler av landet får dekkja svært mykje av kollektivtransporten sin av staten, utan fylkeskommunale utgifter, fordi det vert føregår med tog. For Vestland fylke gjeld dette i svært liten grad, og då på strekninga Voss-Bergen. Det er derfor eit rimeleg og rettferdig krav at staten tar sterkare del i naudsynt kollektivsatsing i Vestland, og særleg i og rundt Bergen med finansiering av bybana. I inneverande NTP har jernbane om lag halvparten av dei statlege investeringsmidlane og denne satsinga føregår i hovudsak i det sentrale austlandsområde. Fylket vårt får heller ikkje del i prosjekta til "Nye vegar" og her berre eitt OPS-prodsekt i Vestland.
4. Fylkesvegane er viktige bindeledd lokalt og er sentrale i å mate trafikk inn mot riksvegnettet. Fylkesvegane må vere trygge og framkommelege og sikrast mot ras og flaum. Fylkestinget viser til, og støttar Nasjonal Raskingsgruppe sitt, krav om å utbetre alle punkt med skredfaktor høg og middels. For Vestland fylke er desse utbetringane rekna til 40 milliardar for riks- og fylkesvegnettet. Vestland fylke ber om store løyvingar til fylkesvegnettet slik at vi kan ta att etterslepet på fylkesvegane i løpet av ein tiårsperiode - tilsvarande mål som Staten har for sine vegar.
5. Fylkeskommunane har fått nye statlege krav og oppgåver utan at tilstrekkeleg med ressursar har følgd med. Vestland fylkesting vil peike på:
 - a. På grunn av klima- og miljøkrav, og ei naudsynt fornying av ferjeflåten som ikkje er kompensert, er ferjefylka sett i ein sær sars vanskeleg økonomisk situasjon.
 - b. Fylkeskommunane står ovanfor ei tilsvarande økonomisk krevjande situasjon grunna krav til reduksjon av klimagassutslepp for hurtigbåtane.
 - c. Tunneltryggleiksføreskrifta er eit nasjonalt krav som ikkje er tilstrekkeleg finansiert. Vestland har i dag om lag halvparten av alle fylkesvegtunnelane i landet og vil ikkje klare fristen med dei ressursar som er stilt til rådvelde.

- d. Fylkeskommunen har overteke ansvaret for fiskerihamner. Midlane som er overførte til fylkeskommunane er langt lægre enn det som Kystverket hadde til disposisjon for fiskerihamner. Det er heller ikkje overført personellressursar.
 - e. Fleire fylkesvegar er omkøyringsvegar for riksvegar med hyppige stengingar, både som følgje av ulukker, ras, flaum og vegarbeid. Fleire av fylkesvegane er ikkje i god nok stand til å handtere dei store trafikkmengdene som kan kome av stengingar. Fylkestinget ber om at det vert sett av midlar for å betre framkome på omkøyringsvegar.
 - f. Fylkestinget meiner det er viktig å oppretthalde flyrutene i distrikta og det må bli tilført tilstrekkeleg økonomiske ressursar slik at FOT-rutene kan vidareførast. Det bør opprettast nye FOT-ruter på strekningar der det ikkje lenger er økonomisk lønsamt med kommersielle flyruter.
6. Det er knytt store kostnader til gjennomføring av nullvekstmålet og finansieringa av store kollektivinfrastrukturprosjekt er delvis finansierte av bompengar. På sikt er ikkje dagens finansieringssystem for byvekstavtalar berekraftig. Vestland fylkeskommune har store økonomiske utfordringar knytt til lån som måtte til for å bygge første trinn av bybana i Bergen, der staten sitt bidrag var 8 prosent. Staten må ta eit større ansvar for utbygging av kollektivsystem i dei store byane, mellom anna ved å bidra med minst 70% av finansieringa, eller auke ramma kraftig til Bybana sitt byggetrinn 5 til Åsane. Fylkeskommunen må også settast i stand til å kunne finansiere auka driftsutgifter til kollektivtrafikken for å kunne nå nullvekstmålet.
7. Fylkestinget viser til at det er store behov for investeringar i samferdsel på Vestlandet, og legg vekt på:
- a. Fylkestinget er nøgd med at samferdselsetatane legg stor vekt på å redusere forfallet. Etterslepet på fylkesvegnettet er stipulert til om lag 12,0 milliardar i Vestland. Det er behov for å kritisk vurdere standardval, krav til hastigheit og trasear med sikte på å få ned kostnadsnivået. Standardval må også ta omsyn til at klima- og miljøutfordringane tilseier at biltrafikken må reduserast, særleg i og rundt dei store byane. Det må vera eit krav at alle europavegar har ein standard som tilsvarar minimum tofelts køyrebane med gul midtstripe.
 - b. Vegar og bane må sikrast mot skred og flaum. Fylkestinget viser til Nasjonal rassikringsgruppe sine krav om ein nasjonal plan for sikring av alle punkt med høg og middels skredfaktor i løpet av ein 12 årsperiode.
 - c. Fylkestinget er positiv til at det blir fremja tiltak på lengre korridorar i staden for berre einskildstrekningar. Det er behov for strategiar for einskildstrekningar for å betre standard, der det også blir vurdert enklare tiltak for å fjerne dei viktigaste flaskehalsane og ulukkepunktta. Mange mindre tiltak kan ha stor positiv effekt og det må bli avsett tilstrekkeleg med programområdemidlar til mindre tiltak.
 - d. Ein god og berekraftig infrastruktur i dei folkerike områda i og rundt Bergen er særst viktig for å redusera klimagassutslepp. Bergensregionen har spesielle utfordringar når det gjeld knappheit på areal, framkomst, støy- og luftforureining og behov for å redusera personbiltrafikken for å nå nullutsleppsmålet. Staten må difor i langt større grad bidra i finansieringa av store prosjekt som til dømes bybane til Åsane og sikre Byvekstavtalen i Bergensområdet.
8. Vestland er eit fylke med store behov innan samferdsle og prioritera følgjande investeringar i store prosjekt:
- a. Av omsyn til stor rasfare og mange ulukker er Vestland fylkesting si hovudprioritering for nye store prosjekt K5-alternativet for ny E16, og Vossebanen Arna-Stanghelle med samanhengande utbygging. Det må startast vidare planlegging av strekninga Stanghelle- Voss. Reisetida på Bergensbana må kome ned mot fire timar mellom Bergen og Oslo, og fylkestinget er nøgde med at Ringeriksbanen ligg inne i Jernbanedirektoratet sine prioriteringar.

- b. Fylkestinget viser til Stortinget si handsaming av gjeldande NTP, der fleire viktige prosjekt for Vestland er med, og som no ikkje er funne plass til innanfor dei krava transportetatane har fått i oppdrag å prioritere etter. Det gjeld mellom anna fleire tiltak på E39 og på E134. Den siste har ein merknad om at Seljestad-Røldal bør kunne starte i gjeldande periode som bompengelån. Prosjektet er planavklara. Alle disse prosjekta må kome inn i første del av NTP. Fylkestinget viser til at Stad Skipstunnel er prioritert av eit samla Storting i gjeldande NTP, og ventar difor at Stad Skipstunnel får oppstartløyving i 2021 og vert fullfinansiert påfølgjande år. Fylkestinget føreset vidare at alle prosjekt som er bundne med oppstartløyving er å sjå på som igangsette.
- c. E39 er den mest sentrale transportkorridoren for Vestland og må prioriterast som hovudferdselsåre med tilstrekkeleg standard for å binde landsdelen saman, og for å styrke sambandet med Europa. Det må utarbeidast ein samla plan for utbygging av denne ferdselsåra. Fylkestinget meiner at på sikt må ein mest mogleg ferjefri E39 vere ei målsetting. I første omgang må likevel strekningane mellom fjordkryssingane prioriterast. Det bør vere høgare frekvens på ferjesambanda. Særleg er behova store på strekningane E39 Heiane-Ådland, E39 Eikefet-Romarheim, E39 Bogstunnelen-Gaular grense, E39 Storehaugen-Førde og E39 Byrkjelo-Grodås, samt utbetring av punkt på strekninga Byrkjelo og Sandane. Desse strekningane manglar i stor grad gul midtstripe, har dårleg kurvatur og utgjør flaskehalsar på vegnettet. E39 Storehaug-Førde vil erstatte den ulukkesbelasta, bratte og svingete vegen ned til Førde sentrum frå sør. Han vil også gje stor innsparing i reisetid, vere eit viktig trafikktryggleikstiltak og bør derfor prioriterast i første periode, saman med parsellar som i dag ligg inne i NTP. Fylkestinget rår til at det blir sett av midlar til lenging av Fløyfjellstunnelen til Eidsvåg for å kunne leggje til rette for Bybana sitt byggjetrinn 5 til Åsane. Dette arbeidet må sjåast i samanheng med oppgradering av Fløyfjellstunnelen etter tunneltryggleiksforskrifta. Fylkestinget meiner vidare at den ulukkesutsette og overbelasta delstrekninga E39 Klauvaneset-Vågsbotn må prioriterast. Standardkrava må vurderast og fylkestinget meiner det er tilstrekkeleg med 80 km fartsgrense, og at kollektivtrafikken vert prioritert.
- d. Fylkestinget er nøgd med at Statens Vegvesen føreslår rassikring av rv. 5 Erdal-Naustdal, rv. 13 Vinje-Myrkdalen og rv. 13 Kinsarvik-Byrkjeneset. Fylkestinget vil vidare særleg vise til behovet for å realisere ny tunell på rv. 13 Vikafjellet som er den mest vinterstengte fjellovergangen i Sør Noreg, både grunna ras og vanskeleg vinterdrift. Rv 15 Strynefjellet må løysast med ny tunell grunna tunelltryggleiksforskrifta, jamfør allereie vedteke konsept. Vanskeleg vinterdrift og rasfare gjer at vegen er ofte stengd. Dei skredutsette partia på E39 Skjersura, E39 Våtedalen og E16 Nærøydalen må sikrast.
- e. Fylkestinget vil prioritere rv. 52 og E134 som hovudsamband mellom Austlandet og Vestlandet. I første omgang må E134 Vågslid-Røldal inn i Nasjonal transportplan 2022- 2033, og det bør startast reguleringsplanlegging for strekninga E134 Bakka- Solheim. Vidare viser fylkestinget til Regjeringa si avgjerd om å prioritere rv. 52 som hovudsamband for tungrtransport og rv. 7 for personbiltrafikk og turisme. Det er behov for ein vidare utviklingsstrategi for oppgradering av dei to sambanda, og det bør avsetjast midlar til strekningsvise utbetringstiltak for å betre vinterregulariteten. Fylkestinget stør fagetaten sitt innspel om å prioritere opprusting av rv 5 Markegata i Florø.
- f. Vinterregulariteten på Bergensbanen må betrast. Det er behov for fleire og lengre kryssingsspor for at godstransport på jernbane skal styrkje si stilling i forhold til godstrafikk på vegar.
- g. Det bør avsetjast strekningsvise midlar til rv. 13 gjennom Hardanger for å fjerne dei største flaskehalsane.
- h. Fylkestinget er nøgd med at Kystverket vil prioritere ei rekkje farleisiltak på Vestlandet. Heving av vraket av ubåt U-864 ved Fedje er eit viktig prosjekt for kystsamfunnet og fylkestinget meiner det må ei eiga løyving til for dette tiltaket

utan at det reduserer Kystverket sin kapasitet til å ivareta sine prioriterte oppgåver.

- i. Fylkestinget meiner det er viktig å utvikle eit fungerande ringvegssystem i Bergen, og rår difor til at strekninga Arna-Fjøsanger/Hop blir prioritert før strekninga E16 Arna- Vågsbotn. I eit kortsiktig perspektiv vil fylkeskommunen vurdere å utbetre fv. 587 Arna- Nesttun, men denne vil ikkje vere ei erstatning for ringveg aust på lenger sikt.
 - j. Fylkestinget viser til aust-vest-utgreiinga der det blir rådd til å gjennomføre ein konseptvalutgreiing for ein diagonal mellom E134 og Bergensområdet og ber om at dette arbeidet vert starta opp. Vidare ber Fylkestinget om at det vert starta opp ei KVU på rv 5 Håbakken-Skei.
9. FN sine bærekraftsmål, og særleg mål 9, peikar på det viktige i å ha god og solid infrastruktur for at samfunnet skal fungere. Infrastrukturen vi bygger må legge til rette for den elektrifiseringa vi ser vil kome; både av fly, båtar og bilar. Siste tida med krisehandtering har også synt kor viktig det er å kunne ha digital infrastruktur for å kunne drifte eit samfunn. NTP må legge til rette for at samfunnet kan ta dei rette klima-vala, slik at vi kan halde internasjonale forpliktingar. Nasjonal transportplan 2022-2033 må avklare ein vidare strategi for korleis transportsektoren skal bidra til reduserte klimagassutslepp og hindre tap av matjord og naturmangfald for å nå nasjonale mål. Tiltak som stimulera til teknologisk utvikling, endringar i køyretøypark, reduksjon av utslepp i drifts- og anleggsfase samordna areal- og transportpolitikk i byområda er viktige tiltak. Det må gjennomførast tiltak for å redusere klimagassutslepp i distrikta, som for eksempel å leggje til rette for ladeinfrastruktur.
 10. Høgfartsbreiband til alle og full dekning av 5G mobilnett er avgjerande for vekst, utvikling, tryggleik og beredskap. I dagens moderne Noreg er full og sikker tilgang til dette for alle ein like naturleg infrastruktur som elektrisitet og vatn/avløp. Vestland fylkeskommune ventar at Staten sikrar anleggsmidlar som gjer at vi får bygt ut denne infrastrukturen i heile fylket innan 5 år.
 11. Fylkestinget syner til teknologiutviklinga innan elektrifisering av luftfarten. Kortbanenettet i Vestland er godt eigna til å prøve ut denne teknologien, og Vestland fylke vil gjerne ha rolla som pilotfylke for elektrifisering av luftfarten. Vi ber om midlar til å etablere nullutsleppsteknologi innan luftfart og at Avinor prioriterer elektrifisering av utvalde innanlandsruter til og frå Flesland, slik at Vestland kan utvikle leiande kompetanse for elektrifisering av luftfarten.
 12. Ferjeavløysing må bli eit eige strategisk satsingsområde i NTP. Fylkestinget meiner verktøya for ferjeavløysing må oppretthaldast og styrkast, mellom anna ved å legge til rette for nye kontraktsformer for brubygging og føreseielege finansieringsformer som tar omsyn til heile kapitalkostnaden.
 13. Sykkelen er et transportmiddel som er tilgjengeleg for dei aller fleste og som med riktig tilrettelegging kan bidra til at samfunnet når viktige nasjonale mål for betre folkehelse og betre miljø. Mål om 8% sykkelandel nasjonalt og 20% sykkel i dei største byane må oppretthaldast. Det er behov for ein nasjonal sykkelstrategi som sikrar prioritering av sykkel ved nye vegprosjekt på både riksveg, fylkesveg og i byvekstavtalene. Sykkelbyprosjektet bør utvidast til fleire tettstader.
 14. Regjeringa må følgja opp intensjonane i barnas transportplan med midlar til trygge skuleveggar og andre tiltak retta mot barn og unge. Fylkestinget vil peika på tiltak som til dømes betre og heilskapleg infrastruktur for skulebarn som går eller sykklar og trygg av-/påstiging for skulebuss/båt. Det er behov for auka bruk av Hjertesone ved planlegging av nye skular og styrkt satsing på trafikktryggleik i helsestasjonar, barnehagar og skular.
 15. Det samla garantiansvaret til fylkeskommunane er blitt høgt, og fylkestinget meiner at staten må ta over dette ansvaret på riksveg.

16. Vestland fylkeskommune forventar at det blir ein vidare dialog med departementet om prioriteringane i Nasjonal transportplan 2022-2033.»

Silja Ekeland Bjørkly (H) sette på vegner av H og FrP fram slikt forslag:

“Alternativ:

1. Fylkestinget viser til høyringsfråsegn frå mai 2019 frå tidlegare Hordaland og Sogn og Fjordane fylkeskommunar om dei viktigaste utfordringane til Nasjonal transportplan 2022-2033. Høyringsfråsegna viser at det er store uløyste utfordringar for å få eit effektivt, miljøvenleg og trygt transportsystem i Vestland. Fylkestinget viser også til at det er naudsynt å få opp aktiviteten i næringslivet i Vestland etter korona-pandemien. Dei store behova gjer at det framleis må vere høge ramar i Nasjonal transportplan.
2. Innbyggjarar og næringsliv i Vestland skaper store verdier for Norge i form av eksportverdier og skatteinntekter. Samstundes har Vestland store utfordringar med grunnleggjande infrastruktur for oppretthalda og styrkja verdiskapinga framover. Fylkestinget meiner at Vestlandet får uforholdsmessig liten del av dei samla investeringane på veg, sett i lys av at staten finansierer både investering og drift av jernbane på det sentrale austlandsområdet. Fylkestinget vil vidare peike på behovet for ei revidering av dagens modellar for samfunnsøkonomisk lønsemd, der liv og helse, samt framkome i større grad vert vektlagt. Dette vil bidra til ei meir balansert utvikling i heile Vestland.
3. Fylkesvegane er viktige næringsvegar, bind kommunar saman, byggjer større bu-, arbeids-, og serviceregionar, og fører trafikk inn mot riksvegnettet. Fylkesvegane må vere trygge, framkommelege og sikrast mot ras og flaum. Berre i Vestland fylke er vedlikehaldsetterslepet på fylkesvegnettet stipulert til om lag 12 mrd kr. Fylkestinget ber difor om ei eiga nasjonal satsing på fylkesvegnettet i NTP 2022-33, m.a. slik at ein kan ta att vedlikehaldsetterslepet i løpet av ein 10-årsperiode. Dette er i tråd med målsettinga staten har for reduksjon av vedlikehaldsetterslepet på riksvegnettet.
4. Fylkeskommunane har fått nye statlege krav og oppgåver utan at tilstrekkeleg med ressursar har følgd med. Fylkestinget vil peike på:
 - a. På grunn av klima- og miljøkrav og ei naudsynt fornying av ferjeflåten som ikkje er kompensert, er ferjefylka sett i ein sær sars vanskeleg økonomisk situasjon.
 - b. Fylkeskommunane står ovanfor ei tilsvarande økonomisk krevjande situasjon grunna krav til reduksjon av klimagassutslepp for hurtigbåtane.
 - c. Tunneltryggleiksforskrifta er eit nasjonalt krav som ikkje er tilstrekkeleg finansiert. Vestland har i dag om lag halvparten av alle fylkesveggtunnelane i landet, og vil ikkje klare fristen med dei ressursar som er stilte til rådvelde.
 - d. Fylkeskommunen har overteke ansvaret for fiskerihamner. Midlane som er overførte til fylkeskommunane, er langt lågare enn det som Kystverket hadde til disposisjon for fiskerihamner, og det er heller ikkje overført personellressursar.
 - e. Fleire fylkesvegar er omkøyringsvegar for riksvegar med hyppige stengingar, både som følgje avulukker, ras og flaum og vegarbeid. Fleire av fylkesvegane er ikkje i stand til å handtere dei store trafikkmengdene ved stenging. Fylkestinget ber om at det vert sett av midlar for å betre framkome på omkøyringsvegar.
 - f. Fylkestinget meiner det er viktig å oppretthalde flyrutene i distrikta, og det må bli tilført tilstrekkeleg økonomiske ressursar slik at FOT-rutene kan vidareførast. Det bør opprettast nye FOT-ruter på strekningar der det ikkje lenger er økonomiske lønsamt med kommersielle flyruter
5. Det er knytt store kostnader til gjennomføring av nullvekstmålet, og finansiering av store kollektivinfrastrukturprosjekt er delvis finansierte av bompengar. På sikt er ikkje dagens finansieringssystem for byvekstavtalar berekraftig. Staten må ta eit større ansvar for utbygging av kollektivsystemet i dei store byane, mellom anna ved å bidra med minst 70 prosent av finansieringa til store kollektivnettverk i Bergensområdet. Fylkeskommunane må også setjast i stand til å kunne finansiere

auka i driftsutgifter til kollektivtrafikken for å kunne nå nullvekstmålet.

6. Fylkestinget viser til at det er store behov for investeringar i samferdsel på Vestlandet, og legg vekt på:
 - a. Fylkestinget er nøgd med at samferdselsetatane legg stor vekt på å redusere forfallet. Det er behov for å kritisk vurdere standardval, krav til hastigheit og trasear med sikte på å få ned kostnadsnivået. Standardval må også ta omsyn til klima- og miljøutfordringane.
 - b. Vegar og bane må sikrast mot skred og flaum, og fylkestinget viser til Nasjonal rassikringsgruppe sine krav om ein nasjonal plan for sikring av alle punkt med høg og middels skredfaktor i løpet av ein 12 årsperiode.
 - c. Fylkestinget er positiv til at det blir fremja tiltak på lengre korridorar i staden for berre einskildstrekningar. Det er behov for strategiar for einskildstrekningar for å betre standard, der det også blir vurdert enklare tiltak for å fjerne dei viktigaste flaskehalsane og ulukkespunkta. Mange mindre tiltak kan ha stor positiv effekt, og det må bli avsett tilstrekkeleg med programområdemidlar til mindre tiltak.
7. For investeringar i store prosjekt meiner fylkestinget at det må leggjast vekt på følgjande:
 - a. Fylkestinget er positiv til at Rv555 Sotrasambandet, E39 Myrmel-Lunde, E16 Hylland-Slæen og Rv5 Kjosnesfjorden er sett som bundne prosjekt av Statens Vegvesen, og føresett at dei får oppstart i første periode i Nasjonal transportplan. Fylkestinget viser også til Stortinget sine merknader ved handsaming av gjeldande Nasjonal transportplan om at E134 Seljestad-Røldal bør kunne starte i gjeldande periode ved bompengelån. Prosjektet er planavklart. Stad skipstunell er prioritert prosjekt og må ha snarleg oppstart. Fylkestinget stør fagetaten sitt innspel om å prioritere opprusting av rv 5 Markegata i Florø.
 - b. Fylkestinget meiner at E39 Ådland-Svegatjørn, som et prosjekt med særleg høg samfunnsnytte, må realiserast. Prosjektet vil bidra til tryggleik, næringsutvikling og utvikling av ein felles bu- og arbeidsmarknad, med meir enn halvering av reisetida mellom to av Norges største byar, Bergen og Stavanger. Prosjektet bidreg og til ein markant reduksjon av klimagassutslepp, og fører til betre rammevilkår for utvikling og omstilling, særleg i olje- og gassnæringa. Særleg er dette viktig for Bergensregionen der nærings- og samfunnsutviklinga dei siste åra har vist ein markant stagnasjon samanlikna med andre byregionar i Norge. Fylkestinget er nøgd med kostnadsreduksjonen ein har gjennomført knytt til Hordfast og meiner dette arbeidet må halde fram.
 - c) Fylkestinget meiner E16 og Vossebanen må realiserast. Strekninga er særleg ras- og ulykkesutsett. Prosjektet har høg nytte knytt til næringsutvikling og tryggleik. Fylkestinget er positiv til kostnadsreduksjonar om det bidreg til raskare oppstart. Vinterregulariteten på Bergensbanen må betrast, og det er behov for fleire og lengre kryssingsspor for at godstransport på jernbane skal styrkje si stilling i forhold til godstrafikk på vegar.
 - d) E39 er den mest sentrale transportkorridoren for Vestland, og må utviklast som hovudferdselsåre med tilstrekkeleg god standard for å binde landsdelen saman, og for å styrkje sambandet med Europa. Det må utarbeidast ein samla plan for utbygging av denne ferdselsåra. Fylkestinget meiner den ulukkesutsette og overbelasta delstrekninga E39 Klauvaneset-Vågsbotn må prioriterast. Standardkrava kan vurderast. Behova er og stor på delstrekninga E39 Heiane- Ådland. Nord for Bergen, er behova særleg store på strekningane E39 Storehaugen-Førde, E39 Eikefet-Romarheim, E39 Bogstunnelen-Gaular grense og E39 Byrkjelo-Grodås. E39 Storehaug-Førde vil erstatte den ulukkesbelasta, bratte og svingete vegen ned til Førde sentrum frå sør. Han vil og gje stor innsparing i reisetid og vere eit viktig trafikktryggingstiltak og bør derfor prioriterast i første periode, saman med parsellar som i dag ligg inne i

NTP. Fylkestinget meiner at på sikt må ferjefri E39 vere ei målsetting, også i denne delen av fylket. I første omgang må likevel strekningane mellom fjordkryssingane, prioriterast. Det bør vere høgare frekvens på ferjesambanda.

- e. Fylkestinget er nøgd med at Statens Vegvesen føreslår rassikring av Rv5 Erdal Naustdal, Rv13 Vinje-Myrkdalen og Rv13 Byrkjeneset. Fylkestinget vil vidare særleg vise til behovet for å realisere ny tunell på Rv13 Vikafjellet, da dette er den mest vinterstengte fjellovergangen i Sør-Noreg både grunna ras og vanskeleg vinterdrift. Dei skredutsette partia på E39 Skjersura og E39 Våtedalen må sikrast. Det er også eit stort behov for ny tunnel på Rv15 Strynefjellet grunna tunneltryggleiksforskrifta, vanskeleg vinterdrift og rasfare.
 - f. Det bør avsetjast strekningsvise midlar til Rv13 gjennom Hardanger for å fjerne dei største flaskehalsane.
 - g. Fylkestinget rår til at det blir sett av midlar til lenging av Fløyfjellstunnelen til Eidsvåg for å kunne leggje til rette for utvikling av et godt kollektivnettverk til Åsane. Dette arbeidet må sjåast i samanheng med oppgradering av Fløyfjellstunnelen etter tunneltryggleiksforskrifta.
 - h. Fylkestinget er nøgd med at Kystverket vil prioritere ei rekkje farleistiltak på Vestlandet. Heving av vraket av ubåt U-864 ved Fedje er eit viktig prosjekt for kystsamfunnet, og fylkestinget meiner det må ei eiga løyving til tiltaket utan at det reduserer Kystverket sin kapasitet til å ivareta sine prioriterte oppgåver.
 - i. Fylkestinget vil prioritere rv. 52 og E134 som hovudsamband mellom austlandet og vestlandet. I første omgang må E134 Vågslid-Røldal inn i Nasjonal transportplan 2022- 2033, og det bør startast reguleringsplanlegging for strekninga E134 Bakka- Solheim. Vidare viser fylkestinget til regjeringa si avgjerd om å prioritere rv. 52 som hovudsamband for tungtransport og rv. 7 for personbiltrafikk og turisme. Det er behov for ein vidare utviklingsstrategi for oppgradering av dei to sambanda, og det bør avsetjast midlar til strekningsvise utbetringstiltak for å betre vinterregulariteten.
 - j. Fylkestinget meiner at det er viktig å utvikle eit fungerande ringvegsystem i Bergen, og rår difor til at strekninga Arna-Fjøsanger/Hop blir prioritert før strekninga E16 Arna Vågsbotn. I eit kortsiktig perspektiv vil fylkeskommunen vurdere å utbetre Fv587 Arna Nesttun, men denne vil ikkje vere ei erstatning for ringveg øst på lenger sikt.
 - k. Fylkestinget viser til Øst-vest-utgreiinga der det blir rådd til å gjennomføre ein konseptvalutgreiing for ein diagonal mellom E134 og Bergensområdet, og ber om at dette arbeidet vert starta opp.
8. Nasjonal transportplan 2022-2033 må avklare ein vidare strategi for korleis transportsektoren skal bidra til reduserte klimagassutslepp for å nå nasjonale mål. Tiltak som stimulering til teknologisk utvikling, endringar i køyretrøypark, reduksjon av utslepp i drifts- og anleggsfase samordna areal- og transportpolitikk i byområda er viktige tiltak. Det er nødvendig å legge til rette for ladeinfrastruktur i heile Vestland.
9. Fylkestinget forventar at staten tek sin del av spleiselaget for å sikre 100 % utbyggd høgfaringsbreiband i første del av planperioden.
10. Regjeringa må følgja opp intensjonane i barnas transportplan med midlar til trygge skuleveggar og andre tiltak retta mot barn og unge.
11. Det samla garantiansvaret til fylkeskommunane er blitt høgt, og fylkestinget meiner at staten må ta over dette ansvaret på riksveg.
12. Ferjeavløysing må bli eit eige strategisk satsingsområde i NTP. Fylkestinget meiner verktøya for ferjeavløysing må oppretthaldast og styrkast, mellom anna ved å leggja til rette for nye kontraktsformer for brubygging og føreseielege finansieringsformer

som tar omsyn til heile kapitalkostnaden.

13. Fylkestinget syner til teknologiutviklinga innan elektrifisering av luftfarten. Kortbanenettet i Vestland er godt eigna til å prøve ut denne teknologien, og Vestland fylke vil gjerne ha rolla som pilotfylke for elektrifisering av luftfarten. Me ber om midlar til å etablere nullutsleppsteknologi innan luftfart og at Avinor prioriterer elektrifisering av utvalde innanlandsruter til og frå Flesland, slik at Vestland kan utvikle leiande kompetanse for elektrifisering av luftfarten.
14. Sykkel er et transportmiddel som er tilgjengeleg for dei aller fleste, og som med riktig tilrettelegging kan bidra til at samfunnet når viktige nasjonale mål for betre folkehelse og miljø. Målsettinga om 8% sykkeldel nasjonalt og 20% i dei største byane må oppretthaldast. Det er behov for ein nasjonal sykkelstrategi som sikrar prioritering av sykkel i nye vegprosjekt både på riks- og fylkesveg og i byvekstavtalene. Sykkelbyprosjektet bør utvidast til fleire tettstader.
15. Fleire fylkesvegar har stor verdi for næringslivet, og går gjennom regionar med stort vekstpotensiale. Desse vegane bør få status som riksveg. Fylkestinget vil konkret peike på Kystvegen Bergen - Ålesund. Tilsvarande er det naturleg at sentrale samband mellom regionsentra og storbyane får riksvegstatus, t.d. Askøy-Bergen.
16. Vestland fylkeskommune forventar at det blir ein vidare dialog med departementet om prioriteringane i Nasjonal Transportplan 2022-2033.»

Avrøysting

Bjørkly sitt forslag fekk 5 røyster (H, Frp) og fall.

Innstillinga fekk 2 røyster (FNB) og fall.

Heen sitt forslag fekk 10 røyster (A, Sp, MDG, SV, KrF, V) og vart vedteke som innstilling til fylkestinget.

Innstilling til fylkestinget

1. Fylkestinget viser til høyringsfråsegn frå 2019 frå tidlegare Hordaland og Sogn og Fjordane fylkeskommunar om dei viktigast utfordringane til Nasjonal Transportplan 2022-2033. Høyringsfråsegna viser at det er store uløyste utfordringar for å få eit effektivt, miljøvenleg og trygt transportsystem i Vestland. Fylkestinget viser også til at det er naudsynt å få opp aktiviteten i næringslivet i Vestland etter korona-pandemien. Dei store behova gjer at det framleis må vere høge rammer i Nasjonal Transportplan.
2. Fylkestinget meiner at liv og helse må prioriterast først og at transportnettet vårt må vere trygt, føreseieleg og framkomeleg og bidra til balansert utvikling i heile fylket. Dagens modell for samfunnsøkonomisk lønsemd må reviderast og er ikkje åleine tilstrekkeleg som vurderingskriterium for prioriteringar.
3. Fylkestinget viser til skeivdeling av den totale ramma for NTP. Vestland har enorme behov knytt til å sikre liv og helse, likevel får landsdelen ein uforholdsmessig liten del av dei totale investeringsmidlane. Sentrale deler av landet får dekkja svært mykje av kollektivtransporten sin av staten, utan fylkeskommunale utgifter, fordi det vert føregår med tog. For Vestland fylke gjeld dette i svært liten grad, og då på strekninga Voss-Bergen. Det er derfor eit rimeleg og rettferdig krav at staten tar sterkare del i naudsynt kollektivsatsing i Vestland, og særleg i og rundt Bergen med finansiering av bybana. I inneverande NTP har jernbane om lag halvparten av dei statlege investeringsmidlane og denne satsinga føregår i hovudsak i det sentrale austlandsområde. Fylket vårt får heller ikkje del i prosjekta til "Nye vegar" og her berre eitt OPS-prodsekt i Vestland.
4. Fylkesvegane er viktige bindeledd lokalt og er sentrale i å mate trafikk inn mot riksvegnettet. Fylkesvegane må vere trygge og framkommelege og sikrast mot ras og flaum. Fylkestinget viser til, og støttar Nasjonal Rassikringsgruppe sitt, krav om å utbetre alle punkt med skredfaktor høg og middels. For Vestland fylke er desse utbetringane rekna til 40 milliardar for riks- og fylkesvegnettet. Vestland fylke ber om store løyvingar til fylkesvegnettet slik at vi kan ta att etterslepet på fylkesvegane i løpet av ein tiårsperiode - tilsvarande mål som Staten har for sine vegar.
5. Fylkeskommunane har fått nye statlege krav og oppgåver utan at tilstrekkeleg med ressursar har følgd med. Vestland fylkesting vil peike på:

- a. På grunn av klima- og miljøkrav, og ei naudsynt fornying av ferjeflåten som ikkje er kompensert, er ferjefylka sett i ein sær sars vanskeleg økonomisk situasjon.
 - b. Fylkeskommunane står ovanfor ei tilsvarande økonomisk krevjande situasjon grunna krav til reduksjon av klimagassutslepp for hurtigbåtane.
 - c. Tunneltryggleiksføreskrifta er eit nasjonalt krav som ikkje er tilstrekkeleg finansiert. Vestland har i dag om lag halvparten av alle fylkesvegtunnelane i landet og vil ikkje klare fristen med dei ressursar som er stilt til rådvelde.
 - d. Fylkeskommunen har overteke ansvaret for fiskerihamner. Midlane som er overførte til fylkeskommunane er langt lægre enn det som Kystverket hadde til disposisjon for fiskerihamner. Det er heller ikkje overført personellressursar.
 - e. Fleire fylkesvegar er omkøyringsvegar for riksvegar med hyppige stengingar, både som følgje av ulukker, ras, flaum og vegarbeid. Fleire av fylkesvegane er ikkje i god nok stand til å handtere dei store trafikkmengdene som kan kome av stengingar. Fylkestinget ber om at det vert sett av midlar for å betre framkome på omkøyringsvegar.
 - f. Fylkestinget meiner det er viktig å oppretthalde flyrutene i distrikta og det må bli tilført tilstrekkeleg økonomiske ressursar slik at FOT-rutene kan vidareførast. Det bør opprettast nye FOT-ruter på strekningar der det ikkje lenger er økonomisk lønsamt med kommersielle flyruter.
6. Det er knytt store kostnader til gjennomføring av nullvekstmålet og finansieringa av store kollektivinfrastrukturprosjekt er delvis finansierte av bompengar. På sikt er ikkje dagens finansieringssystem for byvekstavtalar berekraftig. Vestland fylkeskommune har store økonomiske utfordringar knytt til lån som måtte til for å bygge første trinn av bybana i Bergen, der staten sitt bidrag var 8 prosent. Staten må ta eit større ansvar for utbygging av kollektivsystem i dei store byane, mellom anna ved å bidra med minst 70% av finansieringa, eller auke ramma kraftig til Bybana sitt byggetrinn 5 til Åsane. Fylkeskommunen må også settast i stand til å kunne finansiere auka driftsutgifter til kollektivtrafikken for å kunne nå nullvekstmålet.
7. Fylkestinget viser til at det er store behov for investeringar i samferdsel på Vestlandet, og legg vekt på:
- a. Fylkestinget er nøgd med at samferdselsetatane legg stor vekt på å redusere forfallet. Eiterslepet på fylkesvegnettet er stipulert til om lag 12,0 milliardar i Vestland. Det er behov for å kritisk vurdere standardval, krav til hastigheit og trasear med sikte på å få ned kostnadsnivået. Standardval må også ta omsyn til at klima- og miljøutfordringane tilseier at biltrafikken må reduserast, særleg i og rundt dei store byane. Det må vera eit krav at alle europavegar har ein standard som tilsvarar minimum tofelts køyrebane med gul midtstripe.
 - b. Vegar og bane må sikrast mot skred og flaum. Fylkestinget viser til Nasjonal rassikringsgruppe sine krav om ein nasjonal plan for sikring av alle punkt med høg og middels skredfaktor i løpet av ein 12 årsperiode.
 - c. Fylkestinget er positiv til at det blir fremja tiltak på lengre korridorar i staden for berre einskildstrekningar. Det er behov for strategiar for einskildstrekningar for å betre standard, der det også blir vurdert enklare tiltak for å fjerne dei viktigaste flaskehalsane og ulukkespunkta. Mange mindre tiltak kan ha stor positiv effekt og det må bli avsett tilstrekkeleg med programområdemidlar til mindre tiltak.
 - d. Ein god og berekraftig infrastruktur i dei folkerike områda i og rundt Bergen er sær sars viktig for å redusere klimagassutslepp. Bergensregionen har spesielle utfordringar når det gjeld knappheit på areal, framkomst, støy- og luftforureining og behov for å redusere personbiltrafikken for å nå nullutsleppsmålet. Staten må difor i langt større grad bidra i finansieringa av store prosjekt som til dømes bybane til Åsane og sikre Byvekstavtalen i Bergensområdet.

8. Vestland er eit fylke med store behov innan samferdsle og prioritera følgjande investeringar i store prosjekt:
- a. Av omsyn til stor rasfare og mange ulukker er Vestland fylkesting si hovudprioritering for nye store prosjekt K5-alternativet for ny E16, og Vossebanen Arna-Stanghelle med samanhengande utbygging. Det må startast vidare planlegging av strekninga Stanghelle-Voss. Reisetida på Bergensbana må kome ned mot fire timar mellom Bergen og Oslo, og fylkestinget er nøgde med at Ringeriksbanen ligg inne i Jernbanedirektoratet sine prioriteringar.
 - b. Fylkestinget viser til Stortinget si handsaming av gjeldande NTP, der fleire viktige prosjekt for Vestland er med, og som no ikkje er funne plass til innanfor dei krava transportetatane har fått i oppdrag å prioritere etter. Det gjeld mellom anna fleire tiltak på E39 og på E134. Den siste har ein merknad om at Seljestad-Røldal bør kunne starte i gjeldande periode som bompengelån. Prosjektet er planavklara. Alle disse prosjekta må kome inn i første del av NTP. Fylkestinget viser til at Stad Skipstunnel er prioritert av eit samla Storting i gjeldande NTP, og ventar difor at Stad Skipstunnel får oppstartløyving i 2021 og vert fullfinansiert påfølgjande år. Fylkestinget føreset vidare at alle prosjekt som er bundne med oppstartløyving er å sjå på som igangsette.
 - c. E39 er den mest sentrale transportkorridoren for Vestland og må prioriterast som hovudferdselsåre med tilstrekkeleg standard for å binde landsdelen saman, og for å styrke sambandet med Europa. Det må utarbeidast ein samla plan for utbygging av denne ferdselsåra. Fylkestinget meiner at på sikt må ein mest mogleg ferjefri E39 vere ei målsetting. I første omgang må likevel strekningane mellom fjordkryssingane prioriterast. Det bør vere høgare frekvens på ferjesambanda. Særleg er behova store på strekningane E39 Heiane-Ådland, E39 Eikefet-Romarheim, E39 Bogstunnelen-Gaular grense, E39 Storehaugen-Førde og E39 Byrkjelo-Grodås, samt utbetring av punkt på strekninga Byrkjelo og Sandane. Desse strekningane manglar i stor grad gul midtstripe, har dårleg kurvatur og utgjør flaskehalsar på vegnettet. E39 Storehaug-Førde vil erstatte den ulukkesbelasta, bratte og svingete vegen ned til Førde sentrum frå sør. Han vil også gje stor innsparing i reisetid, vere eit viktig trafikktryggleikstiltak og bør derfor prioriterast i første periode, saman med parsellar som i dag ligg inne i NTP. Fylkestinget rår til at det blir sett av midlar til lenging av Fløyfjellstunnelen til Eidsvåg for å kunne leggje til rette for Bybana sitt byggjetrinn 5 til Åsane. Dette arbeidet må sjåast i samheng med oppgradering av Fløyfjellstunnelen etter tunneltryggleiksforskrifta. Fylkestinget meiner vidare at den ulukkesutsette og overbelasta delstrekninga E39 Klauvaneset-Vågsbotn må prioriterast. Standardkrava må vurderast og fylkestinget meiner det er tilstrekkeleg med 80 km fartsgrense, og at kollektivtrafikken vert prioritert.
 - d. Fylkestinget er nøgd med at Statens Vegvesen føreslår rassikring av rv. 5 Erdal-Naustdal, rv. 13 Vinje-Myrkdalen og rv. 13 Kinsarvik-Byrkjeneset. Fylkestinget vil vidare særleg vise til behovet for å realisere ny tunell på rv. 13 Vikafjellet som er den mest vinterstengte fjellovergangen i Sør Noreg, både grunna ras og vanskeleg vinterdrift. Rv 15 Strynefjellet må løysast med ny tunell grunna tunneltryggleiksforskrifta, jamfør allereie vedteke konsept. Vanskeleg vinterdrift og rasfare gjer at vegen er ofte stengd. Dei skredutsette partia på E39 Skjersura, E39 Våtedalen og E16 Nærøydalen må sikrast.
 - e. Fylkestinget vil prioritere rv. 52 og E134 som hovudsamband mellom Austlandet og Vestlandet. I første omgang må E134 Vågsliid-Røldal inn i Nasjonal transportplan 2022-2033, og det bør startast reguleringsplanlegging for strekninga E134 Bakka- Solheim. Vidare viser fylkestinget til Regjeringa si avgjerd om å prioritere rv. 52 som hovudsamband for tungtransport og rv. 7 for personbiltrafikk og turisme. Det er behov for ein vidare utviklingsstrategi for oppgradering av dei to sambanda, og det bør avsetjast midlar til strekningsvise utbetringstiltak for å betre vinterregulariteten. Fylkestinget støt fagetaten sitt innspel om å prioritere opprusting av rv 5 Markegata i Florø.
 - f. Vinterregulariteten på Bergensbanen må betrast. Det er behov for fleire og lengre kryssingsspor for at godstransport på jernbane skal styrkje si stilling i forhold til godstrafikk på vegar.
 - g. Det bør avsetjast strekningsvise midlar til rv. 13 gjennom Hardanger for å fjerne dei største flaskehalsane.

- h. Fylkestinget er nøgd med at Kystverket vil prioritere ei rekkje farleistiltak på Vestlandet. Heving av vraket av ubåt U-864 ved Fedje er eit viktig prosjekt for kystsamfunnet og fylkestinget meiner det må ei eiga løyving til for dette tiltaket utan at det reduserer Kystverket sin kapasitet til å ivareta sine prioriterte oppgåver.
 - i. Fylkestinget meiner det er viktig å utvikle eit fungerande ringvegssystem i Bergen, og rår difor til at strekninga Arna-Fjøsanger/Hop blir prioritert før strekninga E16 Arna-Vågsbotn. I eit kortsiktig perspektiv vil fylkeskommunen vurdere å utbetre fv. 587 Arna-Nesttun, men denne vil ikkje vere ei erstatning for ringveg aust på lenger sikt.
 - j. Fylkestinget viser til aust-vest-utgreiinga der det blir rådd til å gjennomføre ein konseptvalutgreiing for ein diagonal mellom E134 og Bergensområdet og ber om at dette arbeidet vert starta opp. Vidare ber Fylkestinget om at det vert starta opp ei KVVU på rv 5 Håbakken-Skei.
9. FN sine bærekraftsmål, og særleg mål 9, peikar på det viktige i å ha god og solid infrastruktur for at samfunnet skal fungere. Infrastrukturen vi bygger må legge til rette for den elektrifiseringa vi ser vil kome; både av fly, båtar og bilar. Siste tida med krisehandtering har også synt kor viktig det er å kunne ha digital infrastruktur for å kunne drifte eit samfunn. NTP må legge til rette for at samfunnet kan ta dei rette klima-vala, slik at vi kan halde internasjonale forpliktingar. Nasjonal transportplan 2022-2033 må avklare ein vidare strategi for korleis transportsektoren skal bidra til reduserte klimagassutslepp og hindre tap av matjord og naturmangfald for å nå nasjonale mål. Tiltak som stimulerer til teknologisk utvikling, endringar i køyretøypark, reduksjon av utslepp i drifts- og anleggsfase samordna areal- og transportpolitikk i byområda er viktige tiltak. Det må gjennomførast tiltak for å redusere klimagassutslepp i distrikta, som for eksempel å leggje til rette for ladeinfrastruktur.
 10. Høgfartsbreiband til alle og full dekning av 5G mobilnett er avgjerande for vekst, utvikling, tryggleik og beredskap. I dagens moderne Noreg er full og sikker tilgang til dette for alle ein like naturleg infrastruktur som elektrisitet og vatn/avløp. Vestland fylkeskommune ventar at Staten sikrar anleggsmidlar som gjer at vi får bygt ut denne infrastrukturen i heile fylket innan 5 år.
 11. Fylkestinget syner til teknologiutviklinga innan elektrifisering av luftfarten. Kortbanenettet i Vestland er godt eigna til å prøve ut denne teknologien, og Vestland fylke vil gjerne ha rolla som pilotfylke for elektrifisering av luftfarten. Vi ber om midlar til å etablere nullutsleppsteknologi innan luftfart og at Avinor prioriterer elektrifisering av utvalde innanlandsruter til og frå Flesland, slik at Vestland kan utvikle leiande kompetanse for elektrifisering av luftfarten.
 12. Ferjeavløysing må bli eit eige strategisk satsingsområde i NTP. Fylkestinget meiner verktøya for ferjeavløysing må oppretthaldast og styrkast, mellom anna ved å legge til rette for nye kontraktsformer for brubygging og føreseielege finansieringsformer som tar omsyn til heile kapitalkostnaden.
 13. Sykkelen er et transportmiddel som er tilgjengeleg for dei aller fleste og som med riktig tilrettelegging kan bidra til at samfunnet når viktige nasjonale mål for betre folkehelse og betre miljø. Mål om 8% sykkeldel nasjonalt og 20% sykkel i dei største byane må oppretthaldast. Det er behov for ein nasjonal sykkelstrategi som sikrar prioritering av sykkel ved nye vegprosjekt på både riksveg, fylkesveg og i byvekstavtalene. Sykkelbyprosjektet bør utvidast til fleire tettstader.
 14. Regjeringa må følgja opp intensjonane i barnas transportplan med midlar til trygge skuleveggar og andre tiltak retta mot barn og unge. Fylkestinget vil peika på tiltak som til dømes betre og heilskapleg infrastruktur for skulebarn som går eller sykklar og trygg av-/påstiging for skulebuss/båt. Det er behov for auka bruk av Hjartesone ved planlegging av nye skular og styrkt satsing på trafikktryggleik i helsestasjonar, barnehagar og skular.
 15. Det samla garantiansvaret til fylkeskommunane er blitt høgt, og fylkestinget meiner at staten må ta over dette ansvaret på riksveg.
 16. Vestland fylkeskommune forventar at det blir ein vidare dialog med departementet om prioriteringane i Nasjonal transportplan 2022-2033.»

Samandrag

Samferdselsdepartementet har lagt opp til ein prosess for arbeidet med Nasjonal transportplan (NTP) 2022-2033 der fylkeskommunane og dei store byane skal kunne gje innspel i fleire omgangar. I første fase vart Hordaland og Sogn og Fjordane fylkeskommunar utfordra til å peike ut dei viktigaste utfordringane. På bakgrunn av dei viktigaste utfordringane, er fylkeskommunane beden om å gje uttale til dei viktigaste tiltaka i prioritert rekkjefølgje. Denne saka følgjer opp dette. Fylkeskommunen har frist til 14. mai med å koma med innspel på prioriteringar i neste NTP.

Rune Haugsdal
fylkesrådmann

Dina Lefdal
fylkesdirektør infrastruktur og veg

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har difor ingen handskriven underskrift

Saksutgreiing

Bakgrunn for saka

Samferdselsdepartementet har lagt opp til ein prosess der fylkeskommunane og dei store byane skal kunne gje innspel i fleire omgangar. I første fase vart Hordaland og Sogn og Fjordane fylkeskommunar utfordra til å peike ut dei viktigaste utfordringane. På bakgrunn av dei viktigaste utfordringane, er fylkeskommunane beden om å gje uttale til dei viktigaste tiltaka i prioritert rekkjefølgje. Denne saka følgjer opp dette.

Det er heldt 3 regionale innspelsmøte og eit felles innspelsmøte etter at samferdselsverksemdene la fram sine framlegg til prioriteringar i mars 2020 basert på føringar frå samferdselsdepartementet. Samarbeidspartar er i tillegg blitt beden om å gje innspel med frist 3. april 2020. Desse innspela og presentasjonar frå innspelsmøte ligg på www.vlfk.no/ntp

Vedtakskompetanse

Etter delegeringsreglementet for fylkestinget pkt 2.1. har fylkestinget kompetanse til overordna planlegging og regional utvikling. Nasjonal transportplan er eit overordna dokument for samfunnsplanlegging og regional utvikling i fylket, og det har vore vanleg at fylkestinga gir uttale.

Vurderingar og verknader

Økonomi: Nasjonal transportplan legg også rammene for fylkeskommunale ansvarsområde innan samferdsel

Klima: Nasjonal transportplan er eit sentralt dokument både for å følgje opp nasjonale målsettingar innan klimagassutslepp, og for tilpassing av infrastruktur til endra klima.

Folkehelse: Nasjonal transportplan har verknader for folkehelsa, td. trafikktryggleik, tilrettelegging for gåande og syklende og for samordna areal- og transportutvikling og med dette for tilrettelegging for «det gode liv».

Regional planstrategi: Det er i saka lagt vekt på å følgje opp regional planstrategi innan transportområdet.

Saksframlegg

Bakgrunn

Nasjonal transportplan (NTP) er eit dokument som fastset transportpolitikken til regjeringa. Viktige mål er effektiv bruk av verkemidlar og styrkt samspel mellom transportformene. Gjeldande NTP (2018-2029) vart lagt fram i 2017, mens komande vil omfatte perioden 2022-33.

Det er dei store investeringsprosjekta som tradisjonelt har fått mest merksemd i NTP-rulleringane. Samstundes omfattar NTP også Regjeringa si transportpolitikk i brei forstand, og legg mange andre viktige føringar. M.a. legg den også rammene for fylkeskommunen sine ansvarsområde, klima- og miljøpolitikken innan samferdsel, arbeidet med trafikktryggleik og transportsektoren sine bidrag innan samfunnstryggleik mv. Dokumentet er difor særskilt viktig både i forhold til framtidig transportpolitikk og til samfunnsutviklinga regionalt.

NTP-prosessen fram til no

Våren 2019 tok Samferdselsdepartementet over styringa av den pågåande NTP-rulleringa. Utgangspunktet no er at samferdselsverksemdene utgreier ulike problemstillingar etter bestilling frå Samferdselsdepartementet.

Regjeringa vil etter det vi kjenner til venteleg arbeide med ein stortingsproposisjon som etter det vi kjenner til vil bli lagt fram vinteren 2020-2021 med påfølgjande handsaming i Stortinget i løpet av vårterminen

Vestland sine innspel til prosessen

Departementet har lagt opp til ein prosess der fylkeskommunane og dei store byane skal kunne gje innspel i fleire omgangar. I første fase vart Hordaland og Sogn og Fjordane fylkeskommunar utfordra til å peike ut dei viktigaste utfordringane

Departementet har bedt fylkeskommunane om å vektleggje følgjande i arbeidet med innspela:

- Framlegg til løysingar blir framstilla i prioritert rekkjefølgje
- Løysingane må vere eigna til å handtere dei identifiserte utfordringane, under dette at samanhengen mellom utfordringar og framlegg til løysingar er godt skildra.
- At det vert gjort greie for i kva utstrekning ein prioriterer å gjennomføre løysingar på område der ein sjølve har eit ansvar. Fylkeskommunane blir i tillegg bedne om å kome med framlegg til korleis dei kan bidra til kostnadsreduksjon og redusert planleggingstid i føreslåtte løysingar.

Samferdselsdepartementet har i same brev nemnt at dei i det vidare arbeidet vil leggje vekt på følgjande:

- Samfunnsøkonomisk lønsemd og effektivitet
- Målstrukturen for NTP 2022-33.
- Realistiske forventningar om fordeling på dei ulike landsdelane
- Teknologiske utvikling, særleg å unngå å gjere store avgjerder for investeringar i løysingar som er særleg teknologisk sårbare

Samferdselsministeren leiar ei politisk kontaktgruppe der fylkesordførar deltek saman med representantar for dei fire største byane og sametinget. Det har vore to møter i denne gruppa.

Det er også heldt ei regional samling mellom departementet og samferdselsverksemdene der også Rogaland fylkeskommune, Bergen kommune og Stavanger kommune deltok. Det er varsla at det blir eit nytt regionalt møte i august 2020.

Parallelt med denne dialogen med fylkeskommunane og dei store byane, er det lagt opp til ein dialog med næringslivet, arbeidstakarorganisasjonar og interesseorganisasjonar om ny NTP.

Rapportane frå samferdselsverksemdene er i tillegg sendt på brei høyring til 1. juli 2020.

Utfordringar for Vestland fylkeskommune

Både Sogn og Fjordane og Hordaland fylkeskommune gjorde vedtak om Innspel til hovudutfordringar på samferdselsområdet. Sogn og Fjordane fylkesutval gjorde sitt vedtak 8. mai 2019 (sak 36/2019), mens Hordaland fylkesutval gjorde sitt vedtak 2. mai 2019 (sak 70/2019). Vedtaka vart stort sett likelydande, med eit par unnatak. Det er merka med feit og skravert skrift under:

«Nasjonal Transportplan 2018-2029 har som overordna målsetting å utvikla eit transportsystem som er sikkert, fremjar verdiskaping og medverkar til omstilling til lågutsleppssamfunnet.

Vestland fylke har særlege utfordringar innan transportsektoren, desse er til hinder for god og trygg transport for næringsliv og befolkning, for verdiskapinga og gjev klimamessige utfordringar. Store delar av fylket er prega av vanskelege kommunikasjonsforhold, låg vegstandard og mange utrygge vegar. Arbeidet med rullering av NTP for 2022-2033 må løysa desse utfordringane på ein betre måte enn dei prioriteringane som er gjort i gjeldande plan. I den samanheng syner fylkesutvalet til Hordaland fylkesting sitt høyringsvedtak des 2017 i saka «Høyring til handlingsprogrammet til NTP.

Hordaland fylkeskommune/Sogn og Fjordane fylkeskommune vil i sitt innspel til Nasjonal transportplan 2022-2033 peika på følgjande områder og utfordringar for transportsektoren i prioritert rekkefølge:

1. Næringsliv og befolkning må kunne sikre sitt mobilitetsbehov med trygge, effektive og klimavenlege transportformer og infrastruktur som byggjer opp om dei overordna målsettingane. Store delar av fylket er prega av vanskelege kommunikasjonsforhold, låg vegstandard og mange utrygge vegar og jernbanestrek med høg rasfare. Sentrale punkt er:

a) Skred og flaum.

Vestland fylke er eit stort skredfylke. Som følgje av klimaendringane ser vi hyppigare tilfelle med skred og flaum. Det er derfor viktig med ei auka satsing på skredsikring av både riks- og fylkesvegnettet. Alle riks- og fylkesvegar og jernbanestrekningar i skredfarekategori høg og middels må sikrast mot skred. Det må bli utarbeida ein nasjonal plan for gjennomføring av skredsikring slik det er foreslått av «nasjonal rassikringsgruppe», og at dette vert innarbeida i Nasjonal transportplan.

Klimaendringane i eit 20-30 års perspektiv er omfattande, også lokalt. Det er derfor avgjerande at det ligg eit oppdatert og samanfatta kunnskapsgrunnlag til grunn for denne utfordringa.

b) Vedlikehald

Vestland fylke har eit dokumentert etterslep på vedlikehald på fylkesvegnettet på 12 milliardar kroner. I samband med NTP 2022-2033 må det sikrast tilstrekkeleg med midlar for å stoppe og redusere forfallet på riks- og fylkesvegnettet, inkludert bruer og tunellar. Fylkeskommunen må setjast i økonomisk stand til å ivareta vegeigaransvaret på ei god måte, og å ha handlingsrom til å stoppe og å redusere forfallet på fylkesvegnettet. Utfordringa er at det manglar ein samla plan for dokumentasjon av etterslep og oppgradering av fylkesvegnettet. Tunnelsikkerheitsforskrifta er krav som nasjonale myndigheiter har vedteke, og som staten må finansiere.

c) Klima og miljø

Reduksjon av klimagassutslepp innan samferdselssektoren må bli sentralt i Nasjonal transportplan 2022-33. Å ta i bruk ny teknologi eller bidra til utvikling av ny utsleppsfri teknologi er både tidkrevjande og økonomisk utfordrande. Fylkeskommunen har teke store løft innan fornying og elektrifisering av ferjer, utbygginga av bybane og må nå arbeida for

låg- og nullutsleppsteknologi for bussar og hurtigbåtar. Fylket har eit velutbygd rutenett for passasjertransport med hurtigbåtar som har eit stort potensiale for vidare utvikling med klimavenlege løysingar. Dette er viktige bidrag for å nå dei nasjonale klimamålsettingane. Satsing på klimagassreducerande tiltak må ikkje gå ut over drift og vedlikehald av fylkesvegnettet eller på tilbodet av kollektivtrafikk.

Byvekstavtalane må vidareutviklast og bidra til å redusere transportmengda og endre transportmiddelfordelinga, i tillegg til å avgrensa arealbruken. Dagens ordning for finansiering av avtalen gjennom statleg tilskot og bompengar er ikkje berekraftig og må endrast. «Nullvekstmålet» som er sett for m.a. Bergensområdet vil krevja store investeringar i miljøvenlege transportformer for kollektivtrafikken og tiltak for syklende og gåande. Det må etablerast betre støtteordningar dersom fylkeskommunen skal kunne gjennomføra ytterlegare tiltak.

d) Overføring av gods frå veg til sjø og bane

Den nasjonale målsettinga om overføring av gods frå veg til sjø og bane krev framskunding av naudsynte investeringar i infrastruktur. Dette gjeld opprusting og behovet for innkorting av reisetid på Bergensbana, utbygging av intermodule hamneløysingar og etablering av nytt logistikknutepunkt for Bergensområdet. Framtidige prognoser og planlegging må også ta inn over seg teknologirevolusjonen innan marin skipsfart, som kan endre føresetnadane når det gjeld pris og kapasitet.

e) Trygge skuleveggar

Det er viktig at barn og unge kan ferdast trygt i trafikken og læra gode og miljøvennlege reisevanar tidleg. Derfor bør regjeringa følgja opp intensjonane i barnas transportplan med midlar til trygge skuleveggar og andre tiltak retta mot barn og unge.

2. Frå 2020 blir Vestland fylke eit stort fylke med lange avstandar og ein krevjande topografi. Regionale statsetatar, høgskule, fylkeskommune, Helse Vest mfl. har behov for god og sikker intern kommunikasjon mellom dei ulike delane av fylket og ikkje minst mot Bergensområdet.

Det er framleis lange strekk på Riksvegnettet som har høg trafikk, låg standard utan gul stripe og som er svært utsett for ras. Dette gjeld særleg transportkorridorane aust/vest og nord/sør der fleire av fjellovergangane også har for dårleg regularitet om vinteren og store utfordringar knytt til tunnelsikring.

Hordaland: Fylkesutvalet syner til Hordaland fylkesting sin uttale til Handlingsprogrammet 2018-23 for NTP når det gjeld dei tre Europavegane E16, E39 og E134 i Hordaland.

Sogn og Fjordane:

Tog er fullfinansiert av staten, i område utan slike tilbod er det fylkeskommunen som må finansiere kollektivtilbodet. Det er difor viktig at dei økonomisk er i stand til å gje same tilbod til innbyggjarane som i område med tog. Langdistansebussar er ei fleksibel, distriktsvenleg og god kommunikasjonsform. Vilkåra for langdistansebussar må leggast til rette slik at det vert oppretta tenelege ruter som bind saman det nye storfylket. Sogn og Fjordane fylkeskommune prioriterer opprusting av E39 med gul midtstripe på nord-sør korridoren opprusta og ferjefri E39. Vi ber om at ein held fast på Sogn og Fjordane fylkeskommune sitt prioriterte aust-vestsamband for tungrtransport er E16/RV52, som i dag ligg til grunn i gjeldande NTP. Det er fleire av fjellovergangane som har for dårleg regularitet om vinteren og har store utfordringar knytt til tunnelsikring og ras, til dømes RV15 Strynefjellet.

Vidare strategi for transportkorridoren sør/nord (ferjefri E39) må ta omsyn til utfordringa med reisetid, regularitet og høge kostnader knytt til fjordkryssingane, å leie gjennomgangstrafikken utanom Bergen (nullvekstmålet i Bergensområdet), samt løysa utfordringane knytt til høg trafikk og låg vegstandard nordover frå Bergen.

3. Stengde riksveggar og dårlege omkøyringsveggar på fylkesvegnettet er mellom anna til hinder for ein effektiv næringstransport. Mange fylkesveggar som er definerte som omkøyringsveg for riksvegnettet har for låg standard til å ta imot den auka trafikken.

Dersom desse fylkesvegane framleis skal vere omkøyingsveg for riksvegnettet, må fylkeskommunane settast økonomisk i stand til gjennomføre nødvendige utbetringar.

4. Høgfarings breiband til alle og full dekning av 5G mobilnett er avgjerande for vekst, utvikling, tryggleik og beredskap. I dagens moderne Norge er full og sikker tilgang til dette for alle, ein like naturleg infrastruktur som elektrisitet og vatn/avløp. Vestland fylkeskommune ventar at Staten sikrar anleggsmidlar som gjer at me får bygd ut denne infrastrukturen i heile fylket innan fem år.
5. Nasjonal transportplan må avklare samfunnsmessige og økonomiske konsekvensar og politiske val som utviklinga medfører, og utvikle ein strategi for innfasing og finansiering av ny teknologi, som til dømes hydrogen. Teknologiskifte vert kostnadskrevjande, og kan ikkje kome til erstatning for oppgradering av infrastruktur og reduksjon i vedlikehaldsetterslepet. Det må bli unngått at sjølvkøyrande bilar bidreg til auka trafikk og auka arealbeslag.

Auken i el-bilar krev betydeleg auke i ladeinfrastruktur i heile fylket. Det er ei utfordring at dagens ladeinfrastruktur for ferjer og skip ikkje er standardisert, og derfor ikkje kan nyttast i stor grad på tvers av fartøy. Det er avgjerande at nettkapasiteten held tritt med denne utviklinga.»

Fylkestinga sine vedtak om Nasjonal transportplan 2018-2029

Både fylkestinget i Sogn og Fjordane og Hordaland Sogn og Fjordane gav høyringsfråsegn i førre runde av Nasjonal transportplan i fylkestinga i juni 2016.

Sogn og Fjordane sitt vedtak

https://www.sfj.no/ato/esa62/document/protokoll-saknr22_2016-cat344489-mid1478_ad25360900.16066214d16066214.425748a5a0.pdf

Hordaland sitt vedtak

<https://einnsyn.hfk.no/einnsyn/DmbHandling/ShowDmbHandlingDocument?dmbld=7260&caseType=Protokoll®istryEntryId=205169&sourceDatabase=>

Fylkeskommunal medverknadsprosess

Det er lagt stor vekt på medverknad frå ulike aktørar i fylket. På dette grunnlag har fylkesordførar invitert til 3 regionale samlingar, som vart gjennomført i Bergen 19. februar, i Leirvik på Stord 21. februar og på Skei i Jølster 27. februar. Det er i tillegg gjennomført eit nettmøte 27 mars på grunnlag av samferdselsverksemdene sine framlegg til prioriteringar, sjå nedanfor.

Artiklar frå møtet og presentasjonane som blei brukte i møta er lagt inn på www.vlfk.no/ntp

Kommunar, regionråd og organisasjonar i Vestland fylke har vore inviterte til å gje innspel til fylkeskommunen sine prioriteringar. Desse saman med fylkesrådmannen sine kommentarar til framlegga er også tilgjengelege på www.vlfk.no/ntp.

Prosjekt i Vestland i NTP 2018-2029

Følgjande prosjekt vart innarbeidd i første del av NTP 2018-29 (perioden 2018-2023):

- Rv. 555 Sotrasambandet. Førrebuande arbeid med flytting av kraftline er starta opp, OPS-kontrakt er lyst ut.¹
- E39 Myrmel-Lunde. Løyvd midlar i statsbusjettet for 2020.
- Rv 5 Kjøsnesfjorden: Pågår. Ligg som bunde prosjekt i SVV sitt prioriteringsinnspel til NTP 2022-2033.
- E39 Strekningsvise tiltak Byrkjelo-Sandane. Tiltaka er ikkje starta opp
- E39 Stad skipstunnel: Prosjektet er ikkje starta opp, og er ikkje finansiert.

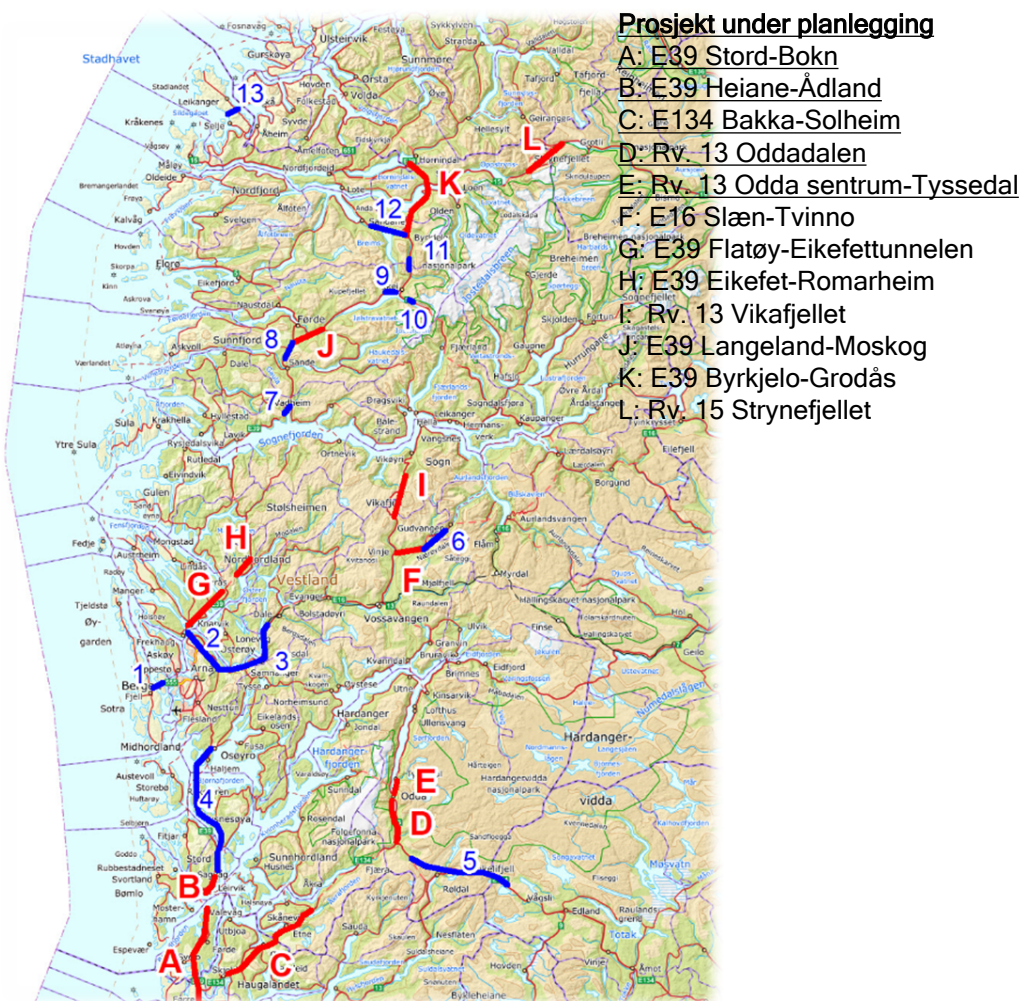
Følgjande prosjekt vart innarbeidd i andre del av NTP 2023-2029:

- E39 Ådland-Svegatjørn (Hordfast): Oppstartsløyving. Kommunedelplan er godkjend.

¹ Prosjektet er rekna som bunden prosjekt i SVV sitt framlegg til prioriteringar for Nasjonal transportplan 2022-2033

- E16 Stanghelle-Arna: Vegdelen vart fullfinansiert, men ikkje jernbanedelen. Arbeid med reguleringsplan pågår.
- E39 Vågsbotn-Klauvaneset: Oppstartsløyving. Kommunedelplan pågår.
- E16 Arna-Vågsbotn: Fullfinansiert. Kommunedelplan pågår
- E134 Røldal-Seljestad: Fullfinansiert. Reguleringsplan, bompengesøknad under arbeid.
- Jernbane Stanghelle- Arna: Delfinansiert. Reguleringsplan pågår.
- E39 Bogstunnelen- Gaular grense - Fullfinansiert. Godkjend kommunedelplan
- E39 Skjersura. Rassikringsprosjekt
- E39 Votedalen. Rassikringsprosjekt

Karta under viser dei ulike prosjekta. Dei prosjekta som er merka i blått, ligg inne i NTP 2018-1029, mens dei som er merket blått, er under planlegging.



Prosjekt i NTP 2018-29

- 1: Rv. 555 Sotrasambandet
- 2: E16/E39 Arna-Vågsbotn-Klauvaneset
- 3: E16/Vossebanen Arna-Stanghelle
- 4: E39 Stord-Os (Hordfast)
- 5: E134 Seljestad-Røldal-Vågsli
- 6: E16 Nærøydalen
- 7: Bogstunnelen -Gaular grense
- 8: E39 Myrmel-Lunde
- 9: E39 Skjersura
- 10: Rv. 5 Kjøsnestfjorden
- 11: E39 Votedalen
- 12: E39 Byrkjelo-Sandane
- 13: Stad skipstunnel

Svar på bestillingar frå samferdselsdepartementet til transportverksemdene

Delrapportar frå transportverksemdene

Etter bestilling frå Samferdselsdepartementet har transportverksemdene utarbeida ein rekkje delrapportar. Samferdselsverksemdene er Statens Vegvesen, Kystverket, Jernbanedirektoratet, Avinor og Nye Vegar AS.

Det er i vedlegg til denne saka gitt ei kort oppsummering av desse oppdraget.

Bestilling frå samferdselsdepartementet til samferdselsverksemdene om prioritering

Samferdselsdepartementet har 21 november 2019 sendt ut brev til samferdselsverksemdene med bestilling om å utarbeide eit plangrunnlag, og fylkeskommunane om skriftlege innspel til prioriterte tiltak innan 14. mai 2020. Brev ligg på <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/ntp-2022-2033-invitasjon-til-a-komme-medinnspill-om-prioriteringer-pa-transportområdet/id2679261/>.

Saman med m.a. høyringsfråsegn frå fylkeskommunane og storbyane, vil dette utgjere grunnlag for stortingsmeldinga.

Samferdselsverksemdene sine framlegg til prioriteringar

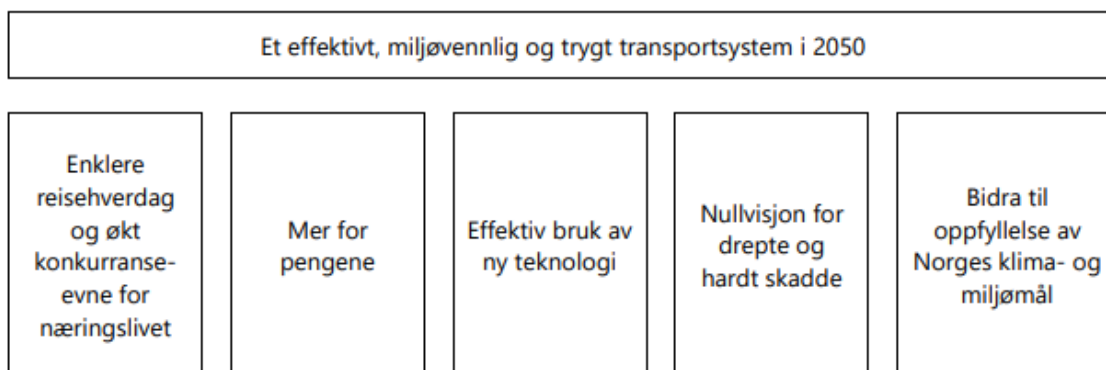
I bestillinga til etatane står det m.a.:

«Samferdselsdepartementet vil i tråd med dette be om et plangrunnlag for siste del av planperioden uten konkrete prosjekter. I første seksårsperiode ber departementet om at virksomhetene fortsatt foreslår prioriteringer på konkrete prosjekter og tiltak, samtidig som planen også for denne perioden vil løftes til et mer strategisk og overordnet nivå. Departementet vil i løpet av kort tid be transportvirksomhetene om å fremme sine forslag til løsninger og prioriteringer av ressursbruken i perioden 2022-2033. Prioriteringene skal gjøres innenfor beregningstekniske økonomiske planrammer. Fristen for dette oppdraget er 13. mars 2020.»

Samferdselsdepartementet har bedt om prioriterte innspel basert på netto nytte. Innspela er gitt innafør beregningstekniske rammer. Ramme A er ei vidareføring av budsjetttrammene for 2020 for samferdsel i heile perioden. Ramme B er vidareføring av snitt for NTP 2018-2029. Ramme A er 31 110 mill. kr årleg i heile perioden (2020 kroner) mens ramme B er eit årleg snitt på 35 210 mill. kr for perioden 2022-2027, aukande til 42.250 i perioden 2028-2033.

I tillegg kjem eit årleg beløp på 45,4 mrd. til tilskotsposter for byområda.

Det er sett slik målstruktur for Nasjonal transportplan 2022-2033:



Statens Vegvesen

Statens Vegvesen har lagt følgjande til grunn for sine prioriteringar:

1. Trafikantane si nytte skal aukast ved å leggje til rette for god framkome, høg trafikktryggleik og reduserte klimagassutslepp og miljøulemper.
2. Syte for at veginfrastrukturen blir lagt til rette for det digitale samfunnet. Ny teknologi skal utnyttast for å betre framkome, tryggleik og klima og miljø, samt for å redusere kostnadene.
3. Ta vare på eksisterande vegnett og etaten sine løypande forpliktingar og drift. Nivået på vedlikehaldet skal vere tilstrekkeleg til at forfallet på vegnettet ikkje aukar.
4. Investeringsiltak skal prioriterast med trinnvis utbygging og utbetring av vegnettet over lenger strekningar.

Tabellen under viser fordelinga på ulike postar (mill. 2020-kr):

Mill. 2020-kr	Ramme A			Ramme B		
	Årleg snitt 2022-2027	Årleg snitt 2028-2033	Sum 2022-2033	Årleg snitt 2022-2027	Årleg snitt 2028-2033	Sum 2022-2033
01 Driftsutgifter	4 183	4 034	49 302	4 183	4 034	49 302
22 Drift og vedlikehald	8 195	7 701	95 379	8 195	7 701	95 379
28 Trafikant og køyretøy	1 910	1 879	22 729	1 910	1 879	22 729
29 OPS-prosjekt	1 544	466	12 062	1 544	466	12 062
30 Riksveginvesteringar	12 090	13 576	153 998	16 190	24 217	242 442
31 Skredsikring	935	1 202	12 822	936	1 701	15 818
61, 64, 65 div. tilskot til fylkesvegar	372	372	4 458	372	372	4 458
72 Riksvegferjetenester	1 346	1 346	16 146	1 346	1 346	16 146
73 Red. hompengetakstar utanfor byområda	536	536	6 426	536	536	6 426
SUM kap. 1320	31 110	31 110	373 320	35 210	42 250	464 760

Det er for begge rammene føreslått same løyvingsnivå på alle postane unnateke investeringspostane på riksveg og på skredsikring. Det er lagt inn effektiviseringsvinstar både på drift og vedlikehald og på trafikant og køyretøyområdet, riksvegferjer og drift av Statens Vegvesen.

SVV føreslår 154 mrd. kr til riksveginvesteringar i NTP-perioden i ramme A og 242 mrd. kr. i ramme B. Det er bindingar på prosjekt som er starta opp og til to prosjekt som er naudsynte for å innfri tunneltryggleiksforskrifta på til saman 33 130 mill. kr i første seksårsperiode. Det er føreslått h.v. 3,7 og 8,6 mrd. kr til nye store vegprosjekt. I første periode er store vegprosjekt rangert etter samfunnsøkonomisk lønsemnd. I siste periode er det også teke omsyn til viktige vegar for næringslivet og bustad- og arbeidsmarknadsregionar. Her er særleg områda Stavanger-Haugesund-Bergen, Molde-Ålesund-Kristiansund N og Lofoten-Vesterålen nemnde.

Det er framlegg om å utbetre vegar der dette er tilstrekkeleg for å gje eit godt tilbod til trafikantane i lang tid. Dette bidreg til å redusere kostnader og gjer mindre negative konsekvensar for klima og miljø. Det er føreslått å prioritere utbetningsstrekningar med h.v. 2,5 og 1 mrd. Kr i h.v. ramme B og ramme A. Det er i tillegg føreslått ein pott knytt til vegutbetring, kollektivtransport, sykkel og gåing og miljø og servicetiltak på h.v. 2 og 1,6 mrd. kr pr år i ramme B og ramme A.

Dei siste åra er samla vedlikehaldsetterslep på riksvegar blitt redusert som ein følgje av stor satsing på oppgradering av tunnelar. Etterslepet på bruer, ferjekaiar og ein del vegutstyr har derimot auka. SVV har vurdert at dei kan ta igjen store delar av etterslepet med ein årleg ramme på h.v. 2,1 og 1,6 mrd. i ramme A og ramme B.

Det blir lagt opp til å utvikle strekningar trinnvis med ein kombinasjon av store prosjekt, utbetringar, vedlikehaldstiltak og utbetring av forfall for å ta vare på vegkapitalen.

Det er framlegg om skredsikringsprosjekt på h.v. 44,3 mrd. kr og 103,7 mrd. kr. i planperioden avhengig av rammenivå. Desse er prioritert i første rekkje etter skredfaktor.

Det vert vidare lagt opp til stor satsing på utvikling av digital infrastruktur og samverkande tenester..

Prioritering i dei største byområda

Transportetatane har fått i oppdrag å komme med forslag til tilskot til dei største byområda innanfor byvekstavtalane og beløningsordninga. Oppdraget gjeld fordeling av midlar til 50/50-ordninga (kap. 1330 post 63) og tilskot til beløningsordningar i byområda (kap. 1330 post 66). Desse postane har fått ei økonomisk ramme på til saman 45,4 mrd. kr for planperioden 2022-2033.

Innanfor ramma på 45,4 mrd. kr anbefaler transportetatane at staten oppfyller sine forpliktingar i dei framforhandla forslaga til byvekstavtalar i dei fire største byområda. Desse har ein avtaleperiode frå 2019 til 2029, der 2022-2029 vert omfatta av ny planperiode for Nasjonal transportplan. Ramma til byvekstavtalane betyr at staten legg til rette for å realisere 50/50-prosjektet Bybane til Fyllingsdalen i planperioden, men ramma gjev ikkje rom for fleire 50/50-prosjektar enn dei som er omtala i Nasjonal transportplan 2018-2029. Det er dermed ikkje sett av midlar til å finansiera Bybanen til Åsane.

Transportetatane ber vidare om at ein vurderer andre modellar for statleg tilskot til store kollektivprosjekt, enn 50/50-ordninga. Eit eksempel på ei slik tilnærming kan vera at det vert fastsett eit beløp som ikkje er basert på ein bestemt del av prosjektkostnadene, men heller er basert på måloppnåing og samfunnsøkonomisk nytte.

Innanfor den økonomiske ramma på 45,4 mrd. kr er det ikkje mogleg å vidareføre dagens tilskotsnivå for beløningsordningar i komande reforhandlingar om byvekstavtalar for perioden 2022-2033. Transportetatane anbefaler likevel at det vert sett av beløningsmidlar til alle byområde i 2030-2033, men på eit lågare nivå enn framforhandla avtalar for perioden 2019-2029.

Transportetatane har følgd opp departementet sine føresetnader om at regjeringa sin bompenggeavtale skal inngå i den økonomiske ramma på 45,5 mrd. kr.

I tillegg kjem statlege midlar til programområdetiltak (kap. 1320 post 30) som vist i tabellen under. Merk at totalpotten til programområdetiltak for heile planperioden er 23 328 mill. både innanfor ramme A og B.

Statens vegvesen legg i sitt framlegg opp til fylgjande finansielle rammer til byvekstavtalar og storbyutfordringar:

	Ramme A Årleg snitt 2022-2027	Ramme A Årleg snitt 2028-2033	Ramme A Sum 2022- 2033	Ramme B Årleg snitt 2022-2027	Ramme B Årleg snitt 2028-2033	Ramme B Sum 2022- 2033
Post 30 riksveg- investeringa r	1 944	1 944	23 328	1 944	1 944	23 328
Belønings- midlar og 50/50 prosjekt			45 400			45 400
Totalt			68 728			68 728

Samanlikna med gjeldande NTP er dei finansielle rammene om lag uforandra (66,4 mrd i NTP 2018-2029), sjølv om bompenggeavtalen er lagt inn i etatsframlegget. Store delar av ramma er bundne midlar til programområdetiltak og 50/50-prosjekt. Det er dermed ikkje rom for auka programområdeinvesteringar eller auka driftsmidlar til ruteproduksjon, utover det som ligg i byvekstavtalen.

Tabellen under viser utrekna kostnader for store prosjekt i Vestland før og etter ei vurdering av kostnadsreduksjon (jf. bestilling 1 frå samferdsledepartementet til Statens Vegvesen). Ei slik vurdering er ikkje gjort for alle prosjekta.

	Kostnad	Kostnad etter kostnads+ reduksjon	Kostnadsreduserande tiltak
E39 Heiane-Ådland	2 814	2 587	Endra line, redusere g/s -veg
E39 Ådland- Svegatjørn	38 500		
E39 Fjøsanger-Arna	10 490		
E39 Vågsbotn- Klauvaneset	4 120		
E39 Flatøy- Eikefettunnelsne	14 099		
E39 Eikefet- Romarheim	1 750	1 750	Endring av bru
E39 Bogstunnelen- Gaular grense	1 300	1 125	Fjerne kryss i vest

E39 Myrmel-Lunde	534	534	Inga endring
E39 Storehaugen - Førde	3 768	2 871	Eittløpstunnel i staden for dobbelt løp. Erstatte to bruar med ei bru
E39 Skjersura	779		
E39 Klakegg-Byrkjelo	2 038		
E39 Byrkjelo.Sandane	960		
E39 Byrkjelo-Svarstad	9 100	8 550	Redusere vegklasse. Plankryss i staden for planskild kryss
Rv 13 Grostøl-Sandvinsvatnet	3 300	3 132	Innkorting tunnel, flytte tunnelinslag, redusere tunnelprofil, kortare bru
Rv 13 Kinsarvik-Bu	1 306		
Rv 13 Vikafjellet	3 610		
E134 Vågsli-Røldal	4 278	4 244	Innkorting av portalar og bru, fjerne kulvert
E134 Røldal-Seljestad	3 097	2 905	Innkorting av prosjet, fjerne overgangsbru, lokalveg,
E134 Bakka-Solheim	1 940		
Rv 52 Bjøberg-Borlaug	8 300		
E16 Hylland- Slæen	1 816	1 460	Fjerne forbikøringsfelt i tunnel, redusere tunnelprofil
E16 Tvinno-Voss	1 700		Korte ned gang- og sykkelveg
E16 Voss-Stanghelle	12 300		
E16 Stanghelle-Arna	13 005		
E16 Arna-Vågsbotn	7 496		
Rv 5 Erdal- Naustdal	2 600		
Rv 15 Lægervatn-Skora	4 200		

Fleire prosjekt blir vurderte som bundne. Dette skuldast enten at prosjekta er starta opp, eller at dei er naudsynte av omsyn til krav som følgje av tunneltryggleiksforskrifta. For Vestland gjeld dette:

- E39 Sveгатjørn - Rådal 154 mill. kr
- E39 Myrmel - Lunde 396 mill. kr.
- Rv. 555 Sotrasambandet (OPS-prosjekt), 5,5 mrd. i statleg tilskot og 5,5 mrd. i brukarfinansiering. I tillegg kjem over 1,5 mrd. til kr til førebuande arbeid (flytting av høgspenteleidning) og til drift av OPS-prosjektet.

Rassikringsprosjekt:

- Rv. 5 Kjøsnesfjorden 355 mill. kr.
- E16 Hylland - Slæen 1 461 mill. kr.(grunna tunneltryggleiksforskrifta)

For nye prosjekt har Samferdselsdepartementet bedt Statens vegvesen om å prioritere etter samfunnsøkonomisk netto nytte. Ut i frå dette Av nye prosjekt føreslår SVV følgjande prosjekt:

I ramme A

- Oppstart ferjefri forbindelse mellom Stavanger og Bergen, prosjektet E39 Ådland-Sveгатjørn. (Hordfast). 36 700 mill. kr totalt, der staten er føresett å bidra med 19 300 og brukarbetaling på 17 400 kr. I ramme A ligg det litt over 3,8 mrd. i perioden 2022-2027, mens det i ramme B ligg inne litt over 10,6 i same periode.

Rassikring i ramma A:

- Rv. 5 Erdal - Naustdal 2 662 mill. kr

Ved ramme B kjem følgjande prosjekt i tillegg:

- Rv. 13 Byrkjeneset i Ullensvang kommune 240 mill. kr

Ved ramme A ligg følgjande utbetningsstrekningar

- Rv. 5 Markegata 108 mill. kr.

- Rv. 5 Fjærlandstunnelen - Lundebotn 114 mill. kr.

Ved ramme B kjem i tillegg:

- Rv. 5 Sogndalsdalen 151 mill. kr.

Andre periode

Ved ramme A:

- Fleire skredsikringstiltak på E39 og sikring av fleire skredpunkt langs rv. 13.
- Vesentlege utbetringar av m.a. E16 og rv. 5.
- Utbetringar av m.a. E16 og rv. 5.

Ved ramme B kjem følgjande:

- Betydelege utbetringar på rv. 13. Strekningar med framkomeproblem særleg om sommaren vil bli prioriterte.
- Noko mindre utbetringar og skredsikring på E39.
- Skredsikring langs rv. 15.

Andre prosjekt på E39

Av andre store prosjekt på E39 utanom Vestland ligg det inne fullføring av E39 Rogfast og Ferjefri E39 i Møre og Romsdal.

Fordeling mellom korridorar

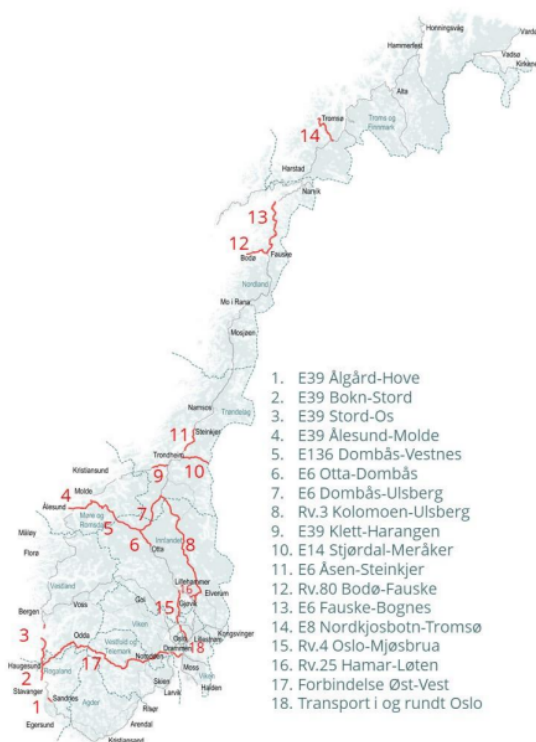
Tabellen under viser fordeling mellom korridorar for siste del av NTP-perioden. Den viser at store delar vil gå til korridor 4 (Stavanger- Bergen-Trondheim). Nest mest midlar er sett til korridor 5 (Oslo-Bergen/Haugesund med arm via Sogn til Florø). SVV har etter bestilling frå departementet ikkje fordelt dette på prosjekt.

2028-2033				
Korridor	A-ramme 2028-2033		B-ramme 2028-2033	
	Stat	Annen	Stat	Annen
1	3 219	4 991	1 895	-
2	721	-	547	-
3	-	-	50	-
4	25 292	17 355	61 841	5 968
5	8 913	1 500	12 684	2 850
6	3 399	-	2 493	440
7	450	-	11 437	5 500
8				
SUM	41 994	23 846	90 974	14 758

Samla fordeling mellom korridorar i framlegget frå Statens Vegvesen i siste periode er vist under. Den store satsinga på korridor 4 skuldast i første rekkje fjordkryssingsprosjekt på E39. Vidare er ikkje Nye Vegar as sine prosjekt med i tabellen. På austlandet er det i tillegg stor satsing på jernbane, som ikkje kjem fram i figuren under.

Nye vegar AS

Nye vegar as har i dag 3 strekningar der dei har ansvar for utbygging i regi av selskapet. Dei har i sitt innspel til NTP føreslått i alt 18 nye strekningar som aktuelle for deira portefølje. Desse er vist i kartet under



I Vestland gjeld dette følgjande strekningar:

- E39 Bokn - Stord: Det er føreslått 4 felts motorveg med 110 km/t. Det er føreslått å vurdere bru som mogleg ny Bømlafjordstunnel. Kostnad er estimert til om lag 22,3 mrd kr.
- E39 Stord - Os: Dei har vurdert ei løysing for ein indre korridor opp langs Tynesøya, etter dette mot Eikelandsosen og over Samnangerfjorden til Os. Det vil kunne ha synergieffektar av ein indre løysing med ei framtidig E134-kopling. Dei har estimert indre trase til rundt 30 mrd. kr. Denne løysinga samsvarer ikkje med det valde konseptet for kryssing av Bjørnafjorden, og Nye Vegar har difor ikkje utgreidd dette nærare. Dei har som eit alternativ sett på strekninga Stord-Kaldafoss der brua over Bjørnefjorden er planlagd. Denne delstrekninga er estimert til 12,5 mrd. kr.
- E134 med mogleg fartsgrense 110 km/t mellom Oslo og Bergen. Det er sett på to moglege trasear, ein nordleg som går via Rødberg og Dagali, og deretter følgjer i stor grad rv. 7, og ein som i stor grad følgjer E134 fram til Skare, og derifrå nordover mot Bergen. Kostnad er kalkulert til mellom 120 og 150 mrd. kr.

Jernbanedirektoratet

Jernbanedirektoratet og Bane NOR gjev ei felles tilråding for prioritering av ressursar i NTP 2022-2033. Det er lagt vekt på å kunne tilby eit godt og driftsstabilt togtilbod til passasjerar og godskundar, utvide kapasiteten der etterspørselen viser eit behov for det, og i einskilde tilfelle opna opp nye marknader der toget bør bidra til å møta transportbehovet. Sektoren peikar på at befolkningsvekst og velstandsutvikling gjev auka transportbehov i planperioden, og at ei vidare utvikling av jernbanetilbodet vil bidra til å løysa viktige transportpolitiske mål.

For korridor 5 Oslo-Bergen meiner jernbanedirektoratet at hovudutfordringane er lange framføringstider, flaskehalsar inn mot byane, ras- og skredutsette parti og høgfjellsproblematikk. I korridoren er klimaendringane ei sentral utfordring, med auka fare for stein- og snøskred i åra framover. Nasjonalt har strekninga vest for Finse flest registrerte årlege skredhendingar.

Ambisjon for korridoren er å bidra til eit klimavenleg, attraktivt og trafikksikkert transporttilbod for dei lange reisene i korridoren, auke effektiviteten til godstransporten og betre kollektivtilbodet for bu- og arbeidsmarknadsregionane i endane av korridoren.

For første periode er det sett følgjande prioriteringar:

Betra togtilbod; Fjerntogtilbodet Oslo-Bergen, regiontogtilbodet Bergen-Voss-Myrdal og lokaltog mellom Bergen og Arna inngår i trafikkpakke 3 og skal driftast av Vy Tog. Togoperatøren har lagt inn fleire tilbudsforbetringar for komande periode, og også eit auka servicenivå. Fjerntogtilbodet vert auka til seks daglege avgangar, og ein tilnærma frekvens på to timar morgon og ettermiddag. Regiontoga Bergen - Voss vil få fast timesfrekvens og rutetilbodet mellom Arna og Bergen vert styrka i helgene. Fleire avgangar mellom Bergen og Voss vert også forlenga til Myrdal, slik at alle avgangar på Flåmsbana har korrespondanse til og frå Bergen.

Ringeriksbanen: I første seksårsperiode vert også oppstart av Ringeriksbanen prioritert, i begge rammer. Prosjektet vil gje reisetidsinnkorting Oslo Bergen og eit effektivt kollektivtilbod for Ringeriksregionen. Prosjektet vil også ha ein viktig beredskapsfunksjon, som omkøyringsstrekning ved linjebrot. Reisetidsreduksjonen som følgjer av den nye strekninga mellom Oslo og Hønefoss vil ha stor effekt for toget sin marknadsandel på dei lange reisene mellom Oslo og Bergen, og også gjera det mogleg å auke tal avgangar utan at materiellbehovet aukar.

Følgjande er også prioritert i første periode:

- Påbegynte effektpakkar skal ferdigstillast, inkludert kvartersfrekvens Arna-Bergen
- Modernisering av Nygårdstangen godsterminal.
- Bergensbanen vil få ERTMS på størstedelen av strekninga innan 2023. Mellom Arna og Bergen kjem det nye signalsystemet på plass i 2030.
- Drift og vedlikehald på grunn nivå.
- Bundne prosjekt vert gjennomfør etter planen (Ulriken tunnel: Dobbeltspor Arna-Fløen og ferdigstilling av enkelttiltak på terminalar, nye kryssingsspor, planovergangar og stasjonstiltak)
- Ny tilbudsutvikling på Austlandet, Stavanger og Bergen
- Satsing på kombitransport

Følgjande er prioritert i andre periode:

- Vedlikehald vert trappa opp
- Ytterlegere satsing på gods og terminalkapasitet
- Tilbudsutvikling for større marknader
- Ytterlegere tilbudsforbetringar

Etter at prosjekt og effektpakkar som er starta opp i første periode er ferdig stilt, står det att om lag 12 milliardar kroner i ramme A og 64 milliardar kroner i ramme B for satsing i andre seksårsperiode. Prosjekt som konkurrerer om midlar i andre periode er ytre Intercity-strekningar, Ny togunnel Oslo, dobbeltspor Arna-Stanghelle, Sandnes-Nærbø, Trondheim-Stjørdal, Gulsbogen-Hokksund, Ofotbanen og Grenlandsbanen. Nye effektpakkar og store investeringar vil bli prioritert etter samfunnsøkonomisk nytte, måloppnåing og kvar behovet er størst.

Kystverket

Kystverket er den nasjonale etaten for kystforvaltning, sjøtryggleik og statleg beredskap mot akutt forureining. Sjøtransport er den dominerande transportforma for gods målt i samla godsarbeid, og rundt 75 pst av samla godsarbeid på norsk område og 90 pst av all eksport/import skjer på sjø

Kystverket viser til at dei står ovanfor store utfordringar med å sikre framkome og tryggleik på sjø i en periode prega av store endringar, utryggleik og behov for omstilling både teknologisk, miljømessig og ressursmessig. Ramme A gir låg måloppnåing over tid. Dei første årene vil det vere mogleg å oppretthalde dagens nivå på tenester, men over tid vil den raske teknologiske utviklinga og konsekvensane av auka sjøtransport føre til redusert kapasitet for utvikling, og få verkemiddel mot sektoren og det grønne skiftet. Vedlikehaldsetterslepet vil ikkje bli redusert. Samfunnsøkonomisk lønsame prosjekt kan gjennomførast, men med lang tidshorisont med påfølgjande høgare risiko for feilinvesteringar. Statleg beredskap mot akutt forureining blir svekka.

Ramme B gjer høg måloppnåing gjennom heile planperioden, og kystverket kan vere ei utviklingsorientert styresmakt.

Dei tekniske føresetnadene som ligg til grunn for både ramme A og ramme B gjer at større investeringsprosjekt ikkje kan bli gjennomført innanfor desse rammene, her definert som prosjekt over 1 mrd. Kr. For planperioden peiker Kystverket på at m.a. gjennom segling Stad skipstunnel og

andre tiltak enn tildekking i tilknytning til ubåtvraket U-864 ved Fedje vil krevje eigne løyvingar utanfor rammene til Kystverket.

I Vestland er følgjande farleiltak føreslått i perioden 2022-2027:

	Ramme A	Ramme B
Bergen-Sture	11	11
Fedjefjorden-Fensfjorden–Djuposen	24	24
Innsegling Vågen (Skolten)		24
Mortingsbåen	87	87
Innsegling Florø	76	76
Førdefjorden		2
Nærøyfjorden-Norafjorden (Normes)	8	8
Ytre Steinsund	22	22
Alden-Askrova	2	2
Florø-Frøysjøen		54
Skatestraumen, Fåfjorden, Vågsfjorden og Måløy sør	81	81
Ulvesundet		35
Bømlafjorden-Bergen	9	9

Avinor

Avinor sitt oppdrag er å eiga og driva dagens nettverk av lufthamner. Det er tre pågåande utreiingar knytt til lufthamner som har vore og skal vidare handsamast gjennom Nasjonal transportplan, alle desse ligg i Nord-Noreg. Avinor peiker elles på ei storstilt klima- og miljøsatsing der fokus på klimatilpassing, naturmangfald, støy og lokal luftkvalitet inngår. Det pågår også ei meir langsiktig satsing mot kommersielle elfly, der Vestlandet, med sine korte ruter, er svært aktuell for testruter.

Medverknadsorgan i Vestland fylkeskommune

Fylkeseldrerådet har handsama saka. Dei viser til kvalitetsreforma «Leve heile livet», og meiner denne og Gode liv i eit trygt samfunn og Folkehelsemeldinga vere ein del av grunnlaget til dette planarbeidet. Vidare peiker dei på:

- Vegar/vegstrekkjer som er utsett for ras må ha første prioritet
- Etterslep på fylkesvegar når det gjeld utbygging og vedlikehald.
- Ved bygging av veg må gang- og sykkelveg vera med slik at det er mogleg å ferdast utan å bruke andre transportmidlar.
- Midtdelar for å få ned møteulukker m.m.
- Styrke tenlege kollektivtilbod som er tilpassa busetnad og geografi og som er fleksible og billige.
- Gjennomgåande korresponderande samband mellom ulike transporttilbod, og over fylkesgrensene for t.d. ferje/buss/båt/tog.
- Krav til universell utforming av bussar, drosjer og togvogner
- Bestilling/kjøp av billetter vere enkelt og vere gjennomgåande
- Universell utforming i all planlegging, m.a. av busstopp og kvileplassar/stoppeplassar.
- Servicetilbod på knutepunkta, slik at folk med behov for det kan få hjelp.
- Buss-stogg må ikkje verte plassert trafikkfarleg, og ha ei høgd tilpassa vognmateriellet som vert nytta.
- Opplysning om stoppeplassar må vera både verbalt og ved skilt.
- Reglane for serviceskyssen og «Hent meg» (tinga transport) må tilpassast brukarane sine ønskje og behov Løyvingane til slik transport må aukast.

Innspel frå samarbeidspartar

Fylkeskommunen har motteke 69 innspel frå samarbeidspartar innan fristen som vart sett til 3. april. Fristen vart sett slik at samarbeidspartar fekk moglegheit til å basere sine innspel på prioriteringane frå samferdselsetatane. Grunna kort tid, har fylkesrådmannen difor ikkje gått igjennom innspela i denne saka. Innspela er i staden for lagt på www.vifk.no/ntp saman med fylkesrådmannen sine

vurderingar. Eventuelle innspel som kjem etter at saka er godkjent av fylkesrådmannen, blir lagt inn same plass.

Fylkesrådmannen sine vurderingar

Rammer

Vestland har store behov innanfor samferdsel, og fylkestinget står ovanfor ei vanskeleg prioriteringsoppgåve. Særleg gjeld dette riksveg, der det er mange strekkingar som enten er planavklart eller der det føregår planarbeid. Ikkje alle desse vil kunne la seg realisere innanfor denne planperioden.

Det er grunn til å peike på at det framleis vil vere behov for høge rammer i Nasjonal transportplan for å kunne realisere ambisjonane innan transportpolitikken. Etter korona-krisa vil også tiltak innan samferdsel vere eit godt føremål for å auke aktiviteten og stimulere norsk økonomi. Dette gjeld særleg for mindre tiltak som ikkje krev lange planprosessar og for tiltak som er ferdig planavklart. Det vil også vere naturleg å gjere krav om at Vestlandet skal ha sin del av nasjonal infrastrukturbygging.

Prioriteringskriterium

Samferdselsdepartementet har utfordra fylkeskommunane til å kome med tiltak i prioritert rekkjefølgje. Med dei store behova, er det behov for å vurdere kva for kriterium det skal prioriterast ut i frå.

Eit sentralt grunnlag er prioriteringane som er gitt av samferdselsetatane. Det er likevel grunn til å peike på at samferdselsetatane har levert sine innspel på prioriteringar basert ei bestilling frå Samferdselsdepartementet om å prioritere tiltak etter samfunnsøkonomisk nytte (netto nytte, dvs samfunnsøkonomiske inntekter minus kostnader). Samfunnsøkonomisk nytte består av fleire element, som investerings- og finanskostnader, nytte for bedrifter og personar og endringar påverknad for miljø og ulukker. Ved prosjekt som gir stor innsparing i reisetid, vil trafikantnytte vere dominerande. Dette inneberer at prosjekt med stor innsparing i reisetid og med mange trafikantar kjem gunstig ut. Med dette får t.d. ferjeavløysingsprosjekt med stor innsparing i reisetid og relativt stor trafikk som Hordfast og Rogfast stor netto nytte, sjølv om kostnadene er høge.

Sjølv om trafikktryggleik, kostnader for næringsliv og klima- og miljø også inngår i utrekningane i ein samfunnsøkonomisk vurdering, meiner fylkesrådmannen det er grunn til å leggje større vekt på dei enn det som ligg i metodikken for samfunnsøkonomiske analyser. Fylkesrådmannen viser her m.a. til målstrukturen i Nasjonal transportplan 2022-2033. I denne målstrukturen inngår m.a. nullvisjonen om ingen skadde eller drepne, klima- og miljømål, også næringslivet sine transportbehov.

Vidare har fylkesrådmannen i sin vurdering av prioriteringar lagt til grunn dei 4 måla som ligg i framlegget til Utviklingsplan for Vestland, som blir sendt til høyring i løpet av våren.

Mål 1 i utkastet til utviklingsplanen er at Vestland skal vere det leiande verdiskapingsfylket i landet. Alle dei sentrale næringane som er viktig for norsk verdiskaping og eksport har tyngdepunkt i Vestland. Dette gjeld energinæringane, marin og maritime næringar, prosessindustri og reiseliv. Dette næringslivet treng eit trygt og effektivt transportnett mot marknadene.

Mål 2 er at klima og miljø må vere ein premiss for samfunnsutviklinga. Dette går både på at Transportsektoren er ein stor bidragsytar til klimagassutslepp, og transportsektoren må difor ta sitt bidrag for at Noreg skal nå sitt klimamål om mellom 50 og 55 prosent utsleppsreduksjon innan 2030. Vidare må vi tilpasse infrastrukturen til hyppigare ekstreme naturhendingar i form av styrtregn, flaum og skred.

Mål 3 går på at lokalsamfunna skal vere ramme for gode kvardagsliv. Bergen og dei regionale sentra skal utviklast, og fungere som ei drivkraft for utvikling i heile fylket. Det er viktig med gode regionale samband som skal sikre innbygarane god mobilitet på tvers av fylket, til andre deler av landet, og til viktige knutepunkt utanfor fylket. Det er lagt til grunn at fylket må forvalte og sikre infrastruktur og viktige natur-, landskaps- og kulturverdiar.

Mål 4 er at det skal vere like moglegheiter til å delta i verdiskaping. Transportsystemet skal leggje til rette for at alle skal ha tilgang til god mobilitet, både for eldre og funksjonshemma, og busette i regionale sentra og i utkanten.

Fylkesrådmannen har lagt til grunn at det er behov for ei balansert utvikling i heile fylket der både Bergen som landsdelssentrum, og distrikta skal styrkjast. Fylket må henge saman, og transportårane må binde dei ulike delane av fylket i saman og ut mot omverda. Fylkesrådmannen meiner det blir feil å setje t.d. byvekstavtale i Bergen opp mot riksveginvesteringar i fylket. Det er viktig med ein ny byvekstavtale som bidreg til å løyse kollektivutfordringane i Bergen, og at ferdselsårane ute i distrikta fungerer. Begge delar er naudsynt at det fungerer. Fylkesrådmannen har ut i frå dette ikkje sett byvekstavtalen opp mot store investeringsprosjekt.

Det er også utfordrande å prioritere mellom prosjekt på dei ulike samferdsleverksemdene sine område. Det er også etatsvise rammer. Fylkesrådmannen har likevel eit framlegg til ein felles prioritering av alle store prosjekt.

Fylkeskommunale ansvarsområde

Fylkesrådmannen meiner det er særleg viktig at fylkeskommunen legg stor vekt på dei fylkeskommunale ansvarsområda. Nasjonal transportplan skal vere ein heilskapleg plan for alle delar av nasjonal transportpolitikk. Samferdselsetatane er ved denne rulleringa ikkje blitt beden om å vurdere dei fylkeskommunale ansvarsområde, men berre tiltak og prosjekt på sine egne ansvarsområde. Fylkeskommunane sine ansvarsoppgåver kan lett bli utegløymt i arbeidet med Nasjonal transportplan, og det er viktig å peike på føresetnader for at fylkeskommunen kan løyse sitt samfunnsoppdrag.

Særleg er det behov for å leggje vekt på å sikre tryggleik og framkome. Vestland er fylket som har flest skredutsette vegar. Dette gir stor utryggleik, og fører til store utfordringar i form av brot på hovudferdselsårer. Klimaet er venta å forverre seg med meir ekstremnedbør, noko som truleg vil føre til meir ras og flaum i åra som kjem. Det er store utfordringar med å dimensjonere vegobjekta slik at dei kan takle meir ekstremvær.

Vidare er det særst viktig å ta vare på vegkapitalen. Det er stort forfall på vegnettet, særleg på fylkesvegnettet, og det er behov for å ta vare på vegkroppen. I samband med forarbeidet i gjeldande NTP 2018-29 rekna SVV forfallet i dåverande Sogn og Fjordane og Hordaland til 10,57 mrd. 2013-kroner. Dette utgjorde nesten 20 prosent av det registrerte forfallet i heile Noreg, og Vestland er ut i frå denne undersøkinga fylket med høgast forfall i landet. Omrekna til dagens kroneverdi kan dette utgjere rundt 13 mrd. kroner. Dette er kostnader ved å setje vegen tilbake til opphavleg stand, ikkje til å utbetre vegsambanda til krava til standard som gjeld i dag.

Det er også grunn til å peike på at nokre av desse tiltaka er enkle tiltak som ikkje krev omfattande planhandsaming, og som kan setjast inn på kort sikt for å få opp aktiviteten i anleggsbransjen etter korona-epidemien. Med dagens økonomiske rammer, nye krav til vegstandardar og tunnelsikring vil fylkeskommunane ikkje kunne ta att vedlikehaldsetterslepet på fylkesvegnettet. Det må opprettast eit eige gjennomføringsprogram for å finansiere lovpålagt opprusting og forfallsreduksjon på riks- og fylkesvegnettet i Nasjonal transportplan 2022-2033. Det bør gjennomførast ei ny kartlegging av forfallet på fylkesveg.

Vidare rår fylkesrådmannen å vise til område der løyvingane ikkje har vore tilstrekkelege til å løyse dei oppgåvene fylkeskommunane er tilført. Dette gjeld ikkje minst klima og miljøkrav og fornying av ferjeflåten og båt drift. Gjennom oppmodingsvedtak i Stortinget i desember 2015 vart regjeringa beden om å setje i verk tiltak som sikrar at alle fylkeskommunale og kommunale ferjer og hurtigbåtar nyttar låg- eller nullutsleppsteknologi ved nye anbod og på ruter i eiga regi. Sjølv om ny teknologi kan bidra til lågare kostnader på sikt, viser erfaring at overgangskostnadene er store med utskifting av materiell og investering i infrastruktur. I tillegg vart det eit stort behov for fornying av ferjeflåten, og saman med krav til universell utforming har dette ført til eit stort økonomisk løft for fylkeskommunen. Enova-støtta dekkjer om lag 1/3 av ekstra infrastrukturkostnader. Rett nok er det kome noko midlar gjennom inntektssystemet for fylkeskommunane, men dette har langt frå vore nok til å dekkje meirkostnadene. Fylkesrådmannen peiker på viktigeita av at ein i fellesskap løftar fram det grøne skiftet, og meiner difor at staten i større grad må finansiere dei auka fylkeskommunale kostnadane knytt til miljøvenleg ferje- og båt drift.

Vestland fylkeskommune har også store utfordringar knytt til å innfri krava i tunneltryggleiksforskrifta. Fylket har om lag halvparten av alle fylkesvegtunnelane i landet. Gjennom inntektssystemet får fylkeskommunen dekke ein liten del av kostnaden med tunneloppgraderinga. Vestland fylkeskommune har inga moglegheit for ei oppgradering av tunnelane innan dei fristar som er sett med dei midlane som er stilte til disposisjon.

Som ledd i regionreforma, vart ansvaret for fiskerihamner overført til fylkeskommunane. Midlar som opphavleg vart finansiert gjennom kystverket sin post 30 Nyanlegg og større vedlikehald på 60 mill. kr. årleg (planlagt økt til 80 frå 2024 i NTP 2022-33) som tilskot til kommunale fiskerihamner. Det er vel den siste posten som ble fordelt til fylkeskommunane, og ligger nå i 2020 inne med 34,52 mill. kr. Vestland får om lag 23,7 av desse. I gjeldande NTP ligg det inne to fiskerihamner, dette er Bømlo fiskerihamn til 197 mill. kr og Kalvåg i Bremanger til 98 mill. kr (2018-kr). Fylkesrådmannen meiner feltet er underfinansiert i forhold til dei midlane Kystverket tidlegare hadde til ordninga, og kan ikkje sjå at fylkeskommunen har moglegheit til å realisere dei to nemnte fiskerihamnene med dei midlane som ligg til rådvelde.

Ei rekkje fylkesvegar er omkøyringsvegar for riksvegar som har hyppige stengingar, både som følgje av ulukker, ras og flaum, samt ved planlagde stengingar pga vegarbeid. Fylkesvegane er ikkje dimensjonerte for den trafikken som følgjer av stenging av riksvegen. Det bør difor setjast av midlar til tiltak for å betre framkome for særleg utsette omkøyringsvegar der riksvegen ofte blir stengd.

Byvekstavtaler og byutfordringar

Fylkesrådmannen viser til at det er eit godt grep å utvida byvekstavtalen sitt avtaleområde, slik at heile det funksjonelle storbyområdet no er inkludert. Slik kan dei gode verkemidla i høve til areal- og transportplanlegging samordnast, og ein kan nå nullvekstmålet i fellesskap. Byvekstavtalen har vore viktig for Bergen, særleg med tanke på delfinansiering av Bybanen sitt byggetrinn 4.

Fylkesrådmannen kan ikkje sjå at framlegget til prioriteringar frå samferdselsverksemdene følgjer opp dei forplikingar og forventningar som ligg i den reforhandla byvekstavtalen. Den finansieringa som ligg til grunn er ikkje tilstrekkeleg til å sikra at nullvekstmålet og vedtekne klimamål vert nådd. Fylkesrådmannen presiserer særleg at det er behov for midlar til bybanen byggetrinn 5 til Åsane.

Bybanen er fylkeskommunen sitt viktigaste samferdsleprosjekt, og er ein enorm suksess med omsyn til endring av transportvaner og strukturering av byutviklinga. Bybanen er ryggrada i kollektivsystemet. Ein får ikkje henta ut alle effektane av tidlegare investeringar om ikkje systemet er fullt utbygd. Arbeidet med reguleringsplan er forventa ferdig i 2022/2023. For å sikra ei rasjonell framdrift er det avgjerande at det vert sett av midlar i komande NTP. Fylkesrådmannen ser med uro på at det ikkje er sett av midlar i etatsframlegget, og minner om at Regjeringa i gjeldande NTP har forplikta seg til at det må leggjast til rette for en kontinuerleg utbygging av dei planlagde bybanestrekningane etter ferdigstilling av banen til Fyllingsdalen.

Bergensområdet er i vekst, og dersom all vekst skal takast med kollektivtransport, sykkel og gåing har det ein stor kostnad, særleg innanfor kollektivområdet. Drift av kollektivtransport utgjer i dag ein svært stor del av det fylkeskommunale driftsbudsjettet, og dei statlege belønningssidlane har vore eit viktig supplement til ordinære driftsmidlar. Dersom fylkeskommunen skal ha ambisjonar om ytterlegare auka ruteproduksjon og passasjervekst er ein avhengig av auka statlege midlar, anten gjennom belønningssidlar eller andre tilskotsordningar. Fylkesrådmannen oppmodar difor staten om i større grad å setja fylkeskommunane i stand til å ta hand om den store veksten i kollektivreiser som nullvekstmålet føreset .

Gjennom bypakke Bergen er bilistane med å finansiere byvekstavtalen gjennom bompengar. I Bergensområdet fungerer difor bompengar både som ei finansieringskjelde for Bybanen, men også som eit viktig trafikkdempande tiltak for å nå nullvekstmålet. Fylkesrådmannen ser at byområdet no har ein nådd eit tak for kor stor bompengebelasting det er lokalpolitisk vilje til å innføre. Det er difor behov for å sjå på alternative løysingar for å finansiera dei store kollektivprosjekta.

Etter fylkesrådmannen sitt syn bør staten i større grad fullfinansiere dei store infrastrukturprosjekta , slik at bompengar i hovudsak kan nyttast som trafikkregulerande tiltak .

Alle dei norske storbyområda opplever i dag ein stor vekst i del nullutsleppskøyretøy. Dette har positive effektar på klimamåla, men veksten i del elbilar svekker finansieringsgrunnlaget , og storbyområda opplever alle ein inntektssvikt i høve til prognosar. På sikt vil ikkje lenger bypakkene handtera denne utviklinga. Fylkesrådmannen peikar på at dette er nasjonale utfordringar, og ber difor staten om å koma med løysingar, anten i form av overføringar, eller endra regelverk for nullutsleppskøyretøy.

Drift, vedlikehald og investeringar

Som nemnt ovanfor er det av større prosjekt berre E39 Stord-Os (Hordfast) som ligg inne i SVV sitt framlegg til av større prosjekt i første periode, dvs. i perioden 2022-2027. Det er ikkje synleggjort kva

for prosjekt som ligg inne i 2. periode, berre strekningar. Fylkesrådmannen forstår det likevel slik at det kan koma til oppstart av E16 Arna-Stanghelle og til ei rekkje rassikringsprosjekt og andre tiltak langs E39 og rv. 13, og i ramme B også rassikring av rv. 15. Det inneber at t.d. verken E39 Arna-Klauvaneset-Nyborg, E134 Haukelitunnelane eller strekningar på E39 nord for Bergen ligg inne i SVV sine prioriteringar. Kystverket har på si side ein del farleiltak i Vestland.

Transportetatane legg stor vekt på å ta vare på infrastrukturen og å ta igjen forfall. Fylkesrådmannen meiner dette er ein riktig prioritering.

For å kunne få midlar til flest mogleg investeringstiltak, meiner fylkesrådmannen at det er naudsynt å vurdere kostnadsreducerande tiltak. På vegsida inneberer dette også vurdere standardkrav og fartsgrenser. Særleg er det grunn til å tilpasse vegane til dei topografiske forholda i Vestland, der krav om høg fart og standard fører til høge kostnader og store inngrep. Inn mot Bergen må behov for auka kapasitet vurderast opp mot behov for trafikkregulerande tiltak for å kunne nå nullvekstmålet i byområdet. Ny teknologi og ein køyretøypark med betre førarstøttesystem vil etter kvart kunne gje større moglegheit for å revurdere krava til vegstandard. Mange plassar kan breiddeutviding, forsterka midtoppmerking og fjerning av flaskehalsar vere rimelege tiltak som kan gje stor effekt.

Fylkesrådmannen støttar ut i frå dette Statens vegvesen i at det vert sett av midlar til utbetningsstrekningar, der dei verste punkta vert utbetra. Vidare bør det setjast av ein del midlar til programområdetiltak, dvs. til mindre tiltak innan t.d.. trafikktryggleik, mindre utbetningar, gang- og sykkelveg, tilrettelegging for kollektivtiltak og servicetiltak for reiseliv og for transportbransjen.

Vidare er det grunn til å peike på at ein må vurdere kritisk dei standardkrava som stillast til statlege prosjekt, og særleg til nye vegprosjekt, og vurdere om utbetring av dagens vegar kan erstatte ein del planlagde større prosjekt.

Fylkesrådmannen viser til at rv. 555 Sotrasambandet og E39 Myrmel-Lunde er sett som bundne prosjekt. Fylkesrådmannen er samd i at prosjekt som er starta opp eller i ferd med å startast opp, bør prioriterast vidare. Fylkesrådmannen viser elles til Stortinget sine merknader ved handsaming av Nasjonal transportplan 2018-2019 om at E134 Seljestad-Røldal bør kunne starte i gjeldande periode ved bompengelån. Prosjektet er planavklart og bompengesøknad skal etter planen bli sendt i inneverande år.

Ut i frå dei kriteria som er føreslegne i Utviklingsplan for Vestland, legg fylkesrådmannen stor vekt på behovet for å ta omsyn til liv og helse, og til trygg og føreseieleg framkomst. Det er særleg behov for å sikre framkomst og tryggleik mot skred og flaum. Fylkesrådmannen viser til krav frå nasjonal skredsikringsgruppe om at det må utarbeidast ein heilskapleg, nasjonal plan for skred- og flaumsikring av riks- og fylkesvegnettet. Planen må sikrast ei statleg finansiering for gjennomføring i løpet av ei tidsramme på 12 år for å finansiere prosjekt i kategori høg og middels i ny NTP-periode.

Statens vegvesen har føreslått 3 nye prosjekt i første periode av ny Nasjonal transportplan, og dette er rv. 5 Erdal-Naustdal, rv. 13 Vinje-Myrkdalen og rv. 13 Byrkjeneset. Dette er alle punkt med høg skredfaktor og med store behov for å bli utbetra. I tillegg ligg rv. 5 Kjøsnesfjorden og E16 Hylland-Slæen inne som bundne skredsikringsprosjekt.

Samstundes har særleg E16 og jernbanen Arna-Voss mange punkt med høg skredfaktor. Delstrekninga som er under planlegging er Arna-Stanghelle. På denne delstrekninga ligg to av dei tre skredpunkta med høgst skredfaktor i Vestland. Det er også særleg mangelfulle omkøyingsmoglegheiter på strekninga. Tidlegare har Samferdselsdepartementet sett på moglegheita for å starte med delstrekninga E16 Arna-Trengereid. Fylkesrådmannen viser til at denne ikkje er særleg skredutsett og har stor sett ein akseptabel vegstandard inntil vidare. Jernbanestrekninga Arna-Stanghelle må byggjast ut samanhengande for å få effekt. Det er ut i frå dette viktigare å få bygd Vossebana frå Arna til Stanghelle og E16 frå Trengereid til Stanghelle, og meiner at denne bør prioriterast først.

Jernbanedirektoratet har føreslått å prioritere Ringeriksbanen. Saman med utbygging av Vossebana vil reisetida mellom Oslo og Bergen kome ned mot 4 timar. Det vil kunne bety at jernbanen kan konkurrere tidsmessig med fly på strekninga.

Fylkesrådmannen vil elles vise til at rv. 13 Vikafjellet er den mest vinterstengte vegen i Sør-Noreg både grunna ras og vanskeleg vinterdrift, og at det er behov for ny Vikafjellstunnel. Dett er ein viktig samanbindingsveg Vestland. Det er særleg behov for å utbetre E39 Skjersura og E39 Votedalen som begge ligg inne i 2 periode i gjeldande Nasjonal transportplan for perioden 2024-2029. Det er

elles grunn til å vise at det er store behov på rv. 15 Strynefjellet der både tunneltryggleiksforskrifta og skredutfordringane tilseier at det bør byggjast ny tunnel.

Fylkesrådmannen meiner vidare at det er viktig å prioritere utbetring av E39 som korridor som bind landsdelen saman. Fylkesrådmannen meiner at visjonen om ferjefri E39 bør oppretthaldast. Samstundes er store fjordkryssingsprosjekt særst utfordrande og kostnadskrevjande, og etter fylkesrådmannen si meining er det viktigaste no å prioritere strekningane mellom ferjene. Før dette kan realiserast, er det viktig å få ein høgare frekvens på fjordkryssingane, ikkje minst i forhold til næringslivet sine behov for effektiv godstransport.

E39 Stord-Os (Hordfast) viser ein høg samfunnsøkonomisk nytte i utrekningane frå Statens vegvesen. Prosjektet bidreg til å binde Stavangerregionen og Bergensregionen tettare saman og utvide bu og arbeidsområde i regionen. Når fylkesrådmannen likevel rår til å ikkje prioritere dette høgt no, er dette ut i frå høge kostnader. Ved hjelp av vidare forskning og innovasjon arbeider Statens vegvesen for å få ned kostnadene ytterlegare på dette prosjektet. Fylkesrådmannen vil også vise til at det er lagt inn ein høg bomdel på strekninga, noko som både vil avgrense trafikken, og kan føre til at det kan bli lønsamt med parallell kommersiell ferjedrift på strekninga. Dette kan svekke finansieringsgrunnlaget.

Det bør vere gul midtstripe på heile E39, og den bør ha ein akseptabel og gjennomgåande god standard. Det er særleg behov for å utbetre strekningane E39 Eikefet-Romarheim, E39 Bogstunnelen - Gaular grense, E39 Storehaugen-Førde og E39 Byrkjelo-Grodås for å sikre ein tilstrekkeleg standard på strekninga.

I samband med bybanen byggjetrinn 5 til Åsane er det ønskeleg å lengje Fløyfjellstunnelen til Eidsvåg. I noverande Eidsvågstunnel skal eit løp brukast til bybanen og det andre til lokaltrafikk. Det er samstundes lagt opp til at Fløyfjellstunnelen skal oppgraderast etter tunneltryggleiksforskrifta. Denne tunnelen er særst utsett for stengingar grunna mellom anna at den har ein profil som gjer at mange større bilar kjem borti installasjonar i tunnelen med påfølgjande stengingar. Det er sett på ulike alternativ som førebels er kostnadsrekna til om lag 1,2 mrd. til 1,5 mrd. kr. Fylkesrådmannen rår til at dette prosjektet vert prioritert, då det vil leggje til rette for bygging av bybanen byggjetrinn 5 til Åsane, samt gje betre framkome for trafikken og betre bumiljø i Ytre Sandviken.

Vidare viser fylkesrådmannen til behova på E39 Klauvaneset-Vågsbotn. Denne strekninga er smal, er ulukkesbelasta og har høg trafikk og store framkomeproblem og er ein betydeleg flaskehals på E39. Det må vurderast lågare standardkrav, og det bør vurderast lågare fartsgrense på strekninga slik at kostnadene og miljøkonsekvensane av prosjektet vert reduserte. For å unngå sterk trafikkauke inn mot Bergen, må kollektivtrafikken prioriterast.

Regjeringa har tidlegare i samband med Nasjonal transportplan 2018-29 lagt til grunn at det skal vere to hovudkorridorar mellom aust og vest, ein sørleg og ein nordleg. Den sørlege korridoren er lagt til E134 over Haukelifjell. Som nemnt ovanfor meiner fylkesrådmannen at E134 Seljestad-Røldal bør bli vurdert som bunden prosjekt. Vidare vert det rådd til at neste trinn for fjellstrekninga, E134 Røldal-Vågsli, blir prioritert i 2. del av planperioden for ny Nasjonal transportplan. Fylkesrådmannen rår til at ein utarbeider ein vidare utbyggingsstrategi for strekninga. Strekninga E134 Bakka-Solheim bør etter kvart bli oppgradert. Det ligg føre ein kommunedelplan for strekninga, og det bør utarbeidast ein reguleringsplan slik at prosjektet kan kome inn i neste rullering av Nasjonal transportplan. Særleg er behovet stort på delstrekninga E134 Bakka-Mo i Etne kommune.

For den nordlege korridoren har regjeringa lagt til grunn at den skal delast i to, der rv. 52 Hemsedalsfjellet skal vere hovudsamband for næringstrafikk, og rv. 7 Hardangervidda for personbiltrafikk og turisme. Fylkesrådmannen legg denne funksjonsdelinga til grunn.

Rv. 7 har store utfordringar knytt til vinterdrift, i tillegg til barriereverknad for villreinstammen på Hardangervidda. I første omgang meiner fylkesrådmannen at det bør avsetjast midlar til strekningsvise tiltak på strekninga for å leggje til rette for betre vinterdrift. Det er også behov for strekningsvise tiltak på rv. 52 for å betre framkome særleg for tungtrafikken.

I Øst-vestutgreiinga som Statens Vegvesen frå 2015² peikte Statens vegvesen på at det ville vere stor samfunnsøkonomisk nytte ved å utbetre eit vegsamband (Hordalandsdiagonal) mellom E134 og

2

https://www.vegvesen.no/attachment/2685374/binary/1325825?fast_title=Hovedrapport%3A+Forbindelser+mellom+%C3%98stlandet+og+Vestlandet.pdf

Bergen, og rådde til at det vert sett i gang eit arbeid med ein konseptvalutgreiing (KVU) for strekninga. Fylkestinget i tidlegare Hordaland fylkeskommune støtta både i høyringsfråsegn til Nasjonal transportplan 2018-29 (vedtak i juni 2016, sjå ovanfor) og i høyringsfråsegn til Statens vegvesen sitt handlingsprogram for Nasjonal transportplan 2018-2023³ ein KVU for eit slikt samband. Regjeringa har ikkje ville utføre denne, grunna mange andre prioriterte prosjekt i tidlegare Hordaland, og at det vil ta lang tid til realisering av eit slikt prosjekt. Fylkesrådmannen meiner det likevel er viktig å få avklart ein framtidig mogleg trase for eit slikt samband, slik at ein kan ta omsyn til desse planane i andre utbyggingsprosjekt på strekninga mellom E134/kryss med rv. 13 og inn mot Bergensområdet. Det er også mogleg å gjennomføre eit slikt samband i ein langsiktig utbyggingsrekkefølge, t.d. ved å byggje ny rv. 13 gjennom Oddadalen (rv. 13 Grostøl-Sandvinvatnet).

Fylkesrådmannen meiner vidare at vinterregulariteten på Bergensbanen må betrast. For å styrkje konkurranseforholdet til bane framfor veg, er det viktig med fleire og lenger kryssingsspor slik at det kan køyrast fleire og lenger godstog på strekninga.

Fylkesrådmannen meiner det er eit stort behov for å utbetre rv. 13 gjennom Hardanger. Her er det store framkomstproblem, særleg i ferietrafikken. Det bør avsetjast strekningsvise midlar til å utbetre dei verste flaskehalsane på rv. 13.

Fylkesrådmannen viser til at Kystverket føreslår ei rekkje farleiltak som i første rekkje vil betre tryggleiken til sjøs. Dette er positivt. Samstundes har Kystverket ikkje funne å kunne prioritere Stad skipstunnel og heving av ubåtvraket U864 ved Fedje innanfor si ramme. Fylkesrådmannen meiner det bør avsetjast midlar til desse to tiltaka som vil ha stor betyding for tryggleik langsetter kysten.

Fylkesrådmannen meiner det må utviklast eit fungerande ringvegssystem i Bergen, og rår difor til at strekninga Arna-Fjøsanger/Hop blir prioritert før strekninga E16 Arna-Vågsbotn. Prosjektet vil vere viktig både for å kunne avlaste trafikken i Bergensdalen og Bergen sentrum, og for å binde Vestland sterkare saman ved at godstrafikk og anna nyttetraffikk kan få ein effektiv rute forbi Bergen. Planarbeid for delstrekninga bør difor startast opp for delstrekninga Arna-Fjøsanger/Hop. I eit kortsiktig perspektiv ønskjer fylkesrådmannen å utgreie tiltak for å betre framkome og gje betre trafikktryggleik på strekninga fv. 587 Arna- Midttun. Dette vil likevel ikkje på lenger sikt vere ei erstatning for ringveg øst.

Det er grunn til å peike på at det er ei rekkje prosjekt som ikkje er omtala i denne omgang. Det er behov for tiltak på fleire strekningar, men det er samstundes urealistisk at ein kan sikre finansiering til alle dei ønskja prosjekta ved denne rulleringa av Nasjonal transportplan 2022-2033.

I Statens Vegvesen sitt framlegg til prioriteringar, er det lagt inn midlar til programområdetiltak. Dette kan nyttast til mindre tiltak som gang- og sykkelveggar, trafikktryggleikstiltak, tilrettelegging for kollektivtrafikk, servicetiltak osv. Slike tiltak vil kunne ha stor lokal betyding. Desse vil bli fordelte gjennom Statens Vegvesen sitt handlingsprogram til Nasjonal transportplan, som venteleg vil kome på høyring til fylkestinget i desember 2021.

Andre forhold

Transportsektoren må ta sitt bidrag for å bidra til å nå Noreg sitt klimamål om mellom 50 og 55 prosent innan 2030. Fylkesrådmannen legg til grunn at Nasjonal transportplan 2022-2033 må avklare vidare strategi for korleis transportsektoren skal nå dette målet. Tiltak som stimulering til teknologisk utvikling, endringar i køyretøypark, reduksjon av utslepp i drifts- og anleggfsfase samordna areal- og transportpolitikk i byområda er viktige tiltak. Det offentlege, både stat og fylkeskommune, må også setje krav i sine anbod til å redusere utslepp, både innan drift og investeringar. Det må også vurderast tiltak for å redusere klimagassutslepp i distrikta som å leggje til rette for ladeinfrastruktur. Fylkesrådmannen finn initiativet til Avinor om å teste ut elektriske fly på Vestlandet som interessant, og er positiv til dette.

Det er viktig at barn og unge kan ferdast trygt i trafikken og læra gode og miljøvennlege reisevanar tidleg. Derfor bør regjeringa følgja opp intensjonane i barnas transportplan med midlar til trygge skuleveggar og andre tiltak retta mot barn og unge

³ <https://einnsyn.hfk.no/elnnsyn/Dmb/DmbMeetingDetail?MeetingId=724&sourceDatabase=>

Fleire bompengeprojekt har svikt i inntekt grunna at nullutsleppskøyretøy betalar halv takst. Det er viktig at staten kjem med avbøtande tiltak i høve til denne underfinansieringa.

Det er vanleg at fylkeskommunen garanterer for bompengelån for nye store riksvegprosjekt. Grunngevinga har dels vore å få låge rentekostnader, og dels at det sikrar lokal forankring. Fylkesrådmannen elles vise til at med mange store riksvegprosjekt, er det samla garantiansvaret for fylkeskommunen for bompengelån blitt høgt. Ved store nye prosjekt auka ytterlegare. På dette grunnlag har spørsmålet om fylkeskommunen sitt garantiansvar har vore teke opp gjennom eit representantframlegg i Stortinget⁴. Det vart gjort slikt vedtak i saka (vedtak 738):

«Stortinget ber regjeringen vurdere om det er hensiktsmessig at fylkeskommunene fortsatt skal stille garanti for bompengelån på riksveg, og komme tilbake til Stortinget på egnet måte».

På grunn av at det høge garantiansvaret gir stor risiko for fylkeskommunen, meiner fylkesrådmannen at det er naturleg at staten tek over dette ansvaret heilt eller delvis.

Vidare prosess

Fylkesrådmannen peiker på at fylkeskommunane og dei store byane har fått frist til 14. mai med å gje innspel til prioriteringar til Nasjonal transportplan 2022-2033. Fylkestinga og dei store byane er utfordra til uttale seg om alle prioriteringane knytt til Nasjonal transportplan. I tillegg er alle dokumenta som samferdselsverksemdene har utarbeida til Nasjonal transportplan 2022-2033 sendt på brei høyring med frist 1. juli. Ut i frå dette kan det vere ein moglegheit at fylkeskommunen kjem med supplerande synspunkt innan fristen 1. juli. Dette kan vere aktuelt om det syner seg at det politisk sett er naudsynt med lenger tid til delar av høyringsfråsegna til Nasjonal transportplan 2022-2033. Av omsyn til at fylkestinget sitt høyringsfråsegn skal bli teke omsyn til i den vidare prosessen, vil fylkesrådmannen rå til at uttalen i størst mogleg grad blir gjort ferdig i tingsete 12. mai 2020.

Fylkesrådmannen vil vidare peike på at det er viktig med vidare dialog med sentrale styresmakter om Nasjonal transportplan 2022-2033. I første omgang skjer dette gjennom at det er varsla regionale møte med samferdsleministeren like over sommaren 2020. Det har vidare vore vanleg med møte med stortingsbenkane, samt at fylkeskommunen deltek i høyring i transport- og kommunikasjonskomiteen i Stortinget.

⁴ Jf Innst. 268 S (2017-2018)

Saknr: 2020/36709-9
Saksbehandlar: Torill Klinker

Saksgang

Utval	Utv.saknr.	Møtedato
Hovudutval for samferdsel og mobilitet	31/20	28.04.2020
Fylkesutvalet	78/20	30.04.2020
Fylkestinget	25/20	12.05.2020

Oppfølging av regjeringa sitt bompengeforlik, endring i samsvar med vedtak i Bergen bystyre

Forslag til innstilling

1. Fylkestinget sluttar seg til vedtak i Bergen bystyre om at kutt i takstane som følgje av bompengeforliket skal gå til å redusera takstane for nullutsleppskøyretøy.

Saksprotokoll 28.04.2020 - hovudutval for samferdsel og mobilitet

Silja Ekeland Bjørkly (H) sette fram slikt forslag:

«Alternativ:

Fylkestinget vedtek at reduksjonen i bompengetakstane som følgje av bompengeavtalen skal gis som utviding av timesregelen.

Avrøysting

Bjørkly sitt forslag fekk 3 røyster (H) og fall.

Fylkesrådmannen sitt forslag vart vedteke som innstilling til fylkesutvalet mot 6 røyster (H, Frp og FNB).

Innstilling til fylkesutvalet

1. Fylkestinget sluttar seg til vedtak i Bergen bystyre om at kutt i takstane som følgje av bompengeforliket skal gå til å redusera takstane for nullutsleppskøyretøy.

Saksprotokoll 30.04.2020 - fylkesutvalet

Silja Ekeland Bjørkly (H) sette fram slikt forslag:

«Alternativ:

Fylkestinget vedtek at reduksjonen i bompengetakstane som følgje av bompengeavtalen skal gis som utviding av timesregelen.»

Knut Inge Andersen (FNB) sette fram slikt forslag:

«Alternativ:

Fylkesutvalet syner til, og står på, tidlegare vedtak i saka.»

Avrøysting

Bjørkly sitt forslag fekk 3 røyster (H) og fall.

Andersen sitt forslag fekk 4 røyster (FNB, Frp) og fall.

Innstillinga fekk 10 røyster (A, Sp, MDG, SV, KrF, V) og vart vedteke som innstilling til fylkestinget.

Innstilling til fylkestinget

Fylkestinget sluttar seg til vedtak i Bergen bystyre om at kutt i takstane som følgje av bompengeforliket skal gå til å redusera takstane for nullutslippskjøretøy.

Samandrag

Gjennom bompengeforliket er det avsett 55 mill. årleg til reduserte bompengetakstar i Bergen. Det er opp til lokale partar å avgjera korleis takstane skal reduserast. Fylkestinget i Vestland slutta seg 3. mars 2020 til eit framlegg til reduksjon av bompengetakstar i ytre bomring, innanfor rammene av 55 mill. kroner årleg.

Den 22. april fatta bystyret i Bergen følgande vedtak: *kuttet i takstene som følge av bompengeforliket skal gis til å redusere takstene for nullutslippskjøretøy.*

Det er eit krav frå staten at lokale partar fattar likelydande vedtak, dersom midlane skal utbetalast. Det er difor eit behov for å fatta eit nytt fylkestingsvedtak.

Rune Haugsdal
fylkesrådmann

Håkon Rasmussen
fylkesdirektør

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har difor ingen handskriven underskrift

Vedlegg

- 1 NOTAT - Reduserte bompenger og vurdering av trafikale virkninger

Saksutgreiing

Bakgrunn for saka

Gjennom bompengeforliket og i seinare korrespondanse med Samferdsledepartementet er det framlagt krav frå staten om fylgjande: Det statlege bidraget til Bybanen til Fyllingsdalen vert auka til 66 pst. som følgje av at lokale styresmakter har takka ja til staten sitt tilbod på bakgrunn av regjeringspartia sitt bompengeforlik. Halvparten av det auka tilskotet mellom 50 og 66 pst, skal øyremerkast reduserte bompengar, tilsvarande 55 mill. årleg i avtaleperioden. Den reduserte bompengebrauken må komme bilistane til gode i form av mindre bompengebelastning. Bergen kommune og fylkeskommunen skal leggje fram ei sak om bruken av midlane før endeleg avgjerd takast av partane.

Fylkestinget i Vestland slutta seg 3. mars 2020 til eit framlegg til reduksjon av bompengetakstar i ytre bomring, innanfor rammene av 55 mill. kroner årleg.

Samferdsledepartementet har varsla at belønningsmidlar kan haldast tilbake dersom krava ikkje er innfridd innan fristen, 01.04.20. (Fristen er i ettertid utsett, ettersom korona førte til avlysing av bystyremøtet den 11.03.2020.)

Staten presiserer at den delen av bompengeforliket som går til reduserte bompengar må kome bilistane til gode i form av mindre bompengebelastning. Nullvekstmålet skal framleis gjelde, reduksjon i bompengesatsar skal dermed ikkje føre til auka trafikk. Statens vegvesen har gjort ei vurdering av ulike tiltak som kan innførast for å imøtegå ein reduksjon i bompengar, tilsvarande eit årleg beløp på 55 mill. kr. Det er vurdert kva for trafikale og økonomiske effektar ein forventar av dei ulike tiltaka. Vurderingane er samanfatta i eit notat, datert 20.01.2020 (sjå vedlegg).

Følgjande tiltak er omtalt i vurderinga frå Statens vegvesen:

1. Redusere bompengetakstar for alle kjøretøy
2. Redusere bompengetakstar for utvalde kjøretøy
3. Utsette prisjustering av bompengetakstane
4. Redusere bompengetakstar i utvalde bomstasjonar
5. Avvikle tidsdifferensierte bompengetakstar i ferier
6. Innføre tretimarsregel
7. Innføre refusjonsordningar

I høve til tiltak 2: *Redusere bompengetakstar for utvalde kjøretøy*, er det forventa fylgjande effektar:

Tiltak 2: Redusere bompengetakstane for utvalde køyretøy

Kjøretøyklasse	Takstreduksjon	Årleg inntektseffekt
Normaltakst (bensin)	kr	-50-60 mill kr
Diesel	kr	-55 mill kr
Nullutslipp	Halvering	-50 mill kr
Euro VI	Gratis	-43 mill kr
Euro V og eldre	Gratis	-43 mill kr

Notatet peiker på at ei halvering av bompengetakstane for nullutsleppskøyretøy vil føre til bortfall av om lag 50 mill. kr. Forventa vekst i andel nullutsleppskøyretøy vil likevel føre til at bompenginntektene vert redusert ytterlegare etter kvart som andelen aukar. Ved reduksjon av bompengetakstane for nullutsleppskøyretøy vil årleg reduksjon i gjennomsnittstaksten auke. Det fører til reduserte inntekter i innkrevjingsperioden som må kompensast dersom samla bompenginntekt skal oppretthaldast.

Det er eit krav frå Samferdsledepartementet at nullvekstmålet vert lagt til grunn ved utrekning av nye bompengesatsar, og det har vore eit sterkt ynskje frå lokale partar at reduksjonen i bompengetakstar ikkje fører til trafikkvekst. Det har også vore ynskjeleg å retta takstreduksjonen mot ei stor gruppe trafikantar, uavhengig av miljøklasse. Vedtaket i Bergen bystyre og det statlege kravet om likelydande vedtak gjer at ein likevel tilrår å gå for ei løysing der takstreduksjonen vert retta mot nullutsleppskøyretøy.

Etter vedtak i fylkesting og bystyre skal takstvedtaket handsamast av Vegdirektoratet, og deretter kunngjerast lokalt. Nye bompengetakstar vil kunne iverksetjast 3. kvartal 2020.

Vedtakskompetanse

Fylkestinget gjer vedtak om regionale planar, jfr. plan- og bygningslova § 8-1 jfr. § 8-4. Vedtak av byvekstavtale er ein direkte oppfølging av vedteke regional transportplan Hordaland og regional areal- og transportplan for Bergensområdet. Fylkestinget har mynde til å vedta oppfølging av bompengeforliket, som ein del av byvekstavtalen.

Vurderingar og verknader

Økonomi: Oppfølging av bompengeforliket og dermed gjennomføring av byvekstavtalen vil for heile avtaleperioden tilføra Bergensområdet 13,3 mrd. (2020-kroner) i statlege midlar. Delar av midlane i bompengeforliket rettar seg direkte mot fylkeskommunen sine kjerneoppgåver. Oppfølging av bompengeforliket og gjennomføring av byvekstavtalen vil dermed ha ein positiv effekt på fylkeskommunen sin økonomi.

Klima: Oppfølging av bompengeforliket og dermed gjennomføring byvekstavtalen vil bidra til nullvekstmålet og såleis ha ein positiv effekt på klima.

Folkehelse: Oppfølging av bompengeforliket og dermed gjennomføring av byvekstavtalen vil redusera bilbruk og auka andelen gåande og syklande. Saman med mindre luftforureining og meir attraktive byområde vil byvekstavtalen ha ein positiv effekt på folkehelse.

Regional planstrategi: Utviklingsplan for Hordaland har eit mål om at Hordaland skal ha ein klima- og miljøvenleg utvikling, der ein av tre strategiar for å nå målet er å «styrke samordning av areal- og transportplanlegging i Bergensområdet». Oppfølging av bompengeforliket og dermed gjennomføring av byvekstavtalen er i tråd med denne strategien.

Konklusjon

Fylkesrådmannen minner om at byvekstavtalen ikkje er gjeldande før alle lokale avtalepartar har fatta politiske vedtak, og avtalen har vore handsama av regjeringa. Dersom likelydande vedtak er fatta, vil avtalen framleis kunne verta slutthandsama av regjeringa i løpet av våren 2020.

Om reduksjon i bompengar har Fylkesrådmannen tidlegare understreka at byvekstavtalen først og fremst er eit verkemiddel for å nå nullvekstmålet, og at dei trafikale effektane difor må vektast tungt i vurderinga av ulike tiltak for reduksjon i bompengar. Fylkesrådmannen har tidlegare peika på at ein reduksjon av takstar i ytre bomring er det tiltaket som i minst grad fører til trafikkauke, og at tiltaket kjem mange trafikantar til gode.

Fylkesrådmannen er oppteken av økonomistyring og ser at kan bli krevjande å oppretthalda den gjennomsnittstaksten som ligg til grunn i Prop. 11 S (2017-2018). Vedtaket i Bergen bystyre og det statlege kravet om likelydande vedtak gjer at fylkesrådmannen likevel tilrår å gå for ei løysing der bompengereduksjonen vert retta mot nullutsleppskjøretøy.

Ei halvering av takstane for denne gruppa er eit tydeleg signal om at det skal løna seg å køyra miljøvenleg.



Statens vegvesen

Notat

Til: Sekretariatet for Miljøløftet
Fra: Utredning vest
Kopi til:

Saksbehandler: Kristian Bauge
Tlf saksbeh. 55 51 63 37
Vår dato: 20.01.2020

Reduserte bompenger og vurdering av trafikale virkninger

Vi viser til forhandlingene om ny byvekstavtale i Bergen og statens tilbud til økte statlige midler til pakken for å redusere bompengene. Det er lagt til grunn at bompengeinntekten skal reduseres med 55 mill. 2020-kr per år i perioden 2020–2029, til sammen 550 mill. 2020-kr.

Statens vegvesen er bedt om å levere en tiltaksliste for ulike tiltak som kan innføres, samt en vurdering av trafikale effekter av tiltakene. Statens vegvesen har sammen med det regionale bompengeselskapet Ferde vurdert de økonomiske konsekvensene av tiltakene. Dette notatet oppsummerer de vurderte tiltakene og ventet trafikal effekt. Til slutt er det vist eksempler på sammensatte tiltakspakker som kan oppnå ønsket reduksjon i bompengene. Tiltakene som er vurdert er som følger:

1. Redusere bompengetakstene for alle kjøretøy
2. Redusere bompengetakstene for utvalgte kjøretøy
3. Utsette prisjustering av bompengetakstene
4. Redusere bompengetakster i utvalgte bomstasjoner
5. Avvikle tidsdifferensierte bompengetakster i ferier
6. Innføre tretimersregel
7. Innføre refusjonsordninger

Statens vegvesen har gjennomført trafikkberegninger med regional transportmodell (RTM) for tiltakene 1, 2 og 4. Det er gjort en faglig vurdering av trafikale effekter av tiltak 5 og 6.

Koding av modellen er gjennomført med meget kort tidsfrist. Vi understreker at det med fordel kan brukes mer tid på kvalitetssikring av resultatene. Vi mener likevel at resultatene fra modellen virker rimelige, og at de gir en pekepinn på effekten av de vurderte tiltakene.

1. Redusere bompengetakstene for alle kjøretøy

Våre beregninger viser at om en reduserer bompengetakstene for alle takstgrupper og kjøretøyklasser med 1 krone, vil inntekten reduseres med ca. 41 mill. kroner. Reduksjon med 2 kr vil føre til redusert bompengeinntekt på 82 mill. kr. Dersom en reduserer bompengetaksten med 1 krone i takstgruppe 1 og 10 kroner i takstgruppe 2, vil en oppnå inntektsreduksjonen på 55 mill. kr årlig. Alternativt kan takstene reduseres med rundt 4,5–5 pst. for alle kjøretøy.

Det er ventet at trafikken gjennom bomstasjonene vil øke med om lag 0,6 pst. dersom bompengetakstene reduseres med 1 krone. Effekten øker til 1,3 pst. dersom takstene reduseres 2 kroner.

2. Redusere bompengetakstene for utvalgte kjøretøy

Den beregnede inntektsfordelingen basert på tallene fra april-oktober mellom de ulike kjøretøyklassene er vist i tabellen under.

Tabell 1: Beregnet kjøretøyfordelt årlig bompengeinntekt

	Euro V og eldre	Euro VI	Bensin	Diesel	Nullutslipp	Totalt
Rushtid	8 511 038	9 438 814	63 934 713	115 279 066	27 195 895	224 359 526
Utenfor rush	34 602 720	33 820 114	285 883 946	489 247 539	72 411 329	915 965 649
Årsinntekt	43 113 758	43 258 929	349 818 659	604 526 605	99 607 224	1 140 325 174

En kan se for seg flere ulike tilnæringer til justeringer i bompengetakstene for å redusere bompengebelastningen for enkelte kjøretøy med 55 millioner kroner årlig.

Tabell 2: Eksempler på takstreduksjon (hele døgnet)

Kjøretøy	Takstreduksjon	Inntektseffekt
Normaltakst	4-5 kr	-50-60 mill.
Diesel	3 kr	-55 mill.
Nullutslipp	Halvering	-50 mill.
Euro VI	Gratis	-43 mill.
Euro V og eldre	Gratis	-43 mill.

Takstgruppe 1 (lette kjøretøy)

En kan se for seg en kombinasjon av reduserte takster for kjøretøyklassene i takstgruppe 1.

Normaltakst (bensin og hybrider)

Vi legger til grunn at en ønsker å beholde de positive resultatene en har sett ved innføring av høyere bompengetakster i rushtiden. Våre tall viser at en vil kunne redusere bompengetakstene utenfor rushtid med 5 kroner for bensinkjøretøy og oppnå inntektsreduksjoner på om lag 57 mill.

Dieselskjøretøy (alle)

Som for normaltakst er det sett på en situasjon der en senker bompengetaksten utenfor rushtid. Beregningen viser at taksten utenfor rushtid kan reduseres med 3 kroner for å oppnå 50 mill. kroner i redusert bompengeinntekt. 4 kr reduksjon utenfor rushtid medfører 65 mill. i redusert inntekt.

Dieselskjøretøy (Euro 6)

Tall fra Ferde viser at lette dieselskjøretøy med Euro 6-teknologi utgjør om lag 30 pst. av dieselpasseringene. Vi har sett på et scenario der en fjerner diesel-påslaget for denne gruppen kjøretøy som følge av kjøretøyenes miljøegenskaper.

Inntektsbortfallet av å fjerne dieselpåslaget for Euro 6-kjøretøy er om lag 27,5 mill. kroner per år. Etter hvert som dieselparken fornyes, vil en større del av de lette dieselkjøretøyene få Euro 6-teknologi. Dette fører til at inntektsbortfallet vil øke over tid, dersom andelen dieselkjøretøy ikke reduseres.

Nullutslipp

En halvering av bompengetakstene for nullutslippskjøretøy vil føre til bortfall av om lag 50 mill. kr. Ventet vekst i andel nullutslippskjøretøy vil likevel føre til at bompenginntektene reduseres ytterligere etter hvert som andelen øker. Dersom bompengetakstene for nullutslippskjøretøy reduseres vil årlig reduksjon i gjennomsnittstaksten øke. Det fører til reduserte inntekter i perioden som må kompenseres dersom samlet bompenginntekt skal opprettholdes.

Takstgruppe 2 (tunge kjøretøy)

Næringstransporten med tunge kjøretøy er ikke omfattet av nullvekstmålet. En reduksjon av takstene for tunge kjøretøy medfører derfor ikke konsekvenser for måloppnåelse av nullvekst. Et slikt tiltak vil derfor kunne gjennomføres uten at det gjennomføres trafikkdempende tiltak.

De to takstklassene i takstgruppe 2, Euro V og eldre, og Euro VI har hver om lag 43 mill. kroner i bompenginntekt per år. Det er beregnet at en reduksjon i taksten for takstgruppe 2 på 65 pst. vil redusere årlig bompenginntekt med 55 mill. kroner. En kan også vurdere reduksjon av bompengetakstene for Euro VI-kjøretøy kombinert med andre tiltak.

Alternativt kan en se for seg fjerning av rushtidsavgiften for tunge kjøretøy med Euro VI. Inntektseffekten av et slikt tiltak er om lag 5 mill. kroner årlig, men vil øke etter hvert som tungbilparken fornyes.

Trafikale effekter

Transportmodellen er ikke konstruert for å vurdere reisekostnadsendringer for enkelte kjøretøy basert på miljøegenskapene. Det er derfor gjort en skjematisk tilnærming under tiltak 2 basert på modellresultatet fra tiltak 1. Vi anbefaler at en legger til grunn at 1 kr redusert bompengetakst for en kjøretøygruppe medfører 0,6 pst. trafikkvekst. Eksempelvis vil 5 kroner redusert bompengetakst for bensin/hybridkjøretøy medføre 3 pst. økt trafikk for denne kjøretøyklassen. Da er det ikke rom for å justere andre kjøretøy. Samlet effekt blir som i tiltak 1.

3. Utsette prisjustering av bompengetakstene

Tiltaket utgår som følge av at det har kommet signaler fra SVV sentralt om at det er usikkert om manglende prisjustering kan sies å være innenfor rammene av bompengavtalen.

4. Redusere bompengetakster i utvalgte bomstasjoner

Ringveg vest

Etter innføring av de nye bomstasjonene er det i hovedsak ikke rushtidsavgift i de perifere bydelene, mens det er rushtidsavgift i de sentrumsnære områdene. Unntakene fra dette er bomstasjonene som ble etablert i 2010 for finansiering av Ringveg vest, der det i dag er rushtidsavgift, samt de nye bomstasjonene i sentrum, som ikke har rushtidsavgift.

Det er sett på effekten av å utvikle tidsdifferensierte bompengetakster i bomstasjonene på fv. 557 Dolviken og fv. 556 ved Straume bro. I september 2019 er det beregnet at inntekten fra rushtidsavgiften fra de to bomstasjonene er om lag 1,8 mill. kroner. Det gir en årlig inntektseffekt av å utvikle tidsdifferensierte bompenger i Dolviken og Straume på rundt 20 mill. kroner.

Redusere takster i de nye bomstasjonene

Det er sett på et eksempel der en reduserer bompengetakstene i de nye bomstasjonene med 9 pst. Bortfallet av inntekt vil da beløpe seg til 55 mill. kroner årlig. Tiltaket omfatter de 15 bomstasjonene som hadde innkrevingsstart 6. april 2019.

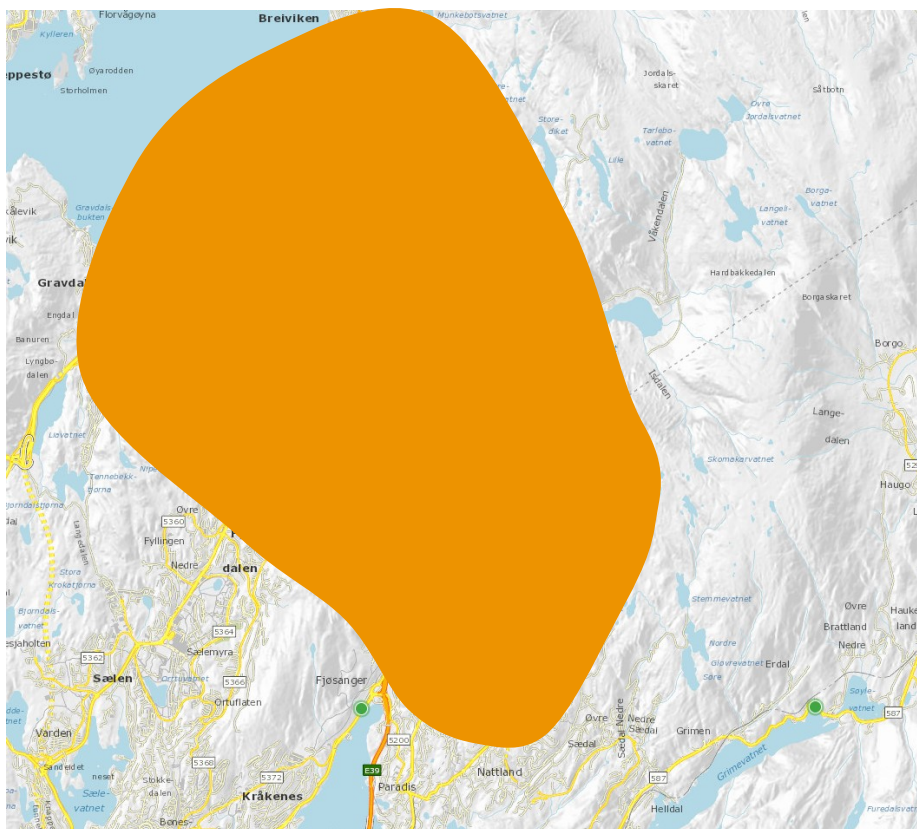
Redusere takster i «ytre ring»

«Ytre ring» består i dette regneeksempelet av de nye bomstasjonene, med unntak av de to i sentrum, samt bomstasjonene i Dolviken og Straume. Figuren under viser «indre ring» som **ikke** får reduserte takster. «Ytre bomring» består av følgende bomstasjoner:

Tabell 3: Bomstasjoner som inngår i "ytre ring" i regneeksempelet

Rv555 Sotravegen, mot øst
E39 Åsanevegen, mot sør
Fv557 Ringveg Vest Dolviken
Rv580 Fritz-C-Riebers veg, mot nord
Fv580 Flyplassvegen, mot øst
Fv557 Straumevegen, mot nord
Fv582 Fanavegen, mot nord
E16 Arnavegen, mot nord-vest
Fv558 Lyderhornsveien, mot sør-øst
Fv580 Grimesvingene, mot vest
Fv179 Steinsvikvegen, mot sør
Fv267 Åsanemyrane, mot sør
Fv556 Straume
Fv172 Skagevegen, mot sør
Fv243 Telleviksveien, mot sør

Beregningen viser at en ved å redusere takstene i «ytre ring» med 8 pst. oppnår årlig redusert bompenginntekt med 55 mill. kroner.



Figur 1: bomstasjoner i "indre ring"

Trafikale effekter

Ringveg vest

Da tidsdifferensierte bompengetakster ble innført i 2016 var omfordelingseffektene relativt sterke før og etter rushtidsperiodene. Trafikkavvisingseffekten over døgnet var mer beskjeden, og samlet vurdert til å ligge på om lag 5–6 pst. Det er naturlig å vente en tilsvarende trafikkvekst gjennom de to bomstasjonene på fv. 557 Dolviken og fv. 556 ved Straume bro dersom tidsdifferensierte bompengetakster avvikles på Ringveg vest. Trafikken gjennom de to bomstasjonene utgjør om lag 7 pst. av passeringene i Bergen. Det gir en samlet trafikkøkningseffekt på rundt 0,35 pst.

Når nytt sentralsystem som håndterer lokalt vedtak om høyeste pris i rush er på plass, vil turene som fortsetter gjennom bomstasjoner med rushtidsavgift bli belastet høyeste pris. Dette betyr at trafikken som skal i retning sentrum i rushtiden fortsatt vil betale rushtidsavgift. Det taler for at inntektseffekten og den trafikale effekten blir noe svakere når nytt sentralsystem er på plass.

Redusere takster

Over er det skilt mellom «nye bomstasjoner» og «ytre ring». De trafikale effektene av de to alternativene er sammenfallende. Resultatene fra transportmodellen viser at reduksjon av bompengetakstene med 8 pst. som tilsvarer rundt 2 kr for en bensin/dieselbil, vil føre til en trafikkøkning på rundt 0,7 pst.

5. Avvikle tidsdifferensierte bompengetakster i ferier

Det kreves inn høyere bompengetakst i rushtiden alle dager unntatt offentlige helligdager og helgedager. Som følge av at en stor del av trafikantene har ferie samtidig, er trafikken redusert, og fremkommelighetsutfordringene lavere i perioder som fellesferien, juleferie, påskeuke, samt i skolens høst- og vinterferie.

Bompenginntekten i perioden med høyere takster er om lag 225 mill. kroner per år. Inntektseffekten av rushtidsavgiften er rundt 110 mill. kroner i Bergen per år.

Tabellen under viser hvilken effekt rushtidsavgiften har på bompenginntekten i de nevnte feriene, og hvilken inntektsreduksjon en kan vente dersom tidsdifferensierte bompengetakster avvikles i disse periodene.

Tabell 4: Ventet redusert bompenginntekt ved avvikling av tidsdifferensierte takster i ferier

Periode	Trafikk			Bompenginntekt			Gjennomsnittsinntekt		Ventet inntektseffekt
	Totalt	I rush	Utenfor rush	Totalt	I rush	Utenfor rush	I rush	Utenfor rush	
Fellesferie (juli måned)	6 480 863	1 552 051	4 928 812	82 205 479	25 201 818	57 003 661	16,2	11,6	-7 251 734
Romjulen 27.-31. des*	898 643	256 351	642 292	11 632 511	4 003 373	7 629 137	15,6	11,9	-958 443
Påskedagene (man-ons)	673 982	192 263	481 719	8 724 383	3 002 530	5 721 853	15,6	11,9	-718 832
Høstferie (7.-11. okt)	1 290 539	410 287	880 252	17 118 241	6 761 874	10 356 367	16,5	11,8	-1 934 753
Vinterferie (25.2-1.3)**	1 290 539	410 287	880 252	17 118 241	6 761 874	10 356 367	16,5	11,8	-1 934 753
							Sum		-12 798 516

*Mangler data. Benyttet tilsvarende trafikk/inntekt som i påskedagene

** Februar 2019 var uten nye bomstasjoner. Benyttet tilsvarende tall som for høstferien

Tabellen viser at fjerning av rushtidsavgift i feriene vil redusere bompenginntekten med om lag 13 mill. kroner per år.

En kan se for seg en utvidelse av fritaksperioden i juli. Dette kan sees i sammenheng med redusert rutetilbud hos Skyss (sommerruter), eller avvikling av skoleferien. Effekten vil trolig være sammenlignbar med resultatene for høst- og vinterferien: rundt 2 mill. per uke.

Trafikale effekter

Som for Ringveg vest er det sett på effektene av innføring av tidsdifferensierte bompengetakster når vi vurderer effekten i ferieukene. Gjennomsnittlig trafikkavvisning på yrkesdøgn som følge av tidsdifferensierte takster ligger på om lag 5-6 pst. Det er ventet at effekten av å avvikle rushtidsavgiften i feriene vil ha tilsvarende effekt. Det er likevel naturlig å anta at omfordelingseffektene vil være mer begrenset enn på yrkesdøgn. Og effekten gjelder kun i feriemånedene/-ukene. Om en antar 2 måneder ferie (juli, samt vinter-, påske-, høst- og juleferie) er ventet trafikkvekst 0,8-1,0 pst. per år.

6. Innføre tretimersregel

Statens vegvesen har grovt vurdert effekter av tretimersregel i Bergen. Det understrekes at effektene av tretimersregel er svært usikre, og at vi ikke har sammenligningsgrunnlag fra andre byer eller gode modellverktøy som kan bidra i analysen.

Analysen viser at en kan vente mellom 50–70 mill. kroner i redusert bompengelinntekt som følge av utvidelse av timeregelen fra dagens 60 minutter til 3 timer dersom en antar at trafikken blir som før.

En utvidelse av timeregelen vil antagelig føre til stor omfordeling av trafikken i ettermiddagstimene, slik at inntektseffekten trolig vil bli sterkere. Det er vurdert at bompengelinntektene kan bli redusert med mellom 70 og 100 mill. kroner årlig dersom en utvider timeregelen til å gjelde i tre timer fra klokken 17:00 til klokken 20:00.

Trafikale effekter

Transportmodellen er ikke egnet til å vurdere tiltaket. Det er vurdert at rundt 20 pst. av trafikken passerer bomstasjonene i tidsrommet 17:00–20:00. Et grovt anslag på hvor mange av disse passeringene som vil dra nytte av tretimersregel er 25–35 pst.

Vi forventer at tiltaket vil føre til noe omfordelt trafikk fra timene før og etter tretimersregelen gjelder. Trafikantene vil, der det lar seg gjøre, slå sammen flere turer til én, eller flytte reiser med mange målpunkt til perioden med tretimersregel. Det er ikke ventet at innføring av tretimersregel vil føre til sterk trafikkvekst over døgnet totalt sett.

Det er ventet at inntektsreduksjonen fra å innføre tiltaket vesentlig vil overstige målet om 55 mill. kroner årlig redusert bompengelinntekt.

7. Innføre refusjonsordninger

En kan tenke seg at det kan innføres refusjonsordninger for bompenger for utvalgte grupper. Dersom tiltaket er aktuelt må det spesifiseres hvem som ev. skal omfattes av et slikt tiltak, og hvordan ordningen skal administreres.

Oppsummering

Tabellen under oppsummerer resultatene av vurderingen som er lagt til grunn i dette notatet.

Tabell 5: Oppsummering av trafikale virkninger av vurderte tiltak

Tiltak	Beskrivelse	Ventet trafikkvekst
1	Redusere bompengeretakstene for alle kjøretøy	0,6 – 1,5 pst.
2	Redusere bompengeretakstene for utvalgte kjøretøy	0,6 – 1,5 pst.
4	Redusere bompengeretakster i utvalgte bomstasjoner a.) Ringveg vest b.) Nye stasjoner/ytre ring	0,35 pst. 0,70 pst.
5	Avvikle tidsdifferensierte bompengeretakster i ferier	0,8 – 1,0 pst.
6	Innføre tretimersregel	Svært usikker

En kan se for seg kombinasjoner av tiltak for å oppnå inntektsbortfall på 55 mill. kroner per år. Basert på Statens vegvesens analyse er det i tabellen under vist eksempler på kombinasjoner av tiltak som vil oppnå inntektsreduksjonsmålet, og tiltakets ventede utslag på trafikkveksten.

Tabell 6: Eksempler på kombinasjoner av tiltak som kan oppnå inntektsmålet

Eksempel	Beskrivelse	Inntekts- effekt	Samlet inntektseffekt	Ventet trafikkvekst
A	Fjerning av rushtidsavgift i ferie Redusert bompengeretakst med 1 kr	13 mill. 41 mill.	54 mill.	1,4–1,6 pst.
B	Fjerning av rushtidsavgift i ferie Fjerning av rushtidsavgift Ringveg vest Redusert takst for Euro VI	13 mill. 20 mill. 22 mill.	55 mill.	1,15–1,35 pst.
C	Redusere takstene i nye stasjoner/ytre ring	55 mill.	55 mill.	0,7 pst.
D	Halvert takst for Euro VI Fjerning av dieselpåslag for Euro 6	21,5 mill. 27,5 mill.	49 mill.	0,6 pst.

Saknr: 2020/47678-1
Saksbehandlar: Camilla Selch

Saksgang

Utval	Utv.saknr.	Møtedato
Hovudutval for samferdsel og mobilitet		28.04.2020
Fylkesutvalet		30.04.2020
Hovudutval for samferdsel og mobilitet	30/20	28.04.2020
Fylkesutvalet	77/20	30.04.2020
Fylkestinget	26/20	12.05.2020

Reduksjon av meirverdiavgift og prisreduksjon på ferje

Forslag til innstilling

1. Fylkestinget vedtek å ikkje endre billettprisane for reisande med buss, bybane og båt som følgje av den midlertidige reduksjonen i meirverdiavgift for persontransport.
2. Fylkestinget vedtek å ikkje endre billettprisane for reisande med fylkesvegverjene, men justere tal soner for å oppretthalde eit tilsvarande prisnivå som før 1.april som følgje av at:
 - a. På riksvegferjene let ein reduksjonen i meirverdiavgift frå 12 til 6 prosent kome reisande til gode, i form av lågare billettpris fram til 31. oktober 2020.
 - b. Billettprisane på riksvegferjene vert sett ned med 20 prosent i perioden 1. april til 30. juni 2020.
3. Fylkestinget vedtek at fylkesvegferjesambanda i Sogn og Fjordane tek i bruk AutoPASS-regulativet for ferjetakstar så snart dette er mogleg å setje i verk.

Saksprotokoll 28.04.2020 - hovudutval for samferdsel og mobilitet

Avrøysting

Fylkesrådmannen sitt forslag vart samrøystes vedteke som innstilling til fylkesutvalet.

Innstilling til fylkesutvalet

1. Fylkestinget vedtek å ikkje endre billettprisane for reisande med buss, bybane og båt som følgje av den midlertidige reduksjonen i meirverdiavgift for persontransport.
2. Fylkestinget vedtek å ikkje endre billettprisane for reisande med fylkesvegverjene, men justere tal soner for å oppretthalde eit tilsvarande prisnivå som før 1.april som følgje av at:
 - a. På riksvegferjene let ein reduksjonen i meirverdiavgift frå 12 til 6 prosent kome reisande til gode, i form av lågare billettpris fram til 31. oktober 2020.

b. Billettprisane på riksvegferjene vert sett ned med 20 prosent i perioden 1. april til 30. juni 2020.

3. Fylkestinget vedtek at fylkesvegferjesambanda i Sogn og Fjordane tek i bruk AutoPASS-regulativet for ferjetakstar så snart dette er mogleg å setje i verk.

Saksprotokoll 30.04.2020 - fylkesutvalet

Fylkesordførar sette fram slikt forslag:

«Utsetjing:

Fylkesutvalet utsett saka.»

Avrøysting til utsetjing

Fylkesordførar sitt forslag vart samrøystes vedteke.

Vedtak

Fylkesutvalet utsett saka.

Samandrag

Stortinget vedtok 31. mars 2020 ei krisepakke (Prop. 58 LS (2019-2020) for å hjelpe næringslivet gjennom korona. I krisepakka vedtok ein reduksjon av meirverdiavgiftssatsen frå 12 til 6 prosent for tenester som gjeld persontransport og transport av køyretøy på ferje midlertidig for perioden 1. april 2020 til 31. oktober 2020. Vestland fylkeskommune må ta stilling til om reduksjon av meirverdiavgiftssatsen skal kome fylkeskommunen eller kundane av transporttenestene våre til gode. I denne saka gjer Fylkesrådmannen greie for konsekvensar og handlingsalternativ for billettprisane av endringa i meirverdisats for dei ulike transportformene som Vestland fylkeskommune har ansvar for.

For ferje vedtok Stortinget som ein del av krisepakka (Prop. 67 S (2019-2020) å redusere takstane på riksvegferjesambanda med 20 prosent midlertidig i perioden 1. april 2020 til 30. juni 2020. Ut frå Vestland fylkeskommune sitt reglement for folkevalde organ og delegering, pkt. 8 - mynde til å handtere ein krisesituasjon, godkjende fylkesrådmannen 6. april 2020 at ferjetakstane vart regulerte i samsvar med SVV sin tilråding.

Samstundes har Statens Vegvesen (SVV) for å unngå at ferjebillettering bidreg til smittespreiing på riksvegferjesambanda gått over til AutoPASS-regulativet, som sikrar at billettering kan forgå med Autopass-brikke og kjennemerkeregistrering.

Fylkesrådmannen gjer i saka greie for Vestland fylkeskommune sine handlingsalternativ for fylkesvegferjesambanda når det gjeld prisar og innkrevjingsmetodar, som følgje av endringane på riksvegferjene.

Rune Haugsdal
fylkesrådmann

Håkon Rasmussen
fylkesdirektør

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har difor ingen handskriven underskrift

Saksutgreiing

Redusert meirverdiavgiftssats for persontransport

I samband med krisepakka som vart vedtatt av Stortinget 31. mars 2020, vedtok Stortinget at meirverdiavgiftssatsen for persontransport skal reduserast frå 12 til 6 prosent for perioden 1. april 2020 til 31. oktober 2020. Dette vil mellom anna gjelde for omsetning av tenester som gjeld persontransport og transport av køyretøy på ferje. Vestland fylkeskommune må ta stilling til om prisreduksjonen skal kome fylkeskommunen eller kundane av transporttenestene våre til gode.

Buss, bybane og hurtigbåt

Dei reisande på desse transportmidla er i hovudsak privatpersonar og ikkje næringsaktørar. Om ein legg regjeringa sine hensikter til grunn, er det naturleg at mva-reduksjonen her kjem fylket sjølv til gode, som ein aktør som lir store økonomiske tap under koronakrisa.

Ei rekkje norske kollektivselskap og fylkeskommunar melder at dei ikkje kjem til å endre billettprisane på buss/bane og båt som følgje av mva-endringa. Felles for alle er at prisendringar medfører eit stort arbeid med systemendringar og kundeinformasjon. Sidan reduksjonen av meirverdisatsen er midlertidig, vil ein på nytt måtte endre prisane 1. november. Prisjusteringar medfører eit tidkrevjande og kostbart arbeid som normalt berre vert gjort ein gong i året.

Også for kundane er fleire endringar i løpet av året i strid med prinsippet om at billettering skal vere så enkelt og føreseieleg som mogleg. Eit anna moment er at fylkeskommunen ikkje har tradisjon for å endre billettprisane når meirverdisatsen vert endra. Mva-satsen vart auka i høvesvis 2016 og 2018, og begge gongene let fylkeskommunen billettprisane vere uendra og tok sjølv ulempa med auka avgifter.

Eit tilleggsmoment er at mange reiser i Kringom sitt område allereie er billegare enn normalt, sidan det frå 18. mars 2020 vart innført Vipps-betaling med forenkla prisstruktur for å bøte på at billettering om bord er stoppa av smittevernomsyn. Med redusert mva-sats vil desse rimelege billettane verte enno billegare. I den fasen vi er inne i, vert innbyggjarane oppmoda om å ikkje reise kollektivt. Å setje ned billettprisane gjev motsett signal.

For billetter på buss, bybane og båt er Fylkesrådmannen si innstilling på bakgrunn av desse faktorane at ein ikkje endrar billettprisane ut mot kundane og at avgiftsreduksjonen skal kome fylkeskommunen til gode. Dagens billettprisar blir då ståande uendra når mva-satsen vart endra frå 1. april 2020.

Dersom ein ikkje endrar billettprisane ut mot kundane på buss, bybane og båt, og avgiftsreduksjonen kjem fylkeskommunen til gode, vil det vera ein positiv inntektseffekt for fylkeskommunen. I ein normalsituasjon ville beløpet vore 4,4 MNOK pr. måned. Sidan inntektene no er kraftig reduserte, får endringa i mva mindre effekt. Den positive inntektseffekt er 0,4 MNOK i krisesituasjonen.

Ferje

For riksvegferjesambanda har Statens vegvesen tolka mva-reguleringa slik at endringa skal kome trafikantane til gode.

Fylka har valt å nytte SVV sine takstregulativ og billetteringssystem på fylkesvegferjesambanda. Dersom fylket vil ha eigne regulativ som ikkje byggjer på staten sin prislogikk og soner, må ein etablere og vedlikehalde eigne prissystem og tekniske system. Dersom Vestland fylkeskommune ikkje ønskjer at mva-endringa skal kome ferjetrafikantane til gode, må billettprisane endrast ved at dei aktuelle sambanda vert plasserte i ei høgare sone enn lengda på sambanda tilseier. Ein vil ikkje treffe presist og vil berre få ein tilnærma rett pris i høve dagens prisar.

På grunn av svært kort tid frå avgjerd til dato for iverksetting 1.april valte fylkesrådmannen å følgje SVV sine takstregulativ og på denne måten la den reduserte meirverdisatsen kome ferjetrafikantane til gode. Det var ikkje tid til å etablere eigne takstregulativ basert på justering av soner for alle fylkesvegferjesambanda våre på den tida ein hadde til rådvelde.

Reduserte billettprisar på fylkesvegferjene

Stortinget bad regjeringa (anmodningsvedtak nr. 424 (2019-2020) av 19. mars 2020) om å komme attende med forslag som kunne sikre reduserte takstar på riksvegferjer for ein avgrensa periode. I

Prop. 67 S (2019-2020) Proposisjon til Stortinget, foreslo regjeringa å redusere takstane på riksvegferjer med 20 prosent i perioden 1. april 2020 til 30. juni 2020.

Statens vegvesen har følgd opp vedtaket og har innført ein prisreduksjon på 20 prosent på billettprisane på fylkesvegferjene. Same prisreduksjon er gjennom krisefullmakt gjort gjeldande for Vestland fylkeskommune sine fylkesvegferjesamband, og ein må no ta stilling til om avgjerda skal stå ved lag.

I likskap med mva-endingane som er omtala over, er det slik at dersom eit fylke ikkje ønskjer at prisendringa også skal gjelde på fylkesvegferjesambanda, må prisane endrast ved at dei aktuelle sambanda vert plasserte i ei høgare sone enn lengda på sambandet tilseier. Ved å auke talet på soner, vil ein kunne få tilsvarande prisar som før (frå 1. januar 2020), men ein vil ikkje treffe eksakte prisar. Etter våre berekningar må sonepåslaget vere +4.

Når ein tek høgde for at trafikken er redusert under pandemien, er det berekna ein inntektsnedgang på 2,2 millionar kroner per måned for bruttokontraktane, og 0,35 millionar kroner per måned for nettokontraktane. Berekningane tar utgangspunkt i gjennomsnittsinntekter per måned. Inntektseffekten for bruttokontrakt vil treffe fylkeskommunen direkte, medan inntektene på nettokontrakt går til operatøren, slik at ein prisreduksjon ikkje har direkte innverknad på fylkeskommunens økonomi. Det er likevel ikkje usannsynleg at operatør i ettertid kan krevje kompensasjon for bortfallet av billettinntekter.

Ved å følgje SVV vil prisreduksjonen medføre økonomisk tap i ein avgrensa periode med dei ekstra utfordringar det gir Vestland Fylkeskommune. Dette er bekymringsfullt og tilseier at fylkeskommunen ikkje bør følgja SVV i denne saka. Fylkesrådmannen rår derfor til at Vestland fylkeskommune ikkje følgjer Statens vegvesen og dermed ikkje reduserer ferjeprisane med 20 prosent. Det vil vere utfordrande å justere soneinndelinga opp og ned i ein kort periode både frå eit praktisk og eit kunde perspektiv. Men utan kompensasjon for prisreduksjonen kan ikkje fylkesrådmannen tilrå å følgje Statens vegvesen.

Fylkesrådmannen har merke seg at Stortinget i krisepakka løyvde 50 millionar kroner til å dekkje det berekna inntektstapet for Statens vegvesen på riksvegferjene som følgje av prisreduksjonen.

Endring i innkrevjingsmetode på fylkesvegferjene i Sogn og Fjordane

Statens Vegvesen har sett i verk ein strategi for å hindre inntektstap og smittespreiing, og har gått over til å nytte AutoPASS-regulativet på alle riksvegferjesambanda som ikkje allereie nyttar dette. For trafikantar utan AutoPASS-avtale har ein teke i bruk skiltlesing (kjennemerkegodkjenning) og etterfakturering av kundar, med midlertidig lovheimel frå Stortinget.

Statens Vegvesen tilrår no at alle fylkeskommunar går over til AutoPASS-regulativet på alle fylkesvegferjesamband. Med AutoPASS-regulativet tek ein berre betalt for køyretøyet, medan prisen for passasjerar er innbakt i prisen for køyretøy.

I Riksregulativet for ferje tek ein betalt for både køyretøy og passasjerar. På samband der koronasituasjonen har ført til at ein har stoppa manuell billettering og i staden nyttar skiltlesing og etterfakturering, får ein likevel berre inn betaling for køyretøyet. Ein går dermed glipp av inntekter for passasjerane. Ved å gå over til AutoPASS tek ein omsyn til smittevern og unngår manuell billettering, samstundes som ein får inn inntekter for alle ferjetrafikantar.

Vestland fylkeskommune må ta stilling til om ein skal følgje Statens vegvesen si tilråding på ferjesamband i fylket som framleis nyttar Riksregulativet for ferjetakstar. Dette gjeld åtte fylkesvegferjesamband i Sogn og Fjordane

Prisendring som følgje av overgang til AutoPASS-regulativet

Ved overgang til AutoPASS-regulativet for ferjetakstar vil dei som køyrer åleine i personbil oppleve ein prisauke på i overkant av 30 prosent. Dersom fylket samstundes vedtek at redusert mva-sats frå 12 til 6 prosent skal kome ferjetrafikantane til gode, og å følgje Statens vegvesen sin prisreduksjon på 20 prosent, så vil enkeltbilistar ikkje oppleve ein merkbar endring i billettprisen no. Køyretøy lengre enn 6 meter vil få ein nedgang i pris.

Ver likevel merksam på at både prisreduksjonen på 20 prosent og reduksjonen i mva-sats er midlertidige. Frå 1. juli blir prisreduksjonen på 20 prosent oppheva, og 1. november vil mva-satsen bli sett attende til ordinær 12 prosent meirverdiavgift.

AutoPASS slår ut ulikt for ulike køyretøygrupper, og det er i hovudsak reisande som køyrer åleine i personbil som får den største auken.

Sjølve billetteringa på ferjene vil vere mindre ressurskrevjande for ferjemannskapet ved at registreringa av køyretøy vil gå raskare enn tradisjonell billettering. Det vil kunne ta noko tid før operatørane er klare med naudsynt utstyr.

Fylkesrådmannen tilrår å innføre AutoPASS-regulativet som permanent løysing på fylkesvegferjesambanda i Sogn og Fjordane, så snart det er mogleg å setje i verk.

Vedtakskompetanse

Fylkestinget, jf. reglement for fylkestinget punkt 2.

Vurderingar og verknader

Økonomi:

Saka omhandlar fleire vedtak som har økonomisk verknad for fylkets økonomi, i hovudsak for ein mellombels periode. Dersom forslaget til fylkesrådmannen blir vedtatt er det ein positiv inntektseffekt av at ein ikkje endrar billettprisane ut mot kundane på buss, bybane og båt. Avgiftsreduksjonen kjem fylkeskommunen til gode. Beløpet utgjer 0,4 MNOK pr. måned. Inntektsbortfallet ved endra mva for ferje utgjere om lag 0,7 MNOK millionar kroner per måned, gitt dagens reduserte omsetning som følgje av koronapandemien.

Når det gjeld reduserte billettprisar på fylkesvegferjene er det berekna ein inntektsnedgang på 2,2 millionar kroner per måned for bruttokontraktane, og 0,35 millionar kroner per måned for nettokontraktane, gitt dagens redusert trafikk under pandemien.

Klima: Ikkje relevant

Folkehelse:

Innføring av AutoPASS-regulativet følgjer råda frå Folkehelseinstituttet om å unngå manuell billettering (kontakt mellom passasjer og billettør).

Regional planstrategi: Ikkje relevant

Konklusjon

Vestland fylkeskommune ønskjer på ein best mogleg måte å imøtekomme intensjonen til dei tiltaka som er gjennomført. Samstundes legg vi oss på ei linje som er lik andre fylkeskommunars tilnærming til saka og vi følgjer tidlegare praksis knytt til historiske MVA justeringar. Med dette som grunnlag tilrår Fylkesrådmannen å ikkje endre billettprisane for reisande med buss, bybane og båt som følgje av den midlertidige reduksjonen i meirverdiavgift for persontransport.

For fylkesvegferjene må fylkesrådmannen rå til at ein av økonomiske årsaker ikkje følgjer riksvegferjene som let reduksjonen i meirverdiavgift frå 12 til 6 prosent kome reisande med riksvegferjene til gode, i form av lågare billettpris fram til 31. oktober 2020, men at tal på soner vert justert for å oppretthalde eit tilsvarande prisnivå som før 1.april 2020

Når det gjeld billettprisane på fylkesvegferjene så ser Fylkesrådmannen utfordringane endringa her vil gje VLFK, men etter ein samla vurdering tilrår Fylkesrådmannen at prisane ikkje vert sett ned med 20 prosent i perioden 1. april til 30. juni 2020, men at tal soner vert justert så snart det er praktisk mogleg for å oppretthalde eit tilsvarande prisnivå som før 1.april som. Det vert anbefalt at fylkesvegferjesambanda i Sogn og Fjordane tek i bruk AutoPASS-regulativet for ferjetakstar så snart dette er mogleg å setje i verk.

Til: Hovudutval for samferdsel og mobilitet

Frå: MOK- SKYSS

Notat om krisepakkenes økonomiske innverknad på kollektivtransporten i Vestland

Innhold

Bakgrunn	2
Redusert meirverdiavgiftssats for persontransport	2
Intensjonen med tiltaket	3
Korleis tolkar andre kollektivaktørar vedtaket?	3
Tidlegare praksis kring meirverdiavgift	4
Arbeid knytt til prisendringar	4
Konsekvensar for kundane	4
Billettsal med Vipps i Sogn og Fjordane (Kringom)	4
Ferje	4
Økonomiske effektar for fylkeskommunen	5
Reduserte billettprisar på fylkesvegferjene	7
Økonomiske konsekvensar	7
Endring i innkrevjingsmetode for ferjetakstar i Sogn og Fjordane	9
Overgang til AutoPASS-regulativet for alle riksvegferjesamband	9
Overgang til AutoPASS-regulativet på fylkesferjene i Sogn og Fjordane	9
Prisendring som følgje av overgang til AutoPASS-regulativet	10
Konsekvensar for operatør ved overgang til AutoPASS-regulativet for ferjetakstar	10
Erfaringar med AutoPASS-regulativet	10
Vedlegg	11

Bakgrunn

Stortinget har med ei rekkje krisepakkar søkt å avhjelpe verknaden av koronakrisa på norsk næringsliv. Nokre av elementa i desse krisepakkene har direkte innverknad på kollektivtransporten i Vestland:

- Stortinget vedtok 31. mars 2020, Prop. 58 LS (2019-2020 ein reduksjon av meirverdiavgiftssatsen (heretter mva) frå 12 til 6 prosent for tenester som gjeld persontransport og transport av køyretøy på ferje midlertidig for perioden 1. april 2020 til 31. oktober 2020. Vestland fylkeskommune må ta stilling til om prisreduksjonen skal kome fylkeskommunen eller kundane av transporttenestene våre til gode.
- For ferje vedtok Stortinget som ein del av krisepakka (Prop. 67 S (2019-2020) å redusere takstane på riksvegferjesambanda med 20 prosent midlertidig i perioden 1. april 2020 til 30. juni 2020. Vestland fylkeskommune må ta stilling til om ein skal følgje Statens vegvesen sine prisar for riksvegferjene og la desse vere gjeldande for fylkesvegferjesambanda i perioden det er snakk om.
- Samstundes har Statens vegvesen (SVV) for å hindre inntektstap, sikre rettferdig billettering og unngå at ferjebillettering bidreg til smittespreiing på riksvegferjesambanda, gått over til AutoPASS-regulativet for ferjetakstar. Dette sikrar at billettering kan forgå med Autopass-brikke og kjennemerkerregistrering. Statens Vegvesen tilrår at alle fylkeskommunar, som takstmyndigheit for fylkesvegferjer, går over til AutoPASS-regulativet for ferje. Vestland fylkeskommune må ta stilling til om ein vil følgje Statens vegvesen si tilråding for dei fylkesvegferjene som framleis nyttar Riksregulativet for ferjetakstar.

Dette notatet gjer greie for konsekvensar og handlingsalternativ for Vestland fylkeskommune når det gjeld billettprisar og innkrevjingsmetodar som følgje av dei nasjonale endringane, etter følgjande oppsett:

- Redusert meirverdiavgiftssats for persontransport
- Reduserte prisar på ferje
- Endring i innkrevjingsmetode på fylkesvegferjene

Redusert meirverdiavgiftssats for persontransport

I samband med krisepakka som vart vedtatt av Stortinget 31. mars, har Stortinget vedtatt at meirverdiavgiftssatsen for persontransport skal reduserast frå 12 til 6 prosent som ei midlertidig ordning for perioden 1. april 2020 til 31. oktober 2020. Dette vil mellom anna gjelde for omsetning av tenester som gjeld persontransport og transport av køyretøy på ferje.

Ifølgje regjeringa si pressemelding er formålet med vedtaket å betre likviditetssituasjonen for næringslivet ved å lette på skattar og avgifter. Ifølgje finansministeren har koronapandemien avgrensa folk si mogelegheit til å reise, gå på kino, besøke museum og nytte kulturopplevingar. Dette fører til kraftig redusert omsetjing og inntening for verksemdar i reiselivs- og kulturbransjen. Å redusere den låge satsen for meirverdiavgift til 6 prosent er meint å lette noko på dei negative verknadene som desse verksemdene opplever¹.

Det er likevel litt uklårt i kva grad avgiftsreduksjonen skal kome tenesteleverandøren (fylkeskommunen) eller kjøparen til gode. Det er fleire tilhøve ein må ta omsyn til når ein skal vurdere om avgiftsreduksjonen skal kome tenesteleverandøren eller kjøparen til gode. Dette notatet gjer greie for hovudmomenta knytt til dette spørsmålet når det gjeld:

1

Sjå <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/prop.-58-ls-20192020/id2694293/>

- Transport på buss, bybane og båt
- Ferje

Intensjonen med tiltaket

Dei reisande på buss, båt og bybane er i hovudsak privatpersonar og ikkje næringsaktørar. Om ein legg regjeringa sine hensikter til grunn, er det naturleg at mva-reduksjonen her kjem fylket sjølv til gode, som ein aktør som lir store økonomiske tap under koronakrisa. Dei tapte inntektene for kollektivtransporten er på om lag 100 millionar kroner i månaden som omfattar både buss, båt, bybane, skuleskyss og ferje. Ein vil dessutan sende blanda signal til kundane dersom billettprisane vert sette ned, samstundes som ein oppmodar innbyggjarane om å ikkje reise kollektivt.

Korleis tolkar andre kollektivaktørar vedtaket?

Det er naturleg at Vestland fylkeskommune har lik praksis som resten av Noreg av stortingsvedtaket. Det er difor nyttig å sjå på korleis andre aktørar har tolka vedtaket.

NHO Transport meiner at dei nye avgiftssatsane er uklåre og har difor tatt opp problemstillinga i eit eige brev til Finansdepartementet datert 7. april 2020².

Brevet refererer til drosjenæringa, men NHO Transport syner i brevet til Stortingsproposisjon 67s 2010-2020, der det går fram at differansen mellom innbetalt meirverdiavgift med 12 prosent og ny sats på 8 prosent skal tilfalle den avgiftspliktige som har kravd inn meirverdiavgifta med 12 prosent. Dette refererer til ein reduksjon på fire prosentpoeng og dermed frå 12 til 8 prosent, som var det opphavelige forslaget til satsending frå regjeringa si side.

Kollektivselskapa som har inngått eit offentleg-offentleg samarbeid om billetteringsapp - "Kollektivkameratane" - har avgjort å senke momssatsen utan å endre prisane ut mot kundane. Endringa av mva-satsen i samarbeidsappen vart rulla ut onsdag 15. april 2020.

Ruter, som er den dominerande aktøren i det offentleg-offentlege samarbeidet, ønskjer ikkje å gjere endringar i systema sine ut mot kundane. På lik linje med Skyss har Ruter fleire system som endringa vil gjelde, i tillegg til billett-appen. Kostnadene ved å endre mva. i alle desse er vesentlege, og Ruter har difor valt å ikkje endre prisane buss, bane og båt.

AtB i Trøndelag er det største kollektivselskapet som ikkje er med i det offentleg-offentlege samarbeidet ("Kollektivkameratane"). AtB har også vedtatt å senke mva-satsen på billett på buss og båt utan å endre prisane ut mot kundane.

Andre kollektivselskap og fylkeskommunar som det er naturleg å samanlikne seg med, melder at dei ikkje endrar prisar på buss/bybane og båt. Vidare konkluderer NHO Transport at det går fram at føremonen ved avgiftsreduksjonen skal tilfalla dei avgiftspliktige, i dette høvet altså fylkeskommunen.

Tidlegare praksis kring meirverdiavgift

Fylkespolitikarane vedtek kvart år budsjett med prisendingar for komande år. Normalt skjer dette på Fylkestinget i desember, og prisane vert justerte 1. februar. Stortinget vedtek endring i satsen for meirverdiavgift for komande år i statsbudsjettet.

- I 2018 vart den låge mva-satsen auka frå 10 til 12 prosent
- I 2016 vart den låge mva-satsen auka frå 8 til 10 prosent

I begge desse høva vart billettprisane ikkje endra som følgje av den auka meirverdiavgifta. Ein større del av billettinntektene vart betalt inn til staten i form av meirverdiavgift, og fylkeskommunen

² Sjå <https://www.transport.no/siteassets/dokumenter/finansdepartementet---mva-behandling-07.04.20.pdf>

fekk lågare inntekter. Med andre ord har fylkeskommunen ikkje tradisjon for å endre billettprisane mot kundane som følgje av at staten endrar mva-satsen.

Arbeid knytt til prisendringar

Prisjusteringar medfører eit omfattande og kostbart arbeid som normalt vert gjort berre éin gong i året. Interne billettssystem må oppdaterast. Dette inkluderer billettmaskinar om bord i bussar og båtar, billettautomatane og billett-appen. I tillegg har Skyss avtale om billettsal med kommisjonærar i Bergensområdet, og ei eventuell prisjustering vil krevje at kommisjonærane endrar utsalsprisen. Normalt er dette ei endring som må kunngjerast god tid på førehand, slik at kommisjonærane får tid til å endre sine system.

I tillegg til billettssystema krev ei prisjustering at all kunderetta prisinformasjon som er publisert i digitale informasjonskanalar vert oppdatert. Nokre haldeplassplakatar må også skiftast ut.

Konsekvensar for kundane

I Kollektivstrategi for Hordaland er det slått fast at det skal vere enkelt for kunden å kjøpe riktig billett og å betale for denne. Det enkle og føreseielege for kunden er med andre ord grunnleggjande prinsipp i arbeidet med prisar og salskanalar. Ei prisendring som følgje av redusert mva-sats vil kunne verke forvirrande på kundane, ikkje minst med tanke på at prisen skal aukast igjen når den midlertidige satsendringa tek slutt i oktober.

Det er uklårt i kva grad målet med vedtaket om redusert mva-sats er å auke etterspurnaden etter kollektivreiser. Når publikum er oppmoda om å ikkje reise kollektivt med mindre det er heilt naudsynt, vil ein prisnedgang sende feil signal i høve denne oppfordringa.

Frykta for smitte - og ikkje pris - er nok mest avgjerande når folk vurderer om dei skal reise kollektivt no under korona-krisa. Å senke prisen vil dermed ha liten effekt. Vedtaket om redusert meirverdiavgiftssats vil uansett ikkje gi store utslag i prisane for kundane, og ei eventuell endring i etterspurnaden må difor reknast som marginal.

Billettsal med Vipps i Sogn og Fjordane (Kringom)

I høve Vestland fylkeskommune sitt reglement for folkevalde organ og delegering (punkt 8 - mynde til å handsame ein krisesituasjon), har Fylkesrådmannen godkjent at billettar til reiser i Kringom sitt område kan betalast med Vipps. Dette er ei midlertidig kriseløysing, og berre nokre utvalde reiser og prisar er lagt til i løysinga. Mange reiser i Sogn og Fjordane har difor blitt vesentleg billegare enn normalt, spesielt lengre reiser. Kunder i desse områda har med andre ord allereie opplevd ein prisnedgang. Dersom redusert mva-sats skal kome kundane til gode, vil dette føre til at billettprisane blir ytterlegare redusert, og dei lengre reisene vil i så fall bli svært billege i høve normalt nivå.

Ferje

For riksvegferjesambanda har Statens vegvesen tolka mva-reguleringa slik at endringa skal kome trafikantane til gode, og prisane er reduserte. Gjennom Fylkesrådmannens krisefullmakt er tilsvarande prisreduksjon gjort gjeldande for Vestland fylkeskommune sine fylkesvegferjesamband. Ein må no ta stilling til om denne avgjerda skal stå ved lag.

I motsetnad til på buss, bybane og hurtigbåt, utgjer næringsaktørar ein langt større del av dei reisande på ferjene. Fylkesrådmannen vurderer det som naturleg at også Vestland fylkeskommune let mva-reduksjonen kome trafikantane på fylkesvegferjesambanda til gode i form av lågare billettprisar, i tråd med regjeringa sine hensikter om å betre likviditetssituasjonen for næringslivet. Dette vil samstundes sikre lik praksis på alle ferjesamband.

Det er eit heilt sentralt moment at fylka nyttar SVV sine regulativ og system på fylkesvegferjesambanda. Vestland fylkeskommune og dei fleste andre fylka som har fylkesvegferjer, har valt å følgje statens sine regulativ (både riksregulativet og AutoPASS-regulativet), og å nytte staten sine billetteringsløyser/baksystem. Bakgrunnen er eit

grunnleggjande prinsipp om at ferje skal vere ferje for trafikantane, med same løysingar og prissystem, uansett om det er riksvegferjesamband eller fylkesvegferjesamband.

Dersom fylket vil ha eigne regulativ som ikkje byggjer på staten sin prislogikk og soner, må ein etablere og vedlikehalde eigne prissystem og tekniske system. Det same gjeld innkrevjingssystema, som er basert på staten sine baksystem. Kostnader og konsekvensar av dette er ikkje blitt utgreidd, men det er anslått at det vil krevje uforholdsmessig mykje ressursar. Ingen fylke har eigne system, med unntak av Finnmark/Troms, der ferjebillettering er del av billetteringa på båt og buss.

Dersom eit fylke ikkje ønskjer at den vedtekne mva-endinga skal kome ferjetrafikantane til gode, må billettprisane endrast ved at dei aktuelle sambanda vert plasserte i ei høgare sone enn lengda på sambanda tilseier. Ein vil ikkje treffe presist og vil berre få ein tilnærma rett pris i høve dagens prisar. Det er ikkje mogleg å ha ulike prisar på samband i same sone.

Økonomiske effektar for fylkeskommunen

I ein normalsituasjon sel Skyss/Kringom billetter for om lag 1 207 millionar kroner i året. Av desse kjem 267 millionar frå ferje, 872 millionar frå buss/bybane og 68 millionar frå båt.

Det er gjort berekningar av inntektsbortfallet ved ei eventuell prisjustering ut mot kunden som følgje av endra meirverdiavgift. Dersom vi reduserer alle billettprisane ut mot kunden som følgje av mva-endinga, vil inntektsbortfallet vere på om lag 6,0 millionar kroner per måned (i ein normalsituasjon med 100 prosent omsetning). Inntektsbortfallet per transportmiddel er som følgjer:

Transportmiddel	Inntektsbortfall per måned ved normal omsetning
Ferje	1,3 MNOK
Buss/bybane	4,4 MNOK
Båt	0,3 MNOK

Med dagens reduserte omsetning som følgje av koronapandemien (50 prosent reduksjon i trafiktalet på ferje og 90 prosent reduksjon i reisetala på buss/bybane/båt) vil inntektsbortfallet ved endra mva. utgjere om lag 1,1 MNOK per måned. Merk at det er vesentleg usikkerheit knytt til inntektsbortfallet som følgje av korona, spesielt på ferje. Inntektsbortfallet per transportmiddel er som følgjer:

Transportmiddel	Inntektsbortfall per måned ved redusert omsetning (korona)
Ferje	0,7 MNOK
Buss/bybane	0,4 MNOK
Båt	>0,1 MNOK

Effekten av mva-reduksjon vil med andre ord bli lågare enn i ein normalsituasjon, sidan etterspurnaden etter kollektivtransport har gått vesentleg ned som følgje av koronapandemien. Etterspurnaden vil truleg kome til å variere, og inntektseffekten vil då variere mellom dagens situasjon og opp til ein normalsituasjon.

Dersom ein ikkje endrar billettprisane ut mot kundane på buss, bybane og båt, og avgiftsreduksjonen kjem fylkeskommunen til gode, vil det vera ein positiv inntektseffekt for fylkeskommunen. I ein normalsituasjon ville beløpet vore 4,4 MNOK pr. måned. Sidan inntektene no er kraftig reduserte, får endinga i mva mindre effekt. Den positiv inntektseffekt er 0,4 MNOK i krisesituasjonen.

Reduserte billettprisar på fylkesvegferjene

I samband med krisepakka bad Stortinget regjeringa (anmodningsvedtak nr. 424 (2019-2020) av 19. mars 2020) om å komme attende med forslag som kunne sikre reduserte takstar på riksvegferjer for ein avgrensa periode. I grunngjevinga har Finanskomiteen understreka kor viktig det er med gode rammevilkår for samfunnskritisk infrastruktur i denne kritiske fasen. I Prop. 67³ foreslo regjeringa å redusere takstane på riksvegferjer med 20 prosent i perioden 01.04.20 til 30.06.20. Stortinget vedtok dette som del av krisepakka. Statens vegvesen har følgd opp vedtaket og har innført ein midlertidig prisreduksjon på 20 prosent på riksvegferjene⁴.

Same prisreduksjon på 20 prosent er gjennom Fylkesrådmannens krisefullmakt gjort gjeldande for Vestland fylkeskommune sine fylkesvegferjesamband. Ein må no ta stilling til om avgjerda skal stå ved lag.

Vestland fylkeskommune står då overfor to alternativ - anten å følgje Statens vegvesen og holde fram med 20 prosent prisreduksjon, eller auke ferjeprisane tilbake til nivået før prisreduksjonen fant sted. (Sjå vedlagte prissamanlikningar.)

Vestland fylkeskommune og dei fleste andre fylka som administrerer fylkesvegferjer, har som nemnt over valt å følgje statens sine regulativ og staten sine billetteringsløysingar og baksystem, og løysingane staten vel har såleis direkte påverknad på fylka. Statens vegvesen har i samband med prisreduksjonen endra på regulativa. I likskap med mva-endringane som er omtala over, er det slik at dersom eit fylke ikkje ønskjer at prisendringa også skal gjelde på fylkesvegferjesambanda, må fylket endre prisane ved at dei aktuelle sambanda vert plasserte i ei høgare sone enn lengda på sambandet tilseier. Dette er mogleg, men ein vil ikkje treffe eksakt på rett pris, og løysinga er ikkje optimal, verken for kundane eller for administrasjonen. Etter våre berekningar må sonepåslaget ligge på +4 for å oppnå det same gjennomsnittlege takstnivået. Med ulik sonestruktur vil ein få ulike prisar mellom riks- og fylkesvegferjesamband av same lengde.

Økonomiske konsekvensar

Vestland fylkeskommune har bruttokontraktar der inntektene går til fylkeskommunen, og nettokontraktar der inntektene går til operatørane.

For bruttokontraktane er det budsjettert med 267 millionar kroner i billettinntekter i 2020. Ein 20 prosent nedgang i billettprisane vil resultere i ein inntektsnedgang på om lag 4,4 millionar kroner per måned. Dersom vi legg til grunn at det er 50 prosent lågare trafikk under koronapandemien, vil inntektsnedgangen vere på om lag 2,2 millionar kroner per måned. Denne inntektseffekten vil treffe fylkeskommunen direkte.

For nettokontraktane er det budsjettert med billettinntekter for operatørane på om lag 40 millionar kroner i 2020. Ein 20 prosent nedgang i billettprisane vil gi ein inntektsnedgang på 0,67 millionar kroner per måned. Dersom vi legg til grunn at det er 50 prosent lågare trafikk under koronapandemien, vil nedgangen i operatørane sine billettinntekter vere på om lag 0,35 millionar kroner per måned. For ferjesamband på nettokontrakt går alle inntektene til operatøren, slik at ein prisreduksjon ikkje vil ha direkte innverknad på fylkeskommunens økonomi. Det er likevel ikkje usannsynleg at operatør i ettertid kan krevje kompensasjon for bortfallet av billettinntekter grunna takstreduksjon som oppdragsgjevar har vedtatt.

³ <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/prop.-67-s-20192020/id2695373/>

⁴ <https://www.stortinget.no/no/Saker-og-publikasjoner/Saker/Sak/?p=79274>

Dersom vi legg til grunn ein tre månaders periode med 50 prosent lågare trafikk, kan den samla inntektsnedgangen for ferje reknast til 7,7 millionar kroner, der 1 million gjeld for nettokontraktar og 6,7 millionar for bruttokontraktar. I ein normalsituasjon ville inntektsbortfallet vore 15, 4 MNOK.

Ein må vere merksam på at berekningane tar utgangspunkt i gjennomsnittsinntekter per måned. Faktiske inntekter på ferje kan variere gjennom året, og i normalår er sommartrafikken vesentleg høgare enn elles.

Ved å følgje SVV vil prisreduksjonen medføre økonomisk tap i ein avgrensa periode med dei ekstra utfordringar det gir Vestland Fylkeskommune. Dette er bekymringsfullt og tilseier at fylkeskommunen ikkje bør følgja SVV i denne saka. Fylket nyttar allereie statens regulativ og staten sine system, og sjølv om det er teknisk mogleg, er det ikkje eit godt alternativ å skru på soneinndelinga for å tilpasse prisane til regulativa. Dette skuldast mellom anna følgjande:

- Prisane er allereie sett ned. Dersom ein endrar dei tilbake, må ein kommunisere og forklare endringa til kundane. Ei justering med sonepåslag vil ikkje gi prisar som er eksakt like prisane før nedjusteringa. Dette kan vere forvirrande.
- Ein bryt med det grunnleggjande prinsippet om at ferje skal vere ferje for trafikantane, med same løysingar og prissystem, uansett om det er riksvegferjesamband eller fylkesvegferjesamband. Dersom prisane på fylkesvegferjene er vesentleg høgare enn riksvegferjer med tilnærma lik avstand, vil dette kunne føre til negative reaksjonar frå kundar og andre interessentar. Ved å følgje Statens vegvesen sikrar ein ei meir rettferdig billettering i høve riksvegferjesambanda.

Målet med regjeringa sine krisetiltak er å betre verksemdene sin likviditet ved å senke momsen og billettprisane for ferjer. Om ein held prisane på same nivå som før, vil bedrifter i Vestland som nyttar fylkesvegferjer ikkje nyte godt av dette tiltaket.

Det er elles verdt å merke seg at Stortinget i krisepakka løyvde 50 millionar kroner til å dekkje det berekna inntektstapet for Statens vegvesen på riksvegferjene som følgje av prisreduksjonen.⁵ Vestland fylkeskommune kan per i dag ikkje vere sikker på å få tapet sitt kompensert, men det vil vere naturleg å følgje opp nasjonale myndigheiter kring dette.

⁵ <https://www.stortinget.no/no/Saker-og-publikasjoner/Vedtak/Vedtak/Sak/?p=79274>

Endring i innkrevjingsmetode for ferjetakstar i Sogn og Fjordane

Som følgje av koronapandemien har ein i heile landet i stor grad gått vekk frå manuell billettering på ferjene, for å unngå smittespreiing mellom menneskap og trafikantar i betalingssituasjonen. Dette fører til tap av inntekter på ferjesamband som enno ikkje har innført AutoPASS-regulativet for ferjetakstar, der storparten av billetteringa skjer gjennom brikke-/skiltlesing og ikkje gjennom manuelle operasjonar.

Overgang til AutoPASS-regulativet for alle riksvegferjesamband

Statens vegvesen har sett i verk ein strategi for å hindre inntektstap, sikre rettferdig billettering og i størst mogleg grad hindre at billettering fører til smittespreiing. Som følgje av dette har dei gått over til å nytte AutoPASS-regulativet på alle riksvegferjesambanda som tidlegare nytta Riksregulativet for ferjetakstar (seks samband).⁶ Nokre av sambanda går over til AutoPASS-regulativet på permanent basis, medan dei andre går over midlertidig (i dialog med operatør). For trafikantar utan AutoPASS-avtale har ein teke i bruk skiltlesing (kjennemerkegodkjenning) og etterfakturering av kundar, med midlertidig lovheimel frå Stortinget.

Statens Vegvesen tilrår no at alle fylkeskommunar, som takstmyndigheit for fylkesvegferjer, går over til AutoPASS-regulativet for ferje. Vestland fylkeskommune må ta stilling til om ein skal følgje Statens vegvesen si tilråding på ferjesamband i fylket der ein enno ikkje nyttar AutoPASS-regulativet.

Overgang til AutoPASS-regulativet på fylkesferjene i Sogn og Fjordane

Ved bruk av Riksregulativet for ferjetakstar tek ein betalt for både køyretøy og passasjerar. Ved bruk av AutoPASS-regulativet tek ein berre betalt for køyretøyet, medan prisen for passasjerar er bakt inn i prisen for køyretøy.

På samband på Riksregulativet der koronapandemien har ført til at ein har stoppa manuell billettering og i staden nyttar skiltlesing og etterfakturering, får ein likevel berre inn betaling for køyretøyet. Ein går dermed glipp av inntekter for passasjerane. Ved å gå over til AutoPASS-regulativet vil ein ta omsyn til smittevern og unngå manuell billettering, samstundes som ein får inn inntekter for alle ferjetrafikantar.

Dette gjeld følgjande fylkesvegferjesamband i Sogn og Fjordane, som i dag nyttar Riksregulativet for ferjetakstar på nettokontrakt:

- Hisarøy-Mjånes (kabelferje)
- Rysjedalsvika-Rutledal-Krakhella-Losna
- Daløy-Haldorsneset
- Askvoll-Gjervik-Fure
- Askvoll-Fure-Værlandet
- Oldeide-Måløy
- Stårheim-Isane
- Barmen-Barmsund

Prisendring som følgje av overgang til AutoPASS-regulativet

Dersom ein vel å leggje om til AutoPASS-regulativet på fylkesvegferjesambanda i Sogn og Fjordane, er det under føresetnad at dette vert gjort permanent. Både operatørar og kundar må

⁶ <https://www.vegvesen.no/trafikkinformasjon/reiseinformasjon/riksferjer>

gjere tilpassingar til nytt betalingsystem, og Fylkesrådmannen ser difor ikkje for seg at ordninga skal vere midlertidig.

Ved overgang til AutoPASS-regulativet for ferjetakstar vil dei som køyrer aleine i personbil oppleve ein prisauke på i overkant av 30 prosent. Dersom ein følgjer Statens vegvesen med mva-satsen er redusert (frå 12 prosent til 6 prosent), og med ein ekstra prisreduksjon på 20 prosent, vil enkeltbilistar førebels ikkje oppleve ei merkbar endring i prisen ved overgangen frå Riksregulativet til AutoPASS-regulativet i perioden fram til og med 30.juni 2020. Køyretøy lengre enn 6 meter vil få ein nedgang i pris. (Sjå vedlagte pristabellar). Samkøyring vil også resultere i ytterleg prisnedgang samanlikna med Riksregulativet.

Likevel er det slik at både redusert mva-sats og prisreduksjonen på 20 prosent er midlertidige.

I «Kongelig resolusjon om fastsettelse av midlertidig forskrift om billettering på ferje i anledning utbrudd av Covid-19, frå Samferdselsdepartementet 3. april 2020» står det: «Ved rullering av kontrakter for drift av riksvegferjer, lyses ferjeløyvene som hovedregel ut med Autopass-regulativ og Autopass- teknologi.» Dette syner at det er et langsiktig mål frå staten si side som forvaltar av ferjetakstregulativa og billetteringsteknologi å gå i retning av AutoPASS. Så lenge fylka ikkje har eigne regulativ og billetteringssystem, vil det vere naturleg å følgje staten sine løysingar for betaling på ferjer.

Fylkestinget har allereie vedtatt å nytte AutoPASS-regulativet for ferjetakstar på ferjesambanda i Hordaland. Fylkesutvalet i Hordaland godkjende i 2017 (PS 33/2017) bruk av Statens Vegvesens AutoPASS-regulativ på fylkesvegferjesambanda i Hordaland. Fylkestinget i Hordaland vedtok 01.10.2019 å halde fram med implementeringa av AutoPASS-regulativet i tråd med tidlegare vedtak.

Ettersom ein overgang til AutoPASS-regulativet medfører ein del endringar for kunde (anskaffing av AutoPASS-brikke og ny prisstruktur), forutset ei slik endring at dette vert ei permanent løysing.

Konsekvensar for operatør ved overgang til AutoPASS-regulativet for ferjetakstar

Overgangen til AutoPASS-regulativet gjev endringar i prisstrukturen, noko som kan føre til kompensasjonskrav frå operatørane knytt til kontraktsregulerte inntektsendringar. Overgangen kan også medføre kostnader til meir eller anna utstyr til å gjennomføre billetteringa.

Sjølve billetteringa på ferjene vil bli mindre ressurskrevjande for ferjemannskapet ved at registreringa av køyretøy vil gå raskare enn tradisjonell billettering.

Operatørane for dei fleste ferjesambanda på nettokontrakt har allereie tatt i bruk AutoPASS-regulativet på andre samband, og er dermed kjent med utstyr og har erfaring knytt til bruken. Likevel vil operatør ha behov for å kjøpe inn meir utstyr og gjere endringar i systema sine. Dette medverkar også på forutsetninga om at ei slik endring vert ei permanent løysing.

Erfaringar med AutoPASS-regulativet

AutoPASS-regulativet i Hordaland vart innført på to samband i 2018, eit i 2019 og ytterlegare 14 samband i 2020. Dei viktigaste tilbakemeldingane er som følgjer:

- Brikker som ikkje har fungert har skapt nokre kundeutfordringar, der kundane i første omgang måtte betale full pris. Dette er no løyst og dårlege brikker er blitt skifta ut
- Enkelte pendlarar har reagert negativt på auken i prisen på i underkant av 35 prosent. Dersom ein tek med avtalerabatten på 50 prosent, elbil-rabatt på 50 prosent og skatteeffekten ved arbeidsreiser, er auken i kroner ikkje like stor som mange eksempel har vist.
- Etter at Skyss har akseptert skiltlesing (OCR-løysing), har datafangsten blitt enklare, og kundane meir nøgde. Det at billetteringa i seg sjølv har blitt enklare, er blitt oppfatta som positivt av dei reisande.
- Mange kundar er svært nøgde med ordninga - familiar, idrettslag og alle som vel å samkøyre.

- Spesielt etter mange negative medieoppslag frå Møre og Romsdal og til ein viss grad Nordland, har fleire pendlarar i Hordaland kome med negative reaksjonar. Dette er primært pendlarar som reiser åleine i bilen.
- Fjord1 har sjølv tatt initiativ til om det kan vere av interesse å innføre AutoPASS-regulativet også i Sogn og Fjordane innan gjeldande kontraksperiode.

Vedlegg

Vedlagt ligg informasjon om takstar og takstendringar per ferjesamband i Sogn og Fjordane for periodane før 1.april, mellom 1.april og 31.juni (føresetnad at ein følgjer riksregulativet) og frå 1.november.

Takstane er blitt lågare frå 1. april grunna innført takstreduksjon på 20 prosent og redusert mva. frå 12 til 6 prosent.

Det resulterer i vedlagte takstabellar, kor ein også syner endring i kroner og prosent:

- Vedlegg A:
Samanlikning av Riksregulativet før 1. april og AutoPass-regulativet frå 1. april for ferjesamband i Sogn og Fjordane
- Vedlegg B:
Samanlikning av AutoPass-regulativet før 1. november og AutoPass-regulativet frå 1. november for ferjesamband i Sogn og Fjordane

Vedlegg A: Samanlikning av Riksregulativet før 1.april og AutoPass-regulativet frå 1.april for ferjesamband i Sogn og Fjordane regionen

RR før 1.4.2020 vs AP fra 1.4.2020 uten sone vedtak		RR	fra 1.1.2020 til 31.3.2020 0% reduksjon 12% MVA													AP	fra 1.4.2020 20% reduksjon 6% MVA												
Region	Fergesamband	A1: Voksne	A2: Barn	B2: 6,0 m	B3: 7,0 m	B4: 8,0 m	B5: 10,0 m	B6: 12,0 m	B7: 14,0 m	B8: 17,0 m	B9: 19,0 m	B10: 22,0 m	B10: >22m	MC: inkl. fører	El-bil 6,0 m	Person Voksne	Person Barn	AP1 <6m	AP2 6,01-7m	AP2 7,01-8m	AP3 8,01-10m	AP4 10,01-12,5m	AP5 12,51-14,5m	AP6 14,51-17,5m	AP7 17,51-19,5m	AP8 19,51-22m	AP9 >22m	MC 112m	El-bil 6,0 m
Sogn og Fjordane	Krakhella - Rysjedalsvika	64	32	193	471	549	684	796	897	1042	1177	1311	1311	106	97	0	0	193	425	425	570	684	770	885	946	1014	1114	69	97
Sogn og Fjordane	Rutledal - Rysjedalsvika	45	22	121	294	345	448	538	628	751	852	975	975	77	61	0	0	121	267	267	374	462	539	638	684	754	829	49	61
Sogn og Fjordane	Rutledal - Krakhella	60	30	179	430	504	639	740	841	986	1098	1244	1244	100	90	0	0	178	390	390	532	636	722	837	883	961	1057	64	89
Sogn og Fjordane	Losna - Krakhella	43	21	113	276	323	421	504	594	717	818	942	942	72	57	0	0	112	249	249	351	434	511	609	657	727	800	46	56
Sogn og Fjordane	Rysjedalsvika - Losna	55	28	162	390	460	583	684	773	919	1031	1166	1166	94	81	0	0	160	354	354	486	587	665	780	829	900	991	60	80
Sogn og Fjordane	Rutledal - Losna	49	24	136	334	390	504	594	684	818	919	1054	1054	83	68	0	0	136	302	302	420	511	587	695	738	814	895	53	68
Sogn og Fjordane	Isane - Stårheim	38	19	96	235	278	370	448	527	650	740	863	863	66	48	0	0	95	214	214	308	386	453	552	594	667	733	42	48
Sogn og Fjordane	Oldeide - Måløy	47	23	128	314	368	471	560	650	785	885	1020	1020	79	64	0	0	127	284	284	393	482	559	666	711	788	867	50	64
Sogn og Fjordane	Husevågøy - Måløy	40	20	104	256	300	397	482	560	684	785	908	908	68	52	0	0	103	231	231	331	414	482	581	630	702	771	44	52
Sogn og Fjordane	Oldeide - Husevågøy	40	20	104	256	300	397	482	560	684	785	908	908	68	52	0	0	103	231	231	331	414	482	581	630	702	771	44	52
Sogn og Fjordane	Askvoll - Gjørvik	38	19	96	235	278	370	448	527	650	740	863	863	66	48	0	0	95	214	214	308	386	453	552	594	667	733	42	48
Sogn og Fjordane	Fure - Askvoll	43	21	113	276	323	421	504	594	717	818	942	942	72	57	0	0	112	249	249	351	434	511	609	657	727	800	46	56
Sogn og Fjordane	Fure - Gjørvik	47	23	128	314	368	471	560	650	785	885	1020	1020	79	64	0	0	127	284	284	393	482	559	666	711	788	867	50	64
Sogn og Fjordane	Askvoll - Værlandet	72	36	227	549	639	796	908	1031	1177	1311	1468	1468	121	114	0	0	226	495	495	663	780	887	999	1053	1135	1248	78	113
Sogn og Fjordane	Fure - Værlandet	72	36	227	549	639	796	908	1031	1177	1311	1468	1468	121	114	0	0	226	495	495	663	780	887	999	1053	1135	1248	78	113
Sogn og Fjordane	Smørhamn - Kjelkenes	57	29	170	410	482	605	706	807	953	1065	1199	1199	96	85	0	0	169	372	372	505	607	694	809	855	927	1019	62	85
Sogn og Fjordane	Haldorsneset - Daløy	34	17	79	197	233	316	390	471	583	673	796	796	60	40	0	0	79	179	179	264	336	404	495	540	615	676	38	40
Sogn og Fjordane	Gjørvik - Værlandet	74	37	236	560	661	818	942	1054	1211	1356	1502	1502	123	118	0	0	235	509	509	682	809	905	1027	1089	1160	1276	80	118
Sogn og Fjordane	Mjånes - Hisarøy	32	16	70	177	211	289	363	437	549	639	751	751	55	35	0	0	70	161	161	241	312	376	466	513	581	639	35	35

RR før 1.4.2020 vs AP fra 1.4.2020 uten sone vedtak		Endring abs														Endring rel													
Region	Fergesamband	Person Voksne	Person Barn	Bil <6m	Bil 6,01-7m	Bil 7,01-8m	Bil 8,01-10m	Bil 10,01-12,5m	Bil 12,51-14,5m	Bil 14,51-17,5m	Bil 17,51-19,5m	Bil 19,51-22m	Bil >22m	MC	El-bil 6,0 m	Person Voksne	Person Barn	Bil <6m	Bil 6,01-7m	Bil 7,01-8m	Bil 8,01-10m	Bil 10,01-12,5m	Bil 12,51-14,5m	Bil 14,51-17,5m	Bil 17,51-19,5m	Bil 19,51-22m	Bil >22m	MC	El-bil 6,0 m
Sogn og Fjordane	Krakhella - Rysjedalsvika	-64	-32	0	-46	-124	-114	-112	-127	-157	-231	-297	-197	-37	0	-100 %	-100 %	0 %	-10 %	-23 %	-17 %	-14 %	-14 %	-15 %	-20 %	-23 %	-15 %	-35 %	0 %
Sogn og Fjordane	Rutledal - Rysjedalsvika	-45	-22	0	-27	-78	-74	-76	-89	-113	-168	-221	-146	-28	0	-100 %	-100 %	0 %	-9 %	-23 %	-17 %	-14 %	-14 %	-15 %	-20 %	-23 %	-15 %	-36 %	0 %
Sogn og Fjordane	Rutledal - Krakhella	-60	-30	-1	-40	-114	-107	-104	-119	-149	-215	-283	-187	-36	-1	-100 %	-100 %	-1 %	-9 %	-23 %	-17 %	-14 %	-14 %	-15 %	-20 %	-23 %	-15 %	-36 %	-1 %
Sogn og Fjordane	Losna - Krakhella	-43	-21	-1	-27	-74	-70	-70	-83	-108	-161	-215	-142	-26	-1	-100 %	-100 %	-1 %	-10 %	-23 %	-17 %	-14 %	-14 %	-15 %	-20 %	-23 %	-15 %	-36 %	-2 %
Sogn og Fjordane	Rysjedalsvika - Losna	-55	-28	-2	-36	-106	-97	-97	-108	-139	-202	-266	-175	-34	-1	-100 %	-100 %	-1 %	-9 %	-23 %	-17 %	-14 %	-14 %	-15 %	-20 %	-23 %	-15 %	-36 %	-1 %
Sogn og Fjordane	Rutledal - Losna	-49	-24	0	-32	-88	-84	-83	-97	-123	-181	-240	-159	-30	0	-100 %	-100 %	0 %	-10 %	-23 %	-17 %	-14 %	-14 %	-15 %	-20 %	-23 %	-15 %	-36 %	0 %
Sogn og Fjordane	Isane - Stårheim	-38	-19	-1	-21	-64	-62	-62	-74	-98	-146	-196	-130	-24	0	-100 %	-100 %	-1 %	-9 %	-23 %	-17 %	-14 %	-14 %	-15 %	-20 %	-23 %	-15 %	-36 %	0 %
Sogn og Fjordane	Oldeide - Måløy	-47	-23	-1	-30	-84	-78	-78	-91	-119	-174	-232	-153	-29	0	-100 %	-100 %	-1 %	-10 %	-23 %	-17 %	-14 %	-14 %	-15 %	-20 %	-23 %	-15 %	-37 %	0 %
Sogn og Fjordane	Husevågøy - Måløy	-40	-20	-1	-25	-69	-66	-68	-78	-103	-155	-206	-137	-24	0	-100 %	-100 %	-1 %	-10 %	-23 %	-17 %	-14 %	-14 %	-15 %	-20 %	-23 %	-15 %	-35 %	0 %
Sogn og Fjordane	Oldeide - Husevågøy	-40	-20	-1	-25	-69	-66	-68	-78	-103	-155	-206	-137	-24	0	-100 %	-100 %	-1 %	-10 %	-23 %	-17 %	-14 %	-14 %	-15 %	-20 %	-23 %	-15 %	-35 %	0 %
Sogn og Fjordane	Askvoll - Gjørvik	-38	-19	-1	-21	-64	-62	-62	-74	-98	-146	-196	-130	-24	0	-100 %	-100 %	-1 %	-9 %	-23 %	-17 %	-14 %	-14 %	-15 %	-20 %	-23 %	-15 %	-36 %	0 %
Sogn og Fjordane	Fure - Askvoll	-43	-21	-1	-27	-74	-70	-70	-83	-108	-161	-215	-142	-26	-1	-100 %	-100 %	-1 %	-10 %	-23 %	-17 %	-14 %	-14 %	-15 %	-20 %	-23 %	-15 %	-36 %	-2 %
Sogn og Fjordane	Fure - Gjørvik	-47	-23	-1	-30	-84	-78	-78	-91	-119	-174	-232	-153	-29	0	-100 %	-100 %	-1 %	-10 %	-23 %	-17 %	-14 %	-14 %	-15 %	-20 %	-23 %	-15 %	-37 %	0 %
Sogn og Fjordane	Askvoll - Værlandet	-72	-36	-1	-54	-144	-133	-128	-144	-178	-258	-333	-220	-43	-1	-100 %	-100 %	0 %	-10 %	-23 %	-17 %	-14 %	-14 %	-15 %	-20 %	-23 %	-15 %	-36 %	-1 %
Sogn og Fjordane	Fure - Værlandet	-72	-36	-1	-54	-144	-133	-128	-144	-178	-258	-333	-220	-43	-1	-100 %	-100 %	0 %	-10 %	-23 %	-17 %	-14 %	-14 %	-15 %	-20 %	-23 %	-15 %	-36 %	-1 %
Sogn og Fjordane	Smørhamn - Kjelkenes	-57	-29	-1	-38	-110	-100	-99	-113	-144	-210	-272	-180	-34	0	-100 %	-100 %	-1 %	-9 %	-23 %	-17 %	-14 %	-14 %	-15 %	-20 %	-23 %	-15 %	-35 %	0 %
Sogn og Fjordane	Haldorsneset - Daløy	-34	-17	0	-18	-54	-52	-54	-67	-88	-133	-181	-120	-22	0	-100 %	-100 %	0 %	-9 %	-23 %	-16 %	-14 %	-14 %	-15 %	-20 %	-23 %	-15 %	-37 %	0 %
Sogn og Fjordane	Gjørvik - Værlandet	-74	-37	-1	-51	-152	-136	-133	-149	-184	-267	-342	-226	-43	0	-100 %	-100 %	0 %	-9 %	-23 %	-17 %	-14 %	-14 %	-15 %	-20 %	-23 %	-15 %	-35 %	0 %
Sogn og Fjordane	Mjånes - Hisarøy	-32	-16	0	-16	-50	-48	-51	-61	-83	-126	-170	-112	-20	0	-100 %	-100 %	0 %	-9 %	-24 %	-17 %	-14 %	-14 %	-15 %	-20 %	-23 %	-15 %	-36 %	0 %

Vedlegg B: Samanlikning av AutoPass-regulativet før 1.november og AutoPass-regulativet frå 1.november for ferjesamband i Sogn og Fjordane regionen

AP fra 1.4.2020 vs AP fra 1.11.2020 uten sone vedtak		AP	fra 1.4.2020 20% reduksjon 6% MVA													AP	fra 1.11.2020 0% reduksjon 12% MVA												
Region	Fergesamband	Person	Person	AP1	AP2	AP2	AP3	AP4	AP5	AP6	AP7	AP8	AP9	MC	El-bil	Person	Person	AP1	AP2	AP2	AP3	AP4	AP5	AP6	AP7	AP8	AP9	MC	El-bil
		Voksne	Barn	<6m	6,01-7m	7,01-8m	8,01-10m	10,01-12,5m	12,51-14,5m	14,51-17,5m	17,51-19,5m	19,51-22m	>22m	6,0 m		Voksne	Barn	<6m	6,01-7m	7,01-8m	8,01-10m	10,01-12,5m	12,51-14,5m	14,51-17,5m	17,51-19,5m	19,51-22m	>22m	6,0 m	
Sogn og Fjordane	Krakhella - Rysjedalsvika	0	0	193	425	425	570	684	770	885	946	1014	1114	69	97	0	0	255	561	561	753	904	1018	1169	1249	1339	1471	91	128
Sogn og Fjordane	Rutledal - Rysjedalsvika	0	0	121	267	267	374	462	539	638	684	754	829	49	61	0	0	160	353	353	494	611	713	843	904	995	1094	65	80
Sogn og Fjordane	Rutledal - Krakhella	0	0	178	390	390	532	636	722	837	883	961	1057	64	89	0	0	235	515	515	703	840	954	1106	1166	1270	1396	85	118
Sogn og Fjordane	Losna - Krakhella	0	0	112	249	249	351	434	511	609	657	727	800	46	56	0	0	149	329	329	464	574	675	805	869	960	1056	61	75
Sogn og Fjordane	Rysjedalsvika - Losna	0	0	160	354	354	486	587	665	780	829	901	991	60	80	0	0	211	468	468	643	776	879	1030	1094	1189	1309	79	106
Sogn og Fjordane	Rutledal - Losna	0	0	136	302	302	420	511	587	695	738	814	895	53	68	0	0	179	399	399	555	675	776	918	975	1075	1183	70	90
Sogn og Fjordane	Isane - Stårheim	0	0	95	214	214	308	386	453	552	594	667	733	42	48	0	0	126	283	283	406	510	598	729	785	881	969	56	64
Sogn og Fjordane	Oldeide - Måløy	0	0	127	284	284	393	482	559	666	711	788	867	50	64	0	0	168	375	375	519	636	739	880	940	1041	1145	66	84
Sogn og Fjordane	Husevågøy - Måløy	0	0	103	231	231	331	414	482	581	630	702	771	44	52	0	0	136	305	305	436	548	636	766	831	926	1019	59	69
Sogn og Fjordane	Oldeide - Husevågøy	0	0	103	231	231	331	414	482	581	630	702	771	44	52	0	0	136	305	305	436	548	636	766	831	926	1019	59	69
Sogn og Fjordane	Askvoll - Gjørvik	0	0	95	214	214	308	386	453	552	594	667	733	42	48	0	0	126	283	283	406	510	598	729	785	881	969	56	64
Sogn og Fjordane	Fure - Askvoll	0	0	112	249	249	351	434	511	609	657	727	800	46	56	0	0	149	329	329	464	574	675	805	869	960	1056	61	75
Sogn og Fjordane	Fure - Gjørvik	0	0	127	284	284	393	482	559	666	711	788	867	50	64	0	0	168	375	375	519	636	739	880	940	1041	1145	66	84
Sogn og Fjordane	Askvoll - Værlandet	0	0	226	495	495	663	780	887	999	1053	1135	1248	78	113	0	0	299	654	654	876	1030	1171	1319	1391	1499	1648	103	150
Sogn og Fjordane	Fure - Værlandet	0	0	226	495	495	663	780	887	999	1053	1135	1248	78	113	0	0	299	654	654	876	1030	1171	1319	1391	1499	1648	103	150
Sogn og Fjordane	Smørhamn - Kjelkenes	0	0	169	372	372	505	607	694	809	855	927	1019	62	85	0	0	224	491	491	666	803	916	1069	1130	1224	1346	81	113
Sogn og Fjordane	Haldorsneset - Daløy	0	0	79	179	179	264	336	404	495	540	615	676	38	40	0	0	104	236	236	349	444	534	654	714	813	893	51	53
Sogn og Fjordane	Gjørvik - Værlandet	0	0	235	509	509	682	809	905	1027	1089	1160	1276	80	118	0	0	310	673	673	901	1069	1196	1356	1439	1533	1686	105	155
Sogn og Fjordane	Mjånes - Hisarøy	0	0	70	161	161	241	312	376	466	513	581	639	35	35	0	0	93	214	214	319	413	496	616	678	766	844	46	46

AP fra 1.4.2020 vs AP fra 1.11.2020 uten sone vedtak		Endring abs															Endring rel														
Region	Fergesamband	Person	Person	Bil	Bil	Bil	Bil	Bil	Bil	Bil	Bil	Bil	Bil	Bil	MC	El-bil	Person	Person	Bil	Bil	Bil	Bil	Bil	Bil	Bil	Bil	Bil	Bil	MC	El-bil	
		Voksne	Barn	<6m	6,01-7m	7,01-8m	8,01-10m	10,01-12,5m	12,51-14,5m	14,51-17,5m	17,51-19,5m	19,51-22m	>22m	6,0 m			Voksne	Barn	<6m	6,01-7m	7,01-8m	8,01-10m	10,01-12,5m	12,51-14,5m	14,51-17,5m	17,51-19,5m	19,51-22m	>22m	6,0 m		
Sogn og Fjordane	Krakhella - Rysjedalsvika	0	0	62	136	136	183	220	248	284	303	325	357	22	31	0	0	0%	0%	32%	32%	32%	32%	32%	32%	32%	32%	32%	32%		
Sogn og Fjordane	Rutledal - Rysjedalsvika	0	0	39	86	86	120	149	174	205	220	241	265	16	19	0	0	0%	0%	32%	32%	32%	32%	32%	32%	32%	32%	32%	32%		
Sogn og Fjordane	Rutledal - Krakhella	0	0	57	125	125	171	204	232	269	283	309	339	21	29	0	0	0%	0%	32%	32%	32%	32%	32%	32%	32%	32%	32%	32%		
Sogn og Fjordane	Losna - Krakhella	0	0	37	80	80	113	140	164	196	212	233	256	15	19	0	0	0%	0%	33%	32%	32%	32%	32%	32%	32%	32%	32%	34%		
Sogn og Fjordane	Rysjedalsvika - Losna	0	0	51	114	114	157	189	214	250	265	289	318	19	26	0	0	0%	0%	32%	32%	32%	32%	32%	32%	32%	32%	32%	33%		
Sogn og Fjordane	Rutledal - Losna	0	0	43	97	97	135	164	189	223	237	261	288	17	22	0	0	0%	0%	32%	32%	32%	32%	32%	32%	32%	32%	32%	32%		
Sogn og Fjordane	Isane - Stårheim	0	0	31	69	69	98	124	145	177	191	214	236	14	16	0	0	0%	0%	33%	32%	32%	32%	32%	32%	32%	32%	32%	33%		
Sogn og Fjordane	Oldeide - Måløy	0	0	41	91	91	126	154	180	214	229	253	278	16	20	0	0	0%	0%	32%	32%	32%	32%	32%	32%	32%	32%	32%	31%		
Sogn og Fjordane	Husevågøy - Måløy	0	0	33	74	74	105	134	154	185	201	224	248	15	17	0	0	0%	0%	32%	32%	32%	32%	32%	32%	32%	32%	32%	33%		
Sogn og Fjordane	Oldeide - Husevågøy	0	0	33	74	74	105	134	154	185	201	224	248	15	17	0	0	0%	0%	32%	32%	32%	32%	32%	32%	32%	32%	32%	33%		
Sogn og Fjordane	Askvoll - Gjørvik	0	0	31	69	69	98	124	145	177	191	214	236	14	16	0	0	0%	0%	33%	32%	32%	32%	32%	32%	32%	32%	32%	33%		
Sogn og Fjordane	Fure - Askvoll	0	0	37	80	80	113	140	164	196	212	233	256	15	19	0	0	0%	0%	33%	32%	32%	32%	32%	32%	32%	32%	32%	34%		
Sogn og Fjordane	Fure - Gjørvik	0	0	41	91	91	126	154	180	214	229	253	278	16	20	0	0	0%	0%	32%	32%	32%	32%	32%	32%	32%	32%	32%	31%		
Sogn og Fjordane	Askvoll - Værlandet	0	0	73	159	159	213	250	284	320	338	364	400	25	37	0	0	0%	0%	32%	32%	32%	32%	32%	32%	32%	32%	32%	33%		
Sogn og Fjordane	Fure - Værlandet	0	0	73	159	159	213	250	284	320	338	364	400	25	37	0	0	0%	0%	32%	32%	32%	32%	32%	32%	32%	32%	32%	33%		
Sogn og Fjordane	Smørhamn - Kjelkenes	0	0	55	119	119	161	196	222	260	275	297	327	19	28	0	0	0%	0%	33%	32%	32%	32%	32%	32%	32%	32%	32%	31%		
Sogn og Fjordane	Haldorsneset - Daløy	0	0	25	57	57	85	108	130	159	174	198	217	13	13	0	0	0%	0%	32%	32%	32%	32%	32%	32%	32%	32%	32%	33%		
Sogn og Fjordane	Gjørvik - Værlandet	0	0	75	164	164	219	260	291	329	350	373	410	25	37	0	0	0%	0%	32%	32%	32%	32%	32%	32%	32%	32%	32%	31%		
Sogn og Fjordane	Mjånes - Hisarøy	0	0	23	53	53	78	101	120	150	165	185	205	11	11	0	0	0%	0%	33%	33%	33%	32%	32%	32%	32%	32%	32%	31%		

Saknr: 2020/38029-6
Saksbehandlar: Frank Dahl

Saksgang

Utval	Utv.saknr.	Møtedato
Administrasjonsutvalet	2/20	22.04.2020
Fylkesutvalet	63/20	30.04.2020
Fylkestinget	27/20	12.05.2020

Tenestepensjon – evalueringskriterier som vert nytta ved gjennomføring av konkurranse

Forslag til innstilling

1. Fylkestinget tek til orientering resultatet av Vestland fylkeskommune si intensjonskunningjering knytt til å inngå kontrakt med KLP der Storebrand kom med motsegn og bad om at det vart gjennomført konkurranse som grunnlag for tildeling av kontrakt
2. Vestland fylkeskommune nyttar følgjande tildelingskriterium ved tildeling av kontrakt på levering av tenester i tilknytning til ordninga med tenestepensjon:
 - Totaløkonomi - vekt 50 %
 - Service og rådgjeving - vekt 20 %
 - Soliditet - vekt 20 %
 - Historisk avkastning - vekt 10 prosent
3. Konkurransen vert lyst ut i slutten av juni og saka om tildeling av kontrakt vert lagt fram for Fylkestinget i september til endeleg avgjerd
4. Fylkesrådmannen får fullmakt til å justere tildelingskriteria om det kjem nye moment fram i Pensjonskontoret sin rettleiar for 2020 som etter planen skal vere klar i midten av juni 2020.

Samandrag

Vestland fylkeskommune publiserte i september 2019 intensjonskunningjering på TED/Doffin-databasen om at fylkeskommunen hadde til hensikt å inngå avtale direkte med KLP om tenestepensjon for «kommunalt tilsette» frå 1. januar 2020. Dette var basert på at både Sogn og Fjordane fylkeskommune og Hordaland fylkeskommune hadde pensjonsordninga for dei kommunalt tilsette i KLP.

Storebrand kom med motsegn innafor den fristen som var gitt i intensjonskunnngjeringa og Vestland fylkeskommune har på denne bakgrunn lagt til rette for å gjennomføre konkurranse i tråd med regelverket for offentlege anskaffingar.

Kriterium for tildeling av kontrakt går fram av forslag til innstilling ovanfor. Fylkesrådmannen får fullmakt til å justere kriteria med utgangspunkt i rettleiaren frå Pensjonskontoret for 2020 som kjem i juni.

Det vert lagt fram sak om tildeling av kontrakt knyt til levering av tenester i samband med pensjonsordninga til Vestland fylkeskommune til Fylkestinget i september 2020.

Rune Haugsdal
fylkesrådmann

Ingrid Kristine Holm Svendsen
fylkesdirektør

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har difor ingen handskriven underskrift

Saksutgreiing

Bakgrunn for saka

Både Sogn og Fjordane fylkeskommune og Hordaland fylkeskommune har dei siste åra hatt si tenestepensjon for «kommunalt tilsette» i KLP. «Pedagogisk tilsette» har lovfesta rett og får si pensjon frå Statens pensjonskasse.

Innkjøpsseksjonen undersøkte våren 2019 marknaden og fekk frå to uavhengige meklarar opplyst at det berre var KLP som tilbydde slik offentleg tenestepensjon.

På denne bakgrunn vart det hausten 2019 publisert ei intensjonskunnngjering på TED/Doffin-databasen om at Vestland fylkeskommune hadde til hensikt å inngå avtale direkte med KLP om pensjonsordning for dei «kommunalt tilsette» i Vestland fylkeskommune frå 1. januar 2020.

Kunnngjeringa vart publisert i september 2019 og frist til å kome med motsegn vart sett til 24. oktober 2019. Storbrand tok kontakt med Vestland fylkeskommune og varsla at dei kunne tilby tilsvarande produkt som KLP har. På denne bakgrunn vart det gjeve motsegn frå Storebrand innan fristen som var sett. Etter Storebrand si vurdering er det slik at den aktuelle tenesta fell inn under lov og føresegn om offentlege anskaffingar. Dei peika vidare på at det etter selskapet si vurdering ikkje ligg føre faktisk eller rettsleg grunnlag for å ikkje gjennomføre konkurranse som legg grunnlag for at kontrakt vert tildelt.

På denne bakgrunn vart det meldt tilbake til Storebrand at Vestland fylkeskommune ville ta Storebrand sin motsegn til følgje og lyse ut konkurranse slik at aktuelle leverandørar kan levere inn tilbod på å gjere denne oppgåva for Vestland fylkeskommune.

Vidare saksgang og arbeid utført hos Vestland fylkeskommune i 2019 og 2020

Det er gjennomført konkurranse på å knyte til seg rådgjevar i samband med konkurransen for pensjonsløysing som Vestland fylkeskommune skal gjennomføre. Kontrakt er tildelt Pareto forsikringsmekling AS som skal gje råd til den interne arbeidsgruppa med gjennomføring av konkurransen for Vestland fylkeskommune. Ein tek sikte på å publisere konkurransen i løpet av juni 2020.

Det har i denne saka vore gjennomført drøftingar med dei tilsette sine organisasjonar og det er som nemnd ovanfor sett ned ei intern arbeidsgruppe som skal ta del i dette arbeidet. Gruppa har deltakarar får HR-seksjonen, Budsjettseksjonen, Innkjøpsseksjonen og dei tilsette sine organisasjonar. Pareto forsikringsmekling har gjennomført ½-dags opplæring på fagområdet for gruppa.

Fylkesrådmannen legg opp til at Fylkestinget i juni 2020 vedtek tildelingskriterium som vert nytta i anbodskonkurransen. Konkurransen vert publisert før sumaren og eg legg til grunn at Fylkestinget i september 2020 tildeler kontrakt til den leverandøren som leverer det beste tilbodet til Vestland fylkeskommune.

Anbodet og evalueringskriterium for tildeling av kontrakt

Dei tilboda som tilfredsstellar dei kvalifikasjonskrava som vert sett i konkurransen vert evaluert. Kvalifikasjonskrava relaterer seg mellom anna til om tilbydaren har er lovleg etablert føretak, har økonomisk kapasitet og finansiell styrke, har røynsle frå tilsvarande oppdrag og om den har gjennomføringsevne og kapasitet i høve til oppdraget.

Det er vidare krav om at konkurransedokumentata sikrar likebehandling av tilbydarane, prosessen og avgjersla er føreseieleg, prosessen og avgjersla er sporbar i ettertid og at det er proporsjonalitet mellom dei krav som vert stilt og den tenesta som skal leverast. Pensjonskontoret sin rettleiar omtaler desse tilhøva nærare.

I denne saka vert det teke avgjerd på dei evalueringskriterium som skal nyttast ved evaluering av tilboda som kjem til Vestland fylkeskommune i konkurransen. Ein tek sikte på å publisere konkurransen i løpet av juni månad og at evalueringa vert gjennomført i august/september.

Kontrakten med KLP må i samsvar med gjeldande bransjepraksis seiast opp innan 30 september.

Pensjonskontoret sin rettleiar på fagområdet vert lagt til grunn for arbeidet med saka.

Pensjonskontoret er organisert som foreining og består av eit styre og eit sekretariat. Pensjonskontorets medlemmer er kommunar, fylkeskommunar, bedrifter og verksemdar innafor KS sitt tariffområde. Meir informasjon om Pensjonskontoret er tilgjengeleg på nettstaden www.pensjonskontoret.no.

Vestland fylkeskommune har frå Pareto forsikringsmekling AS fått anbefaling på å nytta følgjande evalueringskriterier for konkurransen:

Totaløkonomi	50 %	
Soliditet		20 %
Service og rådgjeving	20 %	
Historisk avkastning	10 %	

Nedanfor følgjer skildring av kvart einskild kriterium:

Totaløkonomi

Sentrale områder vil være:

- Premieutjammingsfellesskap (korleis er kjenneteikna ved dei ulike alternativa)
- Forsikringsbart/ ikkje forsikringsbart (Dette vil jo da være relevant rundt AFP)
- Kapitalbinding - Tilbyder skal her gjere greie for kor stor avsetning til premiereserve og eventuelle andre avsetningar som vil krevjast for å inkludera av oppdragsgjevar si pensjonsordning i premieutjammingsfellesskapet hos tilbyder
- Administrasjonskostnad
- Kapitalforvaltning (samansetting av forvaltninga, evna til å gje meiravkastning, kostnader ved forvaltninga, etisk forvaltning)
- Behovet for eventuelt innskot av eigenkapital (EK) og moglegheit for alternativ avkastning på denne EK

Dette er overordna punkter med fleire underpunkt.

Pensjonskontoret kjem med ny rettleiar i midten av juni 2020. Det er grunn til å rekne med at dei endringane som kjem har relevans innafor tildelingskriterium «økonomi». Fylkesrådmannen tek sikte på å ferdigstille konkurransegrunnlaget slik at dei nye råda Pensjonskontoret eventuelt kjem i den nye rettleiaren vert innarbeidd i konkurransegrunnlaget til Vestland fylkeskommune. Dei eventuelle endringane som vert gjort og tilhøyrande vurderingar kjem fylkesrådmannen tilbake til i den saka som vert lagt fram for Fylkestinget i september.

Det er retta førespurnad til Pensjonskontoret om å få tilgang til denne informasjonen så tidleg som råd er. Vestland fylkeskommune har fått tilbakemelding om at dette vil bli vurdert på neste styremøte hos Pensjonskontoret 14. april.

Til saman vil kriterium «totaløkonomi» bli vekta 50 prosent ved evalueringa av tilboda.

Soliditet

Dette kriteriet skal gje utteljing for den bufferkapital dei ulike tilbydarane har.

Til saman vil kriterium «soliditet» bli vekta 20 prosent.

Service og rådgjeving

Kva form for service og rådgjeving som vert tilbydd tilsette og folkevalde i VLFK vil bli vurdert under dette punktet i evalueringa.

Det har skjedd endringar på pensjonsområdet sidan førre konkurranse og etter fylkesrådmannens vurdering er det naudsynt at Vestland fylkeskommune gjer god informasjon til tilsette og folkevalde om pensjonsordningane.

På dette evalueringskriteriet vil tilbydarane bli utfordra i høve til korleis dei vil løyse oppgåva knyta til generell informasjon til alle tilsette og folkevalde og rådgjeving i høve til aktuelle problemstillingar for kva einiskilt tilsett og folkevald.

Til saman vil kriterium «service og rådgjeving» bli vekta 20 prosent.

Historisk avkastning

På dette kriteriet vil dei ulike tilbydarane bli evaluert i høve til oppnådd historisk avkastning for nokre år tilbake i tid. På den endeleg utforminga av dette kriteriet vil eg støtte meg på Pensjonsrettleiaren for 2020. Om det er slik at ein tilbydar har oppnådd betre resultat enn andre vil dette gje høgare score ved evaluering av kriteriet «Historisk avkastning» som blir vekta med 10 prosent.

Til saman vil kriterium «historisk avkastning» bli vekta 10 prosent.

Relevante utdrag frå Pensjonskontoret sin rettleiar i høve til Hovudtariffavtalen:

Nedanfor følgjer kopi frå Pensjonskontoret sin rettleiar frå 2019 i høve til følgjande tema:

- vilkår for flytting
- oppseiing
- vedtak om flytting
- drøfting
- premieutjamning

Frå avsnitt 2.2 Flyttebestemmelser

Bestemmelsene relatert til opphør og flytting av en pensjonsavtale følger av:

TPO (vedtekt om tjenstepensjonsordning) § 14-1: Opphør eller flytting av pensjonsavtale:

«a. Oppsigelsesfrist

Den enkelte forsikringstaker kan si opp avtalen om tilslutning til fellesordningen med tre måneders frist til opphør ved kalenderårets slutt. Endelig vedtak om flytting skal skje senest innen 1.12. Det vises til HTA kap. 2 pkt. 2.1.10 femte ledd.

b. Flytting av pensjonsavtale

Når oppsigelse skjer i forbindelse med flytting av forsikringsavtalen til annen pensjonsinnretning gjelder forsikringsvirksomhetslovens kapittel 6.»

HTA kapittel 2 punkt 2.1.10:

«Ved skifte av selskap/pensjonskasse skal dette drøftes med de tillitsvalgte.

Drøftingsplikten inntreer tidligst mulig og senest før oppsigelse er vedtatt og levert dagens leverandør av tjenstepensjonsforsikring.

Uttalelse fra tillitsvalgte som representerer de aktive arbeidstakere som er omfattet av pensjonsordningen, skal følge saken fram til endelig avgjørelse i kommunestyret/fylkestinget/styret.»

Flytting av kommunal tjenstepensjon kan i medhold av HTA skje 01.01., imidlertid kan Pensjonskontoret i medhold av TPO § 16-1 avgi uttalelse i flyttesaker.

Frå avsnitt 2.3 Oppsigelse av pensjonsordning

Kommuner, fylkeskommuner og bedrifter/virksomheter i KS' tariffområde (heretter omtalt som kommunen) er i TPO § 14-1 gitt en tre måneders frist til å si opp pensjonsavtalen med sin nåværende leverandør med virkning fra kalenderårets slutt. Siste frist for å si opp avtalen i henhold til HTA blir altså 30.09. inneværende kalenderår.

I forsikringsvirksomhetsloven (forsvl.) kapittel 6 er det inntatt bestemmelser som gjelder flytting mellom pensjonsinnretninger. Disse bestemmelsene gjelder også for kommunale pensjonsordninger, jf. forsvl. § 6-1 bokstav d.

Oppsigelse av pensjonsavtalen skal være skriftlig. Kravet til skriftlighet er likevel ikke til hinder for at oppsigelsen kan sendes elektronisk, jf. forsvl. §6-5 første ledd. Forutsetningen er at det benyttes en metode som autentiserer avsender og sikrer meldingens innhold.

Frå avsnitt 2.4 Vedtak om flytting

Endelig vedtak om flytting skal senest skje innen 01.12. det enkelte år, jf. TPO § 14-1 bokstav a. Det følger av HTA kapittel 2 punkt 2.1.10 at det er kommunestyret/fylkestinget/styret selv som skal avgjøre spørsmålet om skifte av pensjonsleverandør. Det er etter gjeldende HTA ikke noe krav om at det skal gis skriftlig begrunnelse for vedtaket.

Kravet om at det skal fattes vedtak om skifte av pensjonsleverandør gjelder selv om det kun er én leverandør i markedet av forsikret løsning. Bakgrunnen for dette er at HTA stiller formelle krav til hvordan en flytteprosess skal gjennomføres. Dersom kommunen velger å etablere en pensjonskasse anses også dette som et skifte av pensjonsleverandør, følgelig er det også et krav om at det fattes vedtak om dette.

Den endelige beslutningen om en eventuell flytting kan ikke delegeres til formannskapet eller kommunens administrasjon. De alminnelige bestemmelsene i kommuneloven om delegasjon av vedtaksmyndighet til formannskapet, kan følgelig ikke gjøres gjeldende innenfor dette spesielle område av tariffavtalen. Tilsvarende gjelder for fylkestinget.

Frå avsnitt 2.5 Drøftingsplikt

Arbeidsgiver plikter etter HTA kapittel 2 punkt 2.1.10 første ledd å drøfte skifte av pensjonsleverandør med de tillitsvalgte. Slike drøftinger skal gjennomføres «tidligst mulig», og senest før oppsigelse er vedtatt og levert dagens leverandør av tjenestepensjonsforsikring, jf. HTA kapittel 2 punkt 2.1.10 andre ledd. Pensjonskontoret anbefaler at de tillitsvalgte tas med på drøfting allerede når bytte av pensjonsleverandør eller etablering av pensjonskasse er i en utredningsfase. Drøftingsmøtet skal ende i underskrevet protokoll. Uttalelse fra tillitsvalgte som representerer de yrkesaktive arbeidstakerne som er omfattet av pensjonsordningen, skal følge saken frem til endelig avgjørelse i kommunestyret/fylkestinget/styret.

Frå avsnitt 2.5 Premieutjamning

Hovedprinsippet om premieutjevningsskaps fellesskap er nedfelt i HTA kapittel 2 punkt. 2.1.10:

«Tjenestepensjonsordningen skal være basert på et finansieringssystem som er kjønnsnøytralt og som ikke virker utstøtende på eldre arbeidstakere. Under henvisning til dette skal premien minst beregnes på grunnlag av et kollektiv som hos den enkelte leverandør utgjøres av samtlige kommunekunder og bedriftskunder eller av fylkeskommunekunder.»

TPO § 13-2, nr. 1, annet ledd til fjerde ledd presiserer dette nærmere:

«Den ordinære årspremie skal utjevnes i den enkelte forsikringsgivers fellesordning, basert på pensjonsgrunnlaget. Engangspremier ved pensjonstilfellets inntreden, skal utjevnes i forsikringsgivers fellesordning i forhold til pensjonsgrunnlaget. Premie for lønns- og G-regulering skal utjevnes i en fellesordning i forhold til premiereserven. Administrasjonstillegget i premien skal utjevnes i en fellesordning i forhold til pensjonsgrunnlaget.

Forsikringsgivers fellesordning for utjevning av alle premieelementene skal utgjøres av samtlige kommunekunder og bedriftskunder eller av fylkeskommunekunder. Med partenes samtykke kan forsikringsgiver skille ut bedriftskunder organisert som egne juridiske subjekter, som sysselsetter arbeidstakere med aldersgrense 60 år, i en egen utjevningsordning. Egne pensjonskasser skal utjevne premieelementene innen sitt dekningsområde.»

Dette innebærer at alle kommuner og bedrifter/virksomheter i KS' tariffområde skal være med i samme premieutjevningsskaps fellesskap. Med mindre partene er enige om å ha enkelte bedrifter som sysselsetter arbeidstakere med aldersgrense 60 år i et eget utjevningsskaps fellesskap.

Fylkeskommuner skal utgjøre et eget premieutjevningsskaps fellesskap i livsforsikringsforetaket eller i pensjonskassen.

Vurderingar og verknader

På bakgrunn av innhaldet i Hovudtariffavtalen (ref sitata ovanfor) finn fylkesrådmannen det naturleg at det før konkurranse og tildeling av kontrakt om levering av tenester i samband med tenestepensjon vert lagt fram sak knytt til tildelingskriterium for tildeling av kontrakt.

Saka om kriterium for tildeling av kontrakt på levering av tenestepensjon for Vestland fylkeskommune er drøfta med dei tillitsvalde sine organisasjonar. Den interne arbeidsgruppa skal arbeide vidare med saka og ta del i evalueringa av tilboda VLFK mottek.

Fylkesrådmannen legg vidare til grunn at Vestland fylkeskommune har handtert denne saka slik at dei krav som er sett i gjeldande avtale og lovverk i høve til flytting, oppseiing, drøfting og premieutjamning vert teke hand på rett vis.

Anbudskonkurransen om tildeling av kontrakt vert utlyst i tråd med regelverket for offentlege anskaffingar.

Konklusjon

Vestland fylkeskommune nyttar følgjande evalueringskriterium i samband med konkurransen på levering av tenestepensjon for tilsette og folkevalde:

Totaløkonomi		50 %
Soliditet	20 %	
Service og rådgjeving		20 %
Historisk avkastning		10 %

Fylkesrådmannen får fullmakt til å justere desse kriterium basert på råda som kjem i ny rettleiar frå Pensjonskontoret som kjem rett før det konkurransen vert lyst ut sumaren 2020.

Sak om tildeling av kontrakt vert lagt fram for Fylkestinget i september 2020.

Vedlegg:

Pensjonsrettleiaren 2019

Motsegn frå Storebrand

Saksprotokoll i 22.04.2020 - administrasjonsutvalet

Aleksander Øren Heen, SP, sette fram slikt tilleggforslag:

«Administrasjonsutvalet ber om at innkjøpsprosessen sikrar at pensjonsportefølgjen ikkje vert investert i fond/aksjar som bryt med fylkeskommunen sine overordna mål for innkjøp. Viktige omsyn er sosial dumping, klima og miljø.»

Avrøysting

Innstillinga vart samrøystes vedteke.

Heen sitt forslag vart vedteke mot ei røyst (FNB).

Innstilling til fylkesutvalet

1. Fylkestinget tek til orientering resultatet av Vestland fylkeskommune si intensjonskunngjering knytt til å inngå kontrakt med KLP der Storebrand kom med motsegn og bad om at det vart gjennomført konkurranse som grunnlag for tildeling av kontrakt

2. Vestland fylkeskommune nyttar følgjande tildelingskriterium ved tildeling av kontrakt på levering av tenester i tilknytning til ordninga med tenestepensjon:

- Totaløkonomi - vekt 50 %
- Service og rådgjeving - vekt 20 %
- Soliditet - vekt 20 %
- Historisk avkastning - vekt 10 prosent

3. Konkurransen vert lyst ut i slutten av juni og saka om tildeling av kontrakt vert lagt fram for Fylkestinget i september til endeleg avgjerd

4. Fylkesrådmannen får fullmakt til å justere tildelingskriteria om det kjem nye moment fram i Pensjonskontoret sin rettleiar for 2020 som etter planen skal vere klar i midten av juni 2020.

5. Administrasjonsutvalet ber om at innkjøpsprosessen sikrar at pensjonsportefølgjen ikkje vert investert i fond/aksjar som bryt med fylkeskommunen sine overordna mål for innkjøp. Viktige omsyn er sosial dumping, klima og miljø.

Saksprotokoll 30.04.2020 - fylkesutvalet

Avrøysting

Innstillinga vart samrøystes vedteke som innstilling til fylkestinget.

Innstilling til fylkestinget

1. Fylkestinget tek til orientering resultatet av Vestland fylkeskommune si intensjonskunngjering knytt til å inngå kontrakt med KLP der Storebrand kom med motsegn og bad om at det vart gjennomført konkurranse som grunnlag for tildeling av kontrakt

2. Vestland fylkeskommune nyttar følgjande tildelingskriterium ved tildeling av kontrakt på levering av tenester i tilknytning til ordninga med tenestepensjon:

- Totaløkonomi - vekt 50 %
- Service og rådgjeving - vekt 20 %
- Soliditet - vekt 20 %
- Historisk avkasting - vekt 10 prosent

3. Konkurransen vert lyst ut i slutten av juni og saka om tildeling av kontrakt vert lagt fram for Fylkestinget i september til endeleg avgjerd

4. Fylkesrådmannen får fullmakt til å justere tildelingskriteria om det kjem nye moment fram i Pensjonskontoret sin rettleiar for 2020 som etter planen skal vere klar i midten av juni 2020.

5. Administrasjonsutvalet ber om at innkjøpsprosessen sikrar at pensjonsportefølgjen ikkje vert investert i fond/aksjar som bryt med fylkeskommunen sine overordna mål for innkjøp. Viktige omsyn er sosial dumping, klima og miljø.

Hordaland fylkeskommune
Postboks 7900
5020 Bergen

Levert via e-post til frank.dahl@hfk.no

Pensjon for Vestland fylkeskommune

Vi viser til intensjonskunngjøring hvor Hordaland fylkeskommune opplyser at "Nye Vestland" fylkeskommune har til hensikt å inngå kontrakt med KLP om levering av offentlig tjenstepensjon til sine ansatte uten konkurranse. Det fremgår av kunngjøringen at frist for innsigelse er 24. oktober 2019 kl. 12.00.

Storebrand Livsforsikring AS inngir med dette innsigelse mot at kontrakt inngås uten konkurranse, da vilkårene for dette ikke er oppfylt.

Storebrand Livsforsikring AS mener det er formelt riktig å gjennomføre en anbudskonkurranse. Anbudskonkurranse vil også være ønskelig for å sikre Vestland den beste leveransen. Storebrand Livsforsikring AS leverer i dag slike tjenester til Askøy kommune. Storebrand Livsforsikring AS har nødvendig konsesjon. Vi vil også understreke at det er sendt produktmelding på det nye pensjonsproduktet m.m. (påslagsmodell) til Finanstilsynet slik Forsikringsvirksomhetsloven krever før et produkt kan markedsføres og selges. Vi viser for øvrig til Pensjonsveileder 2019, utgitt av Pensjonskontoret, der det vises til at det er to tilbydere av forsikret løsning; KLP og Storebrand. Ut fra dette har Storebrand deltatt i anbudet til Nye Øygarden kommune.

Samlet må det ut fra overnevnte bero på en misforståelse når det i kunngjøringen legges til grunn at "*KLP er eneste leverandør med konsesjon som tilbyr det aktuelle produktet*". Den aktuelle tjenesten faller etter sin art innenfor virkeområdet til lov og forskrift om offentlige anskaffelser. Vi kan ikke se at det er andre faktiske eller rettslige grunnlag for å unnta kontrakten fra konkurranse i samsvar med lov og forskrift om offentlige anskaffelser.

Anskaffelsens verdi oppgis i intensjonskunngjøringen til NOK 892 000 000 og overstiger terskelverdien i anskaffelsesforskriften. Kontraktens betydelige verdi gjør det særlig viktig å sikre konkurranse om leveransen. Inngåelse av kontrakt om levering av offentlig tjenstepensjon uten konkurranse vil på denne bakgrunn være i klar strid med lov og forskrift om offentlige anskaffelser.

Vi ber derfor om at fylkeskommunen gjennomfører en konkurranse om denne kontrakten i samsvar med lovens og forskriftens krav.

Vi imøteser en snarlig bekreftelse på at vår innsigelse er tatt til følge.

Med vennlig hilsen
Storebrand Livsforsikring AS



Geir Holmgren
Administrerende direktør

PENSJONSVEILEDER
2019

kommunal tjenstepensjon



Pensjonskontoret
Postboks 1466 Vika
0116 Oslo
Besøksadresse: Haakon VIIIs gate 9
E-post: post@pensjonskontoret.no
Telefon: 24 13 64 40
www.pensjonskontoret.no

Design og foto: Cornelia Henne Braathen / Geoffrey Kempton



FORORD

Pensjonsveilederen utgis for fjortende år på rad, og er fjerde utgave kun i elektronisk versjon.

Årets utgave er i stor grad en oppdatering av 2018-versjonen.

I Kapittel 3 - *Tjenestepensjon og AFP i offentlig sektor* er omtalen av offentlig tjenestepensjon fra 01.01.2020 oppdatert med hensyn til den siste lovendringen som ble vedtatt av Stortinget 21.06.2019. Lovendringene er en følge av lovforslaget regjeringen la fram den 10.04.2019. Tabellene i kapitlet er oppdatert med nytt grunnbeløp i folketrygden fra mai 2019.

I kapittel 7 - *Premie- og pensjonskostnader* er det som følge av lovforslaget tatt inn et nytt punkt om premie i endret regelverk for ny offentlig tjenestepensjon. I omtalen av Pensjonskostnader og pensjonsforpliktelser i kommunenes regnskap er det tatt med en omtale av de regnskapsmessige konsekvensene av endret offentlig tjenestepensjon. Omtalen er basert på rapporten *Pensjonskostnader i kommunesektoren* utarbeidet av en arbeidsgruppe nedsatt av Kommunal- og moderniseringsdepartementet.

Kapittel 9 - *Kommunal tjenestepensjon i en pensjonskasse* er oppdatert med hensyn til nytt solvenskapitalkrav for pensjonskasser.

Det er ny tittel i Kapittel 10 - *Valg av tjenestepensjonsleverandør*. Kapitlet omtaler momenter og vurderingstemaer som er relevante når det skal velges pensjonsløsning.

Actecan v/Sissel Rødevand og Fredrik Haugen har bistått i arbeidet med oppdatering av det forsikringsmessige, herunder også endringer i regelverket for offentlig tjenestepensjon fra 01.01.2020.

Med Storebrands nylige beslutning om gjeninntreden i det offentlige tjenestepensjonsmarkedet vil det fra 2020 være 2 tilbydere av forsikret kommunal tjenestepensjon.

Pensjonsveileder 2019 ble godkjent av Pensjonskontorets styre 04.04.2019.

Pensjonskontoret håper at også årets utgave kan bli et nyttig oppslagsverk for våre medlemmer.

Oslo, juni 2019
Pensjonskontoret

INNHOOLD

1	PENSJONSKONTORET	8
1.1	INNLEDNING	9
1.1.1	Historie	9
1.1.2	Organisering og vedtekter	9
1.2	STYRET	10
1.2.1	Styrets sammensetning	10
1.2.2	Styrets oppgaver	10
1.3	SEKRETARIATET	10
1.4	BESTEMMELSE OM TVISTELØSNING	11
2	HOVEDTARIFFAVTALEN – SENTRALE BESTEMMELSER	12
2.1	INNLEDNING	13
2.2	FLYTTBESTEMMELSER	13
2.3	OPPSIGELSE AV PENSJONSAVTALE	14
2.4	VEDTAK OM FLYTTING	14
2.5	DRØFTINGSPLIKT	14
2.6	PREMIEUTJEVNING	15
3	TJENESTEPENSJON OG AFP I OFFENTLIG SEKTOR	16
3.1	INNLEDNING	17
3.2	ALDERSPENSJON FRA OFFENTLIG TJENESTEPENSJON	18
3.2.1	Levealdersjustering, fleksibelt uttak og individuell garanti	18
3.2.2	Eksempel på levealdersjustering av alderspensjonen i offentlig tjenestepensjon	20
3.2.3	Eksempel på alderspensjon fra 67 år ved uttak av alderspensjon fra folketrygden før 67 år	21
3.2.4	Eksempel på levealdersjustering av alderspensjon ved uttak av alderspensjon etter 67 år	22
3.2.5	Eksempel på individuell garantiordning	23
3.2.6	Nærmere om regler for årskullene fra og med 1954	24
3.2.7	Regulering av pensjon og pensjonsgrunnlag	25
3.3	AVTALEFESTET PENSJON (AFP) I KOMMUNAL SEKTOR	26
3.4	HOVEDTREKK VED ENDRET TJENESTEPENSJON OG AFP FOR ANSATTE I OFFENTLIG SEKTOR	27



3.4.1	Eksempel på beregning av pensjon fra pensjonsordningen	29	6.3	VALGFRIHET I LØSNING FOR KOMMUNAL PENSJON – EGEN PENSJONSKASSE OG LIVSFORSIKRINGSFORETAK	53
3.3.2	Uavklarte forhold	30	6.3.1	Egenregi	54
3.5	UFØREPENSJONSORDNINGER	31	6.3.1.1	Utvidet egenregi	54
3.5.1	Uføretrygd i folketrygden	31	6.3.2	Kjøp fra ekstern aktør	54
3.5.2	Uførepensjon i kommunal sektor	32	6.4	ANBEFALINGER NÅR KOMMUNENS PENSJONS-FORHOLD SKAL VURDERES	54
3.6	ETTERLATTEPENSJONER	33	6.4.1	Vær ute i god tid	54
4	FORSIKRINGSVIRKSOMHETSLOVEN OG FINANSFORETAKSLOVEN	34	6.4.2	Pensjonsutvalg	55
4.1	INNLEDNING	35	6.4.3	Kommunestyrets behandling	55
4.2	FORSIKRINGSVIRKSOMHETSLOVEN	35	6.4.4	Kommunestyret må fatte beslutning om valg av leverandør	57
4.2.1	Lovens kapittel 2	35	6.4.5	Bistand fra Pensjonskontoret	57
4.2.2	Lovens kapittel 3	36	6.4.6	Bruk av pensjonsrådgivere	57
4.2.3	Lovens kapittel 4	39	6.4.7	Flytting – viktige momenter	57
4.2.4	Lovens kapittel 6	41	6.5	ANSKAFFELSESGELVERKET	58
4.3	HOVEDPUNKTER I FINANSFORETAKSLOVEN	43	6.5.1	Skjematisk oversikt over anskaffelsesprosessen	58
5	AKTØRER I TJENESTE-PENSJONSMARKEDET	44	6.5.2	Planlegging	58
5.1	INNLEDNING	45	6.5.3	Grunnleggende prinsipper	59
5.2	LIVSFORSIKRINGSFORETAK	45	6.5.3.1	Krav til likebehandling	59
5.2.1	Statusmøter	46	6.5.3.2	Krav til forutberegnelighet	59
5.3	PENSJONSKASSE	46	6.5.3.3	Krav til etterprøvnbarhet	60
5.3.1	Pensjonskasser i KS' sektor	46	6.5.3.4	Forholdsmessighet	61
5.3.2	Interkommunale pensjonskasser	47	6.5.4	Beslutning om anbudsprosess	62
5.4	INTERESSEORGANISASJONER	47	6.5.5	De ulike prosedyrene	62
5.4.1	Finans Norge	47	6.5.5.1	Valg av prosedyreform – kontrakt over EØS terskelverdi	63
5.4.1.1	Bransjeavtale – flytting av pensjonsmidler	47	6.5.6	Anskaffelsesdokumentene	64
5.4.2	Pensjonskasseforeningen	47	6.5.6.1	Konkurransesgrunnlags innhold	64
5.4.3	Kontaktmøter	47	6.5.7	Kunngjøringsplikten	65
5.5	PENSJONSRAÐGIVERE	48	6.5.8	Tilbudsfrister	66
5.5.1	Kjøp av rådgivningstjenester	48	6.5.9	Kvalifikasjonskravene	66
5.5.2	Rådgivere i KS' sektor	49	6.5.9.1	Bruk av egenerklæringsskjema	66
5.6	OVERSIKT OVER PENSJONSKASSENE I KS' SEKTOR	50	6.5.10	Evaluerings av tilbud og valg av leverandør	68
6	ANSKAFFELSESGELVERKET OG KOMMUNAL TJENESTEPENSJON	52	6.5.10.1	Vekting av tildelingskriteriene	69
6.1	INNLEDNING	53	6.5.10.2	Begrunnelse for valg av leverandør	70
6.2	ANSKAFFELSESGELVERKETS ANVENDELSE PÅ KOMMUNAL PENSJON	53	6.5.10.3	Anskaffelsesprotokoll	70
			6.6	KONTRAKTEN	70
			6.6.1	Rettslige rammer for kontrakten	71
			6.6.2	Kontraktens varighet	71
			6.6.3	Endring av kontrakt – begrensninger	71

INNHOOLD

6.7	MARKEDSSITUASJONEN PÅ OMRÅDET FOR KOMMUNAL TJENESTEPENSJON	72
6.7.1	Når er det eventuelt tillatt å gå direkte til én leverandør?	72
6.7.1.1	Når kan bare én aktør levere?	74
6.8	SAMMENSLÅING AV KOMMUNER – BETYDNING FOR KOMMUNAL TJENESTEPENSJON	75
6.8.1	Adgang til å tre inn i eksisterende ordninger	76
6.8.1.1	Kommunen ønsker egen pensjonskasse – egenregi	76
6.8.1.2	inntreden i eksisterende kontrakt med livsforsikringsforetak	76
6.8.2	Konkurransen som virkemiddel for å finne beste løsning for kommunal tjenstepensjon	78
6.8.2.1	Hvilke forutsetninger må tas for å redusere risikoen for ansvar?	80
6.9	KJØP GJENNOM INTERKOMMUNAL PENSJONSKASSE	81
6.9.1	Forholdet til reglene om utvidet egenregi	81
6.9.2	Kontrollvilkåret	82
6.9.2.1	Kontrollkriteriet – hva bør oppdragsgiver ta hensyn til?	84
6.9.3	Omsetningsvilkåret – begrensninger for utadrettet virksomhet	85
6.9.3.1	Pensjonskassenes omsetning	85
6.9.4	Begrensningen på privat innflytelse	86
6.9.4.1	Kommersielle aktører med kommunal pensjon i interkommunal pensjonskasser?	86
6.10	INTERKOMMUNAL PENSJONSKASSE SOM OFFENTLIG – OFFENTLIG SAMARBEID	88
6.11	OM PENSJONSKASSENES FORHOLD TIL ANSKAFFELSES-REGELVERKET	89
7	PREMIE OG PENSJONS-KOSTNADER	90
7.1	INNLEDNING	91
7.2	PREMIEBEREGNING	91
7.2.1	Årlig premie	92
7.2.2	Reguleringspremie	92
7.2.3	Engangspremie	92
7.2.4	Premie i nytt regelverk for offentlig tjenstepensjon	93



7.3	PREMIUTJEVNING	95	9.7	RISIKO KNYTTET TIL ADMINISTRASJONS- OG FORVALTNINGSKOSTNADER	121
7.3.1	Eksempler	96	9.8	OPERASJONELL RISIKO	121
7.4	PREMIETARIFF	97	9.9	ADMINISTRASJON OG PRAKTISKE OPPGAVER I EN PENSJONSKASSE	121
7.4.1	Beregningsrente	98	9.9.1	Medlemsregistre	121
7.4.2	Dødelighetsgrunnlag	99	9.9.2	Pensjonsberegning	121
7.4.3	Uføregrunnlag	99	9.9.3	Pensjonsutbetaling	122
7.5	PENSJONSKOSTNADER OG PENSJONSFORPLIKTELSER I KOMMUNENS REGNSKAP	99	9.9.4	Regnskap	122
8	KOMMUNAL TJENESTEPENSJON I ET LIVSFORSIKRINGSFORETAK	102	9.9.5	Service og medlemsinformasjon	123
8.1	INNLEDNING	103	9.9.6	Fordeling av overskudd	123
8.2	RAMMEBETINGELSER FOR LIVSFORSIKRINGSFORETAK	103	9.9.7	Kapitalforvaltningsstrategi	123
8.2.1	Konsesjon	104	9.9.8	Overvåking av kapitalforvaltningen	123
8.2.2	Vedtekter	104	9.9.9	Rapportering	124
8.2.3	Styre	104	9.9.10	Informasjon til medlemmene (yrkesaktive, oppsatte og pensjonister)	124
8.2.4	Regnskapsføring, rapportering og internkontroll	104	10	VALG AV TJENESTEPENSJONS- LEVERANDØR	126
8.2.5	Aktuarfunksjonen i et livsforsikringsforetak	104	10.1	INNLEDNING	127
8.3	KAPITALKRAV FOR ET LIVSFORSIKRINGSFORETAK	105	10.1.1	Tidsperspektiv ved vurdering av pensjonsleverandør	129
8.4	KAPITALFORVALTNINGSRISIKO	106	10.1.2	Risiko	130
8.5	FORSIKRINGSRISIKO	107	10.2	EGENKAPITALKRAV OG SOLVENSKRAV	130
8.6	PREMIE, PENSJONSKOSTNADER OG UTJEVNINGSFELLESSKAP	108	10.3	KAPITALFORVALTNING OG AVKASTNING	132
8.7	ADMINISTRASJONS- OG FORVALTNINGSKOSTNADER	108	10.4	FORSIKRINGSRISIKO	134
9	KOMMUNAL TJENESTEPENSJON I EN PENSJONSKASSE	110	10.5	PREMIE, PENSJONSKOSTNADER OG UTJEVNINGSFELLESSKAP	137
9.1	INNLEDNING	111	10.6	ADMINISTRASJONS- OG FORVALTNINGSKOSTNADER	138
9.2	RAMMEBETINGELSER FOR PENSJONSKASSER	112	10.7	SERVICE OG NÆRHET TIL PENSJONSORDNINGEN FOR KOMMUNER OG ANSATTE	139
9.2.1	Konsesjon	112	10.8	MEDBESTEMMELSE	139
9.2.2	Vedtekter	113	10.9	OPERASJONELL RISIKO	140
9.2.3	Styre	114	10.10	SPESIELLE FORHOLD VED FLYTTING MELLOM PENSJONSINNRETNINGER	140
9.2.4	Daglig leder	115			
9.2.5	Regnskapsføring, rapportering, revisor og internkontroll	115			
9.2.6	Aktuar	116			
9.3	KAPITALKRAV FOR EN PENSJONSKASSE	117			
9.4	KAPITALFORVALTNINGSRISIKO	118			
9.5	FORSIKRINGSRISIKO	118			
9.6	PREMIE, PENSJONSKOSTNADER OG UTJEVNINGSFELLESSKAP	119			
				ORD OG UTTRYKK	138
				DOMSREGISTER	148



1. PENSJONSKONTORET

- Pensjonskontoret
 - Etablert av tariffpartene i kommunal sektor
 - Består av et styre og et sekretariat
 - Fører tilsyn med pensjonsbestemmelsene i Hovedtariffavtalen

- Pensjonsveilederen kan brukes som en oppslagsbok for kommunal tjenestepensjon og tilhørende temaer





1.1 INNLEDNING

Denne pensjonsveilederen utgis årlig, og er ment som et hjelpemiddel i spørsmål om tjenstepensjon, som er nedfelt i Hovedtariffavtalen (HTA) i KS' tariffområde.

HTA gjelder for alle kommuner og fylkeskommuner i KS' sektor (unntatt Oslo), samt alle bedrifter og virksomheter som er medlemmer i KS-Bedrift (heretter omtalt som *kommunen*). Unntakene er der KS Bedrift har egne tariffavtaler. Pensjonskontoret påser at alle livsforsikringsforetak og pensjonskasser (*pensjonsinnretninger*) praktiserer pensjonsbestemmelser i HTA på korrekt måte.


Disse er nærmere omtalt i:

- HTA kapittel 2 – *Pensjonsforhold*
- Vedlegg 4 – *Vedtekter for avtalefestet pensjon (AFP)*
- Vedlegg 5 – *Vedtekter for tjenstepensjonsordning – TPO (TPO)*

1.1.1 HISTORIE

Endringer i lov- og avtaleverk på begynnelsen av 2000-tallet resulterte i at markedet for kommunal tjenstepensjon ble endret. DNB Livsforsikring (tidligere Vital Forsikring) og Storebrand Livsforsikring tok opp konkurransen med Kommunal Landspensjonskasse (KLP), som var markedsleder. Man så for seg et tiltakende antall årlige konkurranser-/flyttinger av tjenstepensjonskontrakter. Med dette bakgrunnsteppet ble partene i hovedtariffoppgjøret 2004 enige å opprette Pensjonskontoret, som blant annet fikk i oppgave å avgi uttalelser i flyttesaker.

Etter at Storebrand (desember 2012) og DNB (juni 2013) besluttet å trekke seg ut av markedet for kommunal tjenstepensjon, var det lenge kun ett livsforsikringsforetak i markedet. Storebrand har imidlertid nylig besluttet å gjeninntre i det offentlige tjenstepensjonsmarkedet. Dette betyr at det fra 2020 vil være to tilbydere av forsikret kommunal tjenstepensjon. Alternativet er å etablere en



pensjonskasse eller å gå inn i en interkommunal pensjonskasse. Per i dag er det imidlertid ingen som har konsesjon fra Finanstilsynet til å drive en interkommunal pensjonskasse.

1.1.2 ORGANISERING OG VEDTEKTER

Pensjonskontoret er organisert som en forening og består av et styre og et sekretariat. Pensjonskontorets medlemmer er kommuner, fylkeskommuner, bedrifter og virksomheter innen KS' tariffområde.

Pensjonskontorets egne vedtekter inneholder, foruten formålsbestemmelsen, organisatoriske bestemmelser om styre og sekretariat, årsmøte og årsmøtets oppgaver, samt vedtektsendring og oppløsning. Les mer om dette på Pensjonskontorets nettsted www.pensjonskontoret.no.

1.2 STYRET

1.2.1 STYRETS SAMMENSETNING

Pensjonskontorets styre består av organisasjonene på arbeidsgiver- og arbeidstakersiden i KS' sektor. Styremedlemmene representerer KS og hovedsammenslutningene: LO Kommune, Unio, YS-K og Akademikerne-K.

I TPO § 16-1 reguleres stemmetall og hvor mange som møter fra hver organisasjon.

1.2.2 STYRETS OPPGAVER

Styrets oppgaver følger av TPO § 16-1:

- Avgjøre tvist om forståelsen av vedtektene etter § 15-1

- Foreta justeringer av vedtektene som følge av endringer i lovverk og/eller tilsvarende ordninger i privat og statlig sektor
- Utarbeide forslag for tariffpartene til endringer i bestemmelsene som styret finner hensiktsmessig
- Følge utviklingen og forvaltningen av reglene, samt de økonomiske konsekvensene av ordningene i KS-området
- Vedta opplærings- og andre utviklingstiltak som styret finner hensiktsmessig innen pensjonsområdet
- Vedta tilsetninger og virksomhetsplan
- Legge fram forslag til regnskap og budsjett
- Ha adgang til å avgi uttalelse i flyttesaker, herunder også ved opprettelse av egen eller interkommunal pensjonskasse

1.3 SEKRETARIETET

Etter TPO § 16-2 skal Pensjonskontoret «forvalte, informere og overvåke praktiseringen av reglene for AFP og TPO innen KS' tariffområde».

Pensjonskontoret fører tilsyn med praktiseringen av AFP- og TPO-vedtektene, herunder at bestemmelsene praktiseres likt av leverandørene av tjenestepensjon innen KS'sektor.

Pensjonskontoret publiserer uttalelser vedrørende regelfortolkning- og praktisering av AFP- og TPO-vedtektene og annen informasjon på www.pensjonskontoret.no.

Sekretariatets oppgaver følger av TPO § 16-2:

- Forvalte, informere og overvåke praktiseringen av reglene for AFP og

TPO innen KS' tariffområde

- Forberede saker til styret for AFP og TPO
- Innhente nødvendig informasjon og utredninger, følge utviklingen, herunder vurdere konsekvensene av forslag til regelendringer og regelendringer, samt ha kontakt med ulike aktuelle aktører innen pensjonsområdet
- Utarbeide forslag til budsjett og virksomhetsplan
- Utarbeide forslag til regnskap i henhold til regnskapslovens bestemmelser
- Forberede behandling av flyttesaker, herunder kontrollere at produktene oppfyller tariffavtalens krav, inkludert kravene i forsikringsvirksomhetsloven og forsikringsavtaleloven

1.4 BESTEMMELSE OM TVISTELØSNING

Det er gitt en bestemmelse om tvisteløsning i TPO § 15-1:

«Tvist om forståelsen av disse vedtekter knyttet til saker kan avgjøres av styret. Slike saker skal sendes via den søknadsbehandlende pensjonsinnretning, som sørger for videresendelse til Pensjonskontoret».

Etter denne bestemmelsen kan pensjonsinnretningene bringe enkeltsaker inn for Pensjonskontorets styre der det er tvist om forståelsen av pensjonsvedtektene i HTA. Det vil være sakens prinsipielle sider, det vil si den nærmere tolkning og forståelse av enkeltbestemmelser, Pensjonskontorets styre kan ta stilling til.

Dersom man ønsker en full realitetsbehandling av saken, må den bringes inn for Trygderetten, jf. TPO § 15-2.





2. HOVEDTARIFFAVTALEN – SENTRALE BESTEMMELSER

- Hovedtariffavtalen inneholder bestemmelser om opphør, og flytting av pensjonsavtaler
- Siste frist for oppsigelse er 30.09. inneværende kalenderår
- Endelig vedtak om flytting må skje innen 01.12.
- Det er kommunestyret, fylkestinget eller bedriftens styre som selv må ta den endelige beslutningen om flytting. Dette kan ikke delegeres til formannskapet eller kommunens administrasjon
- Bytte av pensjonsleverandør skal drøftes med de tillitsvalgte
- Hovedtariffavtalen setter krav om premieutjevningsskapskap





2.1 INNLEDNING

De tariffmessige bestemmelsene vedrørende AFP og tjenstepensjon følger av Hovedtariffavtalen (HTA) innen KS-området kapittel 2 med vedlegg 4 – *Vedtekter for avtalefestet pensjon* (AFP) og vedlegg 5 – *Vedtekter for Tjenstepensjonsordning – TPO* (TPO).

I dette kapittelet går vi blant annet nærmere inn på sentrale bestemmelser i forbindelse med flytting av en pensjonsavtale. Det er i dag to livsforsikringsforetak som tilbyr kommunal tjenstepensjon. I tillegg kan noen kommuner velge å etablere en pensjonskasse. Flere kommuner har som en følge av kommune-reformen vedtatt å slå seg sammen. Noen av disse må ta stilling til hvilken pensjonsordning den nye kommunen skal ha.

2.2 FLYTTEBESTEMMELSER

Bestemmelsene relatert til opphør og flytting av en pensjonsavtale følger av:

■ TPO § 14-1:

Opphør eller flytting av pensjonsavtale:

«a. Oppsigelsesfrist

Den enkelte forsikringstaker kan si opp avtalen om tilslutning til fellesordningen med tre måneders frist til opphør ved kalenderårets slutt. Endelig vedtak om flytting skal skje senest innen 1.12. Det vises til HTA kap. 2 pkt. 2.1.10 femte ledd.

b. Flytting av pensjonsavtale

Når oppsigelse skjer i forbindelse med flytting av forsikringsavtalen til annen pensjonsinnretning gjelder forsikringsvirksomhetslovens kapittel 6.»



- HTA kapittel 2 punkt 2.1.10:
«Ved skifte av selskap/pensjonskasse skal dette drøftes med de tillitsvalgte.

Drøftingsplikten inntretr tidligst mulig og senest før oppsigelse er vedtatt og levert dagens leverandør av tjenstepensjonsforsikring.[...]

Uttalelse fra tillitsvalgte som representerer de aktive arbeidstakere som er omfattet av pensjonsordningen, skal følge saken fram til endelig avgjørelse i kommunestyret/fylkestyret/tinget/styret.»

Flytting av kommunal tjenstepensjon kan i medhold av HTA skje 01.01., imidlertid kan Pensjonskontoret i medhold av TPO § 16-1 avgi uttalelse i flyttesaker.

2.3 OPPSIGELSE AV PENSJONSAVTALE

Kommuner, fylkeskommuner og bedrifter/virksomheter i KS' tariffområde (heretter omtalt som *kommunen*) er i TPO § 14-1 gitt en *tre måneders frist* til å si opp pensjonsavtalen med sin nåværende leverandør med virkning fra kalenderårets slutt. Siste frist for å si opp avtalen i henhold til HTA blir altså *30.09.* innværende kalenderår.

I forsikringsvirksomhetsloven (forsvl.) kapittel 6 er det inntatt bestemmelser som gjelder flytting mellom pensjonsinnretninger. Disse bestemmelsene gjelder også for kommunale pensjonsordninger, jf. forsvl. § 6-1 bokstav d.

Oppsigelse av pensjonsavtalen skal være skriftlig. Kravet til skriftlighet er likevel ikke til hinder for at oppsigelsen kan sendes elektronisk, jf. forsvl. §6-5 første ledd. Forutsetningen er at det benyttes en metode som autentiserer avsender og sikrer meldingens innhold.

2.4 VEDTAK OM FLYTTING

Endelig vedtak om flytting skal senest skje innen 01.12. det enkelte år, jf. TPO § 14-1 bokstav a.

Det følger av HTA kapittel 2 punkt 2.1.10 at det er kommunestyret/fylkestinget/styret selv som skal avgjøre spørsmålet om skifte av pensjonsleverandør. Det er etter gjeldende HTA ikke noe krav om at det skal gis skriftlig begrunnelse for vedtaket.

Kravet om at det skal fattes vedtak om skifte av pensjonsleverandør gjelder selv om det kun

er én leverandør i markedet av forsikret løsning. Bakgrunnen for dette er at HTA stiller formelle krav til hvordan en flytteprosess skal gjennomføres. Dersom *kommunen* velger å etablere en pensjonskasse anses også dette som et skifte av pensjonsleverandør, følgelig er det også et krav om at det fattes vedtak om dette.

Den endelige beslutningen om en eventuell flytting kan ikke delegeres til formannskapet eller kommunens administrasjon. De alminnelige bestemmelsene i kommuneloven om delegasjon av vedtaksmyndighet til formannskapet, kan følgelig ikke gjøres gjeldende innenfor dette spesielle område av tariffavtalen. Tilsvarende gjelder for fylkestinget.

2.5 DRØFTINGSPLIKT

Arbeidsgiver plikter etter HTA kapittel 2 punkt 2.1.10 første ledd å drøfte skifte av pensjonsleverandør med de tillitsvalgte. Slike drøftinger skal gjennomføres «tidligst mulig», og senest før oppsigelse er vedtatt og levert dagens leverandør av tjenstepensjonsforsikring, jf. HTA kapittel 2 punkt 2.1.10 andre ledd. Pensjonskontoret anbefaler at de tillitsvalgte tas med på drøfting allerede når bytte av pensjonsleverandør eller etablering av pensjonskasse er i en utredningsfase.

Drøftingsmøtet skal ende i underskrevet protokoll. Uttalelse fra tillitsvalgte som representerer de yrkesaktive arbeidstakerne som er omfattet av pensjonsordningen, skal følge saken frem til endelig avgjørelse i kommunestyret/fylkestinget/styret.



2.6 PREMIEUTJEVNING

Hovedprinsippet om premieutjevningsselleskap er nedfelt i HTA kapittel 2 punkt. 2.1.10:

«Tjenestepensjonsordningen skal være basert på et finansieringssystem som er kjønnsnøytralt og som ikke virker utstøtende på eldre arbeidstakere. Under henvisning til dette skal premien minst beregnes på grunnlag av et kollektiv som hos den enkelte leverandør utgjøres av samtlige kommunekunder og bedriftskunder eller av fylkeskommunekunder.»

TPO § 13-2, nr. 1, annet ledd til fjerde ledd presiserer dette nærmere:

«Den ordinære årspremie skal utjevnes i den enkelte forsikringsgivers fellesordning, basert på pensjonsgrunnlaget. Engangspremier ved pensjonstilfellets inntreden, skal utjevnes i forsikringsgivers fellesordning i forhold til pensjonsgrunnlaget. Premie for lønns- og G-regulering skal utjevnes i en fellesordning i forhold til premiereserven. Administrasjonstillegget i premien skal utjevnes i en fellesordning i forhold til pensjonsgrunnlaget.»

Forsikringsgivers fellesordning for utjevning av alle premieelementene skal utgjøres av samtlige kommunekunder og bedriftskunder eller av fylkeskommunekunder. Med partenes samtykke kan forsikringsgiver skille ut bedriftskunder organisert som egne juridiske subjekter, som sysselsetter arbeidstakere med aldersgrense 60 år, i en egen utjevningssordning.

Egne pensjonskasser skal utjevne premieelementene innen sitt dekningsområde.»

Dette innebærer at alle kommuner og bedrifter/virksomheter i KS' tariffområde skal være med i samme premieutjevningsselleskap. Med mindre partene er enige om å ha enkelte bedrifter som sysselsetter arbeidstakere med aldersgrense 60 år i et eget utjevningsselleskap.

Fylkeskommuner skal utgjøre et eget premieutjevningsselleskap i livsforsikringsforetaket eller i pensjonskassen.

Les mer om premieutjevning i kapittelet 7 *Premie og pensjonskostnader.*



3. TJENESTEPENSJON OG AFP I OFFENTLIG SEKTOR

TPO

- Kommunal tjenestepensjonsordning er tilpasset pensjonsreformen på følgende måte:
 - Levealdersjusteres fra 67 år
 - Levealdersjusteringen skjer på samme måte som for folketrygdens alderspensjon
 - Pensjonsregulering som i folketrygden
 - Det er innført individuell garanti for pensjonen på 66 prosen av lønn for alle som er født i 1958 eller tidligere
 - Samordningsregler for fradrag for folketrygd ved beregning av pensjon er bare bestemt for de som er født før 1954
 - Tjenestepensjonen blir beregnet som om folketrygden blir tatt ut fra 67 år, selv om den tas ut tidligere

UFØRE

- Ny uføretrygd i folketrygden
- Skattelegges som lønnsinntekt
- Ny uførepensjon i kommunal sektor
- Krav om minst 20 prosent uføregrad for å ha rett til en uførepensjon

AFP

- Offentlig AFP er en tidsbegrenset ytelse fra 62-67 år
 - Fra 62 – 65 år blir AFP beregnet etter folketrygdens regelverk
 - Fra 65 – 67 år blir AFP beregnet som en tjenestepensjon
- AFP skal ikke levealderjusteres, men reguleres med lønnsvekst fratrukket 0,75 prosent
- AFP kan tas ut delvis

3.1 INNLEDNING

Kommunal tjenstepensjon er tariffestet, men følger i hovedsak det samme regelverket som lov om Statens pensjonskasse.

I 2011 ble det i forbindelse med pensjonsreformen gjort omfattende endringer i folketrygdens alderspensjon. Det ble innført en ny opptjeningsmodell for personer i yngre årskull, mulighet for fleksibelt uttak av pensjon fra 62 år, mulighet til å kombinere alderspensjon med arbeidsinntekt uten at alderspensjonen ble avkortet, levealdersjustering av pensjoner og nye regler for regulering av pensjoner.

Offentlige tjenstepensjonsordninger og offentlig AFP er delvis tilpasset innføringen av fleksibel alderspensjon i folketrygden fra 2011. Det er blant annet innført levealdersjustering av de offentlige tjenstepensjonsordningene og samme reguleringsregler som i folketrygden. Gjeldende regelverk for alderspensjon og AFP er beskrevet i punkt 3.2 og 3.3.

Ytterligere tilpasning vil skje i 2020, ved at det innføres alleårsopptjening, fleksibelt uttak av pensjon og livsvarig AFP for de som er født etter 1963. Bakgrunnen for dette er avtalen om tjenstepensjon for ansatte i offentlig sektor av 03.03.18. Hovedtrekkene i pensjonsordningen er beskrevet i punkt 3.4. Arbeids- og sosialdepartementet (ASD) la 10.04.19 frem et lovforslag basert på pensjonsavtalen, om endringer i lov om Statens pensjonskasse og andre lovfestede ordninger, Prop. 87 L (2018-2019). Den nye regelverket planlegges tatt inn i Hovedtariffavtalen i KS-området i forbindelse med tariffoppgjøret i 2019.



Fra 01.01.15 ble det innført en ny uføretrygd i folketrygden og en ny uførepensjonsordning i offentlig tjenstepensjon. Uførepensjonsordningene er nærmere omtalt i punkt 3.5.

Etterlattepensjonen i offentlig tjenstepensjon er allerede uavhengig av alderspensjonen for de fleste ansatte i kommunal sektor. Denne ordningen er nærmere omtalt i punkt 3.6.

3.2 ALDERSPENSJON FRA OFFENTLIG TJENESTEPENSJON

Som nevnt er kommunal tjenestepensjon tariffestet, men følger i hovedsak det samme regelverket som lov om Statens pensjonskasse og tariffavtale om AFP.

Noen hovedpunkter i hovedtariffavtalens bestemmelser om pensjon er:

- Alderspensjonen er livsvarig
- Alderspensjonen skal tilsvare minst 66 prosent av sluttlønn sammen med folketrygd (bruttopenisjon)
- Det kreves 30 års tjenestetid for å få full pensjon

Tjenestepensjon fra bruttopensjonsordningen blir avkortet dersom pensjonisten mottar inntekt fra en stilling som er medlemspliktig i en offentlig tjenestepensjonsordning. Pensjonen kan kombineres uten avkortning med inntekt fra ikke medlemspliktige arbeidsforhold.

Fra 2011 er kommunale tjenestepensjonsordninger tilpasset ny folketrygd. Tilpassningene fremgår av tariffpartenes enighetsprotokoll av 04.06.09 – «Avtale om offentlig tjenestepensjon og AFP i offentlig sektor» – i Riksmeklingsmannens møtebok av samme dato. Endringene i pensjonsreglene ble tatt inn i Hovedtariffavtalen (HTA) i KS' sektor i forbindelse med tariffoppgjøret i 2010, jf. Riksmeklingsmannens møtebok av 09. 06. 10. Riksmeklingsmannens møtebok er inntatt i sin helhet bakerst i HTA 2010. De viktigste endringene var:

- Det ble innført levealdersjustering av alderspensjonen
- Det ble innført nye regler for regulering av pensjon
- Det ble innført individuell garanti for pensjonen på 66 prosent av lønn for alle som er født før 1959 og har minst 30 års opptjening

I punktene 3.2.2 til og med 3.2.4 illustreres prinsippene levealdersjustering, fleksibelt uttak og individuell garanti gjennom fire beregningseksempler.

3.2.1 LEVEALDERSJUSTERING, FLEKSIBELT UTTAK OG INDIVIDUELL GARANTI

Levealdersjustering ble innført i folketrygdens alderspensjon og offentlige tjenestepensjonsordninger fra 01.01.11. Levealdersjustering betyr at den enkeltes alderspensjon blir justert etter forventet levealder for sitt årskull.

I folketrygden er det mulighet for fleksibelt uttak av alderspensjon etter nøytrale uttaksregler fra 62 til 75 år. Det er ikke åpnet for tilsvarende fleksibelt uttak av dagens offentlige tjenestepensjon for personer født før 1963. Det vil si at slik pensjon i dag tidligst kan tas ut fra 67 år, for ansatte som ikke har særaldersgrense.

Levealdersjustering av offentlig tjenestepensjon skal gjennomføres ved hjelp av såkalte *justeringstall*. For årskull til og med 1953-kullet, som får folketrygdens alderspensjon fullt ut beregnet etter gamle opptjeningsregler, tilsvarer justeringstallene *forholdstallene* som fastsettes av Arbeids- og

velferdsdirektoratet. For årskull fra og med 1963-kullet, som får ny alderspensjon fra folketrygden fullt ut, fastsettes justeringstallene ut fra *delingstallene* som fastsettes av Arbeids- og velferdsdirektoratet.

Årskullene fra og med 1954-kullet til og med 1962-kullet får dels gammel og dels ny alderspensjon fra folketrygden. Eksempelvis skal 1954-kullet få 9/10 av offentlig tjenestepensjon beregnet etter gjeldende regler og 1/10 beregnet etter reglene som gjelder fullt ut fra og med 1963-kullet.

Les mer om forholdstall og delingstall på NAVs nettside:
<https://www.nav.no/no/Person/Pensjon/Alderspensjon/Relatert+informasjon/Forholdstall+og+delingstall.353457.cms>

Reglene for beregning av samordning av offentlig tjenestepensjon med alderspensjon fra folketrygden er tilpasset de nye fleksible uttaksreglene i folketrygden. Hovedregelen er at samordningen skal skje som om alderspensjon fra folketrygden tas ut samtidig med tjenestepensjonen, det vil si at det ikke spiller noen rolle for samordningen når folketrygden faktisk blir tatt ut.

Levealdersjustering vil si at den enkeltes pensjon ved gitt uttaksalder skal justeres etter forventet levealder for sitt årskull.

Det er innført en individuell garantiordning i offentlige tjenestepensjonsordninger for alle som er født i 1958 eller tidligere.

Denne ordningen sikrer at de som har full opptjeningstid får en samlet pensjon fra tjenestepensjon og folketrygd som etter levealdersjustering er minimum 66 prosent av pensjonsgrunnlaget (pensjonsnivået som er definert i tjenestepensjonsordningen). Dersom summen av tjenestepensjon og alderspensjon fra folketrygden er lavere enn det garanterte beløpet på 66 prosent av pensjonsgrunnlaget, skal tjenestepensjonsordningen gi et garanti tillegg slik at samlet pensjon likevel blir 66 prosent.

Personer som ikke har full opptjening, har en forholdsmessig garanti. For eksempel har en person med 25 års opptjening en garanti på 25/30 av 66 prosent. Dette gir en garanti som sikrer en samlet pensjon på minst 55 prosent av pensjonsgrunnlaget.

Den individuelle garantien vil bli faset ut over årskullene 1959–1962 ved at disse kullene vil få en avtakende andel av garantitillegget som er gitt til og med 1958-kullet.

Den **individuelle garantiordningen** sikrer at medlemmer av offentlige tjenestepensjonsordninger som er født i 1958 eller tidligere får en samlet pensjon fra offentlig tjenestepensjon og folketrygden på minst 66 prosent av pensjonsgrunnlaget ved 67 år etter 30 års opptjening.

3.2.2 EKSEMPEL PÅ LEVEALDERSJUSTERING AV ALDERSPENSJONEN I OFFENTLIG TJENESTEPENSJON

Når tjenestepensjon og alderspensjon fra folketrygden tas ut samtidig, skal tjenestepensjon og samordningsfradrag først beregnes etter dagens regler, og deretter levealdersjusteres. Levealdersjusteringen av offentlig tjenestepensjon gjennomføres da ved at både brutto tjenestepensjon og samordningsfradragene divideres med forholdstallet i folketrygden som gjelder for den enkelte på uttakstidspunktet.

Eksempel 1 viser en person født i 1953 som har en sluttlønn på 5,5 G, og som tar ut alderspensjon fra offentlig tjenestepensjonsordning ved 67 år. Forholdstall ved 67 år for 1953-kullet er fastsatt av NAV til 1,055. Dette forholdstallet benyttes i levealdersjusteringen

av brutto tjenestepensjon og samordningsfradragene. Folketrygdens alderspensjon tas her ut samtidig med tjenestepensjonen, slik at forholdstall 1,055 også skal benyttes ved levealdersjustering av folketrygdens alderspensjon.

Alderspensjonen levealdersjusteres som illustrert i *Eksempel 1*. Eksemplet viser at levealdersjusteringen reduserer samlet pensjon med 20 425 kroner. Om lag en fjerdedel av denne reduksjonen (4 802 kroner) skyldes levealdersjusteringen av offentlig tjenestepensjon. Resten av reduksjonen (15 623 kroner) skyldes at alderspensjonen fra folketrygden har blitt levealdersjustert. Samlet pensjon etter levealdersjustering utgjør 67,6 prosent av pensjonsgrunnlaget. Dersom inntekten hadde vært høyere eller lavere, ville de beløpsmessige utslagene blitt henholdsvis høyere eller lavere.

Eksempel 1: *Levealdersjustering av offentlig tjenestepensjon. Samtidig uttak av alderspensjon fra folketrygden og alderspensjon fra offentlig tjenestepensjonsordning ved 67 år. 1953-kullet.*

	Pensjon før levealders- justering	Levealders- justering	Pensjon etter levealders- justering
Brutto tjenestepensjon	362 485	362 485/1,055	343 587
- Samordningsfradrag	270 366	270 366/1,055	256 271
= Netto tjenestepensjon	92 119		87 317
+ Grunnpensjon fra folketrygden	99 858	99 858/1,055	94 652
+ Tilleggspensjon fra folketrygden	199 816	199 816/1,055	189 399
= Samlet pensjon	391 793		371 368
Kompensasjonsgrad (%)	71,3		67,6

Kilde: Eksempelet bygger på tabell 11.2 i Prop. 107 L (2009-2010). Pensjonene er imidlertid oppjustert til G per 01.05.19 (99 858), og det er lagt til fastsatt forholdstall for 1953-kullet fra NAV.

3.2.3 EKSEMPEL PÅ ALDERSPENSJON FRA 67 ÅR VED UTTAK AV ALDERSPENSJON FRA FOLKETRYGDEN FØR 67 ÅR

Eksempel 2 viser levealdersjusteringen av alderspensjon fra offentlig tjenestepensjon ved 67 år når folketrygdens alderspensjon er tatt ut ved 62 år. Det tas utgangspunkt i samme beregningsgrunnlag som i *Eksempel 1*.

Ved uttak av folketrygdens alderspensjon divideres denne alderspensjonen med forholdstallet som gjelder ved 62 år. Forholdstallet ved 62 år er fastsatt av NAV til 1,340 for personer født i 1953. Når vedkommende fyller 67 år og tar ut offentlig tjenestepensjon, skal denne pensjonen samordnes med folketrygdens alderspensjon. Pensjon og samordningsfradrag skal da levealdersjusteres. Ved levealdersjustering

av tjenestepensjon og samordningsfradrag skal forholdstallet ved 67 år (1,055) benyttes.

Eksempel 2 illustrerer at pensjonen fra offentlig tjenestepensjonsordning ikke påvirkes av at folketrygdens alderspensjon er tatt ut før tjenestepensjonen tas ut. Tjenestepensjon etter samordning er 87 317 kroner, som er samme beløp som i *Eksempel 1*, der folketrygdens alderspensjon ble tatt ut samtidig med tjenestepensjonen.

Samlet pensjon er likevel vesentlig lavere i *Eksempel 2* enn i *Eksempel 1*. Dette skyldes at folketrygdens alderspensjon er lavere fordi den er tatt ut ved 62 år, og dermed er dividert på et høyere forholdstall.

Eksempel 2: *Levealdersjustering av offentlig tjenestepensjon. Uttak av alderspensjon fra folketrygden ved 62 år og alderspensjon fra offentlig tjenestepensjonsordning ved 67 år. 1953-kullet.*

	Pensjon før levealdersjustering	Levealdersjustering	Pensjon etter levealdersjustering
Brutto tjenestepensjon	362 485	362 485/1,055	343 587
- Samordningsfradrag	270 366	270 366/1,055	256 271
= Netto tjenestepensjon	92 119		87 317
+ Grunnpensjon fra folketrygden	99 858	99 858/1,340	74 521
+ Tilleggspensjon fra folketrygden	199 816	199 816/1,340	149 116
= Samlet pensjon	391 793		310 954
Kompensasjonsgrad (%)	71,3		56,6

Kilde: *Eksempel 2* bygger på tabell 11.5 i Prop. 107 L (2009-2010). Pensjonene er imidlertid oppjustert til G per 01.05.19 (99 858 kroner), og det er lagt til grunn fastsatt forholdstall for 1953-kullet fra NAV.

3.2.4 EKSEMPEL PÅ LEVEALDERSJUSTERING AV ALDERSPENSJON VED UTTAK AV ALDERSPENSJON ETTER 67 ÅR

Også ved uttak av pensjon etter 67 år skal samordning og levealdersjustering ha som utgangspunkt at folketrygd og tjenestepensjon er tatt ut samtidig. Dersom pensjonsuttaket utsettes, vil forholdstallet pensjonene skal deles på bli lavere enn ved 67 år. Det er imidlertid lagt inn en begrensning med hensyn til hvor lavt forholdstallet kan bli for levealdersjustering av tjenestepensjonen. Dersom forholdstallet ved uttaksalderen er lavere enn 1,000, skal forholdstall 1,000 likevel benyttes i levealdersjusteringen av tjenestepensjonen.

Forholdstallene som benyttes for levealdersjustering av folketrygden i samordningsberegningen skal imidlertid ikke begrenses til 1,000. Fradragene skal dermed alltid divideres med forholdstallet i folketrygden, også om dette er lavere enn 1,000.

Eksempel 3 viser hvordan pensjonen beregnes dersom eksempelpersonen i *Eksempel 1* velger å utsette uttaket av pensjon til fylte 68 år. Eksempelen viser at siden forholdstallet som benyttes ved levealdersjusteringen av offentlig tjenestepensjon ikke skal være lavere enn 1,000, vil brutto tjenestepensjon bli dividert med 1,000, mens samordningsfradrag og folketrygdens alderspensjon vil bli dividert

Eksempel 3: Pensjonsberegning ved uttak av tjenestepensjon ved 67 og 68 år. 1953-kullet.

	Uttak ved 67 år		Uttak ved 68 år	
	Levealdersjustering	Pensjon etter levealdersjustering	Levealdersjustering	Pensjon etter levealdersjustering
Brutto tjenestepensjon	362 485/1,055	343 587	362 485/1,000	362 485
- Samordningsfradrag	270 366/1,055	256 271	270 366/0,999	270 636
= Netto tjenestepensjon		87 317		91 848
+ Grunnpensjon fra folketrygden	99 858/1,055	94 652	99 858/0,999	100 058
+ Tilleggspensjon fra folketrygden	199 816/1,055	189 399	199 816/0,999	200 016
= Samlet pensjon		371 368		392 122
Kompensasjonsgrad (%)		67,6		71,4

Kilde: Eksempelen bygger på tabell 11.6 i Prop. 107 L (2009-2010). Pensjonene er imidlertid oppjustert til G per 01.05.17 (93 634 kroner), og det er lagt til grunn fastsatt forholdstall for 1953-kullet fra NAV.

med det faktiske forholdstallet i folketrygden for dette årskullet ved 68 år, 0,999.

Hadde vedkommende ventet enda lenger med å ta ut pensjon, ville forholdstallet for levealdersjustering av tjenstepensjonen blitt liggende fast på 1,000, mens forholdstallet for samordningsfradrag og folketrygdens alderspensjon ville blitt stadig lavere. Dermed ville samordningsfradragene blitt stadig høyere, slik at netto (utbetalt) offentlig tjenstepensjon ville blitt stadig lavere. Den samlede pensjonen fra tjenstepensjonsordningen og folketrygden ville imidlertid ikke blitt endret.


3.2.5 EKSEMPEL PÅ INDIVIDUELL GARANTIORDNING

Den individuelle garantiordningen sikrer at samlet pensjon etter levealdersjustering, og gitt at folketrygden tas ut fra 67 år, ikke blir lavere enn 66 prosent av pensjonsgrunnlaget ved full opptjeningstid, det vil si pensjonsnivået som er definert i tjenstepensjonsordningen. Dersom summen av netto tjenstepensjon og alderspensjon fra folketrygden er lavere enn 66 prosent av pensjonsgrunnlaget, skal tjenstepensjonsordningen gi et garantitillegg slik at samlet pensjon likevel blir 66 prosent.

Eksempel 4: *Levealdersjustering av offentlig tjenstepensjon. Samtidig uttak av alderspensjon fra folketrygden og alderspensjon fra offentlig tjenstepensjonsordning ved 67 år. Gift. 1953-kullet.*

	Pensjon før levealders- justering	Levealders- justering	Pensjon etter levealders- justering
Brutto tjenstepensjon	362 485	362 485/1,055	343 587
- Samordningsfradrag	270 366	270 366/1,055	256 271
= Netto tjenstepensjon	92 119		87 316
+ Grunnpensjon fra folketrygden	89 872	89 872/1,055	85 187
+ Tilleggspensjon fra folketrygden	199 816	199 816/1,055	189 399
= Samlet pensjon	381 807		361 902
Kompensasjonsgrad (%)	69,5		65,9
+ Garantitillegg			583
= Samlet pensjon			362 485
Kompensasjonsgrad (%)			66,0

Kilde: Eksempelen bygger på tabell 11.8 i Prop. 107 L (2009-2010). Pensjonene er imidlertid oppjustert til G per 01.05.19 (99 858 kroner), og det er lagt til fastsatt forholdstall for 1953-kullet fra NAV.



Den individuelle garantien kom ikke til anvendelse i *Eksempel 1* og *Eksempel 2* fordi samlet pensjon fra tjenestepensjon og folketrygd ble høyere enn 66 prosent etter levealdersjustering. At samlet pensjon ble høyere enn pensjonsnivået som er garantert i pensjonsordningen (66 prosent) etter levealdersjusteringen, skyldes at deler av folketrygdens ytelser er unntatt fra samordning (samordningsfordeler). I *Eksempel 1* utgjorde samordningsfordelene 29 308 kroner (før levealdersjustering), eller 5,3 prosent av pensjonsgrunnlaget, slik at samlet pensjon før levealdersjustering var 71,3 prosent. I *Eksempel 2* ble folketrygden tatt ut fra 62 år, slik at pensjonen fra 67 år kun ble 56,6 prosent. Ved prøving av den individuelle garantien legges det imidlertid til grunn at folketrygden tas ut samtidig med tjenestepensjonen, det vil si fra 67 år i dette eksempelet. Dermed blir regnestykket for prøvingen av garantien identisk med *Eksempel 1*.

Dersom det legges til grunn at vedkommende er gift i stedet for enslig, reduseres samordningsfordelene fordi grunnpensjonen fra folketrygden i eksempelet reduseres fra 99 858 kroner (1 G per 01.05.19) til 89 872 kroner (0,9 G) uten at samordningsfradraget endres. Pensjonen beregnes da som illustrert i *Eksempel 4*. Samlet pensjon etter levealdersjusteringen blir nå 361 902 kroner, det vil si en kompensasjonsgrad på 65,9 prosent. Dermed blir samlet pensjon 582 kroner lavere enn pensjonsnivået vedkommende er sikret gjennom den individuelle garantien. Den offentlige tjenestepensjonsordningen må dermed utbetale et garantitillegg på 582 kroner i tillegg til ordinær tjenestepensjon slik at samlet pensjon blir lik 66 prosent av pensjonsgrunnlaget.

3.2.6 NÆRMERE OM REGLER FOR ÅRSKULLENE FRA OG MED 1954

Gammel folketrygd gjelder som omtalt over for årskull til og med 1953-kullet. Disse årskullene får folketrygdens alderspensjon i sin helhet opptjent og beregnet etter reglene for gammel alderspensjon, men fra 2011 har folketrygden også for disse fleksibelt uttak, levealdersjustering og ny regulering.

Årskullene fra og med 1954-kullet vil få folketrygdens alderspensjon beregnet helt eller delvis etter reglene for ny alderspensjon. Stortinget fastsatte 15.06.18 regler for samordning av dagens offentlige tjenestepensjon med ny alderspensjon fra folketrygden. Reglene innebærer at det skal beregnes et samordningsfradrag med utgangspunkt i den enkeltes opptjente pensjonsbeholdning i folketrygden. Fradraget skal utgjøre 98 prosent av pensjonsbeholdningen («samordningsbeholdning») delt på folketrygdens delingstall på uttakstidspunktet. Ved mindre enn full opptjening avkortet fradraget formidlingsmessig.

Etter at tjenestepensjonen er samordnet med samordningsbeholdningen, skal det gis et tillegg på 2,5 G, dividert med folketrygdens delingstall på uttakstidspunktet. Tillegget justeres med tjenestetid, og sikrer at alle som har opptjent pensjon i dagens offentlige tjenestepensjon og som er født fra og med 1954 vil få pensjon fra den offentlige tjenestepensjonsordningen.

Stortinget vedtok samtidig at personer som er født i 1963 eller senere ikke skal få offentlig tjenestepensjon samordnet med AFP, hverken fra offentlig eller privat sektor, slik regel-



verket opprinnelig la opp til. Samtidig skal samordningsfradraget for privat AFP for ansatte født før 1963 begrenses til maksimalt 15 prosent av privat AFP.

3.2.7 REGULERING AV PENSJON OG PENSJONSGRUNNLAG

Alderspensjon fra offentlige tjenestepensjonsordninger og offentlig AFP under utbetaling reguleres som i folketrygden. Det vil si at pensjonene først blir regulert i takt med utviklingen i den alminnelige lønnsveksten i samfunnet (tilsvarende veksten i folketrygdens grunnbeløp (G)), før det deretter trekkes fra 0,75 prosent av den oppregulerte pensjonen.

Pensjonsgrunnlaget for personer som har fratrudd med rett til oppsatt pensjon skal reguleres i takt med alminnelig lønnsvekst frem til uttakstidspunktet.

Pensjonsgrunnlaget skal omregnes ved 67 år for personer som har tatt ut pensjon ved særaldersgrense eller som har tatt ut AFP. Pensjonsgrunnlaget blir da oppregulert med lønnsveksten (G-veksten) fra fratredelsesalderen til 67 år. Ved 67 år beregnes alderspensjonen på nytt basert på det oppregulerte pensjonsgrunnlaget før den levealdersjusteres og samordnes med alderspensjon fra folketrygden.

Personer som har tatt ut AFP før 65 år, og som fra 65 år skal ha AFP beregnet som tjenestepensjon vil få oppregulert pensjonsgrunnlaget først ved 65 år og deretter på nytt ved 67 år.

Uførepensjoner og etterlattepensjoner under utbetaling skal for øvrig reguleres i takt med alminnelig lønnsvekst (G-vekst) frem til den etterlatte fyller 67 år og deretter skal pensjonen reguleres som alderspensjon under utbetaling.

3.3 AVTALEFESTET PENSJON (AFP) I KOMMUNAL SEKTOR

Offentlig avtalefestet pensjon (AFP) er en tidsbegrenset ytelse fra 62 til 67 år. Det er et vilkår for å få AFP at en står i stilling på uttakstidspunktet og for øvrig fyller visse individuelle vilkår om forutgående opptjening med videre. Stillingen kan fratres helt eller delvis, det vil si at AFP kan tas ut delvis. Men det kan ikke tas ut en større andel av full AFP enn andelen stillingen har blitt redusert.

Fra 62 til 65 år beregnes AFP i offentlig sektor som en alderspensjon fra folketrygden beregnet etter gamle regler, det vil si med grunnpensjon, tilleggspensjon og/eller sært tillegg (folketrygdberegnet AFP). I tillegg ytes et særskilt AFP-tillegg på 20 400 kroner. Fra 62 til 65 år beregnes AFP i offentlig sektor som en alderspensjon fra folketrygden beregnet etter gamle regler, det vil si med



grunnpensjon, tilleggspensjon og/eller sært tillegg (folketrygdberegnet AFP). I tillegg ytes et særskilt AFP-tillegg på 20 400 kroner.

Fra 65 år beregnes AFP i utgangspunktet som en tjenstepensjon. Dersom en folketrygdberegnet AFP gir en høyere ytelse, har imidlertid pensjonisten krav på dette beløpet i AFP også etter 65 år. AFP er en ytelse som er samordningspliktig mot folketrygden (med unntak av AFP-tillegget).

Det er ikke tillatt å kombinere uttak av alderspensjon fra folketrygden før 67 år med uttak av folketrygd- eller tjenstepensjonsberegnet AFP.

Personer som har tatt ut alderspensjon fra folketrygden helt eller delvis, og som senere ønsker å ta ut AFP (og fremdeles fyller vilkårene for AFP), har anledning til dette dersom utbetalingen av folketrygdens alderspensjon stoppes. Tilsvarende kan personer som har tatt ut AFP helt eller delvis velge å ta ut folketrygdens alderspensjon i stedet, men da må AFP stoppes.

Offentlig AFP skal ikke levealdersjusteres.

Ved overgang fra AFP til vanlig alderspensjon ved 67 år vil imidlertid tjenstepensjonen bli levealdersjustert.

Regler for regulering av AFP er beskrevet i punkt 3.2.3.

Personer som mottar folketrygdberegnet AFP kan kun tjene inntil kr 15 000 i året før pensjonen blir avkortet. Er inntekten høyere skal pensjonen avkortes forholdsmessig ved at den reduseres med samme prosentandel

som den nye inntekten utgjør av inntekt før uttak av AFP. Viser det seg at pensjonisten har fått utbetalt for mye eller for lite AFP på grunn av feil innrapportert forventet inntekt, skal det foretas et etteroppgjør.

Er AFP derimot beregnet etter tjenestepensjonsregelverket fra 65 år blir pensjonen kun avkortet dersom inntekten kommer fra en stilling som er medlemspliktig i en offentlig tjenestepensjonsordning. Slik AFP avkortes ikke mot inntekt fra stillinger som ikke er medlemspliktige.

Personer som fra 65 år mottar tjenestepensjonsberegnet AFP kan også inngå avtale om å arbeide på pensjonistvilkår. De vil da motta pensjonistlønn og beholder AFP uavkortet. Timelønnen for pensjonister er kr 201 pluss tillegg per 01.05.18. Ordningen med pensjonistlønn gjelder ikke for de som mottar folketrygdberegnet AFP.

3.4 HOVEDTREKK VED ENDRET TJENESTEPENSJON OG AFP FOR ANSATTE I OFFENTLIG SEKTOR

For de som er født etter 1963 vil pensjonen tjenes opp ut fra lønn hvert år, såkalt **alleårsoptjening**, og det blir mulig å ta ut pensjonen når en ønsker mellom 62 og 75 år, samtidig som en kan jobbe ved siden av.

Partene i offentlig sektor ble 03.03.18 enige om å endre alderspensjon og AFP for offentlig ansatte med virkning fra 01.01.20. ASD la 10.04.19 frem et lovforslag om endringer i lov om Statens pensjonskasse og andre

lovfestede ordninger, Prop. 87 L (2018-2019). Lovforslaget, som bygger på pensjonsavtalen, skal behandles av Stortinget før sommeren 2019. I KS-området er planen at den nye pensjonsordningen tas inn i Hovedtariffavtalen i forbindelse med tariffoppgjøret i 2019.

Ansatte som er født i 1962 eller tidligere vil beholde dagens alderspensjon og AFP med kun mindre justeringer.

De som er født i 1963 eller senere vil beholde det de har opptjent i dagens pensjonsordning frem til 01.01.20 i form av en oppsatt bruttopensjon, men får deretter tjene opp en såkalt «påslagspensjon». Påslagspensjonen kjennetegnes ved følgende:

- Årlig opptjening fram til 75 år
- Grunnsats for opptjening på 5,7 prosent av pensjonsgrunnlaget i intervallet 0–12 G (folketrygdens grunnbeløp) og en tilleggs-sats på 18,1 prosent i intervallet 7,1–12 G
- Pensjonsopptjeningen akkumuleres i en pensjonsbeholdning
- Ved uttak beregnes årlig alderspensjon ved at pensjonsbeholdningen divideres med folketrygdens delingstall
- Regulering som i folketrygden, det vil si at pensjonsbeholdningen reguleres i takt med G-veksten frem til uttak, og at alderspensjon under utbetaling reguleres i takt med G-veksten fratrukket 0,75 prosent
- Mulighet for helt eller delvis uttak valgfritt mellom 62 og 75 år.

- Pensjon kan kombineres fritt med arbeidsinntekt uten avkorting

Årskullene 1963–1967 skal også få et tillegg til pensjonen dersom de har opptjening før 2011, et såkalt «2011-tillegg». Tillegget vil utgjøre 1,5 prosent av pensjonsgrunnlaget for oppsatt bruttopensjon per 01.01.20, justert med forholdet mellom opptjeningstid før 2011 og kravet til full opptjening. Tillegget trappes ned med årskull.

Alle som er født i 1963 og senere skal videre omfattes av en AFP-ordning som i all hovedsak blir lik AFP i privat sektor. Denne ordningen vil gi et livsvarig tillegg til folketrygd og tjenestepensjon, som kan tas ut fra 62 år. Pensjonen skal beregnes som 4,21 prosent av årlig pensjongivende inntekt i folketrygden opp til 7,1 G i alderen 13–61 år (med tilbakevirkende kraft fra innføringen av ordningen). På samme måte i dag livsvarig AFP være en kvalifikasjonsordning, det vil si at den ansatte må tilfredsstillte visse vilkår for å få rett til pensjon. Det skal med andre ord ikke være pensjonsopptjening i AFP-ordningen fra 01.01.20, og kvalifikasjonskravene blir endret. Det er ikke foreslått konkrete lovregler for livsvarig AFP i Prop. 87 L (2018-2019). ASD

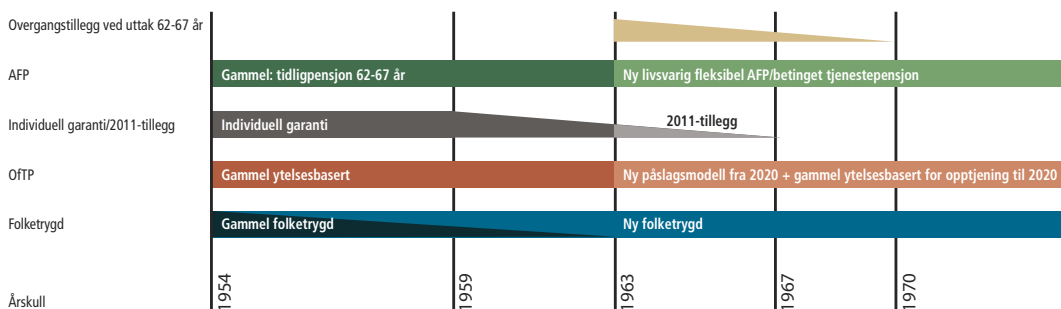
skriver i proposisjonen at «det er mange uavklarte spørsmål når det gjelder organisering av ny offentlig AFP og forholdet til AFP i privat sektor, spørsmål som må utredes videre.» Departementet viser videre til at de første som skal motta slik AFP vil fylle 62 år i 2025.

De som av ulike grunner ikke kvalifiserer for AFP hverken i offentlig eller privat sektor skal få rett til «betinget tjenestepensjon». Dette er en ytelse som tjenes opp parallelt med tjenestepensjonen, men som kun kommer til utbetaling dersom den ansatte ikke får rett på AFP. Opptjeningen vil være på 3 prosent av lønn, men beregnes første gang i 2020.

Personer i årskullene 1963–1970 vil i tillegg få rett på et såkalt overgangstillegg dersom de tar ut pensjon og slutter å jobbe i alderen 62 – 67 år. Tillegget skal utbetales fra uttak til 67 år, og er på 0,15 G for 1963-kullet. Overgangstillegget avtrappes deretter frem til 1970-kullet.

I figur 1 vises skjematisk innfasingen av pensjonsordningen, samt hvordan de ulike overgangsordningene vil fungere for forskjellige årskull.

Figur 1: Innfasing av ny pensjonsordning og ulike overgangsordninger



Hele avtalen om ny pensjonsordning for offentlig ansatte kan finnes her:
<https://www.regjeringen.no/globalassets/departmentene/asd/dokumenter/2018/pensjons-avtale-oftp-2018-03-03.pdf>

Prop. 87 L (2018-2019) kan finnes her:
<https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/prop.-87-l-20182019/id2641322/>

3.4.1 EKSEMPEL PÅ BEREGNING AV PENSJON FRA PENSJONSORDNINGEN

I dette punktet illustreres opptjening og beregning av alderspensjon og AFP. Eksempelet er hentet fra Prop. 87 L (2018-2019), punkt 14.4.1.

Eksempelpersonen er født i 1993, starter karrieren ved fylte 27 år og har en inntekt på

6 G (p.t. kr 599 148) i hele karrieren. Vedkommende tjener hvert år opp påslagspensjon fra offentlig tjenestepensjon tilsvarende 5,7 prosent av inntekt til en pensjonsbeholdning. Hun får i tillegg beregnet en AFP-beholdning tilsvarende 4,21 prosent av all inntekt inntil fylte 62 år. I folketrygden tjener hun opp 18,1 prosent av inntekt til en pensjonsbeholdning hvert år.

Anslåtte delingstall i folketrygden ved 62 år, 67 år og 70 år for en person født i 1993 er henholdsvis 23,93, 19,87 og 17,42. Pensjon fra påslagsordningen, ny AFP og folketrygden beregnes ved å dele opptjent beholdning på delingstallet som gjelder på uttakstidspunktet.

Eksempelet nedenfor viser beregnet påslagspensjon og AFP gitt uttak fra henholdsvis 62 år, 67 år og 70 år.

Eksempel 5: Beregning av pensjon fra ny offentlig tjenestepensjon og ny AFP ved førstegangsuttak av pensjon.

	Uttaksalder 62 år	Uttaksalder 67 år	Uttaksalder 70 år
Påslagspensjon	$\frac{1\,195\,300}{23,93} = 49\,950$ kr	$\frac{1\,366\,057}{19,87} = 68\,750$ kr	$\frac{1\,468\,512}{17,42} = 84\,300$ kr
+ Ny AFP	$\frac{882\,845}{23,93} = 35\,794$ kr	$\frac{882\,845}{19,87} = 44\,431$ kr	$\frac{882\,845}{17,42} = 50\,680$ kr
+ Folketrygd	$\frac{3\,795\,603}{23,93} = 158\,613$ kr	$\frac{4\,337\,832}{19,87} = 218\,311$ kr	$\frac{4\,663\,169}{17,42} = 267\,691$ kr
= Samlet pensjon i kroner	245 455	331 491	402 671
Kompensasjonsgrad (%)	41,0	55,3	67,2

Kilde: Tabell 14.8 i Prop. 87 L (2018-2019), Pensjonene er oppjustert til G per 01.05.19 (99 858 kroner).

3.4.2 UAVKLARTE FORHOLD

Hverken pensjonsavtalen eller Prop. 87 L (2018-2019) avklarer endelig hvilken alderspensjon uføre og ansatte med særaldersgrense skal få etter overgangen til det nye pensjonssystemet.

Når det gjelder uføre, så viser ASD i Prop. 87 L (2018-2019) til at pensjonsavtalen sier at de som er født i 1962 eller tidligere skal fortsette å tjene opp alderspensjon i dagens alderspensjonsordning, og de skal få alderspensjonen beregnet etter dagens regler. Uføre som er født i 1963 eller senere skal fra 2020 tjene opp pensjonsrettigheter i påslagsordningen. Videre skal uføre også i fremtiden gå over fra uførepensjon til alderspensjon ved samme alder som i folketrygden, altså ved 67 år.

Det er imidlertid ikke avklart hvor lenge uføre født i 1963 eller senere skal tjene opp alderspensjon. I folketrygdens alderspensjon stopper for eksempel opptjeningen for disse ved fylte 62 år. Det er heller ikke avklart om uføre skal få rett til betinget tjenestepensjon siden de ikke vil oppfylle vilkårene for å få en livsvarig AFP.

De uavklarte spørsmålene knyttet til alderspensjon for uføre skal avklares etter at Stortinget har vedtatt en langsiktig løsning for alderspensjon til uføre i folketrygden. Det må i denne forbindelse også tas stilling til om uføre fortsatt skal skjermes mot effekten av levealdersjusteringen. Det er per i dag uklart når Stortinget vil vedta endelig regelverk i folketrygden. Regelverket må imidlertid være avklart senest i 2025 ettersom dette er det første året delvis uføre kan få utbetalt påslagspensjon.



Ansatte med særaldersgrense som er født i 1962 eller tidligere skal i henhold til pensjonsavtalen beholde dagens regler fullt ut. Det vil si at de vil ha rett til særalderspensjon fra aldersgrensen, eventuelt inntil tre år tidligere dersom de har lang opptjeningstid (den såkalte 85-årsregelen). De går over til ordinær alderspensjon, samordnet med alderspensjon fra folketrygden, ved 67 år.

Alderspensjonen til ansatte med særaldersgrense som er født i 1963 eller senere er imidlertid ikke avklart. Det er heller ikke foreslått regler for en langsiktig løsning for denne gruppen i Prop. 87 L (2018-2019).

I pensjonsavtalen heter det at partene snarest mulig skal «utrede og avtale løsninger for personer som har særaldersgrense og opptjening i påslagsordningen». I henhold til avtalen skal de som 01.01.20 har ti eller færre år til aldersgrensen sikres like gode ordninger som de ville fått med dagens regler.

Arbeidet med å avklare løsninger for de yngste som har særaldersgrense startet høsten 2018. Den 12.12.18 ble partene enige om en avtale om midlertidige regler som innebærer at det i påvente av en endelig avtale skal dagens tidligpensjonsordning for personer med særaldersgrense videreføres for årene fram til fylte 67 år. Tidligpensjonen skal beregnes på samme måte som i dag, dvs. som 66 prosent av pensjonsgrunnlaget justert for tjenestetid. Disse midlertidige reglene sikrer at personer med aldersgrense 60 år kan ta ut pensjon i 2020 på samme nivå som i dag. Det er ikke klart hva de så skal få i pensjon ved 67 år.

I avtalen om midlertidige regler av 12.12.18 heter det videre at det livsvarige kompensasjonsnivået for årskullene fra og med 1963-kullet skal avtales innen 01.11.19.

Hvilke stillinger som skal ha særaldersgrense i fremtiden har ikke vært et tema i forhandlingene. I henhold til pensjonsavtalen av 03.03.18 skal dette avklares i en «senere prosess».

3.5 UFØREPENSJONSORDNINGER


3.5.1 UFØRETRYGD I FOLKETRYGDEN

Folketrygdens uføretrygd beregnes som 66 prosent av inntekten i de tre beste av de fem siste årene før uførheten oppsto. Kun inntekt opp til 6 ganger folketrygdens grunnbeløp (G) skal medregnes. Det kreves en uføregrad på minst 50 prosent for å få uføretrygd fra folketrygden.

Dagens uføretrygd ble innført 01.01.15, og erstattet da den tidligere uførepensjonsordningen i folketrygden. Uføretrygden gjelder derfor fullt ut for nye uføretilfeller fra 2015. Personer som per 01.01.15 mottok gammel uførepensjon ble overført til det nye regelverket på en slik måte at den enkelte fikk om lag samme uføreytelse etter skatt som tidligere.

Frem til 2015 ble uføreytelsen fra folketrygden skattlagt som pensjonsinntekt. Fra 2015 skattlegges uføretrygd som lønnsinntekt.

Uføre kan ha arbeidsinntekt fra dag én etter at de har fått innvilget uføretrygd. Uføretrygden reduseres forholdsmessig dersom arbeids-



inntekten overstiger 0,4 G (gitt full uførepensjon). Den fastsatte uføregraden skal imidlertid ikke endres selv om den uføre har arbeidsinntekt som fører til avkortning av uføretrygden.

For å avstemme utbetalingene fra uføretrygden mot eventuell inntekt, gjennomføres det et etteroppgjør for uføre på samme måte som et ligningsoppgjør. Etteroppgjøret er først klart i det påfølgende året. Viser oppgjøret at det er utbetalt for mye uføretrygd, må den uføre enten tilbakebetale til NAV, eventuelt få trekk i fremtidige ytelser til hele beløpet er tilbakebetalt. Er det utbetalt for lite uførepensjon, vil dette beløpet bli etterbetalt av NAV.

3.5.2 UFØREPENSJON I KOMMUNAL SEKTOR

Kapittel 8 i *Vedtekter for Tjenstepensjonsordning – TPO* regulerer uførepensjon i kommunal sektor. Uførepensjonen beregnes uavhengig av, og som et direkte tillegg til ytelsen fra folketrygden (nettoppensjonsordning). Fra 2015 utgjør pensjonen 3 prosent av pensjonsgrunnlaget opp til 6 G og 69 prosent av pensjonsgrunnlag mellom 6 og 12 G. I tillegg skal det gis et kronetillegg på 0,25 G, som likevel ikke skal kunne utgjøre mer enn 6 prosent av pensjonsgrunnlaget. Pensjonsgrunnlaget skal fremdeles være lik sluttlønn. Barnetillegget til uførepensjonen er endret.

Uførepensjon fra kommunal sektor blir skattlagt som lønnsinntekt. Uførepensjon utbetales dersom uføregraden er minst 20 prosent. Dersom det innvilges uførepensjon for uføregrader som ikke gir rett til uføretrygd fra folketrygden, det vil si mindre enn 50 prosent uføregrad, skal pensjonen beregnes som 69 prosent av all inntekt opp til 12 G.

Det er et krav om minst 20 prosent uføregrad for å ha rett til en uførepensjon. Overgangen fra uførepensjon til alderspensjon skjer ved 67 år for de som har aldersgrense 70 år. Samtidig stopper alderspensjonsopptjeningen ved 67 år.

Regelverket for kombinasjon av uførepensjon og arbeidsinntekt er i utgangspunktet det samme som for ny uføretrygd i folketrygden. Dersom det ikke utbetales uføretrygd fra tilsvarer den inntekten pensjonisten er forutsatt å kunne skaffe seg etter uførheten (det vil si at inntektsgrensen ikke tillegges 0,4 G slik som tilfellet er når det også utbetales uføretrygd fra folketrygden). Det utbetales ikke uførepensjon når inntekten utgjør mer enn 80 prosent av samlet inntekt før uførhet.

I tariffoppgjørene i 2014 og 2016 ble det, i henholdsvis i Riksmeklerens protokoll punkt VII bokstav d og vedlegg til protokoll punkt IV bokstav f, tatt inn følgende uttalelse:

«(...) Vedrørende de nye uførepensjonsreglene Styret for pensjonskontoret bør følge nøye med på situasjonen for uføre ved overgang til nye regler. Dette bør gjelde både de som er uføre på overgangstidspunktet, og nye uføretilfeller etter at nye regler er trådt i kraft.»

Pensjonskontoret har fått utarbeidet flere utredninger for å følge opp effektene av endringene i uførepensjonen. Utredningene er publisert på Pensjonskontorets nettsted, www.pensjonskontoret.no under publikasjoner.

Etter at det nye regelverket trådte i kraft, ble det avdekket noen utilsiktede konsekvenser. Arbeids- og sosialdepartementet har gjort flere forskriftsendringer for å korrigere regelverket.



3.6 ETTERLATTEPENSJONER

I kommunal tjenestepensjon gis det som hovedregel pensjon til gjenlevende ektefelle som utgjør 9 prosent av pensjonsgrunnlaget til avdøde. Denne pensjonen er således uavhengig av størrelsen på alderspensjonen. Pensjonen samordnes ikke med folketrygden.

For særskilte årskull skal ektefellepensjonen beregnes etter andre regler.

Ektefellepensjonen utbetales livsvarig.

Barnepensjon gis til hvert barn under 20 år. Barnepensjonen utgjør 15 prosent av pensjonsgrunnlaget til avdøde. Barnepensjonen samordnes ikke med barnepensjon fra folketrygden.

Det er krav om at avdøde hadde 30 års medlemstid eller mer for at etterlatte skal få full ektefelle- og/eller barnepensjon. For personer som var aktivt medlem eller mottok uførepensjon når de gikk bort medregnes også medlemstid fram til aldersgrensen for stillingen vedkommende hadde.

4. FORSIKRINGS- VIRKSOMHETSLOVEN OG FINANSFORETAKSLOVEN

FORSIKRINGSVIRKSOMHETSLOVEN

- Har krav til oppdeling av *pensjonsinnretningenes* forvaltningskapital
 - Selskapsportefølje
 - Kollektivportefølje
- Angir hvordan avkastning av overskudd skal fordeles mellom kunde og foretakselskap
- Angir hva *pensjonsinnretningene* kan ta premie for
- Regulerer premieutjevning i kommunal ordninger

FINANSFORETAKSLOVEN HAR BLANT ANNET:

- Solvenskapitalkrav
- Minstekapitalkrav



4.1 INNLEDNING

Den offentligrettslige rammereguleringen av *pensjonsinnretningene* (livsforsikringsforetakene og pensjonskassene) er i hovedsak regulert i forsikringsvirksomhetsloven og finansforetaksloven, samt i forskrifter gitt med hjemmel i disse lovene.

Finansforetaksloven er en felles lov for finansforetak og virksomheten for disse foretakene. Som finansforetak regnes blant annet banker, kredittforetak, finansieringsforetak, forsikringsforetak og pensjonskasser.

Forsikringsvirksomhetsloven er en supplerende særlov for forsikringsforetak, pensjonskasser og andre pensjonsforetak.

4.2 FORSIKRINGSVIRKSOMHETSLOVEN

4.2.1 LOVENS KAPITTEL 2

Lovens kapittel 2 har særlige regler om pensjonskasser. Reglene gjelder både for pensjonskasser som administrerer pensjonsordninger i privat sektor og de offentlige pensjonskasser som tilbyr kommunal pensjon.

En pensjonskasse er en selveid institusjon (§ 2-1). Pensjonskasser er unntatt fra stiftelsesloven (stiftelsesloven § 6). En sentral regel om pensjonskasser er at virksomheten og økonomiske forhold til en pensjonskasse skal holdes adskilt fra virksomheten til arbeidsgiver (§ 2-3 og 4-12). Regelverket for en pensjonsordning fastsettes ved avtale mellom pensjonskassen og arbeidsgiveren.

Utgangspunktet er at én arbeidsgiver kan opprette en pensjonskasse for å administrere

tjenestepensjonsordningen for egne arbeidstakere. Lovgivningen åpner imidlertid for at en pensjonskasse kan administrere pensjonsordningene til flere arbeidsgivere som inngår i samme konsern eller i konsernlignende forhold gjennom en felles pensjonsordning. Dette gjelder også for kommunale pensjonskasser (§ 4-2). Videre kan flere kommuner eller fylkeskommuner etablere felles pensjonskasse. Slike pensjonskasser omtaler loven som interkommunale (§ 2-2).

En pensjonskasse skal ha et eget styre. Forsikringsvirksomhetsloven § 2-3 har enkelte regler om styrets oppgaver og myndighet. En pensjonskasse skal også ha en aktuar. Aktuaren skal godkjennes av Finanstilsynet (§ 2-5).





De alminnelige regler i forsikringsvirksomhetsloven kapittel 3 om kollektiv forsikring gjelder for pensjonskasser som tilbyr kommunal pensjon (§ 2-6). I tillegg gjelder de særlige regler om kommunal pensjon i lovens kapittel 4. En pensjonskasse skal til enhver tid ha gjenforsikring som er betryggende (§ 2-9). Pensjonskassen er også pålagt å gi medlemmene og pensjonistene årlig informasjon om opptjente pensjonsrettigheter mv. og skal også informere disse om endringer i regelverket for pensjonsordningen (§ 2-7).

Les mer om pensjonskasser i kapittel 9
Kommunal tjenstepensjon i en pensjonskasse

4.2.2 LOVENS KAPITTEL 3

Bestemmelsen i dette kapitlet gjelder for livsforsikringsselskaper og pensjonskasser som tilbyr kollektiv livsforsikring, herunder kommunal pensjon, med mindre annet følger av særreglene om kommunale pensjonsordninger i lovens kapittel 4.

Forsikringsvirksomhetsloven har en rekke sentrale bestemmelser om prisingen av tjenstepensjonsproduktene. Premiene skal beregnes årlig og betales minst en gang per år. Premiene skal bygge på faste pristariffer (§ 3-6). Pristariffene (premietariffene) kan endres med virkning fra første premieforfall minst fire måneder etter at forsikringstakeren har mottatt melding om endringen (§ 3-5).

Pristariffene skal sørge for at foretakets premier er betryggende og rimelige i forhold til den risiko pensjonsinnretningen påtar seg og de tjenester den skal yte og dermed bidra til at forpliktelsene etter inngåtte kontrakter blir oppfylt. Videre skal pristariffene være innrettet slik at det ikke skjer urimelig forskjellsbehandling mellom produkter, produktkombinasjoner eller kundegrupper (§ 3-3).

Pristariffene skal angi pensjonsinnretningenes samlede vederlag (§ 3-3). De sentrale elementene i pristariffene for kommunal pensjon er pris for dekning av risiko knyttet til person (biometrisk risiko), pris for kapitalforvaltning, herunder for risiko for avkastningsresultatet (rentegarantipremie) og pris for administrative tjenester.

Pristariffene og endringer i disse skal meldes til Finanstilsynet (§ 3-7) som fører kontroll med at pristariffene er betryggende og i samsvar med regelverket.



Pensjonsinnretningene skal foreta avsetninger for forsikringsforpliktelsene. Slike avsetninger, som knyttes til den enkelte kontrakt, omtales i loven som premiereserver (§ 3-9).

I utgangspunktet skal premiereserven utgjøre differansen mellom nåverdien av foretakets fremtidige forpliktelser og nåverdien av foretakets fremtidige nettopremier. Nåverdien av kontraktene beregnes på bakgrunn av kontraktens forsikringstekniske beregningsgrunnlag. Bergningsgrunnlaget inneholder en beregningsrente og biometriske forutsetninger.

Eiendelene til en pensjonsinnretning som bare driver med kommunal pensjon, skal deles inn i kollektivportefølje og selskapsportefølje (§ 3-11). Eiendelene som motsvarer forsikringskapital knyttet til foretakets kontrakter med kontraktfastsatte forpliktelser inngår i kollektivporteføljen. Øvrige eiendeler

skal inngå i selskapsporteføljen. Midlene i kollektivporteføljen skal forvaltes ut fra pensjonsinnretningens risiko og avkastningsresultat (§ 3-12).

Avkastningsresultatet oppnådd ved forvaltning av midlene i kollektivporteføljen, skal årlig fordeles mellom de kontrakter som omfattes (§ 3-13). Avkastningen skal først brukes ved å tilordne den enkelte kontrakt eventuelt beløp som er nødvendig for oppreservering i samsvar med beregningsgrunnlaget. Overskytende avkastning utgjør kontraktens overskudd og i kommunal pensjon skal overskuddet tilfalle arbeidsgiver og overføres til premiefondet (§ 4-14).

Pensjonsinnretningen kan imidlertid bestemme at deler av eller hele overskuddet skal benyttes til tilleggsavsetninger som skal tilordnes kontraktene. Tilleggsavsetningene



skal ikke overstige 12 prosent av premiereserven. Tilleggsavsetningene er ikke endelig tilordnet kontraktene. Dersom avkastningen tilordnet en kontrakt i et år ikke er tilstrekkelig til å dekke det årlige kravet til økning i premiereserven etter beregningsgrunnlaget, kan kraves dekket ved bruk av tilleggsavsetninger tilknyttet kontrakten (§ 3-19). Tilleggsavsetninger kan bare brukes når avkastningsresultatet ligger mellom 0 og kontraktens beregningsrente.

Urealisert gevinst ved at verdipapirer eller andre finansielle omløpsmidler i kollektivporteføljen har en høyere verdi enn anskaffelsesverdien, kalles for kursreguleringsfond. Kursreguleringsfondet skal ikke tilordnes kontraktene i kollektivporteføljen. Kursreservens størrelse endres gjennom året

som følge av endring i markedsverdien på de finansielle omløpsmidlene. Kontoutskriften som hvert år skal sendes forsikringstakeren, skal likevel vise kontraktens andel av kursreserven. Realiseres det gevinster ved avhendelse av slike omløpsmidler, går gevinsten inn i årets avkastningsresultat.

Ved beregning av premie og premiereserve knyttet til en kontrakt gjøres det forutsetninger om at pensjonsinnretningen vil oppnå avkastning på disse midlene. Premieinnbetalingene kan dermed settes lavere enn om forventede fremtidige finansinntekter ikke var forskuttet. Denne forutsetningen om fremtidig avkastning kalles beregningsrente (eller rentegaranti). For at de innbetalte premiene skal danne et tilstrekkelig grunnlag til å finansiere fremtidige pensjoner, må





pensjonsinnretningen oppnå en faktisk avkastning som minst er lik beregningsrenten. På denne måten blir beregningsrenten også en garantert minsteavkastning på kundenes premieinnbetalinger, og dette omtales gjerne som rentegaranti. Denne rentegarantien innebærer at pensjonsinnretningene har risikoen for at kundenes midler tilføres den garanterte avkastning også i år der avkastning på midlene i kollektivporteføljen er lavere enn beregningsrenten. Pensjonsinnretningene kan ta seg betalt for denne risikoen, og dette gjøres ved rentegarantipremien. Rente- garantipremien vil variere mellom kundene og kan avhenge av størrelsen på gjennomsnittlig beregningsrente i avtalen, størrelsen på tilleggsavsetninger og risikoprofilen i kapitalforvaltningen

Avkastning på eiendelene i selskapsporteføljen skal årlig tilordnes pensjonsinnretningen.

Pensjonsinnretningen skal årlig beregne risikoresultatet (§ 3-14). Dette resultatet fremkommer ved at dødelighet og uførhet i løpet av året avviker fra det som er forutsatt i pristariffen. Overskudd på risikoresultatet skal fordeles på de enkelte kontrakter innen hver gruppe av kontrakter. Pensjonsinnretningen kan imidlertid bestemme at inntil halvparten av risikoresultatet skal avsettes til risiko- utjevningfondet. Risikoutjevningfondet kan bare benyttes til å dekke det årlige kravet til økning i premiereserven for den enkelte kontrakt når økningen skyldes risiko knyttet til person (§ 3-21).

Les også kapittel 7 *Premie og pensjonskostnader*.

4.2.3 LOVENS KAPITTEL 4

Kapittel 4 har særlige regler om kommunale pensjonsordninger. Kommuner, herunder fylkeskommuner, og statlige helseforetak har kommunal pensjon. Kommunale foretak og foretak som har eller har hatt en kommunal eierandel eller som har en nær tilknytning til en kommune, kan også ha kommunal pensjon (§ 4-1).

Utformingen av de kommunale pensjonsordninger er i hovedsak fastlagt i tariffavtaler. Kommunal pensjon inneholder flere elementer som det etter gjeldende rett ikke er adgang å forsikre. Dette gjelder årlig regulering av løpende pensjoner og regulering av pensjoner for fratrådte ansatte (oppsatte ytelser). Det gjelder også 85-årsreglen som innebærer at en arbeidstaker kan fratrukke seg med full pensjon i inntil tre år før oppnådd aldersgrense når summen av alder og tjenestetid utgjør minst 85 år. Videre er kommunal pensjon en bruttoordning som innebærer at summen av alderspensjon fra folketrygden og den kommunale pensjonen skal utgjøre minst 66 % ved full opptjening. Siden disse elementene i kommunal pensjon ikke er forsikringsbare, kan de heller ikke premiesettes på forhånd (§ 4-4). Arbeidsgiverne innen kommunal pensjon finansierer derfor disse ikke-forsikringsbare ytelsene ved betaling av premier til pensjonsinnretningen først etter at den begivenheten som utløser ytelsen har inntruffet.

Under gjennomgangen av forsikringsvirksomhetsloven kapittel 3 ovenfor, er det redegjort for elementer i den ordinære årspremien for ytelsesbaserte pensjonsordninger. Loven presiserer at den ordinære årspremien i kommunal pensjon skal opptjenes lineært fra

tidspunktet for medlemskap i pensjonsordningen og frem til en pensjonsalder på 67 år eller annen særaldersgrense (§ 4-7. Se også § 4-10).

For de kommunale pensjonsordninger betales reguleringspremier i tillegg til ordinær årspremie. Reguleringspremiene skal dekke oppreguleringen i løpet av året av opptjente pensjonsrettigheter og løpende pensjoner. Reguleringspremien beregnes på tidspunktet for oppreguleringen ut fra den enkeltes lønnsutviklingen i løpet av året. Reguleringen av pensjoner under utbetaling og opptjent rett til pensjon til medlemmer som har fratrudd sin stilling uten rett til utbetaling av pensjon skjer i samsvar med lønnsveksten.

Pensjonsordningen skal også hvert år tilføres premie til dekning av pensjonsrettigheter knyttet til bruttogarantien (§ 4-8) og 85-års regelen som medlemmene i tilfelle får i løpet av året. Slik premie beregnes på det tidspunktet pensjonsrettighetene oppstår.



Det skal dessuten avsettes administrasjonsreserve mens en person er aktiv medlem av pensjonsordningen. Administrasjonsreserven skal dekke utgifter knyttet til administrasjon og kapitalforvaltning når medlemmet blir pensjonist.

Det følger av tariffavtaler som regulerer kommunal pensjon at det i pensjonsinnretningen skal etableres fellesordning for premieberegning. Premiene for de enkelte pensjonsordninger som inngår i en fellesordning, blir da fastsatt etter forsikringstekniske beregninger for samtlige pensjonsordninger som inngår i fellesordningen (§ 4-6). Hensikten med fellesordninger for premieberegning er å motvirke at pensjonskostnadene for de enkelte arbeidstakere varierer med medlemmenes kjønn og alder. Kravet om å opprette fellesordning for premieberegning har ikke blitt ansett for å være til hinder for at en kommunal pensjonsordning etableres i en pensjonskasse som kun omfatter én arbeidsgiver.

Et viktig prinsipp i loven er at dersom premiebetaling misligholdes, blir pensjonsinnretningen ikke ansvarlig for økningen av forsikringsforpliktelsene som den ikke innbetalte premien skulle dekke (§ 4-9). Denne regelen rammer i utgangspunktet i særlig grad de ikke-forsikringsbare ytelser som ikke er finansiert ved forhåndspremie. For å sikre at arbeidstakerne får oppfylt sine pensjonsrettigheter også i de tilfeller arbeidsgiver ikke innbetaler premier for ikke-forsikringsbare ytelser, er Overføringsavtalens sikringsordning etablert. Ved betalingsmislighold vil pensjonsinnretningen fremme krav mot Sikringsordningen. Dersom Sikringsordningen beslutter å dekke de løpende



premiekravene (for ikke-forsikringsbare ytelser), vil pensjonsinnretningen motta nødvendige premier. Dermed vil pensjonsrettighetene til de berørte medlemmene bli oppfylt av pensjonsinnretningen. Sikringsordningen vil normalt fremme krav mot arbeidsgiver, eventuelt andre som måtte anses ansvarlige.

Les også kapittel 7 *Premie og pensjonskostnader*

4.2.4 LOVENS KAPITTEL 6

Forsikringsvirksomhetslovens kapittel 6 har regler om flytting av kollektive pensjonsordninger. Varsel om å flytte en forsikringsordning er rettslig sett en oppsigelse eller avbestilling, kombinert med etablering av avtaleforhold hos en annen pensjonsleverandør. Flytteregulverket har bestemmelser om oppsigelses- og oppgjørsfrister,

pensjonsinnretningens mulighet til å ta et flyttegebyr, oppgjørsmåte og beregning og håndtering av midler som skal flyttes.

Flytting av en pensjonsordning må omfatte hele pensjonsordningen. I kommunal pensjonsordning skal også oppsatte pensjonsrettigheter og midler knyttet til slike rettigheter omfattes av flyttingen (§ 6-2 og § 6-11).

Før en pensjonsordning flyttes skal medlemmene gis fullstendige opplysninger om flyttingen og hvilke rettigheter de vil få i den nye pensjonsordningen. Medlemmene skal gis anledning til å uttale seg om flyttingen (§ 6-4).

Flyttingen omfatter pensjonsordningens pensjonsforpliktelser (medlemmenes pensjonsrettigheter). Som hovedregel skal eiendeler tilordnet pensjonsordningen gjøres

om i kontanter som overføres ved flyttingen. Premiereserver, tilleggsavsetninger og premiefond overføres i forbindelse med flyttingen. Det samme gjelder pensjonsordningens andel av overskudd i flytteåret. Ved flyttingen skal kontraktens forholdsmessige andel av kursreguleringsfondet på beregningstidspunktet overføres og tilordnes kontrakten som tilleggsavsetninger. Foretaket har likevel adgang til å holde tilbake den forholdsmessige del av kursreguleringsfondet som utgjør inntil 2 prosent av kontraktens premiereserve.

Et beløp svarende til overført premiereserve skal anvendes til sikring av medlemmenes rettigheter i samsvar med regelverket og beregningsgrunnlaget for den nye pensjons-

ordningen (§ 6-10). Er overført premiereserve ikke tilstrekkelig til å sikre rettighetene til de enkelte medlemmer eller pensjonister etter beregningsgrunnlaget i pensjonsinnretningen det flyttes til, skal manglende premiereserve tilføres fra premiefondet. Resten dekkes i tilfelle ved overførte tilleggsavsetninger eller ved overføringer fra foretaket. Om det i forbindelse med flytting av en kommunal pensjonsordning skulle vise seg at overført premiereserve knyttet til medlemmenes og pensjonistenes rett til opptjent pensjon er større enn nødvendig for å sikre deres rettigheter etter beregningsgrunnlaget i pensjonsinnretningen det flyttes til, skal overskytende premiereserve overføres til premiefondet.





4.3 HOVEDPUNKTER I FINANSFORETAKSLOVEN

Finansforetaksloven, som trådte i kraft 01.01.16, har som hovedformål å bidra til at det finansielle systemet er stabilt og robust og at finansforetakene virker på en hensiktsmessig og betryggende måte. Loven omfatter alle finansforetak med virksomhet i Norge, nærmere bestemt banker, kredittforetak, finansieringsforetak, forsikringsforetak og pensjonsforetak. Loven og tilhørende forskrifter er et meget omfattende regelverk som reguleres mange sider av finansforetakenes virksomhet.

Felles for alle typer finansforetak er at det er nødvendig med tillatelse (konsesjon) for å etablere å drive virksomhet som finansforetak. Loven trekker videre opp rammer for hvilken type virksomhet som de ulike typer finansforetak kan drive og inneholder begrensninger med hensyn til å drive annen type virksomhet.

Finansforetaksloven har en rekke regler av selskapsrettslig art. Det gjelder regler om styrings- og kontrollorganer, om egenkapital og fremmedkapital, godtgjørelsesordninger og om konserner. Videre inneholder loven regler om kundeforhold, markedsføring mv. og om foretaksendringer, avvikling og omdanning. Lovens §§ 14-7 – 14-15 inneholder regler om ansvarlig kapital for forsikringsforetak. Forsikringsforetak skal alltid ha tilstrekkelig kapital til å dekke sine forpliktelser, basert på en vurdering av markedsverdi både av eiendeler og forpliktelser. Den ansvarlige kapitalen skal til enhver tid oppfylle solvenskapitalkravet og minstekapitalkravet som gjelder for foretaket. Solvenskapitalkravet skal dekke risikoen for tap av selskapets ansvarlige kapital. Minstekapitalkravet skal

dekke risikoen for foretakets basiskapital.

Solvenskapitalkravet skal beregnes slik at sannsynligheten er 99,5 prosent for at samlet tap, herunder forsikringsmessig og finansielt tap, over en periode på 12 måneder ikke overstiger det beregnede kapitalkravet. Ved beregningen skal det tas hensyn til risikoreducerende tiltak og ordninger. Minstekapitalkravet skal beregnes slik at sannsynligheten er 85 prosent for at samlet tap over en periode på 12 måneder ikke overstiger det beregnede kapitalkravet. Gjennom utfyllende forskrifter er det fastsatt et omfattende regelverk for en standardisert fremgangsmåte (standardmodellen) for beregningen av disse kapitalkravene. Som alternativ til standardmetoden kan det enkelte livsforsikringsforetak utvikle egen internmodell. Internmodellen skal godkjennes av Finanstilsynet.

Hvis et livsforsikringsforetak ikke oppfyller solvens- eller minstekapitalkravet, skal det underrette Finanstilsynet og legge en plan for å rette på forholdene. Anser Finanstilsynet planen for å oppfylle minstekapitalkravet ikke tilfredsstillende vil konsesjonen kunne bli trukket tilbake eller foretaket vil kunne bli satt under offentlig administrasjon. Les mer om livsforsikringsforetak i kapittel 8 *Kommunal tjenestepensjon i et livsforsikringsforetak*

Pensjonskasser som driver livsforsikringsvirksomhet, skal til enhver tid ha kapital som er tilstrekkelig til å dekke solvensmarginkravet for pensjonskassens samlede virksomhet. Fra og med 01.01.19 har pensjonskasser fått nye forenklede solvenskapitalkrav. Disse er gitt i forskrift til finansforetaksloven.



5. AKTØRER I TJENESTE- PENSJONSMARKEDET

LIVSFORSIKRINGSSKAP

- Kommunal Landspensjonskasse (KLP)
- Storebrand

PENSJONSKASSER

- En pensjonskasse er en selveiende institusjon med virksomhet som er basert på én eller flere kollektive pensjonsordninger som er etablert av kommunen
- En interkommunal pensjonskasse er en pensjonskasse for flere kommuner/fylkeskommuner

INTERESSEORGANISASJONER

- Pensjonskasseforeningen
- Finans Norge

PENSJONSRÅDGIVER

- Flere aktører tilbyr rådgivning i pensjonsspørsmål



5.1 INNLEDNING

En kommune/fylkeskommune/bedrift eller virksomhet (heretter omtalt som *kommunen*) som skal etablere en tjenstepensjonsordning i tråd med *Vedtakter for tjenstepensjonsordning – TPO* (TPO) i Hovedtariffavtalen (HTA) innen KS-området, kan gjøre dette enten i et livsforsikringsforetak eller i en pensjonskasse.


Pensjonsinnretning brukes som fellesbetegnelse på alle leverandører av tjenstepensjon innen KS' tariffområde (livsforsikringsforetak og pensjonskasser).

5.2 LIVSFORSIKRINGSFORETAK

Forsikringsvirksomhetsloven (forsvl.) og lov om finansforetak og finanskonsern (finansforetaksloven) regulerer hvordan forsikringsvirksomheten skal drives, og påvirker ikke de ansattes pensjonsrettigheter.

Kommunale pensjonsordninger er spesielt omtalt i forsvl. kapittel 4.

I markedet for kommunal tjenstepensjonsordning er det i dag to tilbydere av forsikret løsning: Kommunal Landspensjonskasse (KLP) og Storebrand.



Les mer om kommunal tjenstepensjon i forsikret løsning i kapittel 8 *Kommunal tjenstepensjon i et livsforsikringsforetak.*

5.2.1 STATUSMØTER

I henhold til TPO § 16-4 avholdes jevnlige møter mellom Pensjonskontoret og KLP.

5.3 PENSJONSKASSE

Pensjonskasser er regulert i forsvl. kapittel 2. I tillegg er det gitt regler for livsforsikring i lovens kapittel 3 for livsforsikring, som også gjelder for pensjonskasser. Kommunale pensjonsordninger er spesielt omtalt i forsvl. kapittel 4.

Les mer om pensjonskasseløsningen i kapittel 9 *Kommunal tjenstepensjon i en pensjonskasse.*

5.3.1 PENSJONSKASSER I KS' SEKTOR

Som pensjonskasseoversikten bakerst i kapitlet viser, har det eksistert kommunale pensjonskasser siden 1907. Det er imidlertid først etter årtusenskiftet at det har blitt opprettet nye pensjonskasser. Kommunene Fjell, Molde, Lørenskog, Harstad, Tromsø, Asker og Bærum har opprettet pensjonskasser i perioden 2000 – 2015.

Pensjonskassene i Andebu, Stokke og Sandefjord ble fusjonert 01.01.17, og heter nå Sandefjord kommunale pensjonskasse.



5.3.2 INTERKOMMUNALE PENSJONSKASSER

Det er adgang til å etablere interkommunal pensjonskasse, jf. forsvl. § 2-2 annet ledd. En interkommunal pensjonskasse er en pensjonskasse for flere kommuner/fylkeskommuner.

Pensjonskontoret har tilsvarende tilsynsmyndighet overfor interkommunale pensjonskasser som for de kommunale og fylkeskommunale pensjonskassene.

Det er per i dag ingen interkommunale pensjonskasser.

5.4 INTERESSEORGANISASJONER

5.4.1 FINANS NORGE

Finans Norge – er en interesse- og arbeidsgiverorganisasjon som representerer finansnæringen i Norge, herunder forsikringsforetak som tilbyr offentlig tjenstepensjon.

5.4.1.1 BRANSJEAVTALE – FLYTTING AV PENSJONSMIDLER

Finans Norge har utarbeidet *Avtale om overføring av kollektiv pensjonsforsikring mellom pensjonsinnretninger*, der pensjonsleverandørene er blitt enige om en rekke praktiske forhold knyttet til flytting av kollektive tjenstepensjonskontrakter.

Et av vedleggene til nevnte avtale er *Flyttefil for offentlige ordninger*, også kalt *flyttefilen*. Leverandørene av kommunale tjenstepensjonsordninger har sluttet seg til bransjeavtalen, som detaljregulerer hvilke bestandsopplysninger som skal være med i flyttefilen.

Bransjeavtalen med vedlegg kan i sin helhet leses på Finans Norges nettside:

<https://www.finansnorge.no/verktoy/avtaler-og-regelverk/livsforsikring-og-pensjon/>

5.4.2 PENSJONSKASSEFORENINGEN

Pensjonskasseforeningen er en interesseorganisasjon som arbeider for å oppnå best mulig virksomhetsregler for pensjonskassene. Pensjonskasseforeningen har følgende formål:

- Kompetansesenter for medlemmene
- Jobbe for rammebetingelser tilpasset pensjonskassenes virksomhet
- Synliggjøre pensjonskassene ved kontakt med myndigheter, interessegrupper og media
- Bidra til at pensjonskasseløsningen er den foretrukne løsningen for alle typer tjenstepensjoner

Disse formålene søkes oppnådd blant annet ved et aktivt samarbeid med alle pensjonsinnretninger for private, kommunale, fylkeskommunale og statlige arbeidstakere samt med andre organisasjoner, foreninger og offentlig myndighet.

5.4.3 KONTAKTMØTER

Pensjonskontoret har jevnlig kontaktmøter med Finans Norge og Pensjonskasseforeningen.

5.5 PENSJONSRAÐGIVERE

En pensjonsrådgiver skal gi gode uavhengige analyser, som gir *kommunen* et godt utgangspunkt for prosessen videre. Det imidlertid *kommunen* som må påse at den rådgivningen de benytter i forbindelse med pensjonsspørsmål er av god kvalitet.

5.5.1 KJØP AV RÅDGIVNINGSTJENESTER


Tjenestekjøp/kjøp av rådgivningsoppdrag fra private aktører er omfattet av anskaffelsesregelverket. Dette har den virkning at anskaffelsesregelverket må følges når kommunen har behov for å la seg bistå av konsulenter i forbindelse med etablering av pensjonsordninger.

Kontraktens verdi avgjør hvilke deler av anskaffelsesregelverket som gis anvendelse.

Etter en lovendring i 2015, er det klart at man ikke anser det hensiktsmessig å gjennomføre anskaffelsesprosesser for de små kontraktene, og alle kontrakter med verdi under 100 000 kroner eksklusiv merverdiavgift er derfor helt unntatt fra regelverket, og vil kunne inngås uten noen form for prosedyre.

Anskaffelser under den nasjonale terskelverdien er regulert av Lov om offentlige anskaffelser (LOA) og anskaffelsesforskriften del I. Den nasjonale terskelverdien ble endret til 1 300 000 kroner fra 06.04.18. For kontrakter med en verdi opp til 1 300 000 kroner eksklusiv merverdiavgift, er det altså ikke plikt til å kunngjøre anskaffelsen på Doffin.





Det er likevel ikke fritt frem til å gå til en enkelt leverandør for å inngå kontrakt. Prosessen styres av de føringene som ligger i anskaffelsesloven og i anskaffelsesforskriften del I. Dette innebærer for det første at oppdragsgiveren må følge de grunnleggende prinsippene, og må skape konkurranse mellom 3-5 aktuelle aktører for valg av konsulent. Videre gjelder regler om oppbevaring av dokumentasjon om begrunnelse for viktige beslutninger, føring av protokoll om vesentlige forhold, og regler om offentlighet og habilitet i gjennomføring av prosessen.

For kontrakter med konsulenter som estimeres til en verdi mellom 1 300 000 kroner opp til EØS terskelverdi, som per i dag er 2 000 000 kroner gjelder anskaffelsesloven og anskaffelsesforskriften del II. For kjøp over EØS-terskelverdi må anskaffelsesloven og anskaffelsesforskriften del III følges. Felles for disse delene av anskaffelsesregelverket er at det er nedfelt relativt detaljerte regler om gjennomføring av prosessen, og at konkurransen alltid skal kunngjøres på Doffin eventuelt også i den europeiske databasen for anskaffelser (TED).

Anskaffelsens verdi skal beregnes i henhold til FOA § 5-4. Det sentrale for kommunen som oppdragsgiver er å gjøre en reell og forsvarlig vurdering av hvilke kostnader kontrakten medfører i form av betaling, opsjoner, med videre til konsulenten. Av hensyn til etterprøvbarhet og muligheten for å dokumentere at det er gjort en saklig vurdering, bør beregningen av kontraktens verdi, og de forhold som vektlegges i verdiberegningen, dokumenteres skriftlig.

Uansett størrelsen på anskaffelsen, er det viktig at det utarbeides en kontrakt med rådgiveren, slik at det er klart hvilke oppgaver rådgiveren skal ivareta og hvilke plikter hver av partene har.

Det kan også være greit å være oppmerksom på regler om leverandørdialog i forkant av anskaffelsen. I den grad man har dialog med enkeltleverandører eller flere potensielle leverandører, vil disse kunne oppnå en konkurransefordel i den senere anskaffelsen. For eksempel i form av mer informasjon eller bedre tid til å forberede seg. Anskaffelsesforskriftens § 8-2 og § 12-2 har regler som sier noe om hvilke tiltak som må gjennomføres nettopp for å utjevne slike eventuelle fordeler, og som skal sikre at leverandøren ikke får slike fordeler at man må avvises fra den senere konkurransen.

5.5.2 RÅDGIVERE I KS' SEKTOR

- A Halvorsen Consulting AS
- Actecan AS
- Aktuarfirmaet Lillevold og Partners AS
- Aon Norway AS
- Gabler AS
- KLP Forsikringservice AS
- Mercer AS
- Pareto
- Storebrand pensjonstjenester AS
- Vivens AS
- Willis AS

Oversikten er ikke uttømmende.

5.6 OVERSIKT OVER PENSJONSKASSENE I KS' SEKTOR

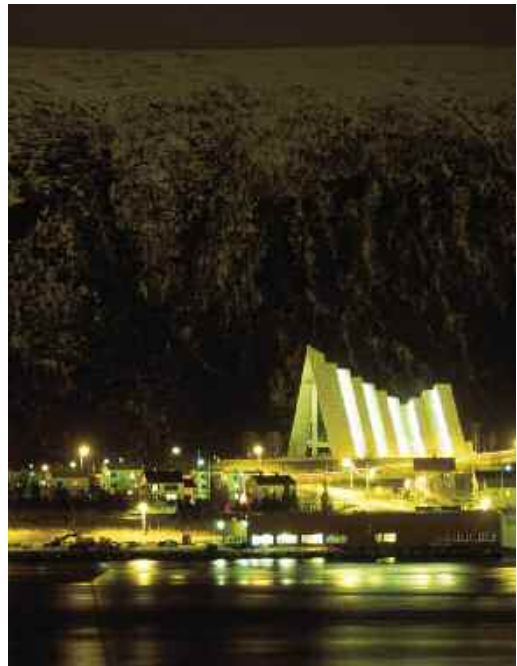
Navn	Etablert	Daglig leder E-postadresse / Nettsted
Akershus fylkeskommunale pensjonskasse	1952	Bjarne F. Refsnes pensjon@afpk.no / www.afpk.no
Arendal kommunale pensjonskasse	1916	Frode Thorkildsen pensjonskassen@akpensjon.no / www.akpensjon.no
Asker kommunale pensjonskasse	2015	Knut Håkon Brox pensjonskassen@asker.kommune.no
Bergen kommunale pensjonskasse	1907	Bjørn Roald Eknes pensjonskassen@bergenkp.no / www.bergenkp.no
Bodø kommunale pensjonskasse	1927	Hans Petter Horsgaard post@bkpensjon.no / www.bkpensjon.no
Buskerud fylkeskommunale pensjonskasse	1953	Wenche Øverås post@bfkp.no / www.bfkp.no
Bærum kommunale pensjonskasse	2015	Jørn Jevne bkp@bkp.no / www.bkp.no
Drammen kommunale pensjonskasse	1911	Wenche Øverås post@dkp.no / www.dkp.no
Elverum kommunale pensjonskasse	1921	Trond Rønning pensjon@elverum.kommune.no / www.elverumpensjon.no
Fjell kommunale pensjonskasse	2006	Trond Roar Birkelund pensjonskassen@fjell.kommune.no / www.fkpensjon.no
Flekkefjord kommunale pensjonskasse	1951	Kurt Stordrange pensjonskassen@flekkefjord.kommune.no / www.fk-pensjon.no
Halden kommunale pensjonskasse	1920	Eivind Borring Hansen post@hkpensjon.no / www.hkpensjon.no

Navn	Etablert	Daglig leder E-postadresse / Nettsted
Harstad kommunale pensjonskasse	2013	Erling Høyér-Pettersen pensjonskasse@harstad.kommune.no
Haugesund kommunale pensjonskasse	1919	Heidi Iren Sunde pensjonskassen@h-k-p.no / www.h-k-p.no
Kristiansand kommunale pensjonskasse	1926	Magnar Flaa post.pensjon@kristiansand.kommune.no / www.kkpensjon.no
Lørenskog kommunale pensjonskasse	2011	Guri Horsfjord Lassen pensjonskassen@lorenskog.kommune.no
Molde kommunale pensjonskasse	2007	Magne Orten pensjonskassen@molde.kommune.no
Moss kommunale pensjonskasse	1961	Marita Grimling Følstad pensjonskassen@mkpensjon.no / www.mkpensjon.no
Sandefjord kommunale pensjonskasse	1926	Irene Ormestad pensjon@sandefjord.kommune.no
Sandnes kommunale pensjonskasse	1936	Terje Frafjord pensjonskassen@sandnes.kommune.no / www.s-k-p.no
Skien kommunale pensjonskasse	1938	Trine Colseth Aaby post@skienpensjon.no / www.skienpensjon.no
Trondheim kommunale pensjonskasse	1913	Helge Rudi pensjonskassen.postmottak@trondheim.kommune.no www.trondheim.kommune.no/tkp/
Tromsø kommunale pensjonskasse	2014	Erling Høyér-Pettersen pensjonskassen@tromso.kommune.no
Vest-Telemark kraftlags pensjonskasse	1973	Terjei Mjaaland firmapost@vtk.no



6. ANSKAFFESESREGELVERKET OG KOMMUNAL TJENESTEPENSJON

- Anskaffelsesregelverket
 - Lov om offentlige anskaffelser (LOA)
 - Forskrift om offentlige anskaffelser (FOA)
- Valgfrihet i løsning for kommunal tjenestepensjon
 - Pensjonskasse
 - Livsforsikringsforetak
- Anskaffelsesprosessen
- Kontrakten
- Markedssituasjonen
- Sammenslåing av kommuner



6.1 INNLEDNING

Det ble innført betydelige endringer med nytt regelverket for offentlige anskaffelser fra og med 01.01.17. Advokatfirmaet Arntzen de Besche innarbeidet det nye regelverket i dette kapittelet. De tok utgangspunkt i kapitler om offentlige anskaffelser fra tidligere utgivelser av Pensjonsveileder utarbeidet av KS Advokatene og sitt eget notat av 09.01.15 om kommunal pensjon og offentlige anskaffelser. Nærings- og fiskeridepartementets (NFD) har publisert en oppdatert veileder til det anskaffelsesregelverket på regjeringens nettsted: og <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/veileder-offentlige-anskaffelser/id2581234/>

6.2 ANSKAFFELSESREGELVERKETS ANVENDELSE PÅ KOMMUNAL PENSJON

Anskaffelsesregelverket består av lov om offentlige anskaffelser (LOA) og forskrift om offentlige anskaffelser (FOA). Både LOA og FOA bygger på EUs direktiver om offentlige anskaffelser, som Norge er forpliktet til å følge gjennom EØS-avtalen. Nærings- og fiskeridepartementet (NFD) har utarbeidet en veileder til de nye anskaffelsesreglene, som ligger tilgjengelig på deres nettsider.

Lovens formål følger av LOA § 1 om at «Loven skal fremme effektiv bruk av samfunnets ressurser. Den skal også bidra til at det offentlige opptrer med integritet, slik at allmennhetene har tillit til at offentlige anskaffelser skjer på en samfunnstjenlig måte.» Dette oppnås blant annet gjennom grunnleggende prinsippene om konkurranse, likebehandling, forutberegnelighet, etterprøvbarehet og forholdsmessighet, jf. § 4.

At kjøp av pensjonstjenester er underlagt anskaffelsesregelverket følger både av praksis og av regelverket selv. Forutsatt at kommunen ønsker å kjøpe pensjonstjenester fra en ekstern aktør, vil valget av leverandør altså være underlagt regelverket om offentlige anskaffelser. Offentlige oppdragsgivere er imidlertid ikke tvunget til å gå til eksterne leverandører for å innhente tjenester, og det er alltid lovlig adgang til å få levert en ytelse gjennom bruk av interne ressurser. Det er således ingen plikt til å utlyse konkurranse om tjenesten for kjøp hos eksterne aktører.

6.3 VALGFRIHET I LØSNING FOR KOMMUNAL PENSJON – EGEN PENSJONSKASSE OG LIVSFORSIKRINGSFORETAK

En pensjonskasse er en egen juridisk person i form av en selveiende institusjon, atskilt fra foretak, kommune eller annen institusjon som har etablert pensjonskassen, se finansforetaksloven § 7-2 tredje ledd, jf. forsikringsvirksomhetsloven (forsvl.) § 2-3. Det har vært vanlig å betegne pensjonskassen som en særegen stiftelse. Pensjonskasser er unntatt fra stiftelsesloven, jf. stiftelsesloven av 2001 § 6 bokstav b. Tjenester knyttet til pensjonsordningen kan utføres av pensjonskassens eget personale, eller være satt bort til andre virksomheter som utfører slike oppgaver.

Pensjonskassens virksomhet kan ikke drives uten konsesjon, jf. finansforetaksloven § 2-16.

Pensjonskasser er tradisjonelt opprettet for en enkelt kommune, men loven åpner også for at den kan yte tjenester til flere kommuner. Det følger av forsvl. § 2-2 at «To eller flere kommuner kan avtale å ha sine pensjonsordninger i samme pensjonskasse (interkommunal pensjonskasse).»



6.3.1 EGENREGI

At kommunene har egen pensjonskasse betyr at tjenestene knyttet til kommunal tjenestepensjon ytes av kommunens eget organ for administrering og forvaltning av pensjoner. Da er hovedregelen at anskaffelsesregelverket ikke kommer til anvendelse for kjøp av tjenestene, fordi dette foregår i egenregi, og det er ikke nødvendig å kunngjøre og gjennomføre en konkurranse om pensjonstjenesten.

Utgangspunktet for dette er et grunnleggende prinsipp om at offentlige oppdragsgivere skal stå fritt til selv å velge om varer og tjenester skal leveres ved bruk av egne, interne ressurser, eller om det skal gjennomføres en konkurranse om leveransen. Rent formelt er unntaket en følge av at det ikke inngås et gjensidig bebyrdende kontraktsforhold mellom to selvstendige rettssubjekter når oppdragsgiveren selv utfører oppgavene, og det grunnleggende anskaffelsesrettslige vilkåret om kontrakt derfor ikke er oppfylt.

6.3.1.1 UTVIDET EGENREGI

Pensjonskassene er per definisjon i forsvl. § 2-1 «(...)en selveid institusjon som nevnt i finansforetaksloven § 7-2 tredje ledd jf. § 2-16. (...)». Samtidig er det krav i finansforetaksloven § 7-2 tredje ledd om rettslig adskillelse fra kommunen som har etablert pensjonskassen: «En pensjonskasse skal stiftes og organiseres som en selveiende institusjon for å forvalte en eller flere kollektive pensjonsordninger som er etablert av foretak eller kommune som deltar i pensjonskassen (...)». Dermed vil tjenestene som ytes fra pensjonskassen til kommunen være mellom to ulike rettssubjekter.

Utvidet egenregi innebærer at tjenestene leveres fra eksterne juridiske enheter. Heller ikke for disse kontraktene vil anskaffelsesregelverket komme til anvendelse, forutsatt at vilkårene i FOA § 3-1 flg. er oppfylt. Selv om kommunen bruker kommunale eller interkommunale pensjonskasser som tjenesteleverandør og dermed inngår et kontraktsforhold med en annen juridisk enhet, kan unntaket fra anskaffelsesregelverket således være oppfylt. Vi kommer nærmere tilbake til vilkårene for dette i punkt 8.

6.3.2 KJØP FRA EKSTERN AKTØR

Et alternativ til kommunal pensjonskasse er at kommunen kjøper pensjonstjenester av en utenforstående tjenesteleverandør opprettet som egen juridisk enhet som livsforsikringsforetak. Også livsforsikringsforetakene er underlagt finansforetaksloven, og virksomheten krever konsesjon. Da er hovedregelen at innkjøpet er omfattet av anskaffelsesreglene som en tjenesteanskaffelse og underlagt de alminnelige reglene om gjennomføring av konkurranse om levering av tjenestene.

6.4 ANBEFALINGER NÅR KOMMUNENS PENSJONSFORHOLD SKAL VURDERES

6.4.1 VÆR UTE I GOD TID

Forutsatt at kommunen velger å gjennomføre en offentlig anskaffelse, anbefales derfor at man er tidlig ute og bruker god tid når man skal vurdere sitt pensjonsforhold, og som senere kan munne ut i en anbudsutlysning.

Formannskapet/rådmannen får da bedre tid til å vurdere innkomne tilbud før innstillingen sendes til kommunestyret/fylkestinget/styret



(heretter omtalt som *kommunestyret*). God tid gir bedre mulighet til å rette opp eventuelle feil før endelig vedtak om flytting skal fattes i kommunestyret (senest 01.12.). Det minnes i den anledning om at fristen for fristillelse fra nåværende *pensjonsinnretning* er 30.09. inneværende år.

I det følgende vil det redegjøres for en del momenter som er særlig viktig å være seg bevisst når man skal vurdere pensjonsforholdene i sin kommune/fylkeskommune/-bedrift/virksomhet (heretter omtalt som *kommunen*).

- Vurdere etablering av pensjonsutvalg (dvs. en arbeidsgruppe)
- Kommunestyrets behandling
- Bistand fra Pensjonskontoret
- Bruk av forsikringsrådgiver
- Flytting – viktige momenter

6.4.2 PENSJONSUTVALG

Det er hensiktsmessig at man på et tidlig tidspunkt nedsetter et pensjonsutvalg til å jobbe med pensjonsforholdene i kommunen. Et slikt utvalg kan gjerne settes ned et år før man eventuelt har planer om legge pensjonsleveransen ut på anbud. Pensjonsutvalget bør være bredt sammensatt, med representanter både fra kommunestyret, kommunens administrasjon samt tillitsvalgte. Et pensjonsutvalg kan da eksempelvis bestå av ordfører, rådmann, kommunalsjef, økonomi-, personal- og innkjøpsansvarlig og tillitsvalgte .

6.4.3 KOMMUNESTYRETS BEHANDLING

I Hovedtariffavtalen (HTA) innen KS-området punkt. 2.1.10, femte ledd står det at det er kommunestyret som skal fatte «*endelig avgjørelse*» når det gjelder flytting av en pensjonsavtale.





Selv om det ikke er et krav etter Hovedtariffavtalen, er det en fordel om kommunestyret også fatter beslutning om følgende i forbindelse med en anbudsprosess:

- Vedtak om å gjennomføre anbuds-konkurranse
- Fastsettelse av tildelingskriterier
- Vekting av tildelingskriteriene


Det er viktig at kommunestyret ikke fraviker beslutningen om tildelingskriterier og vekting når det skal fattes endelig vedtak om flytting, men fastholder og bygger sitt vedtak på dette utgangspunkt. Slik reduseres muligheten for at kommunestyret kommer til en konklusjon som ikke samsvarer med administrasjonens

innstilling og/eller at konklusjonen mangler tilstrekkelig saklig begrunnelse.

Dette var en av problemstillingene og hovedankepunktet i de to sakene som ble klaget inn for Klagenemnda for offentlige anskaffelser (KOFA) høsten 2006 – sak 2006/161 og sak 2006/159.

Også i sak 2009/20 fant KOFA at det ikke forelå tilstrekkelig begrunnelse. Klagenemnda fant her at vedtaket var i strid med kravene til etterprøvnbarhet og gjennomsiktighet, jf. tidligere LOA § 5. Dette fordi innklagede tildelte kontrakt til den som etter det dokumenterte hadde innlevert det nest beste tilbudet, uten at det var redegjort for valget.





Forut for kunngjøring må kommunestyrets arbeid med konkurransegrunnlaget skje for lukkede dører, og alle involverte har taushetsplikt. Dette for å sikre at ingen leverandører får informasjon fra konkurransegrunnlaget før dette legges ut på DOFFIN. Dette gjelder også når kommunestyret drøfter fastsettelse av tildelingskriterier og vekting.

6.4.4 KOMMUNESTYRET MÅ FATTE BESLUTNING OM VALG AV LEVERANDØR

Det følger av HTA punkt 2.1.10 femte ledd at det er kommunestyret selv som må fatte den endelige beslutning om flytting. Denne myndighet kan ikke delegeres til formannskapet eller kommunens administrasjon. Det minnes i den anledning om arbeidsgivers plikt til å drøfte skifte av *pensjonsinnretning* med tillitsvalgte tidligst mulig, og senest før oppsigelse av avtalen med *pensjonsinnretningen*, jf. HTA punkt 2.1.10 første og siste ledd. Pensjonskontoret anbefaler at de tillitsvalgte tas med på drøfting før tildelingskriteriene og innbyrdes vekting av kriteriene vedtas.

De alminnelige bestemmelsene i kommune-loven om delegasjon av vedtaksmyndighet til formannskapet kan ikke gjøres gjeldende innenfor dette spesielle område av tariffavtalen.

6.4.5 BISTAND FRA PENSJONSKONTORET

En av Pensjonskontorets oppgaver er å føre tilsyn med leverandørenes praktisering av gjeldende pensjonsbestemmelser nedfelt i HTA innen KS-området. Dermed understrekes samtidig Pensjonskontorets nøytrale rolle overfor leverandørene.

Pensjonskontoret kan bidra med generell informasjon og veiledning om regelverk og praktiske forhold i forkant av og under anbudsprosessen.

Som følge av Pensjonskontorets tilsynsrolle, vil det ikke være anledning til å opptre som rådgiver i en anbudsprosess.

6.4.6 BRUK AV PENSJONSRAÐGIVERE

De siste års anbudsprosesser har vist at de fleste kommuner benytter rådgiver når pensjonsleveransen skal legges ut på anbud. Spørsmål om bruk av ekstern rådgiver vil være et naturlig tema for kommunen å ta stilling til. Anskaffelse av pensjonsrådgiver må skje i henhold til anskaffelsesreglene.

6.4.7 FLYTTING – VIKTIGE MOMENTER

Kommunen bør gjøre seg kjent med rammer rundt en eventuell flytting av pensjonsordningen. Av viktige områder nevnes :

■ Oversikt over alle prosesser og flyttekostnader

Det bør innhentes oversikt over alle aktiviteter i en flytteprosess. Det bør klart fremgå hvilke oppgaver og hvilket ansvar henholdsvis den fraflyttede og tilflyttede pensjonsinnretningen har, i tillegg til kommunen selv .

Pensjonsinnretningene bør kunne redogjøre for de ulike kostnadsarter (direkte og indirekte) som oppstår ved en eventuell flytting, og hvordan belastning finner sted.

■ Informasjon til ansatte og pensjonister

Informasjonsomfanget overfor ansatte og pensjonister bør kartlegges. Man bør se på



tidsfrister, krav til innhold og form, samt hvem som er ansvarlig for hver aktivitet.

■ Håndtering av oppspart kapital

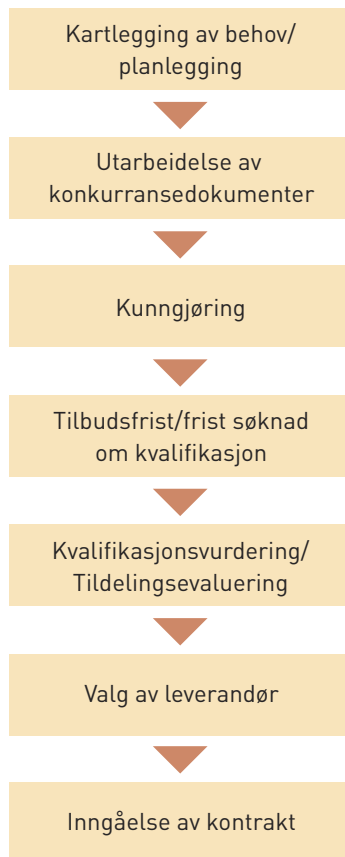
Eksisterende og/eller potensielle pensjonsinnretninger bør kunne redegjøre for henholdsvis lovpålagt og valgfri behandling av oppspart kapital ved en eventuell flytting.

6.5 ANSKAFFELESREGELVERKET

Dette punktet beskriver hovedelementene i anskaffelsesprosessen når det finnes konkurranse i leverandørmarkedet, og det altså skal gjennomføres en konkurranse om pensjonstjenestene. Det legges til grunn at kontraktens verdi overstiger EØS terskelverdi, og at FOA del III kommer til anvendelse. Søkelyset rettes på innkjøp av pensjon og vektlegger de forhold som gjelder på dette spesielle området. Det gjøres oppmerksom på at de nye reglene fra 01.01.17 fortsatt dels må finne sin form i praksis, og at det er spørsmål knyttet til forståelsen av nytt regelverk som ikke fullt ut er avklart per i dag. Nærings- og fiskeridepartementet (NFD) har utarbeidet en veileder til de nye anskaffelsesreglene, som er tilgjengelig på deres nettsider.

6.5.1 SKJEMATISK OVERSIKT OVER ANSKAFFELESPROSESSEN

Det forutsettes at kontraktens verdi overstiger EØS terskelverdiene. Veldig enkelt oppsatt, kan anskaffelsesprosessen beskrives i følgende steg:



6.5.2 PLANLEGGING

Det er viktig at oppdragsgiver planlegger og gjør et grundig forarbeid før man bestemmer seg for å legge pensjonsleveransen ut på anbud, ikke minst med tanke på de kostnader som oppstår som følge av en slik prosess. Kartlegging av kommunens egen pensjonskompetanse, samt vurdering av behov for ekstern bistand bør inngå i denne fasen.

6.5.3 GRUNNLEGGENDE PRINSIPPER

De grunnleggende anskaffelsesrettslige prinsippene er viktige i den forstand at de danner grunnlaget for utformingen av regelverket, og er retningsgivende for tolkningen av regelverket og oppdragsgiverens forpliktelser. Grunnprinsippene følger av LOA § 4, og er konkurranse, likebehandling, forutberegnelighet, etterprøvbarehet og forholdsmessighet.

6.5.3.1 KRAV TIL LIKEBEHANDLING

Et av formålene med regelverket er å sikre konkurranse ved å fastsette forutberegnelige vilkår og dermed sikre likebehandling av leverandørene. Oppdragsgiver er forpliktet til å sikre at leverandørene av pensjonstjenester likebehandles gjennom hele anskaffelsesprosessen, det vil si både ved kontakt med leverandørene, utforming av spesifikasjoner, valg av tilbudsform, kvalifisering av leverandører og tildeling av oppdraget. I alle steg av prosessen og alle beslutninger som gjøres, bør det derfor vurderes om beslutningen vil være forenelig med kravet til at alle leverandørene likebehandles, eller om noen gis utilsiktede eller tilsiktede fordeler.

I KOFA-sak 2006/161 fant KOFA at kravet til likebehandling var brutt ved at kun en av leverandørene var gitt anledning til å ha møter med innklagede. Her var også kravet til etterprøvbarehet brutt ved at det ikke var skrevet møtereferat.

I KOFA-sak 2016/14 fant KOFA at kravet til likebehandling var brutt ved at klager hadde fått trekk i poeng for et forhold ved sin løsning, uten at valgte leverandør hadde

fått tilsvarende trekk for et tilsvarende forhold ved sin løsning.

I KOFA-sak 2016/119 hadde valgte leverandør tatt et forbehold om underleverandørens priser på bestillingstidspunktet. KOFA fant at et slikt forbehold innebar at valgte leverandør forbeholdt seg retten til å endre prisene når innklagede bestilte varer og tjenester. KOFA fant at innklagede, ved ikke å avklare avviket, men i stedet inngå kontrakt, handlet i strid med likebehandlingsprinsippet i lovens § 5.

6.5.3.2 KRAV TIL FORUTBEREGNELIGHET

Kravet til forutberegnelighet innebærer at leverandørene før de inngir tilbudene skal vite hvilke regler og forutsetninger som gjelder for konkurransen, hvilke krav som stilles til dem for å delta i konkurransen, hvilke elementer som vil bli vektlagt når oppdragsgiver skal velge vinneren av konkurransen med videre. Informasjon i kunngjøring og konkurransegrunnlaget er styrende. På denne måten kan leverandørene også kontrollere om forutsetningene faktisk er overholdt, i samsvar med hensynet til etterprøvbarehet.

I KOFA-sak 2009/44 var ett av tildelingskriteriene «Tilleggsytelser, og lignende». KOFA fant at tildelingskriteriet ikke tilstrekkelig presist anga hva som skulle vektlegges, og dessuten at klarhetskravet og kravet til forutberegnelighet i lovens § 5 (nå § 4) var brutt, fordi det ikke var presist nok utformet til at leverandørene ville kunne forstå det på samme måte.

I KOFA-sakene 2009/10 og 2009/19 var blant annet HMS oppført som tildelingskriterium. KOFA fant i begge sakene at HMS som



tildelingskriterium ved kjøp av kommunal tjenestepensjon ikke hadde tilstrekkelig tilknytning til kontraktens gjenstand slik det var fremsatt i konkurransegrunnlaget. Tidligere FOA § 22-2 (2) var således brutt ved å benytte HMS som tildelingskriterium på en slik måte at det ikke identifiserte det økonomisk mest fordelaktige tilbud.

I KOFA-sak 2016/116 var et av tildelingskriteriene «Gruppens prosjektforslag», som skulle evalueres ut fra en «samlet helhetsvurdering». KOFA fant at tildelingskriteriet ikke var selvforklarende, og at kriteriets innhold heller kunne klargjøres ved å lese det i lys av de øvrige delene av konkurransegrunnlaget. Konkurransegrunnlaget anga krav, men ingen veiledning om hvilke sterke og svake sider som ville bli vurdert. Tildelingskriteriet var ikke utformet slik at enhver rimelig opplyst og normalt påpasselig tilbyder kunne forstå det på samme måte, og var dermed ulovlig.

6.5.3.3 KRAV TIL ETTERPRØVBARHET

Kravet til etterprøvbarehet innebærer at oppdragsgiver skal sikre dokumentasjon for anskaffelsesprosessen, og innebærer at oppdragsgivers vurderinger, beslutninger, referater fra møter med videre bør nedtegnes. Dokumentasjonen må være klar, entydig og utfyllende. Dette skal bidra til leverandørenes rettssikkerhet ved at hver enkelt kan ettergå de vurderinger som er gjort og beslutninger som er tatt for å kontrollere at regelverket er overholdt. God dokumentasjon er generelt tvisteforebyggende, fordi leverandørene enklere kan gis informasjon om de beslutninger som er tatt underveis i prosessen.

I KOFA-sak 2009/20 fant klagenemnda at kravene til etterprøvbarehet og gjennom-siktighet i lovens § 5 var brutt (nå § 4). Begrunnelse for at kontrakten ble tildelt en leverandør som etter det dokumenterte ikke hadde det økonomisk mest fordelaktige tilbudet var utilstrekkelig. Kommunestyret valgte å fravike formannskapetets innstilling. Kommunestyret endret verken poeng-givningen på tildelingskriteriene eller viste til at det hadde foretatt en annen vurdering enn den rådgiver la til grunn i sin korrigerte vurdering, men begrunnet valget av tjenestepensjonsleverandør særlig med at valgte leverandør hadde den laveste premien. Klagenemnda kunne ikke se at innklagedes tildelingsbeslutning og begrunnelse for at denne leverandøren samlet sett hadde den laveste premien, var i overensstemmelse med regelverkets krav til etterprøvbarehet. Dette fordi det ikke kunne etterprøves hvordan en slik vurdering slo ut i forhold til øvrige tildelingskriterier.

I KOFA-sak 2006/159 kunne ikke kommunen dokumentere kommunestyrets evaluering av tildelingskriteriene, hvorfor det fravek administrasjonens innstilling, samt hvilke forhold valgte leverandør hadde uttalt seg om i et formannskapsmøte. Klagenemnda fant at den manglende begrunnelsen for fravikelse av administrasjonens innstilling ved valg av leverandør var brudd på lovens krav til etterprøvbarehet og gjennomsiktighet.

I KOFA-sak 2006/161 fant KOFA at kravene til etterprøvbarehet var brutt ved at det ikke var ført referat fra møtene. Klagenemnda fant også at innklagede hadde brutt regelverkets krav til tildelingsevaluering idet kontrakten ikke var tildelt på basis av en uttømmende



evaluering av samtlige tildelingskriterier, samt at innklagede ikke hadde vurdert forhold administrasjonen hadde funnet grunn til å rangere tilbudene på grunnlag av.

I KOFA-sak 2016/116 fant KOFA at innklagede hadde brutt kravet om etterprøvbarehet i lovens § 5 (nå § 4) og begrunnelsesplikten i FOA § 20-16 (1) (nå § 25-1(1)) ved ikke å gi en begrunnelse for utfallet under tildelingskriteriet «samspillskompetanse», utover å fremlegge en poengmatrise. KOFA understreket at innklagede skulle ha forklart hvorfor poengscoren ble gitt for å oppfylle begrunnelsesplikten.

6.5.3.4 FORHOLDSMESSIGHET

Kravet til forholdsmessighet gir seg blant annet uttrykk i at det må være proporsjonalitet mellom de krav som stilles til leverandørene og tjenesteytelsens art. Dette for å unngå at det stilles krav til leverandørene som ikke står i sammenheng med eller forhold til det som skal leveres, med den følge at leverandører som ellers kunne levert pensjonstjenesten ekskluderes. Det skal altså ikke stilles strengere krav enn nødvendig, for eksempel til økonomisk stabilitet hos leverandørene, enn det som er nødvendig for at kommunen kan sikre at leverandøren vil evne å oppfylle sine forpliktelser til offentlig tjenestepensjon.





6.5.4 BESLUTNING OM ANBUDSPROSESS

Fristen for å si opp pensjonsavtalen er 30.09., jf. *Vedtekter for Tjenstepensjonsordning-TPO* (TPO) i HTA innen KS-området § 14-1 litra a. I tillegg har FOA kapittel 20 fristbestemmelser. Av den grunn bør beslutning om anbudsprosess tas senest i mai måned, med utlysning i TED-databasen senest i slutten av juni måned.

6.5.5 DE ULIKE PROSEDYRENE

Oppdragsgivers valgmulighet når det gjelder prosedyre avhenger dels av kontraktens verdi og dels av hva som strategisk anses som det beste.

For anskaffelser som verdimessig omfattes av FOA del II (altså lavere kontraktsverdi enn 2 000 000 kroner som per i dag er EØS terskelverdi), vil oppdragsgiver stå fritt når det gjelder valget mellom åpen tilbudskonkurranse og begrenset tilbudskonkurranse. I begge tilfeller kan oppdragsgiver velge å gå i dialog med leverandørene, som også kan inkludere forhandlinger.

Når det gjelder pensjonstjenester hvor kontraktens verdi overstiger EØS terskelverdi, kommer FOA del III til anvendelse. Hovedregelen her er at oppdragsgiver kan bruke åpen eller begrenset anbuds konkurranse, mens konkurranse med forhandling forutsetter hjemmel i en av unntaksbestemmelsene, eller at det kan gjøres uten konkurranse.





De ulike anskaffelsesprosedyrene i FOA del III omfatter følgende alternativer:

- **Åpen anbudskonkurranse:**
Alle interesserte leverandører kan gi tilbud. Oppdragsgiver skal evaluere samtlige tilbud som ikke blir avvist. Det er ikke tillatt å endre tilbudene eller forsøke å endre tilbudene gjennom forhandlinger i en åpen anbudskonkurranse, jf. FOA § 23-6
- **Begrenset anbudskonkurranse:**
Alle interesserte leverandører kan levere forespørsel om å delta i konkurransen. Bare de leverandørene som blir invitert av oppdragsgiver kan gi tilbud. Det er ikke tillatt å endre tilbudene eller forsøke å endre tilbudene gjennom forhandlinger, jf. FOA § 23-6 andre ledd
- **Konkurranse med forhandling:**
Alle interesserte leverandører kan levere forespørsel om å delta i konkurransen. Bare de leverandørene som blir invitert av oppdragsgiver kan gi tilbud. Konkurransen med forhandling innebærer at det kan forhandles om alle sider ved tilbudet, jf. FOA § 23-7

6.5.5.1 VALG AV PROSEDYREFORM – KONTRAKT OVER EØS TERSKELVERDI

Anskaffelsesregelverket legger begrensninger på hvilke prosedyreform som kan velges. Dette gjelder for anskaffelser hvor kontrakten overstiger EØS terskelverdiene og som dermed er regulert av direktiv 2014/24 om offentlige anskaffelser implementert i forskrift om offentlige anskaffelser (FOA) del III.

Med innføring av ny forskrift om offentlige

anskaffelser er det i større grad enn tidligere åpnet opp for å bruke konkurranseformen konkurranse med forhandling. Hovedregelen er imidlertid fremdeles åpen eller begrenset anbudskonkurranse, som ikke gir adgang til å forhandle med leverandørene, jf. FOA § 13-1. Konkurransen med forhandling krever særskilt hjemmel i § 13-2 eller § 13-3, og ifølge tidligere praksis er dette underlagt en snever fortolkning.

I og med at bestemmelsene er relativt nye, er handlingsrommet ikke avklart gjennom praksis. Det alternativet som trolig er mest aktuelt for pensjonstjenester er FOA § 13-2 c om at konkurranse med forhandling kan benyttes når *«anskaffelsens karakter, kompleksitet, rettslige eller finansielle sammensetning eller tilknyttede risiko gjør det nødvendig å forhandle;»*.

Når det gjelder FOA § 13-2 c sier forarbeidene at man antar at *«vilkårene vil omfatte de aller fleste anskaffelser der oppdragsgiver vil ha et legitimt behov for å gjennomføre forhandlinger, det vil si hvor forhandlinger er nødvendig for å sikre at oppdragsgivers behov blir oppfylt.»*. Samtidig sies det at forhandling ikke kan benyttes ved anskaffelser av standard-tjenester som er generelt tilgjengelige på markedet og tilbys av mange ulike leverandører.

Dette viser at konkurranse med forhandling forutsetter at kommunen kan oppgi en legitim begrunnelse, knyttet til ett av elementene nevnt i § 13-2 c, som viser at forhandling er nødvendig for at kommunens behov for pensjonstjenester skal dekkes. Begrunnelsen bør dokumenteres og nedtegnes av hensyn til etterprøvnbarhet, og etter FOA § 25-5 (2)



plikter kommunen å innta begrunnelsen i anskaffelsesprotokollen.

Dersom kommunen ønsker å bruke konkurranse med forhandling for å kjøpe pensjonstjenester kan dette altså ikke begrunnes med at det er enklere, gir mer konkurranse, eller lignende. Det må pekes på konkrete forhold som gjør forhandling nødvendig for at behovet for pensjonstjenester skal oppfylles. I denne sammenheng vises det til klagenemndas praksis i sak 2010/129. KOFA vurderte spesifikt om tidligere FOA § 14-3 bokstav b om mangel på mulighet til på forhånd til å gjøre en samlet prisfastsettelse for tjenesten, eller bokstav c om vanskeligheter med å fastsette spesifikasjoner for ytelsen kunne hjemle konkurranse med forhandling. Klagenemnda kom til at det ikke var slike utfordringer knyttet til konkurranseutsettingen av offentlige pensjonstjenester. Unntakshjemlene kom derfor ikke til anvendelse.

Bestemmelsen i tidligere § 14-3 b og c har visse likheter med den nye § 13-2 c, og NFDs veiledning til nytt regelverk tilsier at det er relativt snever adgang til å bruke unntaket, hvilket kan tilsi at heller ikke det nye regelverket gir rom for å bruke konkurranse med forhandling for disse tjenestene. Inntil man har konkret rettspraksis på dette, må det sentrale være at kommunene gjør en konkret vurdering i hvert tilfelle for å se om det er grunnlag for eventuelt å bruke forhandlet prosedyre. Det tas også høyde for eventuelle regulatoriske endringer på pensjonsfeltet som eventuelt kunne begrunne bruk av forhandling.

Vi kan ikke se at det er unntak i FOA del III som kan gi en *generell adgang* til å bruke

konkurranse med forhandling når kommuner skal kjøpe kommunal tjenstepensjon. Likevel slik at mislykket forutgående konkurranse eller andre konkrete forhold ved den enkelte konkurranse kan berette bruk av konkurranse med forhandlinger etter FOA § 13-2 eller § 13-3.

6.5.6 ANSKAFFELSESDOKUMENTENE

Anskaffelsesdokumentene omfatter kunngjøringen og konkurransegrunnlaget. Dette danner grunnlaget og rammeverket for konkurransen. Med innføring av kravet til elektronisk konkurransegjennomføring, innebærer dette at oppdragsgiver skal gi gratis, direkte og ubegrenset elektronisk tilgang til konkurransegrunnlaget, jf. FOA § 14-3 .

6.5.6.1 KONKURRANSEGRUNNLAGS INNHOLD

Kravene til innholdet i konkurransegrunnlaget fremgår av FOA § 14-1. Nytt etter endring av anskaffelsesforskriften er at alle kontraktsvilkårene skal være en del av konkurransegrunnlaget eller kunngjøringen, slik at det er full åpenhet om hvilke kontraktsbestemmelser som gjelder.

Merk at det er kommunen som oppdragsgiver som har risikoen for uklarheter i konkurransegrunnlaget, jf. § 14-1 siste ledd, og det er snevre rammer for endringer etter kunngjøring. Grundighet og gode kontrollrutiner i utarbeidelsen av dokumentene er derfor viktig. Vær derfor nøye med å kontrollere at teksten er klar, utvetydig og gir den informasjonen som er nødvendig for leverandørene.



Opplysningene i konkurransegrunnlaget skal være tilstrekkelig presise til at leverandører av pensjonstjenester kan vurdere anskaffelsens karakter og omfang og vurdere om de ønsker å delta i konkurransen. Konkurransegrunnlaget skal inneholde all vesentlig informasjon for deltakelse i og gjennomføring av konkurransen, inkludert blant annet kravspesifikasjoner, absolutte krav som alle leverandører må oppfylle, kontraktsvilkårene for tjenesten, anskaffelsesprosedyren, frister, kvalifikasjonskrav og utvelgelseskriterier, samt tildelingskriterier med rangering eller vektning av disse. Unngå klipp og lim fra tidligere konkurransegrunnlag og kontrakter for å unngå senere uklarhet og konflikt.

Når det gjelder oppbyggingen av et konkurransegrunnlag, henvises det til

eksempler til inspirasjon på www.difi.no og www.anskaffelser.no, men husk at tilpasninger vil være nødvendig.

6.5.7 KUNNGJØRINGSPLIKTEN

Kunngjøringsplikten følger av FOA § 8-17 og § 21-2. Denne forpliktelsen er grunnleggende og brudd på kunngjøringsplikten innebærer at kontraktsinngåelse vil være en ulovlig direkteanskaffelse.

Fremgangsmåten ved kunngjøringer beskrives i FOA kapittel 21.

Kunngjøringen publiseres i Doffin. Forutsatt at det er FOA del III som benyttes, skal den også publiseres i den Europeiske databasen for



kunngjøringer, TED. Dette besørges av Doffin, jf. FOA § 21-1 (1). Av hensyn til likebehandling er det som hovedregel ikke adgang til annen nasjonal kunngjøring før den dagen konkurransen publiseres i TED, jf. FOA § 21-1(5).

6.5.8 TILBUDSFRISTER

Når kommunen skal sette frist for inngivelse av tilbud og mottak av forespørslers om å delta i konkurransen må det tas hensyn til kontraktens kompleksitet og tiden det tar for leverandørene å utarbeide forespørslers og tilbud. Det er ikke tillatt å sette frister som er kortere enn minimumsfristene som følger av FOA kapittel 20, men kommunene kan derimot velge å sette lengre frister der dette anses nødvendig for å gi leverandørene tilstrekkelig tid.

I åpen anbudskonkurranse er hovedregelen at fristen for mottak av tilbud skal være minst 30 dager regnet fra den dagen den alminnelige kunngjøringen sendes til TED-databasen, jf. FOA § 20-2(1). Det er imidlertid flere unntak fra dette, både som stiller krav til lengre tid og åpner for kortere tidsfrister. Dette gjelder særlig der det er publisert en veiledende kunngjøring, som gir anledning til kortere frist, mens fravær av plikten til å gi tilbud elektronisk vil forutsette en frist på 35 dager.

Beregning av tilbudsfristen tar utgangspunkt den dagen den alminnelige kunngjøringen sendes til TED-databasen, jf. FOA kapittel 20.

6.5.9 KVALIFIKASJONSKRAVENE

Kvalifikasjonskrav er de krav kommunen kan stille til leverandørene, og som skal sikre at leverandøren er egnet og kvalifisert til å utføre

pensjonstjenestene. Kravene som stilles må stå i forhold til den tjenesten som etterspørres.

Hvilke kvalifikasjonskrav som kan stilles, eksempelvis til tekniske kvalifikasjoner, og leverandørens finansielle og økonomiske kapasitet, følger av FOA § 16-1 flg. Der angis også hvilken type dokumentasjon som kan avkreves for å dokumentere oppfyllelse. Manglende oppfyllelse av kvalifikasjonskrav medfører avvisning, jf. FOA § 24-2.

Kvalifikasjonskravene må utformes slik at de sikrer de grunnleggende kravene i LOA § 4, herunder særlig kravet om forutberegnelighet, slik at leverandørene kan forstå innholdet i de kvalifikasjonskrav som stilles. I KOFA-sak 2016/146 hadde innklagede stilt som kvalifikasjonskrav at leverandørene hadde «erfaring fra arbeid av samme art». Klager hadde blitt avvist, da de hadde erfaring med arbeid av samme art, men ikke erfaring fra en spesifikk metode. KOFA fant at det i kravet «erfaring fra arbeid av samme art» ikke var stilt et krav om erfaring fra en spesifikk metode. Avvisningen var dermed ulovlig.

6.5.9.1 BRUK AV EGENERKLÆRINGSSKJEMA

Nytt i anskaffelsesforskriften er at leverandørene kan gi foreløpig bevis for sine kvalifikasjoner gjennom et egenerklæringsskjema. Dette er fastsatt på europeisk nivå, og har til formål å forenkle prosessen når det gjelder dokumentasjon for og vurdering av kvalifikasjoner. Skjemaet er relativt omfattende, og innebærer at leverandøren bekrefter at kvalifikasjonskravene er oppfylt og skal inneholde eventuell annen informasjon som kommunen har bedt om, jf. FOA § 17-1.



Egenerklæringskjemaet skal fungere som foreløpig bevis for oppfyllelse av kvalifikasjonskrav. Den praktiske konsekvensen av dette er at oppdragsgiver i åpen anbudskonkurranse kan 1) velge å utsette kvalifikasjonsvurderingen til etter tildelingsevalueringen, jf. FOA § 23-1 andre ledd, og 2) innhente støttedokumentasjon for oppfyllelse av kvalifikasjonskravene kun for den leverandøren som vinner konkurransen. Kommunen vil altså kunne ferdigstille tildelingsevaluering og deretter ta kontakt med leverandøren som er innstilt som nummer én i konkurransen for å få støttedokumentasjon for oppfyllelse av kvalifikasjonskravene.

Det er ikke adgang til fullt ut å bygge på egenerklæringsens innhold, og støttedokumentasjon må innhentes for valgte leverandør, jf. FOA § 17-1 (5). Forutsatt at det viser seg at informasjonen i egenerklæringskjemaet ikke stemmer overens med

dokumentasjonen, må avvisning etter FOA § 24-2 vurderes. Likevel slik at ny forskrift § 23-5 også gir større adgang enn tidligere til ettersending av dokumentasjon.

I KOFA-sak 2017/95 behandlet KOFA spørsmålet om ettersending av ESPD-skjema er lovlig etter FOA § 23-5. Klager hadde ikke vedlagt ESPD-skjema i tilbudet, og ble avvist, selv om ESPD-skjema ble ettersendt. Innklagede mente ettersending av ESPD-skjemaet ville være i strid med FOA § 23-5, ettersom slik ettersending ville forbedre klagers tilbud. KOFA fant at klagers kvalifikasjoner var objektivt konstaterbare på tidspunktet for tilbudsinnngivelse, og at ettersending av ESPD-skjemaet derfor ikke var en forbedring. Ettersending av ESPD-skjema var lovlig, og innklagede hadde derfor ulovlig omgjort tildelingen og avvist klager. Selv om egenerklæringskjemaet fungerer som foreløpig bevis, kan kommunen på ethvert tidspunkt i anskaffelsen be om at støttedokumentasjonen oversendes, også før





tildelingsevalueringen er gjort, jf. FOA § 17-1 (3). Dette er særlig aktuelt i begrenset anbudskonkurranse, i konkurranse med forhandling hvor en ønsker å gjennomføre forhandling med bare kvalifiserte leverandører, og ellers i tilfeller hvor antall leverandører eller arbeidet som kreves i tildelingsevalueringen tilsier at kvalifikasjonsvurderingen gjøres tidligere.

Det har tidligere vært problematisert hvilken adgang oppdragsgiver har til å vektlegge kvalitet hos leverandøren i kvalifikasjonsvurdering, samtidig som kvalitet på tilbudt personell er en del av tildelingsevalueringen. Dette fordi praksis har vært nøye på å skille mellom oppdragsgivers evalueringer, og at samme forhold ikke kan vektlegges to ganger. Dette er tidligere vært løst i rettspraksis, nå kodifisert i ny forskrift § 18-1 (3).

Bestemmelsen innebærer at når leverandør skal velges basert på beste forhold mellom pris og kvalitet, kan det i tildelingsevalueringen legges vekt på den tilbudte bemanningens organisering, kvalifikasjoner



og erfaringer, forutsatt at kvaliteten på bemanningen er av «stor betydning for utførelsen av kontrakten». Tradisjonelt har dette vært forstått slik at det kan vektlegges når kompetanse hos personell vil ha betydning for kvaliteten på ytelsen som leveres – her pensjonstjenestene.


6.5.10 EVALUERING AV TILBUD OG VALG AV LEVERANDØR

I tildelingsfasen skal tilbudene evalueres og sammenlignes med utgangspunkt i de forhåndsfastsatte tildelingskriterier. FOA § 18-1 fastsetter hvilke tildelingskriterier kommunen kan benytte. I tildelingsevalueringen avgjør kommunen hvilket av de innkomne tilbudene som er det beste, basert på en vurdering av de oppsatte tildelingskriteriene.

I ny anskaffelsesforskrift er det noen endringer hva gjelder tildelingskriteriene. Tildeling skal enten skje basert på

- laveste pris
- laveste kostnad
- beste forhold mellom pris og kvalitet

Når det gjelder *laveste pris* er tildelingen av kontrakt basert på hvilke tilbyder som har laveste pris på sine tjenester. *Lavest kostnad* skal baseres på en kostnadseffektivitetsberegning. Dette kan være en beregning av livssyklus-kostnader etter § 18-2. Livssyklus-kostnader kan innebære kostnader som oppstår i hele ytelsens levetid, inkludert samfunnsmessige kostnader som miljøbelastning, produksjonskostnad, forskning og utvikling, med videre. Det antas at dette er mer praktisk for andre varer og tjenester enn for pensjonstjenester, og at det mest aktuelle



alternativet for tildelingsevalueringen i denne typen konkurranser er det tredje alternativet om *beste forhold mellom pris og kvalitet*. Dette tilsvarer det tilsvarende det man tidligere kjenner som økonomisk mest fordelaktig tilbud.

Ved beste forhold mellom pris og kvalitet vil det tillegg til enten pris eller kostnad kunne legges vekt på kvalitative, miljømessige og sosiale sider ved tilbudet, så som tekniske, estetiske og funksjonelle egenskaper, tilgjengelighet, innovative egenskaper, organisering, kvalifikasjoner og erfaringer hos tilbudt personell, forutsatt at kvaliteten på bemanningen er av stor betydning for utførelsen av pensjonstjenestene.

Generelt når det gjelder valg av tildelingskriterier er det et krav etter FOA § 18-1 (4) at disse har en tilknytning til den pensjonstjenesten som skal leveres. De må heller ikke gi kommunen ubegrenset skjønnsfrihet i tildelingsevalueringen. Et råd i denne forbindelse er at man internt i kommunen på forhånd definerer hva som skal vektlegges under de ulike tildelingskriteriene, slik at det fremkommer klart hva som skal premieres.

I KOFA-sak 2016/54 viste KOFA til at oppdragsgiver i henhold til kravet om forutberegnelighet i LOA § 5 plikter å opplyse hvilke forhold som vil bli vektlagt ved tildelingsevalueringen. KOFA presiserte imidlertid at oppdragsgiver ikke plikter å gi en detaljert beskrivelse av forhold som skal vurderes under hvert underkriterium, så lenge oppdragsgiver holder seg innenfor de angitte vurderingstemaene og kun vektlegger forhold som etter en naturlig forståelse faller innenfor kriteriene.

Det er viktig at det fremkommer klart hvilke kriterier som vektlegges, og at hensynet til etterprøvbare etterleves ved at kommunen også benytter de tildelingskriteriene som angis i konkurransegrunnlaget og vurderer alle disse.

6.5.10.1 VEKTING AV TILDELINGSKRITE-RIENE

Det følger av FOA § 18-1(6) at ved valg av tilbud på grunnlag av beste forhold mellom pris og kvalitet skal oppdragsgiver angi tildelingskriterienes relative vekt. Disse kan angis innenfor et område, altså for eksempel «*kvalitet mellom 30 prosent og 40 prosent*», men det er begrensninger i hvor stort det maksimale utslaget kan være. Hensynet til forutberegnelighet må her være styrende. Dersom det ikke er mulig å vekte tildelingskriteriene skal de angis i prioritert rekkefølge. Det er imidlertid vanskelig å se at dette vil være aktuelt for pensjonstjenester.

Tildelingskriteriene og vekting eller rangering av disse må være en del av konkurransegrunnlaget. Dette gjelder ikke vektingen av eventuelle underkriterier.

I sak C-6/15 (Dimarso) slo EU-domstolen fast regelen om at tildelingskriteriene og deres vekting/rangering må angis i konkurransegrunnlaget, og at det ikke er anledning til å endre disse, eller tolkningen av disse, senere i anbudskonkurransen. Videre slo EU-domstolen fast at oppdragsgiver ved tildelingsevalueringen ikke kan introdusere underkriterier som leverandørene ikke tidligere har blitt gjort kjent med. EU-domstolen sa videre at vektingen av underkriteriene ikke trenger fremgå av konkurransegrunnlaget, men kan fastsettes etter tilbudsfristen, så fremt



vektingen av underkriteriene ikke endrer tildelingskriteriene, ikke inneholder elementer som kunne påvirke utformingen av tilbudene og ikke forskjellsbehandler leverandørene.

6.5.10.2 BEGRUNNELSE FOR VALG AV LEVERANDØR

Begrunnelsesplikten følger av FOA § 25-1, som angir følgende krav:

- Meddelelsen skal være skriftlig og gis samtidig til alle berørte leverandører
- Meddelelsen skal gi en begrunnelse for valget
- Meddelelsen skal angi frist for leverandører til å klage over beslutningen (karensperiode)

Leverandørene som har deltatt i konkurransen om levering av pensjonstjenestene skal gjennom begrunnelsen gis informasjon om hvem som har vunnet konkurransen, og hvorfor tilbudet var det beste. Dette for å sikre etterprøvbarhet og gjennomsiktighet om de vurderinger som er gjort, og at disse stemmer overens med føringene i konkurransegrunnlaget. Kommunen skal i begrunnelsen for tildelingen opplyse navnet på tjenesteleverandøren som er tildelt kontrakten og gi en redegjørelse for det valgte tilbudets egenskaper og relative fordeler i samsvar med tildelingskriteriene, jf. FOA § 25-1 andre ledd.

Det følger av praksis, blant annet i KOFA-sak 2013/21, at «Begrunnelsen må inneholde en konkret vurdering som gjør leverandørene i stand til, på objektivt grunnlag, å forstå hvilke forhold det er som har gjort at oppdragsgiver har bedømt valgte leverandørs tilbud som best ut fra de fastsatte tildelingskriteriene.

Begrunnelsen skal også være så presis og utfyllende at leverandørene kan bedømme om anskaffelsesprosedyren har foregått i samsvar med anskaffelsesregelverket og om det er grunnlag for å imøtegå tildelingsbeslutningen, for eksempel ved midlertidig forføyning, klage eller stevning.»

6.5.10.3 ANSKAFFELSESPROTOKOLL

Kommunen må føre protokoll fra konkurransen om levering av pensjonstjenester. Protokollen skal beskrive alle vesentlige forhold og viktige beslutninger gjennom hele anskaffelsesprosessen, slik som oppregnet i FOA § 25-5. Bestemmelsen er bygget opp slik at den følger anskaffelsesprosessen, og skal føres fortløpende.

Protokollen skal blant annet inneholde en begrunnelse for valg av tilbud. Det vises til malene for anskaffelsesprotokoller som er utarbeidet av DIFI. Disse er tilgjengelig på www.anskaffelser.no. Bak kravet til protokollføring ligger hensynet til gjennomsiktighet og etterprøvbarhet i LOA § 4 og hensynet til leverandørenes rettssikkerhet. Ved å få innsyn i anskaffelsesprotokollen vil leverandørene kunne etterprøve oppdragsgivers beslutninger. Anskaffelsesprotokollen gjør det også mulig for myndighetene å føre kontroll med at regelverket følges.

6.6 KONTRAKTEN

Ved kontraktsinngåelse vil de vanlige avtale- og kontraktsrettslige regler gjelde, med unntak av normalregelen om at muntlig avtale er like bindende som skriftlig. Under anskaffelsesregelverket forutsetter kontraktsinngåelse at kontrakten er signert av begge parter.



6.6.1 RETTSLIGE RAMMER FOR KONTRAKTEN

Kravene til kommunal tjenestepensjonsordning fremgår av Hovedtariffavtalen (HTA) innen KS-området, herunder *Vedtekter for avtalefestet pensjon* (AFP) og *Vedtekter for Tjenestepensjonsordning-TPO* (TPO).

Mellom kommunen og pensjonsinretningen eksisterer et avtalesett bestående av tre deler: Forsikringsavtale, forsikringsvilkår og -vedtekter. Vedtektene er sammenfallende med TPO i HTA, slik at det ikke er mulig å fravike TPO-vedtektene gjennom forsikringsavtale i det enkelte tilfelle (leverandørnøytrale).

Pensjonskontoret fører med hjemmel i TPO § 16-2 tilsyn med den enkelte pensjonsinretnings avtalesett, og påser at disse er i henhold til de til enhver tid gjeldende HTA-bestemmelse.

6.6.2 KONTRAKTENS VARIGHET

Anskaffelsesregelverket regulerer som hovedregel ikke fasen etter kontrakten er inngått, og har heller ikke noen absolutte bestemmelser om avtalers lengde, utenom



begrensningen på rammeavtaler, som maksimalt kan ha en varighet på fire år.

Klagenemnda sier dette slik i KOFA-sak 2013/66 premiss 49: «I utgangspunktet er oppdragsgivers valg av hvilken varighet en avtale skal ha, et valg som er underlagt det innkjøpsfaglige skjønn. Når det ikke er tale om en rammeavtale eller en dynamisk innkjøpsordning, oppstiller ikke regelverket noen begrensninger for hvilken varighet en avtale kan ha».

Kommunen står likevel ikke fritt til å inngå kontrakt om pensjonstjenester med lang varighet. Bakgrunnen for dette er praksis fra EU-domstolen som sier at svært langvarige kontrakter kan være i strid med anskaffelsesregelverket fordi kravet til konkurranse undergraves.

Varigheten av en kontrakt om pensjonsforsikring var gjenstand for behandling i KOFA i gebyrsak 2011/231. Til sammen løp kontrakten i åtte år, og klagenemnda uttalte at denne kontraktsperioden ikke fremstår uberettiget lang for denne typen tjeneste. Det er vanskelig å si noe eksakt om hvilken kontraktslengde – utover åtte år – som eventuelt ville være tillatt, og dette må være gjenstand for vurdering i hvert enkelt tilfelle.

6.6.3 ENDRING AV KONTRAKT – BEGRENSNINGER

Kontraktvilkårene skal angis i konkurransegrunnlaget, og må gjelde uten vesentlige endringer gjennom hele anskaffelsesprosessen. Også etter kontraktsinngåelsen er det begrensninger på hvilke endringer partene kan gjøre i kontrakten. Bakgrunnen for dette



er at dersom det gjøres endringer i kontrakten som er såpass omfattende at andre aktører ville eller kunne være interessert i å delta i konkurransen, er det i realiteten ikke lenger snakk om samme anskaffelse. Dette er nå uttrykt i anskaffelsesforskriften § 28-1 flg.

Kort oppsummert innebærer dette at kommunen ikke har adgang til å gjøre *vesentlige endringer* i kontrakten etter at den er inngått. Dette er endringer som innebærer at kontraktens økonomiske balanse endres til fordel for leverandøren, eller som gjør at andre leverandører potensielt kunne ha deltatt i konkurransen, eller som i betydelig grad utvider kontraktens omfang. Skifte av leverandør vil under visse omstendigheter også innebære en slik vesentlig endring.

Forbudet er likevel ikke absolutt, i den forstand at dersom det er fastsatt klare endringsklausuler som er gjort kjent i anskaffelsesdokumentene, vil kommunen innenfor rammene av disse kunne gjøre endringer, selv om de er vesentlige. Bakgrunnen for dette er at disse potensielle endringene dermed er kjent for alle leverandørene på kunngjøringstidspunktet.

6.7 MARKEDSSITUASJONEN PÅ OMRÅDET FOR KOMMUNAL TJENESTEPENSJON

6.7.1 NÅR ER DET EVENTUELT TILLATT Å GÅ DIREKTE TIL ÉN LEVERANDØR?

Dersom kommunen først har gjort et valg om å kjøpe tjenester eksternt, slik at anskaffelsesregelverket kommer til anvendelse, kan det oppstå spørsmål om det er adgang til å gå direkte i forhandling med én leverandør.

Spørsmålet er aktuelt på grunn av den særlige situasjonen i leverandørmarkedet for pensjonstjenester ved at Kommunal Landspensjonskasse (KLP) per i dag er det eneste livsforsikringsforetaket med konsesjon for å levere tjenester knyttet til kommunal tjenstepensjon. Det er imidlertid gitt signaler fra både Storebrand og DNB om at de igjen ønsker å levere kommunal tjenstepensjon i forbindelse med innføring av nytt regelverk for offentlig tjenstepensjon fra 01.01.20.

I det følgende er momentene som må vurderes av den enkelte kommune når det skal gjøres en anskaffelse av kommunal tjenstepensjon, og som også vil ha betydning i vurderingen av å inngå kontrakt direkte med KLP.

Det følger av FOA § 2-3 at *«Anskaffelsesloven og forskriften gjelder ikke for tjenestekontrakter som oppdragsgiver inngår med en annen oppdragsgiver som har en enerett til å utføre tjenesten. Dette gjelder bare når eneretten er tildelt ved lov eller kunngjort forvaltningsvedtak som er forenlig med EØS-avtalen.»*

Forutsatt at det å levere pensjonstjenester var tildelt som en enerett, ville man altså kunne unntatt avtaleinngåelsen helt og holdent fra regelverkets anvendelsesområde. Konsesjon som livsforsikringsforetak er imidlertid bare et uttrykk for at virksomheten oppfyller lovfastsatte krav, og dette vil kunne oppnås også av andre foretak. Det er derfor ingen direkte enerett til å drive slik virksomhet.

Når kontrakten vurderes å overstige EØS terskelverdi og dermed omfattes av FOA del



III, har forskriften en bestemmelse i § 13-4 om vilkår for anskaffelse uten konkurranse. Anskaffelse uten konkurranse innebærer at oppdragsgiver inngår kontrakt direkte med én leverandør, uten å gjennomføre en forutgående anbudskonkurranse. FOA § 13-4 sier at

«Oppdragsgiver kan gjennomføre en anskaffelse uten konkurranse dersom(...)

b) anskaffelsen gjelder ytelser som bare en bestemt leverandør kan levere fordi

- 1. formålet er å skape eller anskaffe et unikt kunstnerisk verk eller en unik kunstnerisk fremføring,*
- 2. konkurranse er umulig av tekniske årsaker eller*
- 3. leverandøren har eneretter, inkludert immaterielle rettigheter.*

Nr. 2 og 3 gjelder bare når det ikke foreligger rimelige alternativer og den manglende

konkurransen ikke skyldes at oppdragsgiver har tilpasset anskaffelsesdokumentene til en bestemt leverandør;»

Bestemmelsen gir altså hjemmel til å inngå kontrakt «uten konkurranse», forutsatt at det på grunn av tekniske grunner eller enerettigheter ikke er andre som kan levere.

Om dette sier direktiv 2014/24 at konkurranse med forhandling uten kunngjøring kan brukes *«(...) hvor det fra begyndelsen er klart, at offentliggørelse ikke vil udløse mere konkurrence eller give bedre indkøbsresultater, ikke mindst fordi der objektivt kun er én økonomisk aktør, der kan udføre kontrakten. (...). Der kan også være andre grunde til eksklusivitet, men kun situationer med objektiv eksklusivitet kan berettigede anvendelsen af udbud med forhandling uden offentliggørelse, hvor situationen med eksklusivitet ikke er skabt af den ordregivende myndighed selv med henblik på den fremtidige udbudsprocedure.»*





Det må reelt sett altså bare være én aktør som kan yte pensjonstjenestene for at unntaket skal kunne brukes.

6.7.1.1 NÅR KAN BARE ÉN AKTØR LEVERE?

Hovedregelen er at det skal gjennomføres kunnjort konkurranse for alle anskaffelser over den nasjonale terskelverdien. Praksis fra EU-domstolen viser at alle unntak fra regelverkets anvendelsesområde derfor skal tolkes snevert. Dette er også lagt til grunn av KOFA, senest ved KOFA-sak 2016/157. Å gå direkte til én aktør forutsetter at kommunen kan dokumentere at det bare er én leverandør som kan levere tjenestene knyttet til kommunal tjenstepensjon. Når det gjelder «tekniske grunner» innebærer dette at det bare er én aktør som kan levere et produkt eller en tjeneste.

KOFA-sak 2016/157 gjaldt det eldre regelverket, men uttalelser vedrørende «tekniske grunner» antas å ha overføringsverdi til det nye regelverket. KOFA uttalte her at «[e]ttersom teknisk ekspertise stadig er i utvikling, skal det vært mye til for å sannsynliggjøre at andre leverandører, herunder grupper av leverandører, ikke kan eller vil kunne bli i stand til å levere en bestemt løsning». I denne saken kom KOFA til at innklagede ikke hadde sannsynliggjort at valgte leverandør, til tross for patent på innretningen, var eneste leverandør som kunne oppfylle innklagedes behov.


Når det gjelder adgangen til å gå direkte til én leverandør vil dette generelt kreve god kjennskap til markedet som tjenestene skal kjøpes i, tjenesteytelsens art og omfang og kunnskap om hvilke aktører som er i dette markedet.

For tjenester over EØS terskelverdi betyr dette at hele EØS-området må tas i betraktning i vurderingen.

Dersom en kommune skal gå direkte til én leverandør av kommunal tjenstepensjon, forutsetter dette at det er gjort undersøkelser av om andre aktører kan levere tilbud på samme tjeneste. I den sammenheng må det påpekes at det ikke er anledning til å innsnevre eller tilpasse tjenesteytelsens art eller omfang slik at bare én aktør kan levere tjenesten og dekke kommunens behov, jf. FOA § 13-4 siste setning.

Spørsmålet om flere aktører er potensielle leverandører og kan dekke oppdragsgivers behov kan i enkelte tilfeller være noe skjønnsmessig og vanskelig å få oversikt over, særlig når det omfatter hele EØS-området. Når det gjelder pensjonstjenester er det imidlertid enkelte regulatoriske forhold, særlig knyttet til kravet til konsesjon, som gjør at det bør være oversiktlig hvilke aktører som er aktuelle





for oppdraget. Selv om det i og for seg ikke er noen enerett til å levere kommunal tjenestepensjon, kan den faktiske situasjonen og regulatoriske forhold likevel være slik at det rent faktisk bare er én aktør som kan yte tjenestene som etterspørres. For eksempel fordi KLP per i dag er den eneste som kan levere disse tjenestene.

At kommunen tror at bare én aktør er aktuell for oppdraget, eller at det anses for å være så omfattende eller komplisert at bare én aktør er aktuell for å levere kommunal tjenestepensjon, vil ikke være tilstrekkelig. Etter vår vurdering er det heller ikke avgjørende at bare én har konsesjon for livsforsikringsvirksomhet med kommunal tjenestepensjon, dersom andre aktører har søkt Finanstilsynet og kan oppnå konsesjon innenfor tidsrammen hvor konkurranse kan gjennomføres før kontrakt inngås. Dette bør derfor undersøkes. Det gjøres også oppmerksom på at markedet kan endres over tid. Dersom for eksempel interkommunale pensjonskasser skulle ha anledning til å tilby kommunal tjenestepensjon på linje med KLP til eksterne kommuner, og egenregiunntaket ikke kommer til anvendelse, vil anskaffelsesforskriften ikke gi anledning til å gå direkte på én av leverandørene.

Forutsatt at det skal gjøres unntak fra kravet til konkurranse er det tilrådelig å dokumentere grunnlaget for at vilkårene i FOA er oppfylt. I den grad det oppstår spørsmål etter kontraktens inngåelse om det var hjemmelsgrunnlag for direkteanskaffelsen, er det derfor sentralt at kommunen gjør en skriftlig nedtegnelse av sin vurdering av unntaket og de undersøkelser som er gjort. Dette er tilrådelig også fordi det vil fremtvinge

en vurdering hos kommunen av om vilkårene for unntaket er oppfylt.

For kommuner som mener at vilkårene for å gå direkte til én aktør er oppfylt, bør det i tillegg til ovennevnte vurdering og dokumentasjon også vurderes å publisere en intensjonskunngjøring etter FOA § 21-5 for å begrense risikoen for sanksjoner. Dette gjøres av mange kommuner allerede, og innebærer at kommunen kunngjør intensjonen om å inngå kontrakt og at eventuelle innsigelser må inngis innen 10 dager etter kunngjøringen.

Endelig vil vi gjøre oppmerksom på at selv om vilkårene for å gå direkte til én aktør skulle komme til anvendelse, betyr ikke dette at det er anledning til å inngå en langvarig eller tidsbestemt kontrakt om tjenesteytelsen.

6.8 SAMMENSLÅING AV KOMMUNER – BETYDNING FOR KOMMUNAL TJENESTEPENSJON

Vi skal i det følgende vurdere situasjonen der to eller flere kommuner velger å slå seg sammen, og hvor det i den forbindelse skal gjøres et valg når det gjelder løsning for kommunal tjenestepensjon, enten som egen pensjonskasse eller gjennom kjøp fra livsforsikringsforetak.

Her vil situasjonen før sammenslåingen kunne være at 1) enkelte kommuner har en egen pensjonskasseløsning, mens andre bruker livsforsikringsforetak, 2) samtlige bruker livsforsikringsforetak, og 3) samtlige har eksisterende pensjonskasseløsning og ønsker å fortsette med dette i én pensjonskasse. Det sentrale er likevel valget av løsning frem i tid, og det er dette som er avgjørende for hvilke prosedyrer som må følges.



Når kommuner slås sammen kan det, avhengig av de faktiske forhold, dannes en juridisk enhet. Samtidig vil antallet ansatte som omfattes av kommunal tjenstepensjon og andre faktiske forhold også endres. Vi forutsetter i det følgende at den sammenslåtte kommunen ønsker å ha én felles løsning for kommunal tjenstepensjon. Dette vil kunne gi enkelte anskaffelsesrettslige problemstillinger. Arntzen de Besches notat av 09.01.15 vurderer i hvilken grad kommunen kan tre inn i eksisterende løsninger, og i hvilken grad det er nødvendig å gjennomføre nye konkurranser. Det forutsettes i det følgende at det er et marked for levering av pensjonstjenester med flere aktører, og at det altså ikke er adgang til å gå direkte på én leverandør.

6.8.1 ADGANG TIL Å TRE INN I EKSISTERENDE ORDNINGER

6.8.1.1 KOMMUNEN ØNSKER EGEN PENSJONSKASSE – EGENREGI

Et anskaffelsesrettslig spørsmål som oppstår ved sammenslåing av kommuner vil være hvilken mulighet de sammenslåtte kommunene har til å tre inn i eksisterende ordninger for pensjon. Enten ved å opprette ny pensjonskasse, tre inn i en av de tidligere kommunenes pensjonskasse, eller inntreden i interkommunal pensjonskasse.

Den nye kommunen kan benytte en løsning med egen pensjonskasse, såfremt vilkårene for utvidet egenregi til kontroll og omsetning i pensjonskassen er oppfylt. Dette vil også reise pensjonsrettslige spørsmål om inntreden og overføringer, som faller utenfor Arntzen de Besches mandat.

6.8.1.2 INNTREDEN I EKSISTERENDE KONTRAKT MED LIVSFORSIKRINGSFORETAK

I den grad kommunen ønsker å kjøpe tjenestene eksternt, vil hovedregelen som nevnt være at kontrakt må inngås basert på anskaffelsesregelverket. Teoretisk vil det kunne oppstå spørsmål om den nye sammenslåtte kommunen kan tre inn i eksisterende kontrakter med livsforsikringsforetak (for eksempel fordi en av de tidligere kommunene har hatt en kontrakt med vilkår som vil være av interesse også for den nye enheten).

Dette er et spørsmål om endringene av kontrakten vil være såpass omfattende at anskaffelsesregelverket vil kreve at det uansett lyses ut ny konkurranse om tjenesten. Dette beror på en vurdering av om inntreden i den eksisterende avtalen medfører vesentlige endringer av kontrakten. Hva som utgjør en *vesentlig endring* er tidligere basert på rettspraksis fra EU-domstolen, nå kodifisert i ny forskrift om offentlige anskaffelser kapittel 28.

En endring er vesentlig dersom den fører til at innholdet i kontrakten eller rammeavtalen blir avgjørende forskjellig fra den opprinnelige kontrakten eller rammeavtalen. Praksis viser at inngåelse av en kontrakt som har et vesentlig annet omfang eller innhold enn det som er kunngjort i anskaffelsesprosessen kan utgjøre en ulovlig direkte anskaffelse. Forutsatt at det gjøres vesentlige endringer i eksisterende kontrakt vil det således være krav om ny kunngjøring og konkurranse om pensjonstjenestene, jf. FOA § 28-2.

I relasjon til problemstillingen nevnt over, er det særlig relevant ved inntreden i



eksisterende kontrakt at endringen er vesentlig dersom den «c) utvider kontraktens omfang betydelig», jf. § 28-2, og alternativ a om at dersom det «gjelder nye betingelser som, dersom de hadde vært en del av den opprinnelige konkurransen, ville ha ført til at andre leverandører potensielt kunne ha deltatt, eller at oppdragsgiver kunne tildelt kontrakten til en annen leverandør».

Forutsatt at andre leverandører ville kunne være interessert i å levere tilbud i konkurransen eller kunne blitt tildelt kontrakten dersom endringene av kontrakten var implementert i den opprinnelige anskaffelsesprosessen, vil dette således være å anse som *vesentlige endringer* av kontrakten. Spørsmålet om endringen er vesentlig må gjøres konkret i hvert tilfelle hvor dette eventuelt skulle bli aktuelt. Uansett vil det medføre endringer i realytelsen, ved at antall personer som er berettiget under pensjonsordningen øker, størrelsen på forvaltningskapitalen øker, kontraktens omfang når det gjelder tjenesteytelser øker, kontraktens verdi økes, med videre.

Etter vår vurdering vil det være nærliggende at en sammenslått kommunes inntreden i eksisterende avtale, med de faktiske endringer dette medfører for tjenesteytelsen, vil være av en slik karakter og omfang at det må anses som vesentlig og dermed forutsette en ny konkurranse. Vi legger i denne sammenheng vekt på at andre aktører vil kunne ha vært interessert i kontrakten og deltatt i en konkurranse om en større tjenesteytelse, hvilket tilsier at endringen er vesentlig. Det må likevel gjøres en konkret vurdering i hvert tilfelle av hvor store endringene er. For eksempel der hvor en liten

kommune innlemmes i en større, slik at den reelle endringen i kontraktens omfang må anses som liten, vil det etter omstendighetene kunne være slik at endringen ikke må anses som vesentlig.

Forutsatt at kontraktens verdi i seg selv går fra å være under EØS terskelverdi og til å overstige EØS terskelverdi, vil det også kreves en ny konkurranse om levering av tjenesten.

Det nevnes avslutningsvis her at KOFA har behandlet en sak vedrørende kommunesammenslåing i sak 2017/56. Saken gjaldt hvorvidt Nøtterøy kommune i forbindelse med sammenslåingen med Tjøme kommune til Færder kommune, kunne innlemme Tjøme kommune i sin eksisterende avtale på kvalitetssikringssystem. FOA del II kom i utgangspunktet til anvendelse, men spørsmålet for KOFA var om unntaksbestemmelsen i





gamle FOA § 2-1 (2) bokstav d (nå § 5-2 (1) bokstav d) kom til anvendelse. FOA § 2-1 (2) bokstav d sier at FOA del II ikke kommer til anvendelse dersom «uforutsette omstendigheter gjør det nødvendig å utføre tilleggsytelser som er strengt nødvendige for kontraktens fullføring, forutsatt at tildelingen skjer til samme leverandør». Virkningen ville i så fall være at Tjøme kommune fritt kunne tre inn i Nøtterøy kommunes avtale (som en tilleggsytelse til avtalen), ettersom reglene om vesentlig endring i FOA del II ikke ville gjelde.

KOFA kom i denne saken til at vilkårene i FOA § 2-1 (2) bokstav d var oppfylt, med den virkning at FOA del II og reglene om vesentlig endring ikke kom til anvendelse. Det presiseres imidlertid at partene (innklagede og klager) tilsynelatende ikke var uenige om at kommunesammenslåingen var en «uforutsett omstendighet» og at innlemmelse av Tjøme kommune i avtalen var «strengt nødvendig». KOFA behandler derfor ikke disse vilkårene inngående. Av denne grunn kan det neppe legges til grunn at enhver kommunesammenslåing medfører at FOA del II ikke kommer til anvendelse etter FOA § 2-1 (2) bokstav d (nå § 5-2 (1) bokstav d). For ordens skyld presiseres det at unntaksbestemmelsen kun gjelder for FOA del II, og at det ikke finnes et tilsvarende unntak for FOA del III.

6.8.2 KONKURRANSE SOM VIRKEMIDDEL FOR Å FINNE BESTE LØSNING FOR KOMMUNAL TJENESTEPENSJON

I forbindelse med sammenslåingen av kommuner hvor enkelte har hatt pensjonskasse og andre har hatt livsforsikringsforetak, vil det kunne oppstå spørsmål om hvilken løsning som best lønner seg for kommunen.

Arntzen de Besche er bedt om å vurdere muligheten til å bruke konkurranse etter anskaffelsesregelverket som et virkemiddel for å vurdere alternative pensjonsløsninger. En slik konkurranse vil eventuelt være for å «teste markedet» og se om det er egen pensjonskasse eller en ekstern løsning som vil være det økonomisk mest fordelaktige for kommunen.

Spørsmålet antas å være mest praktisk i de tilfellene hvor den sammenslåtte kommunen står mellom å videreføre egen pensjonskasse, eller å kjøpe tjenester eksternt. Da vil eksterne leverandører inngi tilbud som deretter sammenlignes med eksisterende ordning.

Det kan også tenkes at en slik «markedstest» også åpner for at eksisterende pensjonskasse leverer inn tilbud basert på den nye kommunens forvaltningskapital, antallet pensjonsberettigede, med videre i konkurranse med eksterne livsforsikringsforetak.

Spørsmålet er om konkurranse kan benyttes som virkemiddel for å vurdere om kommunens eksisterende ordning skal erstattes, og hvilke forpliktelser som påligger oppdragsgiver i forbindelse med gjennomføringen av en eventuell konkurranse for å ivareta forutberegnelighet for leverandørene som inngir tilbud og unngå økonomisk ansvar for oppdragsgiver.

Etter vår vurdering kan det i og for seg kunngjøres en konkurranse for å teste markedet. Ulempen kan imidlertid være at leverandørene av hensyn til egne kostnader og faren for avlysning ikke opplever konkurransen som reell, og dermed ikke ønsker å delta. Det forutsettes likevel at det tas forholdsregler for å unngå at

konkurransen eller utfallet av denne vil bryte med de grunnleggende anskaffelsesrettslige prinsippene og utløse krav om erstatning fordi tilbyderne i realiteten har gått inn i konkurransen på uriktige premisser. Se Marianne Dragstens bok Regelverk, praksis og løsninger side 714.

Dette gjelder særlig risikoen dersom oppdragsgiver avlyser konkurransen, for eksempel fordi tildelingsevalueringen viser at eksisterende pensjonskasseløsning er det økonomisk mest fordelaktige, og at det ikke er ønskelig å tildele kontrakt til noen som har deltatt i konkurransen.

Anskaffelsesrettslig oppstår det her spørsmål om det vil foreligge saklig grunn for avlysning. Om disse situasjonene uttaler forarbeidene til tidligere anskaffelsesforskrift at «Også ved avlysning av en konkurranse stilles det krav om forretningsmessighet. Er avlysningen av

konkurransen korrekt ut fra en rent forretningsmessig synsvinkel vil den gjennomgående heller ikke være i strid med regelverket. Dersom avlysningen skyldes forhold som ligger utenfor oppdragsgivers rekkevidde vil den stort sett være forretningsmessig. Motsatt vil en avlysning gjennomgående ikke være forretningsmessig dersom den skyldes forhold som oppdragsgiver kjente til eller burde tatt i betraktning ved planleggingen av anskaffelsesprosessen. Det vil følgelig ikke være adgang til å lyse ut en kontrakt for å «teste» markedet, avlyse konkurransen, for deretter å gjøre oppdraget i egen regi.» Les mer om dette i NOU 1997:21 kapittel 21, kommentarer til formålsbestemmelsen.

Høyesterett vurderte en slik situasjon i sak Rt. 2001 s. 473 Concord hvor Kjæremålsutvalget uttaler at «kravet om forutberegnelighet må anses som en del av saklighetskravet i anskaffelsesloven § 4 annet ledd, og at det først og fremst refererer seg til at regelverket for tilbudskonkurranser må følges, både skrevne regler og de som kan utledes av det alminnelige krav til lojalitet i avtaleforhold. Dette vil ramme tilbudskonkurranser som ikke fullt ut er reelle, men som eksempelvis bare har til hensikt å «teste markedet». Men det innebærer etter utvalgets syn ikke at en avlysning av tilbudskonkurransen uansett må settes til side dersom begrunnelsen er at tilbyderen først i ettertid finner å ville gjennomføre anskaffelsen i egen regi. Det sentrale må være om avlysningen etter en totalvurdering finnes å være saklig begrunnet, slik lagmannsretten også har lagt til grunn.»

Utgangspunktet er således at det ikke er saklig grunn for avlysning at markedstesten viser at det lønner seg bedre å gjøre noe i egen regi.





Hovedregelen må likevel være at spørsmålet om egenregi vs. ekstern løsning bør vurderes i forkant av en eventuell konkurranseutsetting.

Samtidig vil ikke oppdragsgiver kunne forbeholde seg en større rett til avlysning enn det anskaffelsesforskriften gir grunnlag for slik at kravet til saklig grunn settes til side, jf. KOFA-sak 2007/71

Både forarbeidene og Concord-avgjørelsen synes å omtale situasjoner hvor oppdragsgiver etter å ha satt i gang en konkurranse velger å avlyse fordi utførelse i egenregi likevel synes bedre, men uten at denne risikoen er kommunisert på forhånd. Vi kjenner ikke til praksis hvor oppdragsgiver klart har kommunisert at det utføres en markedstest og risiko for avlysning. Hvordan dette vil bli vurdert i en domstolsprosess er således usikkert.

Kravet til forutberegnelighet står imidlertid sentralt i vurderingen av avlysningsadgangen og eventuell erstatningskrav i den forbindelse. Etter vår vurdering vil risikoen for krav om erstatning være mindre dersom oppdragsgiver ikke bare sørger for å opplyse om at konkurransen vil kunne avlyses, men at det også spesifiseres hvilke situasjoner hvor oppdragsgiver vil avlyse konkurransen.

Dette finner vi støtte for hos Dragsten, som skriver at utgangspunktet er at egenregi må vurderes før konkurranse utlyses men at «skal oppdragsgiveren kunne avlyse konkurransen erstatningsfritt i et slikt tilfelle, må oppdragsgiveren i konkurransegrunnlaget ha opplyst om muligheten for avlysning og angitt forutsetningene som må være oppfylt for at det skal inngås kontrakt med en ekstern leverandør.».

Se også Marianne Dragstens *Regelverk, praksis og løsninger* side 714.

6.8.2.1 HVILKE FORUTSETNINGER MÅ TAS FOR Å REDUSERE RISIKOEN FOR ANSVAR?

For det første forutsetter en konkurranse for å teste markedet at det klart og tydelig kommuniseres til leverandørene hvilke forutsetninger som ligger til grunn for konkurransen, og valg av endelig løsning, slik at det sikres god forutberegnelighet. Det vil ellers være problematisk dersom leverandørene går inn i en konkurranse hvor det er kommunisert at det skal velges en leverandør, men hvor kommunen i utgangspunktet bare ønsker å få vurdert om eksisterende ordning holder mål.

I kommunikasjonen må det inngå informasjon om hva som er formålet med konkurransen, åpenhet om hvordan den vil gjennomføres, hvilke parametere som vil ligge til grunn i vurderingen av hva som er den foretrukne løsningen, potensielle utfall av konkurransen, med videre. Det sentrale er at leverandørene får utfyllende kunnskap om hvilke forutsetninger som gjelder for konkurransen, slik at de på egen hånd kan vurdere om kostnaden ved å delta samsvarer med risikoen.

Forutsatt at kommunen anser avlysning som et potensielt utfall av konkurransen, vil det ikke anses tilstrekkelig for å unngå eventuell erstatningsplikt at det alene er opplyst om at konkurransen vil kunne avlyses, eller at det tas et generelt forbehold om retten til å avlyse. Det må opplyses om hvilke situasjoner hvor avlysning vil kunne være utfallet og premissene for dette. Samtidig må det i



selve konkurransen sørges for at en eventuell avlysning skjer så fort dette er avklart at vil bli utfallet.

Dette utelukker ikke nødvendigvis risikoen for erstatningskrav, men vil etter vår vurdering redusere denne .

Forutsatt at en eksisterende pensjonskasse etablert av en av de sammenslåtte kommunene skal delta i konkurransen, er det viktig å sørge for at kommunen og pensjonskassen opptre helt uavhengig og at sistnevnte ikke gis informasjon eller andre fordeler på grunn av sin tidligere posisjon. Også her er informasjonsflyten avgjørende, ved at oppdragsgiver i størst mulig grad søker å utjevne den fordel som eventuelt måtte ligge hos eksisterende pensjonskasse hva gjelder tilgang på informasjon. Dette kan gjøres ved å sørge for utfyllende informasjon i konkurransegrunnlaget .

6.9 KJØP GJENNOM INTERKOMMUNAL PENSJONSKASSE

6.9.1 FORHOLDET TIL REGLENE OM UTVIDET EGENREGI

Flere kommuner kan sammen etablere en interkommunal pensjonskasse hvor kommunal tjenstepensjon til den enkelte kommune leveres av den felles pensjonskassen, jf. forsvl. § 2-2.

Kjøp av tjenestene vil falle utenfor anskaffelsesregelverkets anvendelsesområde, forutsatt at pensjonskassen oppfyller kravene til utvidet egenregi, jf. FOA § 3-1. Spørsmålet er hvilke føringer anskaffelsesreglene legger på utformingen av den interkommunale pensjonskassen og dets virksomhet, samt oppdragsgiverens innflytelse i pensjonskassen.





Praksis setter opp tre vilkår for at et tjenestekjøp kan anses som utvidet egenregi, slik at kunngjøring og konkurranseutsetting i samsvar med anskaffelsesregelverket ikke vil være nødvendig .

6.9.2 KONTROLLVILKÅRET


Kontrollvilkåret innebærer at kommunen må utøve en kontroll over pensjonskassen som svarer til den kontroll han utøver over sin egen virksomhet, jf. FOA § 3-1 første ledd a. Dette er oppfylt når kommunen utøver bestemmende innflytelse over både strategiske mål og viktige beslutninger i det kontrollerte rettssubjektet. Slik kontroll kan også utøves gjennom andre rettssubjekter som kommunen kontrollerer på samme måte.

Senere rettspraksis har utdypet dette, og har

også åpnet for at det ikke bare er oppdragsgiveren som skal kjøpe tjenesten som kan utøve kontroll, men at dette også kan utøves av flere oppdragsgiver i fellesskap, jf. FOA § 3-2.

Det er i denne sammenheng ikke gjort en generell vurdering av om kommunale pensjonskasser oppfyller kontrollkriteriet. Dette vil avhenge av forholdene for den enkelte pensjonskasse. I det følgende er det derfor angitt de forholdene som er av betydning i en slik vurdering, og som dermed må hensyntas av kommuner som benytter pensjonskassers tjenester i egenregi. Et sentralt utgangspunkt er hvilken eierandel oppdragsgiverne har i enheten som leverer tjenestene. Tatt i betraktning at pensjonskasser er selveiende institusjoner, er det imidlertid ikke et direkte eierskap i form av





andeler eller aksjer i pensjonskassen som kan hensyntas i vurdering av kontroll. Det er likevel ikke utelukket at kommunene på annet grunnlag enn eierskap i tjenesteytende enhet vil kunne ha tilstrekkelig kontroll. Dette framgår av Fornyings- og administrasjonsdepartementets fortolkningsuttalelse 09.09.10 om PETRAD.

Dessuten vil det kunne legges vekt på at selv om en pensjonskasse er selveiende, har deltakerne i pensjonskassen på sentrale punkter samme funksjoner som en eier; de skyter inn egenkapital når dette er nødvendig og får tilbakebetalt egenkapitalen ved avikling, og deltar i styringen av pensjonskassen.

Det sentrale i kontrollvurderingen er om kommunene samlet sett, se sak C-324/07 Coditel Brabant SPRL mot Commune of Uccle and Région de Bruxelles Capitale, har *avgjørende innflytelse både på strategiske valg og viktige beslutninger* i pensjonskassen. Det må i den sammenheng ses hen til både regulatoriske forhold og andre omstendigheter av betydning for kommunenes innflytelse i pensjonskassen. Se sak C-458/03, *Parking Brixen GmbH mot Gemeinde Brixen and Stadtwerke Brixen AG*. Derfor vil både relevant lovgivning, vedtektene og kontraktsmessige status være av interesse.

Hvilken innflytelse oppdragsgiverne har i pensjonskassens besluttede organer, vil være av betydning. Forutsatt at besluttede organer består av representanter for oppdragsgiverne, vil det tilsi at kontrollvilkåret er oppfylt for alle oppdragsgiverne, selv om beslutninger kan fattes med majoritetsvedtak.

Felles kontroll, jf. FOA § 3-2 er oppfylt når det kontrollerte rettssubjektets (den interkom-

munale pensjonskassen) styrende organer er sammensatt av representanter for alle oppdragsgiverne. En representant kan representere flere av eller alle kommunene. Samtidig må oppdragsgiverne i fellesskap utøve bestemmende innflytelse over både strategiske mål og viktige beslutninger, og det kontrollerte rettssubjektet kan ikke forfølge interesser som er i strid med oppdragsgivernes interesser.

Som en del av kontrollvurderingen er det altså lagt vekt på i hvilken grad tjenesteyteren kan opptre uavhengig av sin oppdragsgiver, og om dets styrende organer har omfattende myndighet og selvstendighet uavhengig av oppdragsgiveren (Se sak C-458/03 Parking Brixen). Herunder om vedtektene gir de styrende organer stor selvstendighet når det gjelder driften.

Til tross for en viss selvstendighet vil kommunene likevel kunne føre en kontroll med tjenesteyteren som svarer til den kontroll kommunene fører med egne organer (se sak C-324/07 Coditel Brabant, premiss 37 flg.), dersom tjenesteyteren ikke kan forfølge et formål uavhengig av dets eiere, når tjenesteyteren er stiftet for og etter vedtektene skal utføre en oppgave i kommunal interesse, og ikke for private, kommersielle interesser, og at det ikke forfølger en interesse som er forskjellig fra den oppgaven som er tildelt fra de offentlige oppdragsgiverne.

Det er basert på disse elementene at kontrollvurderingen må gjøres. Vi vil i følgende punkt si noe om hva kommuner som skal etablere eller tre inn i en kommunal pensjonskasse må være oppmerksom på når det gjelder kontrollkriteriet.



6.9.2.1 KONTROLLKRITERIET – HVA BØR OPPDRAGSGIVER TA HENSYN TIL?

Når det gjelder *representasjon i besluttende organer* følger det av finansforetaksloven § 8-4 at pensjonskassen skal ha minst fem styremedlemmer. Samtidig skal styret i en pensjonskasse ha minst ett medlem uten annen tilknytning til arbeidsgiver, foretak eller forening med pensjonsordning i pensjonskassen, samt ett medlem som representerer medlemmer, herunder pensjonister, i pensjonsordningen i pensjonskassen. Dermed må det være minst to medlemmer som ikke kan anses å være representanter for oppdragsgiverne.

Ut over dette er det fritt i vedtektene til å fastsette antall medlemmer i styret. Kontrollkriteriet tilsier at styret bør ha et slikt antall medlemmer og en slik sammensetning at kommunenes representasjon overstiger de «utenforstående» medlemmene og samlet har flertallet i styret.

Pensjonskassen kan ha en generalforsamling, som vil bestå av kommunene som deltar i pensjonskassen.




Tatt i betraktning kravet til representasjon i besluttende organer, bør styremedlemmene enten gjennom direkte representasjon for hver deltakende kommune eller som fellesrepresentanter valgt av generalforsamlingen, representere alle kommunene. Etter vår vurdering kan det derfor vurderes å ha en generalforsamling i pensjonskassen som kan velge representanter for styret og dermed innvirke på pensjonskassens besluttende organer.

Pensjonskassen og dets styre skal være rettslig adskilt og uavhengig av de deltakende kommuner, som innebærer en viss grad av selvstendighet for besluttende organer. I samsvar med ovennevnte praksis bør vedtektene og formålsbestemmelsen gjenspeile at pensjonskassen skal rette sin virksomhet inn mot å yte kommunal tjenestepensjon for sine deltakende kommuner (som i og for seg også vil følge av loven), at det skal forfølge formål i samsvar med kommunenes interesser og ikke søke kommersielle formål.

Pensjonskontoret har særlig etterspurt retningslinjer for hvor mange kommuner som kan være deltaker i pensjonskassen, uten at dette går ut over kontrollen. (Dette er en

problemstilling som særlig stilles i tilfeller hvor en oppdragsgiver har veldig liten eierandel i et tjenesteytende selskap, noe som ikke vil være aktuelt her, da kommunene ikke har noe formelt eierskap i pensjonskassen.)

Det er etter Arntzen de Besches vurdering ikke noe hinder for at interkommunale pensjonskasser tar opp nye deltakere. Kontroll vil kunne utøves av deltakerne samlet, og det er den felles kontroll i pensjonskassen som avgjør om kontrollvilkåret er oppfylt.



Samtidig vil det kunne tenkes tilfeller der den kommunen som velger å delta i pensjonskassen har så liten grad av innflytelse at det ikke kan sies å ha kontroll. Dette må være gjenstand for vurdering i hvert enkelt tilfelle, og praksis gir ikke klare føringer for når den enkeltes innflytelse vil være for liten. Manglende representasjon i styret eller andre organer i pensjonskassen vil innebære at kontrollkriteriet ikke er oppfylt for denne enheten.

Det sentrale må etter vår vurdering derfor være at den samlede kontrollen som utøves, gjennom styreprerentasjon, vedtekter, formålsangivelse og pensjonskassens virksomhet, samlet tilsier at det utøves felles kontroll, og det er disse faktiske forholdene i den enkelte pensjonskasse som må være styrende når det vurderes om egenregi-unntaket kan anses oppfylt.

6.9.3 OMSETNINGSVILKÅRET – BEGREN- NINGER FOR UTADRETTET VIRKSOMHET

Omsetningsvilkåret, også kalt aktivitetsvilkåret, setter begrensninger på graden av utadrettet virksomhet som kan drives i pensjonskassen.

Bakgrunnen for omsetningsvilkåret er hensynet til konkurransen i det åpne markedet. Dersom et rettssubjekt i egenregi tildeles kontrakter fra offentlige enheter uten at det er utsatt for konkurranse, og samtidig opptrer som en konkurrent i et konkurranseutsatt marked, vil det kunne få en konkurransefordel sammenlignet med private aktører. Derfor er det lagt begrensninger på i hvor stor grad egenregiforetaket kan drive utadrettet virksomhet.

Når det gjelder de nærmere grensene for hvor stor grad av omsetning egenregiforetaket kan ha til andre enn sine kontrollerende enheter, følger det av FOA § 3-1 og § 3-2 at egenregiforetaket må utføre mer enn 80 prosent av sin aktivitet for oppdragsgiverne eller andre rettssubjekter som oppdragsgiverne kontrollerer.

6.9.3.1 PENSJONSKASSENES OMSETNING

Spørsmål omkring omsetningskriteriets oppfyllelse vil være knyttet til pensjonskassenes eventuelle utadrettede virksomhet. Rent regulatorisk vil dette være begrenset av at interkommunale pensjonskasser driver med kommunal tjenestepensjon. Basert på forarbeidenes uttalelser om adgangen til å opprette interkommunale pensjonskasser for to eller flere kommuner, antas det også å være regulatoriske hindre for at det åpnes for deltakere i pensjonskassen annet enn for kommuner og enheter kontrollert av disse. Se Ot.prp. nr. 68 (2004-2005) punkt 4.4.4.

For interkommunale pensjonskasser vil problemstillingen knyttet til omsetningsvilkåret derfor kunne oppstå i følgende tilfelle: En kommune lyser ut konkurranse om pensjonstjenester hvor det er åpnet for alternative løsninger og hvor pensjonskasser kan inngi tilbud. Den interkommunale pensjonskassen inngir tilbud, og tildeles kontrakt.

Forutsatt at kontrakt tildeles må den nye kommunen innlemmes i vedtektene og vedtektsendringen godkjennes av Finanstilsynet. Dette vil nødvendigvis ta tid og forutsette at det tas forbehold om godkjenning av tilbudet. Avhengig av de faktiske forholdene for den nye deltakeren, vil kontrollkriteriet ikke nødvendigvis være oppfylt dersom



enheten ikke er med og utøver felles kontroll gjennom besluttsende organer. Dermed kan omsetningen anses relatert til en ikke kontrollerende enhet, og må regnes som en del av ekstern omsetning.

I disse tilfellene må pensjonskassen være oppmerksom på og ta hensyn til at omsetningen knyttet til den eksterne enheten ikke overstiger de lovlige grensene, og dermed være til hinder for egenregiinntakets anvendelse også for de kontrollerende enhetene.

Dette er en løpende vurdering av omsetningen i pensjonskassen, uavhengig av hva som gjaldt på tidspunktet for etableringen. Det er således ikke stengt for at pensjonskassen kan påta seg oppdrag også til andre enn de kontrollerende enheter, men dette forutsetter at det er en løpende kontroll og oppmerksomhet omkring det at omsetningskravene rent faktisk holdes under de angitte grenser.

Når det gjelder beregningen av omsetning knyttet til andre enn de kontrollerende enheter er dette regulert i FOA § 3-4 som legger til grunn en beregning basert på de siste tre år.

6.9.4 BEGRENSNINGEN PÅ PRIVAT INNFLYTELSE

Et tredje krav er at den tjenesteytende enheten – her pensjonskassen – for å oppfylle kravene til utvidet egenregi - ikke kan ha privat eierskap, jf. FOA § 3-1 første ledd bokstav c, § 3-2 første ledd bokstav c. Bakgrunnen for dette er at disse private interessentene ellers vil kunne få en konkurransefordel ved at de har tilgang til kontrakter som inngås utenom konkurranse, og kan bruke

dette til sin fordel i det private markedet hvor aktøren også opptre, for eksempel gjennom krysssubsidierting .

6.9.4.1 KOMMERSIELLE AKTØRER MED KOMMUNAL PENSJON I INTER-KOMMUNAL PENSJONSKASSER?

Pensjonskontoret ønsker i denne forbindelse å få vurdert muligheten for at selskaper/-enheter, det være seg private eller offentlige, som driver kommersiell virksomhet, men som har kommunal tjenestepensjon, kan være deltaker i en interkommunal pensjonskasse, uten at dette går ut over egenregivurderingen.

Når det gjelder interkommunale pensjonskasser følger det av forsvl. § 2-2 andre ledd at «To eller flere kommuner kan avtale å ha sine pensjonsordninger i samme pensjonskasse (interkommunal pensjonskasse).» Som det følger av ordlyden er altså utgangspunktet at det er to eller flere kommuner som kan omfattes av den interkommunale pensjonskassen.

I NOU 2004: 24 - Pensjonskasselovgivning. Konsolidert forsikringslov heter det om denne bestemmelsen at:

«Annet ledd fastsetter at flere kommuner (og/eller fylkeskommuner) kan gå sammen om å etablere felles kommunal pensjonsordning i en pensjonskasse (interkommunal pensjonskasse). (...) Foretak og andre kommunale arbeidsgivere som inngår i konsern-lignende forhold med en kommune som inngår i en interkommunal pensjonskasse, vil også kunne omfattes av denne pensjonskassen (...). Dette gjelder selv om foretaket har en ytelsesbasert eller innskuddsbasert «privat» pensjonsordning, se alminnelige



motiver Del I avsnitt 8.3.1 (2)2». (vår understreking).»

Om foretak med kommunal tjenstepensjon lovlig kan innlemmes som en del av en interkommunal pensjonskasse antas derfor å reise pensjonsrettslige spørsmål under forsvl., herunder om de står i et konsern-lignende forhold og hvor grensene for dette skal settes. Dette må vurderes særskilt for den enkelte enhet som eventuelt skal kjøpe tjenester fra den interkommunale pensjonskassen.

Rent anskaffelsesrettslig oppstår spørsmålet om deltakerens kommersielle karakter vil kunne være til hinder for at egenregiinntaket gis anvendelse. Når det gjelder interkommunale pensjonskasser er det spørsmål om disse kan levere tjenester til kommersielle aktører som har kommunal tjenstepensjon, eller om dette vil være forhindret på bakgrunn av begrensningen mot privat, kommersiell kapital i egenregiforetaket.

I denne sammenhengen vil vi påpeke at omsetningsvilkåret i og for seg ikke er til hinder for at en viss andel av den interkommunale pensjonskassens tjenester ytes til enheter som ikke har kontroll i pensjonskassen. Som utgangspunkt vil en kommersiell aktør, forutsatt at dette pensjonsrettslig er tillatt, således kunne kjøpe tjenester fra den interkommunale pensjonskassen, så lenge dette er innenfor omsetningsvilkårets betingelser.

Samtidig er det regulatoriske forhold som likevel innebærer at spørsmålet om privat kapital ikke kan utelukkes som en problemstilling. Deltakeren i pensjonskassen må innlemmes i vedtektene i pensjonskassen og godkjennes av Finanstilsynet. Spørsmålet er om dette innebærer at forbudet mot privat kapital på eiersiden i egenregiforetaket (pensjonskassen) kommer til anvendelse, og således vil være til hinder for at unntaket for egenregi kommer til anvendelse på den interkommunale pensjonskassen.





Som nevnt har EU-domstolen relativt klart avstengt for privat kapital på eiersiden i den kontrollerte enheten (her den interkommunale pensjonskassen), og dette følger nå av FOA § 3-1 og § 3-2 som sier at direkte privat kapital ikke vil være tillatt for at unntaket skal komme til anvendelse. Bakgrunnen for dette er at egenregiunntaket først og fremst skal gjelde for tjenesteytelser i samarbeid mellom offentlige aktører, og at private aktører som er eiere i kontrollerte enheter som tildeles kontrakter uten konkurranse vil kunne få en konkurransefordel sammenlignet med sine konkurrenter. Dette fordi den private eieren kan foreta kryssubsidiering mellom inntekter fra kontrakter i egenregiforetaget, tildelt uten konkurranse, og kontrakter som inngås i et konkurranseutsatt marked, og dermed kunne gi bedre tilbud og vinne flere kontrakter i konkurranse med andre aktører.

Når det gjelder kommersielle aktører som kjøper tjenester fra den interkommunale pensjonskassen vil disse ikke ha en kapitalandel eller eierskap i tradisjonell forstand gjennom andeler i et selskap, men være deltakere og innlemmes i vedtektene. Det vil således være i en slags «eierposisjon», men antas som hovedregel ikke å ha økonomisk interesse i at den interkommunale pensjonskassen tildeles kontrakter uten konkurranse. Bakgrunnen for dette er at det kommersielle foretaket ikke opptre som tjenesteyter innenfor pensjonstjenester i et konkurranseutsatt marked, og dermed ikke oppnår konkurransefordeler ved at kontrakter tildeles pensjonskassen uten konkurranse.

Realiteten synes snarere å være at foretaket som kjøper av kommunal pensjon fra den interkommunale pensjonskassen, til tross for

sin deltakerrolle, må ses som en ren tjenestemottaker, ikke en eier som nyter godt av pensjonskassens egenregikontrakter. Hensynene bak forbudet mot privat kapital i egenregiforetak vil etter Arntzen de Besches vurdering således ikke fullt ut gjøre seg gjeldende. Dette forutsetter likevel at forsvl. tillater innlemmelsen, at det kommersielle foretaket ikke vil oppnå en konkurransefordel ved deltakelsen, og at det ikke gis kontroll i egenregiforetaget .

6.10 INTERKOMMUNAL PENSJONSKASSE SOM OFFENTLIG – OFFENTLIG SAMARBEID

I punkt 8 er det behandlet enkelte spørsmål knyttet til kjøp av kommunal tjenestepensjon og adgangen til å unnta kontrakter fra anskaffelsesreglene etter reglene om egenregi. Dette gjelder de såkalte vertikale, institusjonaliserte løsningene for utføring av tjenester ved bruk av organer kontrollert av oppdragsgiver enten alene eller i fellesskap med andre.

Et annet unntak fra anskaffelsesregelverket vil være det såkalte offentlige-offentlige samarbeid. Dette følger av FOA § 3-3. Unntaket for offentlig-offentlig samarbeid tar sikte på kontrakter mellom flere offentlige oppdragsgiver for felles utførelse av offentlige oppgaver i en samarbeidsrelasjon, og hvor oppgavene utføres på ikke-kommersiell basis. På lik linje med egenregi, setter dette også begrensninger på utadrettet virksomhet.

Offentlig-offentlig samarbeid betegnes også som det horisontale, ikke-institusjonaliserte samarbeidet, hvor det typiske nettopp er at det er et genuint samarbeidsprosjekt mellom offentlige oppdragsgivere, uten at det etab-



leres noen egen juridisk enhet for oppgaven. Tatt i betraktning at kommunal tjenstepensjon må ligge i en pensjonskasse, som per definisjon er et selvstendig, uavhengig rettssubjekt, og som utfører oppgaver på oppdrag fra kommunene, har dette karakter av å være egenregi snarere enn et typisk offentlig-offentlig samarbeid.

6.11 OM PENSJONSKASSENES FORHOLD TIL ANSKAFFESESREGELVERKET

Det er reist spørsmål om en pensjonskasse vil være omfattet av anskaffelsesregelverket når pensjonskassen skal gjøre innkjøp i forbindelse med utførelsen av sin virksomhet.

Det følger av LOA § 2 og FOA § 1-2 hvem som er omfattet av anskaffelsesregelverket.

Hvorvidt en pensjonskasse er forpliktet til å

følge anskaffelsesregelverket vil bero på en konkret vurdering av om kassen er å anse som et offentligrettslig organ, jf. FOA § 1-2 annet ledd.

Spørsmålet er forelagt både KS Advokatene og advokatfirmaet Arntzen de Besche.

KS Advokatene konkluderer med at pensjonskassene ikke er omfattet av anskaffelsesregelverket. Arntzen de Besche har gitt to vurderinger med ulik konklusjon.

Vurderingene kan leses på Pensjonskontorets nettsted www.pensjonskontoret.no under publikasjoner, Kommunal tjenstepensjon og anskaffelsesregelverket.

Uten å ta stilling til disse vil Pensjonskontoret understreke at det foreligger en betydelig anskaffelsesrettslig risiko ved ikke å følge lov om offentlige anskaffelser i driften av en pensjonskasse.

7. PREMIE OG PENSJONSKOSTNADER

KOMMUNAL TJENESTEPENSJON HAR PRINSIPPER OM:

- Livsvarig pensjon
- Kjønnsnøytralitet
- Premieutjevning mellom kommuner

PREMIEGRUPPER:

- Årlige premier
- Reguleringspremier
- Engangspremier for ikke-forsikringsbare ytelser

PREMIETARIFFER GJØR FORUTSETNINGER OM:

- Beregningsrente
- Dødelighet
- Uførhet



7.1 INNLEDNING

Kommuner/fylkeskommuner/bedrifter og virksomheter i KS' sektor (heretter kalt *kommunen*) har pensjonsforpliktelser overfor ansatte og pensjonister. Pensjonsbestemmelsene i Hovedtariffavtalen (HTA) har følgende prinsipper:

- Bruttogarantiprinsippet (HTA punkt 2.1.2)
- Sluttlønnsprinsippet (HTA punkt 2.3.2)
- Premieutjevningssfellesskap (HTA punkt 2.1.10)

Tidligpensjon (AFP) fra 62 til 65 år er i henhold til § 1 i *Vedtekter for avtalefestet pensjon* i HTA ikke en del av tjenstepensjonsordningen, og finansieres særskilt. *Kommunen* kan imidlertid som kunde i et livsforsikringsforetak velge å delta i et utjevningssfellesskap for slik AFP. I en pensjonskasse vil slik utjevning bare finne sted mellom de arbeidsgivere som har valgt slik løsning, forutsatt at pensjonskassen tilbyr dette.

Det kommer et nytt regelverk for offentlig tjenstepensjon fra 01.01.20 for de som er født etter 31.12.62. Hovedtrekkene i avtale om tjenstepensjon og AFP for ansatte i offentlig sektor er beskrevet i kapittel 3 *Tjenstepensjon og AFP i offentlig sektor*. Dette regelverket vil etter planen bli tatt inn i Hovedtariffavtalen i KS-området i forbindelse med tariffoppgjøret i 2019.

7.2 PREMIEBEREGNING

Premien finansierer den fremtidige pensjonen som livsforsikringsforetaket/pensjonskassen (*pensjonsinnretningen*) har forpliktet seg til å innfri overfor medlemmet av pensjonsordningen (den ansatte eller tidligere ansatte).

Premien beregnes med utgangspunkt i en premietariff (*pristariff*), hvor det gjøres forutsetninger om dødelighet og uførhet. Det gjøres også forutsetninger om fremtidig avkastning, en såkalt beregningsrente. Denne beregningsrenten omtales gjerne som en *rentegaranti* (se nærmere forklaring under punkt 7.4 *Premietariff*).

Krav til utformingen av premietariffene er gitt i forsikringsvirksomhetslovens (forsvl.) § 3-3, som gjelder for livsforsikringsforetak og pensjonskasser. Premietariffene fastsetter pris for forsikringsrisiko, administrasjons- og kapitalforvaltningskostnader, samt rentegaranti.

Premietariffene meldes inn til og overvåkes av Finanstilsynet, som kan gripe inn om premietariffene ikke tar tilstrekkelig hensyn til forsikringsrisikoen de skal gjenspeile. Det kan fastsettes forskjellige forutsetninger om forventet gjenstående levetid eller forventet uførhet i forskjellige forsikringsgrupper.

Premien splittes i tre grupper:

- Årlig premie
- Reguleringspremie
- Engangspremier for ikke-forsikringsbare ytelser

I tillegg kommer kostnader knyttet til administrasjon, forvaltning av pensjons-

midlene og premie for at *pensjonsinnretningen* garanterer en avkastning (pris for rentegaranti). Det skal dessuten avsettes administrasjonsreserve for alle aktive medlemmer i tjenstepensjonsordningen. Denne skal dekke utgifter knyttet til administrasjon og kapitalforvaltning når medlemmet blir pensjonist.

Arbeidsgivere som har pensjonsordninger i KS' sektor betaler en årlig kontingent til Pensjonskontoret, fastsatt i HTA. I tillegg skal det for alle offentlige tjenstepensjonskontrakter betales et årlig tilskudd til Overføringsavtalens sikringsordning. Grunnlaget for både kontingent og årlig tilskudd er samlet pensjonsgrunnlag i den enkelte pensjonsordning.

Overføringsavtalens sikringsordning sikrer etter nærmere regler regulering av pensjonsrettigheter som er opparbeidet hos arbeidsgivere som opphører ved konkurs/akkord eller ved annet opphør, eller som ikke betaler premie ved forfall.

I punkt 7.2.1 til og med punkt 7.2.3 beskrives premier i dagens offentlige tjenstepensjon, mens det i punkt 7.2.4 gis informasjon om premieberegning i offentlig tjenstepensjon etter 2020 for de som er født etter 31.12.1962.

Ved overgang til ny offentlig tjenstepensjon vil pensjonsinnretningene endre beregningen av folketrygd og det vil bli benyttet nye samordningsregler. En arbeidsgruppe bestående av representanter fra KLP, SPK, OPF og Pensjonskasseforeningen har utarbeidet et forslag til en ny bransjestandard for slike beregninger. Forslaget er våren 2019 til behandling hos Finans Norge.

7.2.1 ÅRLIG PREMIE

Årlig premie skal dekke ett års opptjening. Ett års opptjening tilsvarer økningen i opptjent pensjon ved at medlemmet har jobbet dette året.

7.2.2 REGULERINGSPREMIE

Reguleringspremie skal dekke økning i opptjent pensjon både som følge av:

- Lønnsregulering for yrkesaktive
- G-regulering av oppsatte pensjonsrettigheter etter nærmere regler (for personer som har avsluttet arbeidsforholdet hos kommunen)
- Regulering av pensjoner under utbetaling.

7.2.3 ENGANGSPREMIE

Enkelte av pensjonsforpliktelsene som er nedfelt i HTA – *Vedtekter for tjenstepensjonsordning – TPO* (TPO) kapittel § 7-1 er det ikke adgang til å forsikre ved å betale forhåndspremie. Disse forsikringsforpliktelsene kalles ikke-forsikringsbare ytelser, og må beregnes særskilt med engangspremie først når hendelsen som utløser ytelsen inntreffer.

Dette gjelder:

- Reguleringspremie
- Premie for tidligpensjon (uttak av pensjon før 67 år og pensjon etter 85-årsregelen)
- Bruttogaranti (der forhåndsberegnet pensjon avviker fra endelig beregnet pensjon når medlemmet blir pensjonist)



7.2.3 PREMIE I NYTT REGELVERK FOR OFFENTLIG TJENESTEPENSJON

Opptjening til alderspensjon i ny offentlig tjenestepensjon baserer seg på faste prosenter av lønn. Pensjonsbeholdningen den enkelte tjener opp vil imidlertid ikke være de midlene som reelt er beregnet og avsatt for å sikre den opptjente pensjonsbeholdningen (premiereserven). Midlene knyttet til pensjonsbeholdningen vil i premieberegningen fremdeles være avhengig av alder og kjønn, og vil bli beregnet med en grunnlagsrente. Premien vil etter utjevningsprinsippene utjevnes ut fra alder og kjønn på alle individer i premieutjevningssfellesskapet. Hvordan premien for endret opptjening skal beregnes er imidlertid ikke gitt i regelverket. Det vil være opp til partene om det er ønskelig å regulere forhold knyttet til premieberegningen i tariffavtale.

Årlig premie skal baseres på årets opptjening i prosent av lønn. Dette betyr at dagens regel om lineær opptjening i forsikringsvirksomhetsloven § 4-7, ikke lenger kan legges til grunn ved premieberegning for alderspensjon.

Reguleringspremien for aktive skal baseres på G-regulering av pensjonsbeholdningen, ikke reelle lønnsendringer.

Premie for ikke-forsikringsbareytelser antas å bestå med ny offentlig tjenestepensjon, men vil dekke andre tilfeller enn i dag, som avvik mellom antatt og reell uttaksalder av alderspensjon, 2011-tillegget, med mer.

For de som oppfyller enkelte vilkår skal det betales ut livsvarig AFP. Dersom vilkårene ikke er oppfylt, skal det utbetales en betinget tjenestepensjon.



Kommunal- og moderniseringsdepartementet har nedsatt en arbeidsgruppe som i mars 2019 kom med rapporten *Pensjonskostnader i kommunesektoren*. I rapporten er det gitt prognoser fra KLP på premieutviklingen i KLP i mange år fremover. Det er referert til disse beregningene i Prop. 87 L (2018-2019) *Endringer i lov om Statens pensjonskasse, samordningsloven og enkelte andre lover (ny tjenestepensjon for ansatte i offentlig sektor)*.

I prognosene er det eksempelvis lagt til grunn at pensjonen i snitt tas ut ved 64 år og enkelte av overgangstilleggene belastes først ved uttak. Pensjonsuttak fra andre aldre vil gi en beregning av en positiv eller negativ bruttopremie. Ut fra dette og en rekke andre antagelser antar KLP at premien, som vil dekke

både gammel og ny pensjonsordning i mange år, først vil stige noen år, for deretter å avta og legge seg på om lag samme nivå som om dagens ordning ble videreført, på sikt.

Det er videre antatt at særlig endring i beregning av pensjon etter nye samordningsregler vil føre til frigjøring av midler enten i 2020 eller i 2021. Disse midlene kan benyttes på flere måter.

Når det gjelder finansieringen av ny offentlig AFP er det høyst uklart på det nåværende tidspunkt. Reglene for ny offentlig AFP er ikke fastsatt og må tariffavtales. Betaling til den nye AFP-en kan skje på forskjellige måter, og arbeidsgruppen angir to hovedalternativer:

- Ved engangsinnbetaling når AFP tas ut
 - Pay-as-you-go
- Dersom betinget tjenestepensjon er forhåndsfinansiert, kan denne finansieringen komme til fradrag i utgiftene til AFP.

Det er ikke bare hvordan utgiftene til ny offentlig AFP skal beregnes som ikke er fastsatt. Det er heller ikke gitt hvilket premiefellesskap som skal legges til grunn.

7.3 PREMIEUTJEVNING

Hovedprinsippet om premieutjevningsskelleskap er nedfelt i HTA kapittel 2 punkt 2.1.10:

«Tjenestepensjonsordningen skal være basert på et finansieringssystem som er kjønnsnøytralt og som ikke virker utstøtende på eldre arbeidstakere. Under henvisning til dette skal premien minst beregnes på grunnlag av et kollektiv som hos den enkelte leverandør utgjøres av samtlige kommunekunder og bedriftskunder eller av fylkeskommunekunder».

TPO § 13-2, nr. 1, annet ledd til fjerde ledd presiserer dette nærmere:

«Den ordinære årspremie skal utjevnes i den enkelte forsikringsgivers fellesordning, basert på pensjonsgrunnlaget. Engangspremier ved pensjonstilfelleets inntreden, skal utjevnes i forsikringsgivers fellesordning i forhold til pensjonsgrunnlaget. Premie for lønns- og G-regulering skal utjevnes i en fellesordning i forhold til premiereserven. Administrasjonstillegget i premien skal utjevnes i en fellesordning i forhold til pensjonsgrunnlaget.

Forsikringsgivers fellesordning for utjevning av alle premieelementene skal utgjøres av samtlige kommunekunder og bedriftskunder eller av fylkeskommunekunder. Med partenes samtykke kan forsikringsgiver skille ut bedriftskunder organisert som egne juridiske subjekter, som sysselsetter arbeidstakere med aldersgrense 60 år, i en egen utjevningsordning.

Egne pensjonskasser skal utjevne premieelementene innen sitt dekningsområde».

Dette innebærer at alle kommuner og bedrifter/virksomheter i KS' tariffområde skal være med i samme premieutjevningsskellesskap. Ett unntak gjelder dersom tariffpartene er enige om å ha enkelte bedrifter som sysselsetter arbeidstakere med aldersgrense 60 år i et eget utjevningsskellesskap.

Fylkeskommuner skal utgjøre et eget premieutjevningsskellesskap i et livsforsikringsforetak eller i en pensjonskasse.

Den utjevnede premien skal være basert på identiske forutsetninger om dødelighet, uførhet og beregningsrente for alle kommunale tjenestepensjonsordninger. Historisk kan det likevel være slik at pensjonsforpliktelsene som det er betalt premie for, kan ha forskjellig gjennomsnittlig beregningsrente hos forskjellige kommuner.

Kommunens faktiske premiebetaling vil ikke være lik beregnet premie for denne kommunen. Dette skyldes at premien kommunen betaler reflekterer kommunens andel av den samlede premien for de kommuner som inngår i premieutjevningsskellesskapet.

7.3.1 EKSEMPLER

I tabell 1 er det vist et stilisert eksempel på premieutjevning av årlig premie hos kommuner med ulik gjennomsnittsalder og -lønn for de ansatte. I de to første kolonnene vises utjevnet premie mellom ansatte med samme lønnsnivå (pensjonsgrunnlag), men med ulik alder. Tabellen viser at på grunn av ulik alder i de to kommunene vil kommune B, med høyest alder, få en lavere premie via premieutjevningsskemaet enn premien som kan beregnes for kommunen separat. Kommune A må betale en del av premien for kommune B. Dette skyldes at årlig beregnet premie er høyere i kommune B med høyere gjennomsnittsalder på ansatte enn for kommune A.

I de to siste kolonnene forutsettes det at kommune B har langt høyere lønnsnivå enn kommune A. Som det fremgår av tabellen, vil kommune A også i dette tilfellet betale en høyere premie ved premieutjevning enn den

som faktisk er beregnet for kommunen isolert sett. Når kommune B har høyere lønn, vil kommune A altså måtte betale høyere premie som følge av premieutjevningen. Tilsvarende vil kommune B få langt lavere premie som følge av premieutjevningen.

I tabell 2 er det gitt et tilsvarende stilisert eksempel på premieutjevning av reguleringspremie. De to første kolonnene i tabellen viser hvordan utjevning av premien for to kommuner som har samme pensjonsgrunnlag (lønn), men ulik premiereserve, fører til at utjevnet premie utgjør det samme som den beregnede premien, siden reguleringspremien utjevnes i forhold til premiereserven. (Premiereserven er forsikringsteknisk kontantverdi av de pensjonsforpliktelser som pensjonsordningen har overfor sine medlemmer.)

I de to siste kolonnene er det vist et tenkt eksempel der kommune B har 0 prosent

Tabell 1: Eksempel på premieutjevning av årlig premie

	Likt lønnsnivå		Høyere lønnsnivå i kommune B	
	Kommune A	Kommune B	Kommune A	Kommune B
Gjennomsnittsalder	30	60	30	60
Gjennomsnittlig lønn i kr	300 000	300 000	300 000	600 000
Beregnet premie i kr	9 000	27 000	9 000	54 000
Utjevnet premie i kr	18 000	18 000	21 000	42 000

lønsregulering. Dette er ikke realistisk, men 0 prosent lønsregulering er valgt for å tydeliggjøre effekten av premieutjevningen. Dersom kommune B ikke har lønsregulering, men kommune A har lønsregulering, må kommune B likevel betale reguleringspremie. Dette betyr at kommuner med lav lønnsvekst og dermed liten regulering av opptjente pensjoner subsidierer premien for kommuner med høyere lønnsvekst og regulering av opptjente pensjon i samme premieutjevningsskapsfellesskap.

For kommuner som over tid har omtrent tilsvarende andel unge og eldre, kvinner og menn og andel ansatte med høy og lav lønn som andre kommuner i samme premieutjevningsskapsfellesskap, vil premieutjevningen på sikt kunne gi omtrent samme premiebetaling som om premien til kommunen ikke hadde vært gjenstand for utjevning med andre i fellesskapet. I et lite utjevningsskapsfellesskap kan imidlertid endringer i sammensetningen av

medlemmer hos én kommune, ved at for eksempel en eldre ansatt slutter og blir erstattet med en yngre, slå relativt mer ut i premien enn i et større utjevningsskapsfellesskap.

Dermed vil det også kunne være lettere for en kommune å se effekten av forebygging av uførhet og forebygging av tidliguttak av alderspensjon dersom den er med i et lite, eller intet premieutjevningsskapsfellesskap.

Prinsippet om premieutjevning er ikke endret med innføring av påslagspensjon for de født i 1963 og senere.

7.4 PREMIETARIFF

I en premietariff skal det, som tidligere nevnt, blant annet gjøres forutsetninger om beregningsrente, dødelighet og uførhet. Alle pensjonsinnretninger skal benytte premietariffer med forsvarlige forutsetninger om dødelighet og uførhet. Premietariffene meldes til Finans-

Tabell 2: Eksempel på premieutjevning av reguleringspremie

	Lik regulering		Ingen regulering i kommune B	
	Kommune A	Kommune B	Kommune A	Kommune B
Alder	30	60	30	60
Lønn i kr	300 000	300 000	300 000	300 000
Premiereserve i kr	1 000 000	3 000 000	1 000 000	3 000 000
Beregnet premie i kr	35 000	105 000	35 000	0
Utjevnet premie i kr	35 000	105 000	8 750	26 250

tilsynet, og som nevnt i punkt 7.2 kan Finanstilsynet gripe inn om det mener premien i premietariffene ikke tar tilstrekkelig hensyn til forsikringsrisikoen de skal gjenspeile.

7.4.1 BEREGNINGSRENTE

I premieberegning i tjenstepensjon benyttes en beregningsrente for å omregne verdien av fremtidig pensjonsutbetaling til en nåverdi. Dette innebærer at det tas hensyn til fremtidig avkastning ved beregning av premie og premiereserve. Denne beregningsmetoden gjør at nødvendig premiereserve kapital kan holdes lavere enn om det ikke benyttes en slik beregningsrente og antakelse om fremtidig avkastning. Dette minimerer således innbetal-

ingsbehovet for kommunen. Beregningsrenten inngår som nevnt i punkt 7.2 i premietariffen som livsforsikringsforetak og pensjonskasser benytter.

Historisk har det vært tillatt med langt høyere beregningsrente enn den som benyttes i dag. Enkelte pensjonskasser har hatt mer enn 4 prosent beregningsrente på historiske innbetalinger, mens de fleste har hatt 3 prosent beregningsrente for premier betalt før 2012.

Historisk har det vært Finanstilsynet som har fastsatt maksimal årlig beregningsrente. Fra 2012 var beregningsrenten for premie for ny pensjonsopptjening 2,5 prosent. Fra 2015 var beregningsrenten for ny pensjonsopptjening



lik 2 prosent. Med innføring av Solvens II i 2016 ble regelen om at Finanstilsynet fastsetter en maksimal årlig beregningsrente for alle livsforsikringsforetak fjernet. Fra 2019, med innføring av nye solvenskrav for pensjonskasser, vil dette også være tilfelle for pensjonskasser. Dette betyr at det ikke lenger er Finanstilsynet som skal fastsette en slik maksimal rente. Fastsettelsen av slik rente vil bli *pensjonsinnretningenes* ansvar. Finanstilsynet kan imidlertid stoppe bruk av beregningsrenter som det mener ikke er forsvarlig, både når det gjelder livsforsikringsforetak og pensjonskasser.

7.4.2 DØDELIGHETSGRUNNLAG

Med virkning fra 2014 ble det etter pålegg fra Finanstilsynet innført et nytt dødelighetsgrunnlag for kollektive pensjonsforsikringer i livsforsikringsforetak og for pensjonskasser, kalt K2013

7.4.3 UFØREGRUNNLAG

Ved innføring av ny uførepensjon i folketrygden og i tjenstepensjon i 2015 ble også premietariffen for uførepensjon endret. Den nye uførepensjonen gir lavere beregnet uførepensjon fra tjenstepensjonen til ansatte med lønn under 6 G, det vil si 599 148 kroner (G - folketrygdens grunnbeløp), siden uføretrygden fra folketrygden fra 2015 gir høyere ytelse enn tidligere. Samtidig viser historikken at sannsynligheten for å bli ufør er høyere blant personer med lønn under 6 G enn for personer med lønn over dette nivået. Endringene i uførepensjon har derfor ført til langt lavere premie for uførepensjon etter 2015 enn tidligere.

7.5 PENSJONSKOSTNADER OG PENSJONSFORPLIKTELSE I KOMMUNENS REGNSKAP

Etter kommuneloven med forskrift om årsregnskap og årsberetning er det beregnede pensjonskostnader som skal regnskapsføres ikke premien kommunen skal betale. Standard for oppstillingen av hvordan pensjonskostnadene skal føres i regnskapet er gitt av Foreningen for god kommunal regnskapsskikk, GKRS. Samtidig skal det regnskapsføres et premieavvik som består av forskjellen mellom pensjonskostnadene og den innbetalte premien. Forskriften angir detaljerte regler for føring av pensjonskostnader og pensjonsforpliktelser ut over det som er gjengitt her.

Kommunal- og moderniseringsdepartementet fastsetter beregningsforutsetningene hvert år i et eget rundskriv:

<https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/rundskriv-h-218-beregningsforutsetninger-for-pensjonskostnadene-regnskapsaret-2019/id2603998/?q=beregningsforutsetninger%20for%20pensjonskostnadene%20regnskaps%C3%A5ret%202019>

Siden kommuner er med i et premieutjevningsskaps fellesskap, skal også pensjonskostnadene og pensjonsforpliktelsene beregnes ut fra det premieutjevningsskaps fellesskapet kommunen er med i.

Årets pensjonskostnader i kommunens regnskap er ikke identisk med de samlede premier som kommunen har innbetalt til pensjonsinnretningen i løpet av regnskapsåret. I premiebeløpet tas det ikke hensyn til

fremtidig lønnsvekst eller G-regulering. Årets pensjonskostnad viser den årlige andelen av de langsiktige kostnadene ved pensjonsordningen.

Pensjonsforpliktelsene viser forpliktelsene knyttet til eksisterende pensjonsopptjening, men der det altså er tatt hensyn til blant annet fremtidig lønnsvekst i beregningene. Premiereserven, som er de midlene som er avsatt i pensjonsinnretningen for forpliktelsene, som er basert på innbetalte premier, og det tas det ikke hensyn til fremtidig lønnsvekst.

Pensjonsforpliktelsene og eventuelle pensjonsmidler skal balanseføres. Dersom pensjonsforpliktelsene er større enn pensjonsmidlene skal dette fremgå som gjeld i balansen. Dersom pensjonsmidlene er større enn pensjonsforpliktelsene skal dette føres som fordring i balansen.

Det kan oppstå et såkalt estimatavvik hvert år som følge av at den reelle utviklingen av pensjonsforpliktelsene ikke er som antatt, og/eller fordi beregningsforutsetningene som ble lagt til grunn, for eksempel forventet avkastning, kan ha endret seg. Estimataviket kan regnskapsføres årlig, eller tas over flere år, avhengig av i hvilket år avviket oppsto. Dersom det tas over flere år, må ikke resultatført estimatavik balanseføres.

I rapporten Pensjonskostnader i kommunesektoren» er det omtalt regnskapsmessige konsekvenser av innføring av ny offentlig tjenestepensjon. Noe av dette er også tatt inn i Prop. 87 L (2018-2019). Selv om nye samordningsregler ble vedtatt i 2018, vil de ikke bli implementert i regnskapene før i 2020.

Arbeidsgruppen som har utarbeidet rapporten anbefaler at alle endringer som er vedtatt før 2020 implementeres i kommuneregnskapene i 2020. Eventuelle gjenstående endringer skal implementeres året etter at de er vedtatt.

For øvrig har KLP anslått at pensjonskostnadene vil kunne få et skift nedover i 2020 og være relativt stabil på et lavere nivå fremover.

For bedrifter/virksomheter i KS' tariffområde som ikke er omfattet av de kommunale regnskapsreglene, gjelder vanlige regnskapsregler etter regnskapsloven, og eventuelt standard for føring av pensjonskostnader laget av Norsk Regnskapsstiftelse, NRS 6. Etter disse reglene skal for eksempel premieavviket ikke inngå i regnskapsføringen av pensjonskostnadene. Så lenge disse bedriftene/-virksomhetene er med i en fellesordning for premieutjevning må imidlertid pensjonskostnadene og pensjonsforpliktelsen beregnes ut fra samme utjevningsprinsipp som for kommunene.

NRS 6 angir forøvrig hvordan pensjonskostnader og -forpliktelser skal beregnes, og gjelder således også for alle tjenestepensjonsordninger i offentlig sektor.

Regnskapsstiftelsen har i NRS(V) *Endring av samordningsreglene for offentlige/-offentliglike tjenestepensjonsordninger* gitt anbefalinger knyttet til føring av planendringene som følge av nye samordningsregler (innføringen av nye samordningsregler er definert av Regnskapsstiftelsen til å være en planendring).

For årskullene født fra og med 1959 til og med

1962 og årskullene født fra og med 1963 vurderes det at endringer av samordningsreglene innregnes samtidig med virkningen av nye garanti- og kompensasjonsbestemmelser. Dette ut fra en vurdering av at samvirkningen mellom samordning og garanti-/kompensasjonsbestemmelser var en så vesentlig forutsetning for avtalen mellom partene at dette betraktes som en, samlet hendelse.

Nye garanti-/kompensasjonsbestemmelser forventes vedtatt i 2019. Når alle endringer er vedtatt, er det NRS sitt syn at det må foretas en vurdering av om det er mulig å foreta en pålitelig måling dersom ikke oppdatert bransjeavtale (om beregning av samordning med folketrygd) foreligger.





8. KOMMUNAL TJENESTEPENSJON I ET LIVSFORSIKRINGSFORETAK

- Pensjon etter Hovedtariffavtalen
- Rammebetingelser gitt i forsikrings-
virksomhetsloven og finansforetaksloven
- Premieutjevningsselleskap
- Kapitalkrav etter EUs Solvens II-
regelverk
- Livsforsikringsforetaket er ansvarlig for:
 - Egenkapitalrisiko
 - Risiko ved kapitalforvaltning
 - Forsikringsrisiko
 - Administrasjonskostnader
 - Pensjonsutbetalinger
 - Operasjonell risiko
 - Rapportering til myndighetene
- Kommunen er medeier i KLP



8.1 INNLEDNING

Reglene for fastsettelse av pensjon i kommunal sektor er gitt i Hovedtariffavtalen (HTA) i KS' sektor. Nytt regelverk planlegges tatt inn i Hovedtariffavtalen i KS-området i forbindelse med tariffoppgjøret i 2019. Se kapittelet 3 *Tjenestepensjon og AFP i offentlig sektor om endringene i offentlig tjenestepensjon*.

Regelverket gjelder uavhengig av om pensjonsordningen er i et livsforsikringsforetak eller i en pensjonskasse. Medlemmenes rett til pensjon er uavhengig av hvilken pensjonsinnetning som forvalter pensjonsordningen.

I dette kapittelet ser vi nærmere på kommunal tjenestepensjon som forvaltes i et livsforsikringsforetak. Regelverket for pensjonskasser er nærmere omtalt i kapittel 9 *Kommunal tjenestepensjon i en pensjonskasse*.

Livsforsikringsforetak er underlagt forsikringsvirksomhetsloven (forsvl.) og lov om finansforetak og finanskonsern (finansforetaksloven).

Arbeidsgivere med kommunal tjenestepensjon inngår i et premieutjevningsselskap med øvrige arbeidsgivere innenfor samme tariffområde, jf. tidligere omtale i kapittel 7 *Premie og pensjonskostnader*.

Lov om folketrygd, lov om samordning av pensjons- og trygdeytelser, lov om Statens pensjonskasse og Overføringsavtalen mellom tjenestepensjonsordninger i offentlig sektor får direkte eller indirekte betydning for kommunens tjenestepensjonsordning.



For tiden er det Storebrand og Kommunal Landspensjonskasse (KLP) som tilbyr offentlig tjenestepensjon som en forsikret løsning. KLP er et gjensidig livsforsikringsforetak, noe som blant annet innebærer at kundene i KLP må betale inn egenkapital og er medeiere av foretaket.

8.2 RAMMEBETINGELSER FOR LIVSFORSIKRINGSFORETAK

Livsforsikringsforetakenes virksomhet er som nevnt regulert i forsvl. og finansforetaksloven. Her stilles det krav til et livsforsikringsforetak om konsesjon, vedtekter, styre, daglig leder, rapportering, kapitalkrav og solvenskrav, regler for utligning av overskudd og under-skudd, med mer.

Med Storebrands nylige beslutning om gjeninntreden i det offentlige tjenstepensjonsmarkedet vil det fra 01.01.20 være to tilbydere av forsikret kommunal tjenstepensjon. KLP er et gjensidig livsforsikringsforetak og har etter sine vedtekter et styre, representantskap og en kontrollkomité. Via de styrende organene i KLP er både arbeidsgivere og arbeidstakere representert. Vedtektene er tilgjengelig på KLPs nettsted www.klp.no.

KLP er et gjensidig forsikringsselskap, det vil si at kundene (kommunene) er medeiere

8.2.1 KONSESJON

Det kreves konsesjon for å drive et livsforsikringsforetak, jf. finansforetaksloven § 2-13. Kravene til innholdet i konsesjonssøknaden fremgår av finansforetaksloven § 3-1 og gjelder blant annet angivelse av egenkapital, forsikringer (pensjoner) forsikringsforetaket skal tilby, driftsplan for de tre første driftsår, med mer.

8.2.2 VEDTEKTER

Et forsikringsforetaks vedtekter inneholder bestemmelser om selskapsrettslige, forsikringsmessige og forsikringsrettslige forhold, og skal til enhver tid være i tråd med alle pensjonsbestemmelser i HTA. Finansforetaksloven § 7-8 angir hva vedtektene minst skal inneholde, med særlige bestemmelser for gjensidige forsikringsforetak, som KLP.

8.2.3 STYRE

Finansforetaksloven kapittel 8, del II, omhandler regler for styret i et forsikringsforetak.

Forsikringsforetaket skal ha et styre med minst fem styremedlemmer. Daglig leder kan ikke være medlem av styret. Styreleder og til sammen minst to tredeler av styret skal ikke være ansatt i foretaket eller i et foretak i samme konsern. I foretak med minst 15 ansatte kan et flertall av de ansatte kreve at ett styremedlem og én observatør, og deres varamedlemmer, velges av og blant de ansatte.

8.2.4 REGNSKAPSFØRING, RAPPORTERING OG INTERNKONTROLL

Forsikringsforetak er underlagt omfattende regelverk knyttet til regnskapsføring og rapportering. EUs solvensregleverk, Solvens II, innebærer et omfattende rapporteringsregime og krav til internkontroll.

8.2.5 AKTUARFUNKSJONEN I ET LIVSFORSIKRINGSFORETAK

Livsforsikringsforetak har etter 2016 ikke lenger et krav om at foretaket må ha en ansvarshavende aktuar. I forskrift til finansforetaksloven om gjennomføring av Solvens II-direktivet (Solvens II-forskriften), § 27 og § 28, er det imidlertid gitt krav til både risikofunksjonen og aktuarfunksjonen i et livsforsikringsforetak. Disse funksjonene skal blant annet ivareta både modeller for, og kvalitet på, beregning av solvenskravet og forsikringstekniske avsetninger (premiereserve), rapportering til styret og ledelse, samt uttale seg om reassuranse (gjenforsikring).


8.3 KAPITALKRAV FOR ET LIVSFORSIKRINGSFORETAK

Et livsforsikringsforetak skal til enhver tid ha forsikringstekniske avsetninger til dekning av samtlige forsikringsforpliktelser. Verdien av eiendeler og forpliktelser skal fastsettes til markedsverdi.

Videre skal livsforsikringsforetaket til enhver tid ha ansvarlig kapital som minst er tilstrekkelig til å dekke solvenskapitalkravet og minstekapitalkravet. Disse kravene, som går under betegnelsen Solvens II og som er tilpasset EU-reguleringen av livsforsikringsforetak, er en sentral del av virksomhetsbestemmelsene.

Solvenskapitalkravet skal dekke risikoen for tap av livsforsikringsforetakets ansvarlige kapital (basiskapital og supplerende kapital) og skal beregnes slik at sannsynligheten er 99,5 prosent for at samlet tap, herunder for-sikrings-messig og finansielt tap, over en periode på 12 måneder ikke overstiger det beregnede kapitalkravet. *Solvenskapitalkravet* skal beregnes etter en standardmetode eller etter interne modeller. Standardmetoden er fastsatt i detalj gjennom egen forskrift (Solvens II-forskriften). Så vidt Pensjonskontoret kjenner til er det ingen livsforsikringsforetak som har søkt Finanstilsynet om godkjenning av interne modeller.





Minstekapitalkravet skal dekke risikoen for tap av foretakets basiskapital og skal beregnes slik at sannsynligheten er 85 prosent for at samlet tap over en periode på 12 måneder ikke overstiger det beregnede kapitalkravet. *Minstekapitalkravet* skal ikke være lavere enn 25 prosent eller høyere enn 45 prosent av livsforsikringsforetakets solvenskapitalkrav.

Finanstilsynet har gitt livsforsikringsforetakene en periode på 16 år fra 01.01.16 til å tilpasse seg kapitalkravene.

Regelverket pålegger et livsforsikringsforetak minst én gang i året å offentliggjøre en rapport om sin solvens og finansielle stilling etter nærmere bestemmelser fastsatt i Solvens II-forskriften. Denne rapporten kan typisk offentliggjøres på nettstedet til livsforsikringsforetaket.

Solvens II innebærer også omfattende regler for risikostyring og internkontroll. Finanstilsynet skal kontrollere at livsforsikringsforetak har et hensiktsmessig system for risikostyring og internkontroll, forsvarlige forsikringstekniske avsetninger til sikring av sine forsikringsforpliktelser og en ansvarlig kapital som er forsvarlig ut fra risikoen ved og omfanget av virksomheten. Dette gjelder da også for KLP.

For de fleste kommunale pensjonsordninger vil premiereserven øke over tid. Dette vil gi et økt kapitalkrav for livsforsikringsforetaket. Ved økt kapitalkrav kan KLP, som et gjensidig livsforsikringsforetak, årlig be om egenkapitalinnskudd fra kundene. Egenkapitalinnskudd for eksisterende kunder i KLP var på 0,35 prosent av premiereserven i 2018. Det er varslet et egenkapitalinnskudd i 2019 på 0,30 prosent av premiereserven.

Kommuner som flytter sin pensjonsordning fra KLP vil i utgangspunktet få med seg sin innskutte egenkapital, men ikke andel av opptjent egenkapital. Dette følger av KLPs vedtekter. Finanstilsynet har blant annet i brev til Pensjonskasseforeningen av 27.01.2012 uttalt at eventuelle innlåsnings effekter dette gir, er et privatrettslig spørsmål. Det er opp til KLPs medlemmer gjennom generalforsamlingen å vurdere eventuelle endringer i vedtektene.

8.4 KAPITALFORVALTNINGSRISIKO

Dersom kommunen har sin tjenestepensjonsordning i et livsforsikringsforetak er det livsforsikringsforetaket som har kapitalforvaltningsrisikoen. Dette innebærer at foretaket *årlig* må tilføre pensjonskontrakten en garantert minimumsavkastning, såkalt *rentegaranti* (også kalt *grunnlagsrente* eller *beregningsrente*) for at premiereserven skal være tilstrekkelig. Dette ligger som en forutsetning i premietarifene som benyttes.

Livsforsikringsforetaket tar en premie for denne garanterte avkastningen, såkalt *rentegarantipremie*, som er nærmere beskrevet i § 3-3 i *forsikringsvirksomhetsloven* og § 2-2 i *forskrift til forsikringsvirksomhetsloven*.

Kapitalforvaltningen i et livsforsikringsforetak inndeles i eiernes midler og i kundenes midler. Eiernes midler forvaltes i *selskapsporteføljen*. Kundenes midler forvaltes i *kollektivporteføljen*. Dersom det er kunder (kommuner) med eget investeringsvalg vil forvaltningen av disse skje i en investeringsvalgportefølje.

8.5 FORSIKRINGSRISIKO

Forsikringsrisiko er risiko knyttet til forventning om dødelighet og uførhet i den enkelte kommune og samlet for forsikringsforetaket. Dette er nærmere beskrevet i kapittel 7 *Premie og pensjonskostnad*.

Et livsforsikringsforetak har mange kunder, og som en følge av dette mange deltakere i *forsikringskollektivet*. Med et forsikringskollektiv menes alle som er med i pensjonsordningene (medlemmene) og som inngår i vurdering av risikoresultatet.

Med mange deltakere i forsikringskollektivet vil det ikke være store svingninger i risikoen fra år til år. Få medlemmer i et forsikrings-

kollektiv gir større sannsynlighet for store svingninger i risikoresultatet fra år til år, enn mange medlemmer.

Livsforsikringsforetaket skal benytte forsvarlige forutsetninger om dødelighet og uførhet i sine premietariffer. Finanstilsynet kan gripe inn om det mener premien er satt for lavt i forhold til risikoen.

Dersom det i et livsforsikringsforetak oppstår overskudd på risikoresultatet ett år, for eksempel fordi færre medlemmer enn forutsatt er blitt uføre, har livsforsikringsforetaket anledning til å sette av halvparten av overskuddet i et *risikoutjevningfond*. Det overskytende skal overføres til den enkelte kommunes premiefond. En kommune som er med i KLP, og som har et underskudd på eget



risikoresultat, vil likevel kunne få et tilført et overskudd siden alle kommuner er med i samme risikofellesskap og resultatene dermed utjevnes.

Dersom det ett år oppstår et negativt risikoresultat, kan risikoutjevningfondet belastes. Livsforsikringsforetak har forøvrig også reassuranse for å avhjelpe deler av risikoen. Dette betyr i praksis at reassuransen dekker særlig store tap på risikovirksomheten.

Ved et tap på risikovirksomheten som er så stort at det ikke dekkes av risikoutjevningfondet og reassuransen er det livsforsikringsforetakets egenkapital som i siste instans bærer forsikringsrisikoen og må ta tapet.



8.6 PREMIE, PENSJONSKOSTNADER OG UTJEVNINGSFELLESSKAP

KLP har premieutjevning mellom kommuner for å sikre kjønns- og aldersnøytrale premier

Livsforsikringsforetaket skal etter forsvl. § 3-7 melde premietariff (pristariff) til Finanstilsynet. Etter forsvl. § 3-3 skal premietariffen gjelde pris for forsikringsrisiko, pris for administrasjons- og forvaltningskostnader, samt pris for rentegaranti. I premietariffen ligger også premie for oppbygging av administrasjonsreserve som benyttes til å betale kostnader i utbetalingsperioden for medlemmet.

Størrelsen på premiene for den enkelte kommune vil være avhengig av hvordan medlemsmassene hos de kommunene som er med i samme premieutjevningfellesskap er sammensatt.

Regler for fastsettelse av premier og premieutjevningfellesskap er nærmere beskrevet i kapittel 7 *Premie og pensjonskostnader*.

8.7 ADMINISTRASJONS- OG FORVALTNINGSKOSTNADER

Administrasjons- og forvaltningskostnader skal fastsettes på forhånd og meldes til Finanstilsynet. Også premie for disse kostnadene er gjenstand for premieutjevning, jf. kapittel 7 *Premier og pensjonskostnader*. Kommunale kunder i KLP betaler disse årskostnadene i forbindelse med premie-



betalingen i første kvartal. Dersom innbetalte kostnader ikke er tilstrekkelig til å dekke de faktiske kostnadene i livsforsikringsforetaket det enkelte år, må livsforsikringsforetaket selv dekke det resterende. Dersom faktiske kostnader viser seg å bli lavere enn fakturerte kostnader, går overskuddet til livsforsikringsforetaket.

Stordriftsfordeler kan gjøre at kostnadene blir lavere jo større forvaltningskapitalen er. KLP vil typisk kunne sies å ha stordriftsfordeler i

kapitalforvaltningen fremfor eksempelvis en pensjonskasse med en betydelig mindre forvaltningskapital.

Også andre områder enn kapitalforvaltningen vil kunne påvirke kostnadene for pensjonsordningen i livsforsikringsforetaket. Her kan nevnes administrative kostnader som markedsføring, ajourhold av pensjonsregistre, pensjonsutbetaling, opplæring og øvrig service.

9. KOMMUNAL TJENESTEPENSJON I EN PENSJONSKASSE

- Pensjon etter Hovedtariffavtalen
 - Rammebetingelser gitt i forsikringsvirksomhetsloven og finansforetaksloven
 - Premieutjevningsskapskassen innen pensjonskassen
 - Kapitalkrav etter Solvens II-regelverket, tilpasset pensjonskasser
 - Pensjonskontoret stiller særskilt krav til daglig ledelse
- Pensjonskassen (kommunen) er ansvarlig for:
 - Egenkapitalrisiko
 - Risiko ved kapitalforvaltning
 - Forsikringsrisiko
 - Administrasjonskostnader
 - Pensjonsutbetalinger
 - Operasjonell risiko
 - Rapportering til myndighetene
 - Kommunen kan påvirke:
 - Kapitalforvaltningen i pensjonskassen
 - Tidligavgang og uførepensjon
 - Premieutjevningsskapskassen

9.1 INNLEDNING

Reglene for fastsettelse av pensjon i kommunal sektor er gitt i Hovedtariffavtalen (HTA) i KS' sektor. Nytt regelverk vil etter planen bli tatt inn i Hovedtariffavtalen i KS-området i forbindelse med tariffoppgjøret i 2019. Se kapittel 3 *Tjenestepensjon og AFP i offentlig sektor om endringene i offentlig tjenestepensjon*.

Regelverket gjelder avhengig av om pensjonsordningen er i et livsforsikringsforetak eller i en pensjonskasse. Medlemmenes rett til pensjon er uavhengig av hvilken *pensjonsinnretning* (livsforsikringsforetak eller pensjonskasse) som forvalter pensjonsordningen.

I dette kapittelet ser vi nærmere på kommunal tjenestepensjon som forvaltes i en pensjonskasse. Regelverket for livsforsikringsforetak er nærmere omtalt i kapittel 8 *Kommunal tjenestepensjon i et livsforsikringsforetak*.

Pensjonskasser er underlagt forsikringsvirksomhetsloven (forsvl.) og lov om finansforetak og finanskonsern (finansforetaksloven).

En kommunal eller fylkeskommunal pensjonskasse er en selvstendig juridisk enhet. Pensjonskassen er opprettet av en kommune/fylkeskommune (heretter kalt *kommunen*), eventuelt sammen med én eller flere andre arbeidsgivere (foretak) tilknyttet kommunen. Lovgivningen åpner også for at to eller flere kommuner kan etablere en interkommunal pensjonskasse, jf. forsvl. § 2-2 annet ledd.

Pensjonene blir fastsatt ut fra bestemmelser i Hovedtariffavtalen og blir de samme uansett om pensjonsleverandøren er et livsforsikringsforetak eller en pensjonskasse

En interkommunal pensjonskasse kan bestå av pensjonsordninger for flere kommuner/fylkeskommuner med kommunale/fylkeskommunale bedrifter.

Det er adgang for pensjonskassen til å innlemme egen pensjonsordning for folkevalgte dersom disse har en annen pensjonsordning enn *kommunen*.

Regler for fastsettelse av premier og premieutjevningsskapskap i pensjonskassen er nærmere beskrevet i kapittel 7 *Premie og pensjonskostnad*. Det er krav om premieutjevning mellom kommunen og foretakene som er med i pensjonskassen. En fylkeskommune må utgjøre eget premieutjevningsskapskap.

Lov om folketrygd, lov om samordning av pensjons- og trygdeytelser, lov om Statens pensjonskasse og Overføringsavtalen mellom tjenestepensjonsordninger i offentlig sektor får direkte eller indirekte betydning for kommunens pensjonsforpliktelser.

En del kommunalt ansatte kan ikke ha sin pensjonsordning i en pensjonskasse. Lærere og undervisningspersonell har sin pensjonsordning i Statens pensjonskasse (SPK). Sykepleiere har egen lovbestemt pensjonsordning som administreres av KLP. Disse ansatte kan ikke overføres til annen pensjonsordning.

Dette er hovedregelen. Det finnes enkelte unntak, som for eksempel leger og sykepleiere som er med i pensjonskassen for helseforetakene i hovedstadsområdet.

9.2 RAMMEBETINGELSER FOR PENSJONSKASSER

Forsvl. kapittel 2 angir regler for pensjonskasser. Noen av de forholdene som er omtalt i loven er kravene til konsesjon, vedtekter, styre, daglig leder, med mer. I lovens kapittel 3 beskrives regelverket for livsforsikring, som også omfatter pensjonskasser. *Forskrift om pensjonsforetak regulerer pensjonskasser.*

Videre er det gitt en rekke krav om rapportering fra pensjonskasser til myndighetene. Nye regler for rapportering i EU, IORP II, skal være implementert i EU senest 01.01.19. Så langt har norske myndigheter ikke sendt på høring hvordan dette endelige regelverket skal innføres i Norge.

I medhold av HTA kapittel 2.1.10, har Pensjonskontoret fattet vedtak om daglig ledelse i kommunale pensjonskasser (se omtale i punkt 9.2.4 senere i kapitlet).

Pensjonskasser er underlagt stort sett de samme lover og regler som livsforsikringsforetak

Et unntak er kapitalkravet, som er noe lempeligere enn for livsforsikringsforetak

EU har kommet med et direktiv (2016/2341) for virksomhet og tilsyn med pensjonsforetak (IORP II). Finanstilsynet sendte 31.01.19 et utkast til høringsnotat til Finansdepartementet, der det foreslår endringer i dagens regelverk basert på dette direktivet. IORP II-direktivet viderefører i det alt vesentlige bestemmelsene i tjenestepensjonsdirektivet (dagens EU-regelverk) om anvendelsesområde, registrering eller tillatelse, krav til forsikringsmessige avsetninger og kapitalkrav, samt krav til forsvarlig kapitalforvaltning.

De vesentligste endringene i direktivet omfatter områdene grensekryssende aktivitet, virksomhetsstyring, opplysningsplikt overfor medlemmer, tilsyn, og åpenhet om virksomheten. Deler av direktivet er allerede gjennomført i norsk rett ved det nye solvensregelverket. Utkastet til høringsnotatet er ennå ikke sendt på høring.

De vesentligste endringene i direktivet omfatter områdene grensekryssende aktivitet, virksomhetsstyring, opplysningsplikt overfor medlemmer, tilsyn, og åpenhet om virksomheten. Deler av direktivet er allerede gjennomført i norsk rett ved det nye solvensregelverket. Forslaget innebærer til en rekke endringer i rutiner og rapportering for pensjonskasser, og ikke minst endringer i informasjon til medlemmene. Utkastet til høringsnotatet er imidlertid ennå ikke sendt på høring.

9.2.1 KONSESJON

Det kreves konsesjon for å drive en pensjonskasse, jf. finansforetaksloven § 2-16. Kravene til innholdet i konsesjonssøknaden fremgår av



finansforetaksloven § 3-1 og gjelder blant annet angivelse av egenkapital, forsikringer (pensjoner) pensjonskassen skal tilby, driftsplan for de tre første driftsår, med mer.


9.2.2 VEDTEKTER

En pensjonskasses vedtekter skal inneholde bestemmelser om selskapsrettslige, forsikringsmessige og forsikringsrettslige forhold, og skal til enhver tid være i tråd med alle pensjonsbestemmelser i HTA.

I henhold til finansforetaksloven § 7-8 skal vedtektene minst angi følgende:

- a) Pensjonskassens navn
- b) Kommunen hvor pensjonskassen skal ha sitt forretningskontor
- c) Pensjonskassens formål og virksomhet
- d) Størrelsen på pensjonskassens grunnfond, og i tilfelle de regler om tilbakebetaling og avkastning av tilskudd til grunnfondet som skal gjelde
- e) Sammensetningen av generalforsamling, valg av leder og medlemmer, samt regler om stemmerett og flertallskrav som skal gjelde for beslutninger
- f) Antallet eller laveste og høyeste antall styremedlemmer og regler for valg av styremedlemmer
- g) Om pensjonskassen skal ha adgang til å utstede egenkapitalbevis
- h) Hvordan overskudd skal anvendes og underskudd dekkes, samt regler om fastsettelse av utbytte dersom pensjonskassen skal kunne gi utbytte av grunnkapitalen
- i) Hvordan pensjonskassen skal avvikles og pensjonskassen kapital disponeres ved avvikling

Finanstilsynet har med hjemmel i finansforetaksloven § 3-5 fastsatt egnethetskrav til styremedlemmer og daglig leder. Dette er regulert i Finanstilsynets rundskriv nr.



14/2015 *Vurdering av egnethetskrav* med vedlegg. Det er Finanstilsynet som vurderer om kravene er oppfylt ved opprettelse av pensjonskassen, deretter er det pensjonskassens eget ansvar.

Høyere risiko i forvaltning av midler gir muligheten for høyere avkastning. Dette krever imidlertid høy bufferkapital i pensjonskassen

9.2.3 STYRE

Pensjonskassen skal ha et styre med minst tre styremedlemmer. Dersom forvaltningskapitalen er 100 millioner kroner eller mer, skal styret ha minst fem styremedlemmer. Styret skal ha minst ett medlem uten tilknytning til pensjonskassen eller til arbeidsgiver, foretak, forening eller annen

institusjon med pensjonsordning i pensjonskassen. Medlemmene i pensjonskassen skal være representert i styret. Pensjonistene regnes i denne forbindelse som medlemmer i pensjonsordningen.

I vurderingen av hvilke krav som skal stilles til det enkelte styremedlems kompetanse, angir Finanstilsynet i rundskriv 14/2015 *Vurdering av egnethetskrav* at det skal legges vekt på at styremedlemmene til sammen oppfyller kompetansekravene til styret. Det kreves ikke at samtlige styremedlemmer skal besitte spesialkunnskap om alle deler av pensjonskassens virksomhet.

Videre har KS Eierforum gitt anbefalinger for hvordan kommunene kan utøve et aktivt og godt eierskap, se: https://www.ks.no/contentassets/fb95418a8ba b40d69235844e212abb6f/ks-anbefalinger-eierstyring_digital.pdf





Pensjonskassens styre er ikke underlagt kommunens administrasjon og ledelse. Kommunen vil derfor kunne ha begrenset innflytelse på drift og forvaltning av kommunens pensjonsforpliktelser og kapitalforvaltning i en styreperiode. Kommunen er som eier den som oppnevner styrerepresentanter, så kommunen har likevel ganske stor påvirkningsmulighet.

9.2.4 DAGLIG LEDER

Daglig leder tilsettes av styret, og kan ikke samtidig være medlem av styret, jf. finansforetaksloven § 8-4.

Som tidligere nevnt, har Pensjonskontoret med hjemmel i HTA kapittel 2.1.10, fattet vedtak om daglig ledelse i kommunale pensjonskasser.

«Hovedtariffavtalen (HTA) åpner mulighet for at det kan opprettes egne kommunale pensjonskasser. Pensjonskontorets styre har oppfattet at tariffpartenes intensjon er at daglig leder skal være ansatt enten i pensjonskassen eller hos arbeidsgiver.

Pensjonskontorets styre har kommunisert med tariffpartene og forsikret seg om at dette er en riktig forståelse av tariffpartenes syn. Det er tariffpartene som fortolker HTA. Pensjonskontorets styre har på denne bakgrunn lagt til grunn at egne pensjonskasser, som ikke tilfredsstiller disse kravene, vil være i strid med HTA...».

Videre heter det:

«Kravet om at daglig leder skal være ansatt enten i pensjonskassen eller hos arbeidsgiver er noe mer enn et formelt krav. Daglig leder funksjonen må ha et reelt innhold ved at daglig leder selv må kunne utføre de vesentlige deler

denne stillingen tilsier. I valg av daglig leder er et viktig hensyn å unngå at det oppstår habilitetsproblemer ved eventuelle interessekonflikter mellom kommunen og pensjonskassen».

9.2.5 REGNSKAPSFØRING, RAPPORTERING, REVISOR OG INTERNKONTROLL

Finanstilsynet skal blant annet se til at pensjonskasser overholder gjeldende regelverk, jf. finanstilsynsloven § 3. Pensjonskasser må derfor rapportere regnskap/nøkkeltall, solvensmargin og resultat av stresstester til Finanstilsynet. Videre skal pensjonskassen rapportere regnskapsdata til Statistisk sentralbyrå (SSB).

Etter finansforetaksloven skal Finanstilsynet føre tilsyn med blant annet kommunale pensjonskasser. I Rundskriv 3/2009 fra Finanstilsynet er det gitt veiledning til forskrift til finanstilsynsloven om risikostyring og internkontroll.

Krav til pensjonskassenes regnskapsføring og regnskapsrapportering er regulert i forskrift til regnskapsloven, *forskrift om årsregnskap for pensjonsforetak*. Forskriften regulerer hvordan resultat, balanse, endringer i ansvarlig kapital, kontantstrømmer og noter skal oppstilles i årsregnskapet. Utdrag av årsregnskapet med supplerende opplysninger skal rapporteres til Finanstilsynet og Statistisk sentralbyrå innen tre måneder etter regnskapsårets avslutning.

Det er flere rapporter som skal innrapporteres kvartalsvis, halvårlig eller årlig. Nærmere oversikt over innrapporteringsforpliktelsene til SSB finnes på:

<http://www.ssb.no/innrapportering/naeringsliv/pensjonsfond>

I henhold til forskrift om årsregnskap for livsforsikringsforetak skal årsregnskap, årsberetning og revisjonsberetning for pensjonskasser gjøres tilgjengelig på internett.

Som nevnt i kapittel 7 *Premie og pensjonskostnad, under punkt 7.5 Pensjonskostnader og pensjonsforpliktelser i kommunens regnskap*, angis det i forskrift til kommuneloven om årsregnskap og årsberetning hvordan pensjonskostnader og pensjonsforpliktelser skal regnskaps- og balanseføres i kommune-regnskapene.

Det følger av finansforetaksloven § 8-17 at pensjonskassen må ha en revisor. Revisor skal være uavhengig og kan ikke være medlem i pensjonskassen. Dette følger av revisorloven

§ 4-1. Dersom kommunerevisjonen er organisert internt i kommunen, kan ikke den kommunalt ansatte revisor godkjennes som revisor for pensjonskassen. Etter finansforetaksloven § 8-6 tredje ledd skal styret ha møte med revisor hvert kvartal.

9.2.6 AKTUAR

Alle pensjonskasser må ha en ansvarshavende aktuar. Aktuaren er ansvarlig for at pensjonskassens virksomhet til enhver tid blir drevet på en forsikringsteknisk ansvarlig måte. Aktuaren skal blant annet foreta beregning av forsikringsmessige avsetninger og se til at pensjonskassens premier ikke er fastsatt i strid med forsvl. Dersom kapitalkravet endres i tråd med Finanstilsynets forslag om tilnærming til Solvens II, vil ansvarshavende aktuar sannsynligvis bli erstattet med en aktuarfunksjon.





Pensjonskassen kan enten ha egen aktuar eller inngå avtale med et aktuar-konsulent-selskap om å være pensjonskassens ansvarshavende aktuar.

I Finanstilsynets forslag til tilpasning til IORP II foreslås det å oppheve reglen om ansvarshavende aktuar. Pensjonskassen må likevel ha en aktuarfunksjon, tilsvarende som livsforsikringsforetak.

9.3 KAPITALKRAV FOR EN PENSJONSKASSE

Kapitalkravene for pensjonskasser er tilpasset samme regelverk som det som gjelder for livsforsikringsforetak, men med noen lempeligere regler

Pensjonskasser, skal til enhver tid ha kapital som er tilstrekkelig til å dekke solvensmarginkravet for pensjonskassens samlede virksomhet.

En pensjonskasse må ha startkapital og tilfredsstillende kapital- og solvenskrav etter nærmere regler gitt i finansforetaksloven § 3-4 (4) og § 14-16. Minimumskravet til startkapital er 10 ganger folketrygdens grunnbeløp (G) som per 01.05.18 er 96 883 kroner, det vil si 968 830 kroner.

I tillegg til dette minstekravet skal pensjonskassen fra 2019 oppfylle soliditetskravene i forskrift til forsikringsvirksomhetsloven, *Forskrift om pensjonsforetak*.

Forskriften er en forenklet versjon av Solvens II-kravet som gjelder for livsforsikringsforetak, se kapittel 8 *Kommunal tjeneste-*

pensjon i et livsforsikringsforetak. Kravet innebærer blant annet at pensjonskassene må ha nok egenkapital til at de med en høy grad av sikkerhet vil kunne dekke potensielle tap fra alle deler av virksomheten, og bygger på den stresstesten som pensjonskassene og Finanstilsynet har brukt i 10 år før 2019.

Pensjonskassene skal følge samme opptrappingsplan som livselskapene til det nye regelverket, hvilket betyr at kapitalkravet skal gjelde fullt ut i 2032.

I pressemelding fra Finansdepartementet av 08.06.18 sies det at de aller fleste pensjonskassene allerede oppfyller kapitalkravet i henhold til overgangsreglene.

Kommunen kan videre få aktivert verdier knyttet til kommunale eiendommer ved at disse kan inngå som en del av egenkapitalen i pensjonskassen. Eiendommene vil da få en ny verdifastsettelse og de blir et aktivum for kommunen. Det må samtidig opprettes en leiekontrakt mellom pensjonskassen og kommunen, som sikrer at leieforholdet ivaretas med samme ordinære forretningsmessige vilkår som for ikke nærstående parter. Denne leieutgiften vil komme som et tillegg i kommunens driftsregnskap.

Det må også betales dokumentavgift ved overdragelsen av eiendommen.

Hvor stor andel av egenkapitalen som tillates å være kommunal eiendom må klareres med Finanstilsynet i det enkelte tilfelle. *Overkapitalisering* har vært tema hos flere kommuner som har vært i en vurderingsprosess rundt etablering av pensjonskasse. Finanstilsynet har da kommet med uttalelser om

risikoen kommunen, i *skatterettslig* forstand, tar ved en betydelig *overkapitalisering*.

9.4 KAPITALFORVALTNINGSRISIKO

Ved å ha en pensjonskasse kan kommunen selv velge om den ønsker å ta høyere investeringsrisiko enn det et livsforsikringsforetak tar for sin kundeportefølje. På den måten gis det mulighet for høyere avkastning og dermed lavere utgifter til pensjonsordningen

Kapitalforvaltningsrisikoen i en pensjonskasse er knyttet til at pensjonskassen har en egen forpliktelse knyttet til at pensjon skal utbetales og det skal sikres at det alltid er tilstrekkelige midler til slik utbetaling. I tillegg er det risiko knyttet til *beregningsrenten* som benyttes ved premiefastsettelse. Ved beregning av ytelsene fra tjenestepensjonsordningen benyttes en beregningsrente for å omregne verdien av fremtidig pensjonsutbetaling til nåverdi. For mer informasjon om premieberegning, se kapittel 7 *Premie og pensjonskostnader*. Beregningsrenten inngår i premietariffene som livsforsikringsforetak og pensjonskasser melder til Finanstilsynet. Se også punkt 7.4.1 *Beregningsrente*. Det er lovkrav om at denne beregningsrenten hvert år skal tilføres kommunens pensjonsmidler (premiereserve), og det er derfor et sterkt press på å oppnå en avkastning minst på linje med beregningsrenten hvert år.

Etter forsikringsvirksomhetsloven § 2-3 skal styret i en pensjonskasse sørge for at det til enhver tid foreligger skriftlige, fastsatte

retningslinjer for forsvarlig kapitalforvaltning. Styret skal drøfte retningslinjene minst hvert år. Det skal utarbeides en redegjørelse for investeringsstrategien som omfatter metoder for måling og styring av investeringsrisiko, og allokering av eiendeler sett i forhold til pensjonsforpliktelsesens art og varighet.

Etter forskrift om pensjonsforetak kapittel 5 skal pensjonskassen ha oversikt over, helhetlig styring av, og god kontroll med de risikoer som oppstår ved pensjonsforetakets kapitalforvaltning. I forskriften gis det ytterligere presiseringer av krav til skriftlighet og innhold i styrets vurderinger av kapitalforvaltningen. Det skal være etablert rutiner for å overvåke at kapitalforvaltningen utøves i henhold til myndighetsfastsatte krav og pensjonsforetakets kapitalforvaltningsstrategi.

Det er videre gitt krav til å foreta risikoanalyser knyttet til investeringene, samt krav om å iverksette tiltak dersom pensjonskassens finansielle stilling kan være utsatt.

Finanstilsynet vurderer jevnlig alle pensjonskassers styrings- og kontrollsystemer, samt risikonivå på kapitalforvaltningen. Finanstilsynet overvåker også pensjonskassers soliditet. Finanstilsynet foretar stedlig tilsyn i pensjonskasser der strategier, styrings- og kontrollsystemer og operative forhold gjennomgås, evalueres og kommenteres.

9.5 FORSIKRINGSRISIKO

Forsikringsrisiko er risiko knyttet til forventninger om dødelighet og uførhet i pensjonsordningen. Dette er nærmere beskrevet i kapittel 7 *Premie og pensjonskostnad*. I en pensjonskasse er det pensjons-



kassen selv som bærer denne risikoen. I år hvor risikoresultatet blir positivt kan pensjonskassen sette av halvparten av overskuddet i et risikoutjevningsskjede og på denne måten få en buffer mot forsikringsrisikoen i år der risikoresultatet blir negativt.

I en pensjonskasse kan kommunen med dagens offentlige tjenstepensjonsordning få lavere premie/bedre risikoresultat ved å arbeide aktivt for å motvirke uførhet og tidligpensjonering

For ansatte som er født etter 31.12.62 vil endret regelverk tilsi at tidligpensjonering ikke lenger har betydning for premien/risikoresultatet. Men kommunen kan fremdeles påvirke utføresultatet i en pensjonskasse

Pensjonskassene skal benytte forsvarlige forutsetninger om dødelighet og uførhet, såkalte *premietariffer*. Finanstilsynet kan gripe inn om det mener premien er satt for lavt i forhold til risikoen.

Hvor stor risikoen blir i pensjonskassen, vil blant annet avhenge av antall medlemmer. Få medlemmer gir relativt større risiko for store svingninger i risikoresultatet fra år til år, enn mange medlemmer.

Deler av risikoen kan avlastes ved å tegne reassuranse (*gjenforsikring*). En pensjonskasse skal etter forsvl. § 2-10 til enhver tid ha reassuranse (*gjenforsikring*), som er betryggende sett i forhold til pensjonskassens risikoeksponering og dens økonomiske stilling.

Det er vanlig at en pensjonskasse som et minimum etablerer en katastrofedekning. Denne beskytter pensjonskassen mot økonomisk tap som den kan bli påført hvis et stort antall medlemmer dør eller blir uføre som følge av én og samme hendelse. Det kan også være aktuelt med en mer omfattende reassuransedekning, avhengig av risikoprofil og risikobærende evne (for forsikringsrisikoen).

Dersom risikoresultatet ett år er så stort, og av en slik art at det ikke dekkes av risikoutjevningsskjede og reassuranse, er det pensjonskassens egenkapital som i siste instans bærer forsikringsrisikoen og tar tapet.

9.6 PREMIE, PENSJONSKOSTNADER OG UTJEVNINGSFELLESKAP

Pensjonskasser skal melde premietariffene sine til Finanstilsynet. Etter forsvl. § 3-3 skal premietariffen gjelde pris for forsikringsrisiko (premie), pris for administrasjons- og forvaltningskostnader, samt pris for rentegaranti, jf. beskrivelsen i kapittel 7 *Premie og pensjonskostnader*. I premietariffen ligger også premie for oppbygging av administrasjonsreserve som benyttes til å betale kostnader i pensjonsutbetalingsperioden for alle medlemmene.

Premietariffen skal utformes slik at pensjonskassens premier står i rimelig forhold til den risiko som overtas. Ved opprettelse av en pensjonskasse må det særskilt vurderes hvilke forutsetninger pensjonskassen skal legge til grunn for risiko for dødelighet og uførhet, samt kostnader.

I en pensjonskasse vil det være snakk om premieutjevning dersom også kommunale foretak er medlemmer av pensjonskassen.



I en interkommunal pensjonskasse skal det også være premieutjevning mellom de forskjellige kommunene som er med.

Størrelsen på premiene for den enkelte kommune/det enkelte foretak vil være avhengig av hvordan medlemsmassen i premieutjevningsskapskapet er sammensatt. Regler for fastsettelse av premier og premieutjevningsskapskap er nærmere beskrevet i kapittel 7 *Premie og pensjonskostnader*.

Når en pensjonskasse opprettes må alle forpliktelser være beregnet ut fra en beregningsrente på maksimalt 3 prosent. Dette er angitt i Finansdepartementets brev av 07.07.08 til Kredittilsynet (nå Finanstilsynet).

For pensjonskasser som etableres med tjenstepensjonskontrakter som historisk har hatt høyere beregningsrente enn 3 prosent, vil dette innebære at det mangler premiereserve. Denne manglende premiereserve må hentes fra tilleggsavsetninger eller premiefond eller ved at *kommunen* innbetaler beløpet. I vurderingsfasen ved opprettelse av pensjonskasse bør det kartlegges om det er slik manglende premiereserve.

Tilsvarende må dødelighetsforutsetningene angitt av Finanstilsynet K2013, ligge til grunn for premiereservene når en pensjonskasse blir opprettet.





9.7 RISIKO KNYTTET TIL ADMINISTRASJONS- OG FORVALTNINGSKOSTNADER

Administrasjons- og forvaltningskostnader samt premie for rentegaranti, skal fastsettes på forhånd og meldes til Finanstilsynet. Det er vanlig at disse kostnadene betales i forbindelse med premiebetalingen i første kvartal. Dersom innbetalte kostnader ikke er tilstrekkelige til å dekke de faktiske kostnadene i pensjonskassen det enkelte år, må resten dekkes enten fra overskudd på selskapsporteføljen, eller direkte fra egenkapitalen. Dersom faktiske kostnader viser seg å bli lavere enn fakturerte kostnader, går overskuddet til å bygge opp egenkapital.

Stordriftsfordeler i kapitalforvaltningen kan gjøre at kostnadene blir lavere jo større forvaltningskapitalen er.

Også andre områder enn kapitalforvaltningen vil kunne påvirke kostnadene i pensjonskassen. Her kan nevnes administrative kostnader som markedsføring, ajourhold av pensjonsregistrene, pensjonsutbetaling, opplæring og øvrig service.

9.8 OPERASJONELL RISIKO

I en pensjonskasse foreligger det såkalt «operasjonell» risiko.

Finanstilsynet definerer operasjonell risiko som «risikoen for tap som følge av utilstrekkelige eller sviktende interne prosesser eller systemer, menneskelige feil, eller eksterne hendelser». Definisjonen omfatter juridisk risiko, men ikke strategisk risiko og omdømmerisiko som må vurderes særskilt.

9.9 ADMINISTRASJON OG PRAKTISKE OPPGAVER I EN PENSJONSKASSE

Det er en rekke administrative og praktiske oppgaver i en pensjonskasse ut over det som er nevnt tidligere i kapittelet. Her nevnes noen av disse.

9.9.1 MEDLEMSREGISTRE


Det må foretas løpende ajourhold av medlems- og pensjonistregistre basert på ajourføring fra kommunens lønns- og personalregistre, i hovedsak etter de samme rutiner og prosedyrer som følges av kommuner som har pensjonsordning i livsforsikringsforetak.

9.9.2 PENSJONSBEREGNING

I offentlig tjenestepensjon må det foretas en endelig beregning av pensjonen når den kommer til utbetaling. Beregning av pensjoner er nært knyttet opp mot medlems- og pensjonistregistreringen. Ofte er beregningsfunksjonalitet innebygget i IT-løsningen.

Administrasjon av refusjon til og fra andre pensjonsinnretninger for hvert enkelt medlem etter Overføringsavtalen er en del av arbeidet i en pensjonskasse. Siden refusjonen vil være avhengig av hvor det enkelte medlem har arbeidet tidligere i livet, vil håndtering av refusjonene kreve kontakt med flere pensjonsinnretninger.

For nye uføretilfeller må uføregrad vurderes/fastsettes særskilt. Enkelte ganger må pensjonskassen innhente egen legeerklæring fra den som søker om uførepensjon, og ikke bare basere seg på eventuelt vedtak om uføretrygd (fra folketrygden).



Nytt regelverk for offentlig tjenstepensjon vil kreve nye IT-løsninger både for å beregne pensjon og for å beregne premie og avsetninger.

9.9.3 PENSJONSUTBETALING

Pensjonsutbetalingen kan ivaretas av den som står for medlemsregistreringen, av en annen leverandør, eller eventuelt av kommunen selv gjennom sitt lønnsutbetalingssystem. Månedlige utbetalinger skjer til den enkelte, men det må foretas skattetrekk for betaling av skatt.

For personer med uførepensjon som har en inntekt ved siden av, må pensjonsutbetalingen

reduseres dersom inntekten overstiger den tillatte inntektsgrensen. Videre skal det årlig foretas et etteroppgjør i forhold til inntekt for uførepensjonistene.

9.9.4 REGNSKAP

Regnskapsfunksjonen dekker løpende regnskapsregistrering av alle økonomiske transaksjoner. Dette er basert på løpende informasjon fra pensjonsutbetalingssystem, kapitalforvaltere, pensjonskassens betaling for administrative tjenester, med videre. Regnskapsfører utarbeider videre kvartalsvis delårsregnskap, og her innarbeides også aktuarens beregning av påløpt premie og





premiereserve. Årsregnskapet omfatter i tillegg mer omfattende analyse og oppstilling av fordeling og disponering av årsresultatet og av noter.

9.9.5 SERVICE OG MEDLEMSINFORMASJON

Pensjonskassene yter ulik service og informasjon overfor medlemmene. Dette kan spenne fra obligatoriske tjenester som inn- og utmeldingsskriv, tilbud om fortsettelsesforsikring samt årlig forsikringsbevis, til tilbud om rådgivning/kurs, utforming av nettsted/pensjonsportal og/eller tilbud om lån.

De fleste pensjonskasser har eget nettsted med informasjon til medlemsforetak og medlemmer av pensjonskassen.

9.9.6 FORDELING AV OVERSKUDD

Det er styret som skal fastsette hvordan overskuddet i pensjonskassen skal fordeles, etter reglene i forsvl. og finansforetaksloven.

9.9.7 KAPITALFORVALTNINGSSTRATEGI

Styret i pensjonskassen skal vedta en dokumentert kapitalforvaltningsstrategi, jf. forskrift om pensjonsforetak § 19.

Strategien skal være vedtatt av styret, og styret skal minst en gang i året foreta en vurdering av strategien. Styrets vurdering skal være skriftlig og nedfelt i styrereferatet. Dissens i styret skal referatføres.

Kapitalforvaltningsstrategien skal på en klar og tydelig måte sikre at kapitalforvaltningen utøves slik at:

- Selskapsporteføljen forvaltes forsvarlig
- De risikoer pensjonsforetaket er eksponert for gjennom forvaltning av kapital i kollektivporteføljen er forsvarlige i forhold til pensjonsforetakets bufferkapital
- Kundernes interesser blir ivaretatt på en betryggende måte

Kapitalforvaltningsstrategien skal omfatte pensjonsforetakets overordnede retningslinjer for forvaltningen av midler i selskapsporteføljen og kollektivporteføljen, herunder overordnede forhold knyttet til organisering og ansvarsforhold, styre- og ledelsesrapportering, samt uavhengig kontroll.

Kapitalforvaltningsstrategien skal sikre at det er klar uavhengighet og arbeidsdeling mellom enheter og personell med utøvende funksjoner, og enheter og personell med ansvar for overvåkning.

Forvaltningsstrategien bestemmer hvordan forvaltningen skal gjennomføres, og ligger til grunn for de mandat som gis én eller flere forvaltere, direkte eller via rådgiver. Daglig leder i pensjonskassen har det delegerede ansvaret for å følge opp kapitalforvaltningen, samt påse at avtalt rapportering fra forvalterne finner sted.

9.9.8 OVERVÅKING AV KAPITALFORVALTNINGEN

I forskrift om pensjonsforetak § 20 *Nærmere om overvåking av kapitalforvaltningen* er det fastsatt at det skal etableres rutiner for å overvåke at kapitalforvaltningen utøves i henhold til pensjonskassens kapital-

forvaltningsstrategi, og øvrige fastsatte krav. Overvåkingen skal være betryggende i forhold til kapitalforvaltningens omfang, kompleksitet og risiko. I enkelte tilfeller vil særlig aktsom overvåking av kapitalforvaltningen kreves.

Dersom overvåkningsenheten avdekker brudd på kapitalforvaltningsstrategien eller øvrige etablerte retningslinjer, skal enheten uten unødig opphold rapportere dette til den instans som har vedtatt retningslinjene. Alvorlige brudd skal rapporteres umiddelbart.

Den enhet som overvåker kapitalforvaltningen skal, jevnlig rapportere til styret og ledelsen i pensjonskassen om risiko, resultater og etterlevelse. Rapportene skal være skriftlige. Frekvensen og innholdet i rapportene skal tilpasses kompleksiteten og omfanget av virksomheten.

Pensjonskassens system for styring og kontroll med kapitalforvaltningen skal jevnlig evalueres av uavhengige kontrollfunksjoner.

9.9.9 RAPPORTERING

Finansiell rådgiver/daglig leder i pensjonskassen overvåker kapitalforvaltningen og det skal jevnlig rapporteres skriftlig til styret om risiko, resultater og etterlevelse. Frekvensen og innholdet i rapportene skal tilpasses kompleksiteten og omfanget av kapitalforvaltningen, se for øvrig punkt 9.4 *Kapitalforvaltningsrisiko*.

Rapportering etter det nye forenklede solvenskapitalkravet for pensjonskasser som ble innført 01.01.19 erstatter tidligere

stresstestrapportering. Finanstilsynet har publisert en foreløpig versjon av rapporteringsregnearket og veiledning til rapporteringen per 31.12.18 på sin nettside.

I forskrift om rapportering av stresstester for forsikringsforetak og pensjonsforetak er det angitt krav til rapportering av stresstester. Forskriften gjelder for øvrig kun pensjonsforetak fra 01.01.16.

Pensjonskasser med forvaltningskapital på 10 milliarder kroner eller mer skal rapportere kvartalsvis, mens kravet er halvårlig rapportering for mindre pensjonskasser. Finanstilsynet skal rapportere videre til EU-organet EIOPA for pensjonskasser med en forvaltningskapital på mer enn 1 million Euro.

9.9.10 INFORMASJON TIL MEDLEMMENE (YRKESAKTIVE, OPPSATTE OG PENSJONISTER)

Forsvl. § 4-16 gir pensjonskassen en opplysningsplikt overfor pensjonskassens medlemmer. Her fremgår det at pensjonskassen hvert år skal sende medlemmene pensjonsbevis med vesentlige pensjonsopplysninger.

Pensjonskassen skal dessuten utstede pensjonsbevis til arbeidstakere som fratrer sin stilling uten rett til straks begynnende pensjon. Pensjonsbeviset skal opplyse hvilke pensjonsrettigheter vedkommende har oppjent (oppsatte rettigheter) på fratredelsestidspunktet. Pensjonskassen skal senere på forespørsel fra innehaveren av pensjonsbeviset gi oppdatert informasjon.



I Finanstilsynets forslag til tilpasning til IORP II foreslås det en rekke endringer, herunder et omfattende nytt krav til informasjon til medlemmer i en pensjonsordning.

Etter forsikringsavtaleloven § 19-4 skal det gis forsikringsbevis og vilkår som gjelder for forsikringen til medlemmene. Videre skal det etter § 19-7 gis tilbud om fortsettelsesforsikring til medlemmer som trer ut av ordningen

10. VALG AV TJENESTE- PENSJONSLEVERANDØR

AKTUELLE FORHOLD Å VURDERE FOR FREMTIDIG PENSJONSLEVERANSE:

- Egenkapitalkrav og solvenskrav
- Kapitalforvaltning og avkastning
- Forsikringsrisiko
- Premie, pensjonskostnader og utjevningsskapskostnader
- Administrasjons- og forvaltningskostnader
- Service og nærhet til pensjonsordningen for kommuner og ansatte
- Medbestemmelse
- Operasjonell risiko

10.1 INNLEDNING

Reglene for fastsettelse av pensjon i kommunal sektor er gitt i Hovedtariffavtalen (HTA) innen KS' sektor. Nytt regelverk vil etter planen bli tatt inn i Hovedtariffavtalen i KS-området i forbindelse med tariffoppgjøret i 2019. Se kapittel 3 *Tjenestepensjon og AFP i offentlig sektor om endringene i offentlig tjenestepensjon.*

Regelverket gjelder tjenestepensjonsordninger i både livsforsikringsforetak og pensjonskasser. Medlemmenes rett til pensjon er uberørt av hvilken *pensjonsinnretning* (livsforsikringsforetak eller pensjonskasse) som forvalter pensjonsordningen.

I de to foregående kapitlene er tjenestepensjon i henholdsvis livsforsikringsforetak og pensjonskasser beskrevet.

Pensjonsrettighetene er like uansett om pensjonsordningen er i KLP eller i en pensjonskasse

Det er opp til arbeidsgiver hvilken pensjonsleverandør de ønsker å ha. Flere kommuner har vedtatt å slå seg sammen fra 01.01.20, som en følge av kommunereformen. Flere av kommunene har allerede bestemt seg for hvilken pensjonsleverandør de vil benytte for pensjonsytelsene til de ansatte i den nye kommunen (pensjonskasse eller KLP), men fremdeles er det noen kommuner som ikke har tatt stilling til dette.

Dersom kommunen, eller flere kommuner som skal slå seg sammen, skal vurdere



organiseringen av pensjonsordningen, bør den sørge for en bredt forankret prosess før vedtak om organiseringen fattes. Det kan i denne forbindelse være hensiktsmessig å få bistand fra én eller flere uavhengige rådgivere. For å sikre en best mulig prosess er det viktig at rapporter eller andre vurderinger fra pensjonsrådgiverne tar hensyn til at det er ulikt kunnskapsnivå om pensjon og pensjonsløsninger, blant kommunens beslutningstakere som skal vurderer de ulike alternativene. Kommunen bør derfor sikre seg at rapportene tar slike hensyn.

Det kan videre være en styrke for denne type rapporter om kommunenes eksisterende pensjonsleverandører har fått muligheten til å uttale seg. Dette bør det særskilt legges vekt på i tilfeller der sammenlikningene ikke er basert på offisielle og udiskuterbare fakta.

Det er også en fordel om nåværende pensjonsleverandør bistår med nødvendige data.

I oppstart av en vurderingsprosess av pensjonsleverandør bør blant annet tidsperspektiv knyttet til gjennomføringen av eventuell endring av pensjonsleverandør, risikomomenter i prosessen med en slik endring, kostnader og rammebetingelser vurderes.

Pensjonskasseforeningen er en interesseorganisasjon for pensjonskasser i Norge, se www.pensjonskasser.no. Pensjonskasseforeningens styremedlemmer tilbyr seg å fungere som mentorer for kommuner som er i en utrednings- og oppstartsfasen.

Det må forutsettes at det i vurderingene tas hensyn til det nye regelverket for offentlig tjenestepensjon som kommer fra 2020, jf. kapittel 3 *Tjenestepensjon og AFP i offentlig sektor* og kapittel 7 *Premier og kostnader*.

Rådgivere i slike prosesser legger ofte stor

vekt på mulige kostnadsbesparelser for kommunen ved valg av løsning. Argumentene for hva som gir kostnadsbesparelser varierer over tid, og det er dermed ikke alltid argumentene står seg over tid. Noen av argumentene som brukes i slike utredninger omtales i dette kapitlet.

Mulige kostnadsbesparelser ved pensjonskasseløsning må vurderes i et langsiktig perspektiv

Uansett valg av pensjonsleverandør bør kommunen huske på at det er en del ansatte som uansett har sin pensjonsordning i SPK (som lærere og undervisningspersonell) og i KLP (som sykepleiere og i noen tilfeller sykehusleger). Disse ansatte kan ikke overføres til ny pensjonsleverandør.

Ved endring av pensjonsleverandør er kvalitetskontroll ved flytting av pensjonsmidler og -rettigheter en sentral oppgave.



10.1.1 TIDSPERSPEKTIV VED VURDERING AV PENSJONSLEVERANDØR

Vurdering av pensjonsleverandør bør skje etter en bredt forankret prosess. En slik prosess tar tid

En pensjonskasse kan gi både kommunen og ansatte en større nærhet til pensjonsordningen enn om pensjonsordningen er i KLP

Typisk tidsløp ved opprettelse av pensjonskasse



En bredt forankret prosess rundt vurdering av pensjonsleverandør, herunder opprettelse av pensjonskasse, omfatter en rekke forhold som må drøftes og avklares både på administrativt og politisk nivå.

Vurdering av pensjonsleverandør og/eller etablering av pensjonskasse skal i henhold til HTA kapittel 2, punkt 2.1.10, drøftes med de tillitsvalgte før oppsigelse av dagens pensjonsordning er vedtatt og sendt pensjonsinnretningen.

For å sikre beslutningsgrunnlag med tilfredsstillende kvalitet, må det settes av tilstrekkelig med tid til å gjennomføre vurderingsprosessen. Dersom det er vedtatt at det skal opprettes en pensjonskasse, eller at flere pensjonskasser skal slås sammen, eller at en sammen slått kommune skal flytte de pensjonsordningene som er i KLP over i en eksisterende pensjonskasse, vil bare det praktiske knyttet til å få på plass konsesjon, vedtekter, styre, daglig leder, ansvarshavende aktuar og annet nødvendig som regel ta mer enn et halvt år.

En kommunal pensjonskasse etableres ved beslutning i kommunestyret. Tidsplanen for vurdering av, og vedtak om, opprettelse av en pensjonskasse må ta høyde for tid til tilstrekkelig politisk behandling. Dersom det er tenkt at kommunale foretak og/eller folkevalgte også skal være med i pensjonskassen bør disse involveres i prosessen.

Det må videre påregnes tid til anbudsrunder dersom medlems- og pensjonsadministrasjon og kapitalforvaltning helt eller delvis skal utføres av eksterne (utkontrakteres), og ikke utføres av pensjonskassens egne ansatte. Det er aktører i pensjonskassemarkedet som

tilbyr *nøkkelferdig pensjonskasse*, hvor alle tjenester knyttet til driften av pensjonskassen samles i en pakkeløsning. Det er kun daglig leder-funksjonen som etter tariffpartenes bestemmelse må utføres av pensjonskassen, jf. kapittel 9 *Kommunal tjenestepensjon i en pensjonskasse*, punkt 9.2.4. Ovennevnte tjenester kan også leveres hver for seg og fra ulike leverandører

Det finnes flere aktører i pensjonsmarkedet som tilbyr administrative tjenester til pensjonskasser. Se også kapittel 5 *Aktører i tjenestepensjonsmarkedet*.

Funksjoner som må på plass før oppstart av en pensjonskasse, sammenslåing av pensjonskasser eller endring av pensjonskassen, omfatter blant annet:

- Valg av IT-system/leverandør for medlems- og pensjonsadministrasjon for den nye pensjonskassen
- Utvikling og godkjenning av premietariff for den nye pensjonskassen
- Håndtering av utbetaling av pensjoner i en overgangsperiode (inntil den nye pensjonskassen selv kan utføre dette)
- Kontroll av medlemsregister for overførte medlemmer (pensjonsmidler og -rettigheter)
- Informasjon til pensjonister og yrkesaktive medlemmer
- Utvikling av internettside for den nye pensjonskassen

Etter HTA-bestemmelsene må oppsigelse av avtalen med gammel pensjonsleverandør skje senest 30.09. for opphør ved kalenderårets slutt, jf. TPO-vedtektene § 14-1. Endelig vedtak om flytting skal skje senest innen 01.12. Det følger av HTA kapittel 2, punkt

2.1.10, at kommunestyret/fylkestinget/styret skal avgjøre spørsmålet om skifte av pensjonsleverandør, herunder også etablering av pensjonskasse.

10.1.2 RISIKO

Ved opprettelse av egen pensjonskasse går risikoen knyttet til manglende avkastning og til risikoresultat, som livsforsikringsforetaket tidligere hadde, over til pensjonskassen. Som innskyter av egenkapital og økonomisk garantist for pensjonskassen er det da kommunen som reelt overtar denne risikoen.

De største risikoene knyttet til egen pensjonskasse vil være:

- Avkastningsrisiko og egenkapitalrisiko
- Forsikringsrisiko
- Operasjonell risiko

10.2 EGENKAPITALKRAV OG SOLVENSKRAV

Som det fremgår av de to foregående kapitlene, *Kommunal tjenestepensjon i et livsforsikringsforetak* og *Kommunal tjenestepensjon i en pensjonskasse*, vil det være forskjeller i kravet til egenkapital og solvenskapital for tjenestepensjonsordning i de to alternativene.

Egenkapitalkravet vil uansett avhenge av størrelsen på forvaltningskapitalen og hvordan pensjonsmidlene er investert.

KLP krevde et egenkapitaltilskudd på 3,32 prosent av premiereserven fra nye kunder per 01.01.2019. Kravet til egenkapital i en pensjonskasse vil avhenge av både forvaltningskapital og risikoen i kapitalforvaltningen (Med kapitalforvaltningen menes hvordan pensjonsmidlene er plassert i aksjer, pengemarked, obligasjoner, eiendom med videre).



Kravene til egenkapital og solvens i livsforsikringsforetak og pensjonskasser vil kunne slå forskjellig ut for den enkelte kommune, og nivået på det som må betales inn til egenkapital vil kunne bli ulikt. Ettersom premiereserven vanligvis øker fra år til år, vil også kravet til egenkapital øke fra år til år.

Ved oppstart av en pensjonskasse vil nødvendig egenkapital i utgangspunktet måtte dekket av innbetalte midler. Det er ikke alle kommuner som har nok likvide midler til nødvendig egenkapital ved oppstart av en pensjonskasse. I punkt 9.3 *Kapitalkrav for en pensjonskasse* nevnes det at for eksempel kommunal eiendom kan inngå i egenkapitalen.

Når pensjonsordningen kommer fra KLP eller annen pensjonskasse, vil det imidlertid bli frigjort egenkapital fra den tidligere tjenestepensjonsordningen som kan benyttes som

egenkapital i den nye pensjonskassen.

Forskrift om pensjonsforetak inneholder blant annet regler om kapitalforvaltning, kapitalforvaltningsstrategi og risikoanalyser.

Det har i enkelte prosesser med vurdering av pensjonskasser vært hevdet at leieinntektene, som er avkastning på pensjonskassens egenkapital, kan tilføres kommunens premiefond, og at premien dermed kan betales uten at kommunen må betale arbeidsgiveravgift. Det korrekte er imidlertid at pensjonskassen kan utbetale avkastning på innskutt egenkapital som igjen kan benyttes som premiebetaling på vanlig måte, med arbeidsgiveravgift.

Motsatt vil KLP ved overføring av en tjenestepensjonsordning fra en pensjonskasse til KLP, kreve et egenkapitaltilskudd. Frigjort egenkapital fra pensjonskassen kan inngå i dette egenkapitaltilskuddet.

Størrelsen på kundenes tilleggsavsetninger og størrelsen på kursreserver vil ha betydning for vurderingen av soliditeten i livsforsikringforetaket eller pensjonskassen. Ved oppstart av en pensjonskasse vil eventuelle kursreserver knyttet til eksisterende pensjonsordning(er) som innlemmes i pensjonskassen bli overført som tilleggsavsetninger etter nærmere regler.

Ved oppstart av en pensjonskasse vil det ikke være noen kursreserver som kan realiseres for å oppfylle årlig rentegaranti. Som en sikkerhet kan det derfor være ønskelig å starte med en høyere egenkapital enn minimumskravet. Premie for rentegarantien vil være en viktig faktor på sikt, men den må være veldig høy de første årene om den skal kunne fylle opp for dårlig avkastning i oppstartsfasen.

De første årene er en pensjonskasse mer sårbar for svingninger i markedsværdien av kapitalen enn senere. Ved høy aksjeandel fra start vil det derfor være behov for ganske stor egenkapital

Både i KLP og i flere kommunale pensjonskasser er det blitt vanlig med årlige egenkapitalinnskudd for å sikre at de tilfredsstillende stadig økende kapitalkravene. I KLP var dette innskuddet på 0,35 prosent av premiereserven i 2018, og det er varslet et egenkapitalinnskudd i 2019 på 0,30 prosent av premiereserven.

Håndtering av overskudd og mulige krav til innbetaling ved underskudd i pensjonskassen eller livsforsikringsforetaket bør være med i en vurdering av hvilken pensjonsløsning kommunen skal velge.

Både pensjonskasser og KLP har/kan be kommunen om årlige egenkapitalinnskudd

Egenkapitalinnskudd til KLP og en pensjonskasse skal være buffer for samme type risiko hos pensjonsleverandørene. For en kommune som har pensjonsordningen sin i KLP vil egenkapitalinnskuddene altså ha samme formål som i en pensjonskasse. Det vil imidlertid være forskjell på hvor mye av opptjent egenkapital som kan flyttes ut av KLP sammenlignet med hva som frigjøres i en pensjonskasse i forbindelse med fraflytting/oppheving av pensjonskassen.

Videre bør det gå klart frem av rapporten hva kommunen faktisk eier i en pensjonskasse kontra i et livselskap rent juridisk. En pensjonskasse er en egen juridisk enhet som ikke eies av kommunen rent juridisk. KLP er et gjensidige livselskap, og i et gjensidig selskap eier kundene selskapet.

10.3 KAPITALFORVALTNING OG AVKASTNING

Som det fremkommer i de foregående kapitler om tjenestepensjon i henholdsvis livsforsikringsforetak eller pensjonskasse vil kommunen ha forskjellig risiko knyttet til kapitalforvaltningen i disse to løsningene. Kommunen bør derfor vurdere nøye hva slags risiko den er villig til å ta før den velger pensjonsleverandør.

Forventet høy avkastning gir forventet lave innbetaling av premie

Forventet høy avkastning krever investeringer som har større risiko enn andre investeringer, og som derfor krever høyere bufferkapital

Kapitalforvaltning av pensjonsmidler bør håndteres av kompetente og profesjonelle kapitalforvaltere. Et livsforsikringsforetak er en erfaren kapitalforvalter med stort fagmiljø. Pensjonskasser som ikke har det samme fagmiljøet kan sette bort kapitalforvaltningen til profesjonelle aktører. Styret i pensjonskassen har uansett et overordnet ansvar for kapitalforvaltningsstrategien .

Når kommunen ønsker kontroll på kapitalforvaltningen i en pensjonskasse er dette gjerne med bakgrunn i et ønske om høyest mulig forventet avkastning og dermed lavere innbetaling til premier i pensjonsordningen, siden avkastningen kan benyttes til premie. Forventet høy avkastning er gjerne forbundet med høy risiko i investeringene. Investeringer i aksjer gir typisk forventet høy avkastning, men har også høyere risiko for avkastning og verdiutvikling enn andre verdipapirer. Derfor er kravet til egenkapital høyere ved investering i aksjer enn for en rekke andre investeringer.

Mulig lavere innbetaling av premie som følge av høy avkastning må derfor veies opp mot risikoen og behovet for høy bufferkapital ved investeringer som forventningsmessig gir høy avkastning.

Buffere som tilleggsavsetninger og kursreguleringsfond vil være avgjørende for hvilken risikoevne pensjonskassen har i

kapitalforvaltningen. Premien for rentegaranti er også en viktig faktor for hvilken risiko pensjonskassen kan ta i sin kapitalforvaltning. Lav premie for rentegaranti krever høyere buffere enn høy premie. I en pensjonskasse vil premien for rentegaranti overføres til egenkapitalen og vil være en buffer dersom avkastningen i fremtiden blir lavere enn den garanterte renten.

Kommunale pensjonskasser har gjennomsnittlig hatt en noe høyere aksjeandel enn livsforsikringsforetakene, men på den annen side også lavere aksjeandel enn private pensjonskasser. Per 31.12.18 hadde pensjonskasser, kommunale og private, i gjennomsnitt investert 37,3 prosent av kollektivporteføljen i aksjer, mens livsforsikringsforetakene i snitt hadde investert 17,7 prosent, jf. Finansielt utsyn desember 2018. Forventet avkastning er høyere jo større aksjeandelen er, men også risikoen og de årlige svingningene i avkastning er høyere.

Når fremtidig avkastning skal vurderes kan historisk avkastning være en størrelse å se nærmere på. Dette er aktuelt for en kommune som vurderer kvaliteten på kapitalforvaltningen i et livsforsikringsforetak eller i en pensjonskasse som det er aktuelt å videreføre ved en kommunesammenslåing. Dersom kommunen vurderer selv å opprette en pensjonskasse, vil det ikke være noen slik historikk å vurdere. Det er uansett viktig å være klar over at historisk avkastning ikke gir noen garantier for tilsvarende avkastning i fremtiden.

Risikoen knyttet til kapitalforvaltningen og forventet avkastning kan vurderes ved å se på aktivaallokeringen, det vil si i hvilke

aktivklasser pensjonsmidlene er plassert. Informasjon om hvorvidt aksjene er norske eller utenlandske, og hvordan investeringene har utviklet seg målt mot kjente referanseindekser, forventet avkastning, gjennomsnittlig årlig tracking error (et mål på hvor likt investeringene utvikler seg mot den indeksen den er forutsatt å følge) og annualisert standardavvik (et mål på hvor mye avkastningen varierer fra gjennomsnittet fra år til år) i tracking error, kan være nyttig for å få et inntrykk av risikoen. Tilsvarende vil mer dyptgående informasjon om rentebærende papirer, utlån, eiendom og andre instrumenter kunne være nyttig for å vurdere risikoen i kapitalforvaltningen.

Både KLP og pensjonskasser kan tilby boliglån til medlemmene. Kommunen kan ha en oppfatning av hvordan den ønsker, innenfor regelverket, å legge renten på slike lån for å kunne tiltrekke seg arbeidskraft. I en pensjonskasse kan kommunen trolig i noe større grad påvirke denne renten enn som kunde i et livsforsikringsforetak. Det er likevel styret i pensjonskassen som fastsetter renten.

Mange kommuner er opptatt av at pensjonsmidlene forvaltes på en etisk forsvarlig måte. KLP har retningslinjer for etiske investeringer og samfunnsansvar i investeringene. Dette vil også pensjonskasser kunne ha. Slike forhold bør vurderes særskilt.

Når pensjonsinnretninger skal sammenliknes med hensyn på avkastning, er det viktig å vite hva slags avkastningsmål som benyttes. I *forskrift om beregning av kapitalavkastning i livsforsikring- og pensjonsforetak*, er det gitt regelverk for beregning av kapitalavkastning og verdijustert kapitalavkastning. Finans

Norge benytter tilsvarende målene kapitalavkastning I og II i sine statistikker med regnskaps- og balansetall for livselskapene. Kapitalavkastning I viser bokført avkastning som ligger til grunn for fordeling av overskudd. Kapitalavkastning II viser verdijustert avkastning der det tas hensyn til markedsverdier og dermed også urealiserte verdier.


Begge de to avkastningsmålene kan være hensiktsmessige å vurdere ved en vurdering av pensjonsleverandør.

10.4 FORSIKRINGSRISIKO

Ett dødsfall eller ett uføretilfelle kan bety langt mer for risikoresultatet i en pensjonskasse enn i et stort livsforsikringsforetak som KLP

Forsikringsrisikoen knyttet til dødelighet og uførhet kan være forskjellig i ulike premieutjevningsskapskaper. En rapport knyttet til valg av pensjonsinnretning som inneholder beregninger av premie, bør synliggjøre eventuelle forskjeller i premietariffene som er benyttet ved beregning av premie for de forskjellige pensjonsinnretningene.

Lav uførhet kan både skyldes høy grad av tidliguttak av pensjon, eller det kan skyldes at kommunen har arbeidet og/eller arbeider aktivt for lav uførhet. Det kan derfor være et poeng å vurdere uførehistorikk opp mot historikk knyttet til tidliguttak av pensjon, for å få vurdert at det ikke er slik at uførepensjon bare er blitt erstattet med økt tidliguttak av pensjon. Flere kommuner har ved tidligere vurderinger fått anslag på besparelser i premie



særlig fordi de har en annen uførerisiko enn for eksempel risikofellesskapet i KLP.

Med ny uførepensjonsordning i 2015 er uførerisikoen i pensjonsordningene vesentlig endret. Men fremdeles vil kommuner som ønsker å jobbe aktivt for lavere uførhet kunne bli mer direkte belønnet i et lite risikofellesskap (i en pensjonskasse) enn i et stort risikofellesskap (i et livsforsikringsforetak). Dette kan gi seg utslag i lavere premier eller i gode risikoresultatet.


I et lite risikofellesskap kan én eller to nye uførepensjonister gi store utslag i risikoresultatet. Risikoen for store utslag for pensjonskassen pga. enkelte uføretilfeller eller dødsfall bør derfor vurderes særskilt når et livsforsikringsforetak vurderes opp mot pensjonskasse. I den forbindelse må behovet

for reassurans for denne type risiko vurderes særskilt ved oppstart av en pensjonskasse.

Endringer i regelverket for utmåling av pensjon vil påvirke risikoen både i et livsforsikringsforetak og i en pensjonskasse. Endringene i regelverket for utbetaling av uførepensjon i 2015 har ført til at de aller fleste har endret sine uføretariffer. En eldre endring var at alle, uansett stillingsandel, skal innmeldes i pensjonsordningen.

Når nytt regelverk for offentlig tjenestepensjon er på plass vil risikobildet igjen bli endret, særlig når det gjelder risiko og utgifter forbundet med tidliguttak av alderspensjon. Fra 01.01.20 vil uttak av AFP for de som er født etter 31.12.1962 være en livsvarig ytelse og nøytral i forhold til uttakstidspunktet. Kommunens påvirkning på utgiftene til





tidligpensjon vil derfor først og fremst gjelde pensjon for de som er født før 1963 og for de som er omfattet av overgangsreglene.

Kommunen vurderer i hvilken grad den ønsker å stå risiko for pensjonsutbetaling ved egne medlemmers død og uførhet i en pensjonskasse, enten selv eller via reassuranse, eller om den ikke vil ha denne risikoen og derfor heller være med i et større risikoutjevningsselskap i et livsforsikringsforetak.

Når det gjelder AFP, så er det ulike regler med hensyn til utjevning for AFP-ordningen fra 62 år til 65 år og AFP-ordningen som gjelder fra 65 år. AFP-ordningen fra 62 år til 65 år er ikke en del av TPO og finansieres særskilt, jf. HTA, *Vedtekter for avtalefestet pensjon* § 1. Dette betyr at utjevning ikke er

regulert, men det kan avtales. Fra 65 år inngår AFP som en del av rettigheten fra tjenestepensjonsordningen og skal derfor utjevnes.

I KLP kan kommunen velge flere varianter av fellesskap når det gjelder AFP før 65 år. Den kan være selvassurandør, være selvassurandør for 50 prosent, eller den kan være med i et premieutjevningsselskap for alle AFP-utgifter. I en pensjonskasse vil kommunen i utgangspunktet utgjøre sitt eget risikofellesskap og dermed være selvassurandør.

Denne finansieringsmodellen kan bli endret med ny offentlig AFP skal finansieres, se kapittel 7 *Premier og pensjonskostnader*

Premien for personer med særaldersgrenser er i utgangspunktet utjevnet på alle





medlemmene i fellesordningen i KLP, men etter TPO-vedtektene kan det lages eget utjevningsskapsforbedringsselskap for bedrifter med ansatte med aldersgrense på 60 år. Dersom kommunen mener at den avviker fra andre kommuner ved at den for eksempel ikke har ansatte med særaldersgrense, kan dette være et argument for å ønske å være utenfor et fellesordningen i KLP.

Premieberegning og overgangsregler knyttet til nytt regelverk for offentlig tjenstepensjon, AFP, betinget tjenstepensjon og for personer med særaldersgrenser er ennå ikke klart, men det er gjort beregning av prognoser fremover, jf. omtalen i kapittel 3 *Tjenstepensjon og AFP i offentlig sektor* og i kapittel 7 *Premier og pensjonskostnader*.

10.5 PREMIE, PENSJONSKOSTNADER OG UTJEVNINGSFELLESKAP

Siden premien og pensjonskostnaden vil være avhengig av hvilket premieutjevningsskapsforbedringsselskap kommunen er med i, er nettopp premieutjevningsskapsforbedringsselskapet noe som bør vurderes når pensjonsløsningen vurderes. Ikke minst må kommunen ta stilling til hvor solidarisk den ønsker å være.

Er det slik at alder, kjønn og lønnsnivå er helt unikt i denne kommunen og vil fortsette å være det fremover?

Det bør være langsiktighet i vurderingene av i hvilken grad kommunen kan antas å ha en avvikende profil fra de andre i utjevningsskapsforbedringsselskapet. For eksempel er det interessant om kommunen antar at den på sikt vil ha en

annen kjønns- og alderssammensetning, samt annet lønnsnivå, enn andre i utjevningsskapsforbedringsselskapet. I en slik vurdering bør det tas hensyn til mulig opp- og nedbemanning, samt antall ansatte med særaldersgrense.

Videre vil mulig utvikling i uførhet, herunder mulige tiltak for å redusere uførhet i kommunen, spille en rolle for premiene og kommunens pensjonskostnader.

I premiesammenlikninger må det tas hensyn både til årlig premie, reguleringspremie og premier for ikke-forsikringsbare ytelser. Det har historisk vært noe ulik håndtering mellom pensjonsinnretningene med hensyn til når og hvordan premie for ikke-forsikringsbare ytelser blir belastet, og hvilke premier som skal høre til i denne gruppen. Det er derfor

viktig å være oppmerksom på at det først er ved pensjonsuttak (pensjoneringstidspunkt), eller strengt tatt ved dødsfall både for medlemmet og eventuelt etterlatte, at de samlede pensjonspremier for en ansatt kommer til syne for kommunen. Innføringen av nytt regelverk for offentlig tjenstepensjon vil føre til at bruttogarantipremier knyttet til tjenstepensjonen for de eldste etter hvert vil bli avviklet, mens engangspremier for ikke-forsikringsbare ytelser knyttet til den endrete tjenstepensjonen sannsynligvis vil ligge på et lavere nivå, se også *kapittel 7 Premier og pensjonskostnader*.

Pensjonspremien er én sak, en annen sak er det endelige risikoregnskapet, der også risikoresultatet inngår. Det er svært vanskelig å forutsi om det å være med i ett premieutjevningsskapsforbedringsselskap kontra et annet faktisk medfører et langsiktig tap/gevinst i forhold til

risikoresultatet. Dette skyldes både at pensjon er langsiktig, og at det først er når alle medlemmer og deres etterlatte er døde, at et risikoregnskap kan gjøres opp fullt ut. Samtidig vil det være stadige endringer i rammebetingelsene som fører til endringer både i forsikringsrisiko og premier.

Ved overgang til nytt regelverk i offentlig tjenestepensjon for de som er født etter 31.12.1962 kan det bli frigjort midler eller det kan bli behov for tilførsel av midler. For kommunen kan dette ha betydning for om pensjonsordningen eventuelt skal flyttes til eller fra pensjonskasse eller pensjonsinnretning før eller etter 2020. Se *kapittel 7 Premie og pensjonskostnader for nærmere omtale*.

10.6 ADMINISTRASJONS- OG FORVALTNINGSKOSTNADER

Også nivået på administrasjons- og forvaltningskostnader, samt premie for rentegaranti bør vurderes. Store fellesskap med stor forvaltningskapital vil typisk ha stordriftsfordeler når det gjelder disse kostnadene. Størrelsen på forvaltningskapitalen har innvirkning på nivået på forvaltningskostnadene. Jo større

Administrasjons- og forvaltningskostnader i livsforsikringsforetak og pensjonskasser er ikke alltid sammenliknbare

Det vil være stordriftsfordeler knyttet til administrasjons- og forvaltningskostnader

kapital til forvaltning, dess relativt lavere forvaltningskostnader.

Forvaltningskostnader i livsforsikringsforetak og pensjonskasser er ikke alltid sammenliknbare. Forvaltningskostnader blir ikke alltid synliggjort direkte for pensjonskassers investeringer, da pensjonskassene som regel kun får oppgitt nettoavkastning fra sine forvaltere. På denne måten kan forvaltningskostnadene i pensjonskasser fremstå som lavere enn de reelt sett er.

Det vil påløpe en rekke kostnader knyttet til prosessen ved opprettelse av en pensjonskasse, selv etter at det formelle knyttet til opprettelsen er på plass. Dette kan være ekstra utgifter knyttet til forhold som:

- Kontroll ved overføring av pensjonsmidler og medlemsdata
- Aktuar
- Revisor
- Regnskap
- Utvikling av rutiner
- Kommunikasjon med andre pensjonsinnretninger i Overføringsavtalen

Etter at pensjonskassen er opprettet, vil premie for årlige administrasjons- og forvaltningskostnader, som del av premietariffen, fastsettes og belastes forskuddsvis og meldes til Finanstilsynet. Administrasjonskostnadene faktureres kommunen som administrasjonspremie. Dersom den forhåndsfakturerte administrasjonspremien viser seg ikke å være tilstrekkelig, må det resterende dekkes av pensjonskassens egenkapital. Dersom kostnadene viser seg å bli lavere enn fakturert, går overskuddet til pensjonskassens egenkapital.

10.7 SERVICE OG NÆRHET TIL PENSJONS- ORDNINGEN FOR KOMMUNER OG ANSATTE

Ved vurdering av tjenestepensjon i livsforsikringsforetak eller i en pensjonskasse kan servicenivå og nærhet til pensjonsordningen for kommunen og ansatte være av betydning.

Kommunen kan ønske større nærhet til sin pensjonsordning

Enkelte kommunale pensjonskasser, som er opprettet de siste årene, er *nøkkelferdige pensjonskasser*. Her utfører én eller flere leverandører alle tjenestene, unntatt daglig ledelse, jf. kapittel 9 Tjenestepensjon i en pensjonskasse punkt 9.2.4. Pensjonskassene kan dermed tenkes ikke å ha noen lokalt ansatte som bistår pensjonskassens medlemmer.

Det kan i enkelte pensjonstilfeller være uklart hva som er korrekt anvendelse av HTA-bestemmelsene. I slike tilfeller vil det ofte være en fordel å ha erfaring fra liknende tilfeller. Erfarne saksbehandlere kan bidra til økt kvalitet på pensjonsberegningen og -utbetalingene og dermed sikre rettmessig pensjon.

Kommunen bør vurdere hva slags service den ønsker for sine ansatte knyttet til pensjonsordningen, og vurdere i hvilken grad dette kan bli ivaretatt i de alternative løsningene for organisering som finnes.

10.8 MEDBESTEMMELSE

Kommuner som ønsker å påvirke driften av pensjonsordningen har best mulighet til dette dersom de har en pensjonskasse, selv om KLP er et gjensidig foretak.

Enkelte kommuner ønsker å ha egen pensjonskasse for dermed å kunne påvirke kapitalforvaltningen for å få høyest mulig forventet avkastning, og dermed lavest mulig årlig premieinnbetaling. Kommunen bør da vurdere hvordan de kan sikre pensjonskassen kompetanse på området, samt å bidra til at pensjonskassen har tilstrekkelig bufferkapital. Samtidig er det viktig å være klar over at det er *styret* i pensjonskassen som er ansvarlig for retningslinjer, rammer og fullmakter for kapitalforvaltningen, ikke kommunen. Men kommunen velger styrerepresentanter og kan gjennom dette legge visse føringer på driften av pensjonskassen.

Kommunen kan ha en mening om hvordan den ønsker å bygge buffere for sin pensjonsordning i pensjonskassen. Dette kan skje i form av høy egenkapital, avsetninger til tilleggsavsetninger og høye kursreguleringsfond, samt avsetninger til risikoutjevningfondet. Det er styret i en pensjonskasse som bestemmer anvendelsen av overskudd i pensjonskassen.

Dersom kommunen har selvstendige meninger om bufferkapitalbygging i motsetning til passivt å følge KLPs politikk på dette området til enhver tid, kan den lettere påvirke dette i en pensjonskasse.

Mange kommuner mener videre at det å kunne velge medlemmer til styret i en pensjonskasse gir en større nærhet til tjenestepensjonsordningen enn å være kunde i KLP. I enkelte pensjonskasser deltar også kommunens representant som observatør i styremøter.

I en pensjonskasse vil medlemmene av pensjonskassen være representert i styret. Samtidig velger også flere kommuner eksterne styremedlemmer ut fra faglige kvalifikasjoner knyttet til pensjonskassedrift. Finanstilsynet har fastsatt egne egnethetskrav for styremedlemmer, se kapittelet 9 *Kommunal tjenestepensjon i pensjonskasse*, punkt 9.2.2 *Vedtekter* i et gjensidig foretak som KLP, er både representanter for kommunene og medlemmer i pensjonsordningen representert i de styrende organene.

10.9 OPERASJONELL RISIKO

Finanstilsynet definerer operasjonell risiko som «risikoen for tap som følge av utilstrekkelige eller sviktende interne prosesser eller systemer, menneskelige feil, eller eksterne hendelser». Definisjonen omfatter juridisk risiko, men ikke strategisk risiko og omdømmerisiko som må vurderes særskilt.

Det er knyttet operasjonell risiko til driften av en pensjonskasse. Denne risikoen står kommunen selv ansvarlig for. Det er også operasjonell risiko knyttet til driften av et livsforsikringsforetak. Kommunen bør ha et bevisst forhold til hvordan den ønsker å eksponere seg for operasjonell risiko knyttet til pensjonsordningen.

10.10 SPEIELLE FORHOLD VED FLYTTING MELLOM PENSJONSINNRETNINGER

Ved endring av pensjonsleverandør gjelder flyttereglene i forsikringsvirksomhetsloven. Det har likevel vært behov for ytterligere avtaler, særlig når det gjelder flytting av sykmeldte og uføre. Finans Norge har derfor utarbeidet en bransjeavtale, *Avtale om overføring av kollektiv pensjonsforsikring mellom pensjonsinnretninger*. Denne legges som regel også til grunn ved flytting av kommunale pensjonsordninger mellom livsforsikringsforetak og pensjonskasser.

Ved flytting fra en pensjonsleverandør vil kommunen kunne få med seg sin andel av egenkapitalen hos eksisterende pensjonsleverandør. I KLP vil innskutt egenkapital, men ikke opptjent egenkapital (opptjent ved overskudd), følge med ved flytting.

Videre skal kursreserven, eventuelt fratrukket en del som kan utgjøre inntil 2 prosent av premiereserven, overføres. Finansdepartementet har i brev til Finanstilsynet av 10.01.19 bedt tilsynet om å utarbeide et høringsnotat om nødvendige endringer i regelverket, slik at muligheten til å holde tilbake deler av kursreguleringsfondet fjernes. Finansdepartementet ønsker at endringen skal kunne gjelde fra 01.01.20.

Ved flytting av pensjonsordningen til annen pensjonsleverandør vil kursreservene som følger med ved flytting bli lagt til pensjonsordningens tilleggsavsetninger. Eventuelle merverdier i hold-til-forfall-portefølje skal ikke være med ved flytting fra en pensjonsleverandør til en annen.



Tilleggsavsetningene vil være en buffer som kan benyttes dersom en nyopprettet pensjonskasse ikke klarer å oppfylle avkastningsgarantien det (de) første året (årene).

Risikoutjevningfondet overføres ikke fra KLP. Ved opphør av en pensjonskasse vil risikoutjevningfondet bli frigjort.

Ved flytting til en pensjonsleverandør, enten det er et livsforsikringsforetak eller en pensjonskasse, vil kommunen kunne komme til en pensjonsinnretning som har eksisterende kursreserver, risikoutjevningfond og opptjent egenkapital som også vil bli buffere for den tilflyttede kommunen.

Ved flytting til og fra KLP skjer overføring av midler i kontanter. Ved sammenslåing eller

deling av pensjonskasser kan midlene også overføres i form av verdipapirer etter avtale. Når midlene overføres i kontanter er det ikke snakk om kursreserver ved oppstart av en pensjonskasse. Det foreligger heller ikke noe risikoutjevningfond. Egenkapitalen må fylles opp dersom ikke overført egenkapital fra KLP eller annen pensjonskasse er tilstrekkelig.

Dersom overført premiereserve er for lav til å dekke beregnet premiereserve hos ny pensjonsinnretning fylles det manglende opp fra tilleggsavsetningene. Hvis dette ikke er tilstrekkelig, belastes premiefondet og i siste instans må kommunen betale inn det som mangler.



ORD OG UTTRYKK

Ord og uttrykk

Administrasjonskostnader:	Kostnader til markedsføring, ajourhold av pensjonsregistrene, pensjonsutbetaling, opplæring og øvrig service med mer
AFP - Avtalefestet pensjon:	<p>Offentlig AFP er i dag en tidligpensjonsordning for personer som arbeider innenfor offentlig sektor og er medlemmer i Statens pensjonskasse, KLP, kommunale pensjonskasser eller andre kommunale pensjonsordninger som administreres av forsikringsselskaper.</p> <p>Du kan ha rett til offentlig AFP dersom du</p> <ul style="list-style-type: none">■ jobber på en arbeidsplass i offentlig sektor som har tariffavtale der AFP inngår■ har fylt 62 år■ oppfyller de spesielle kravene som gjelder i forhold til tilknytning til ordningen, ansettelsesforhold, yrkesaktivitet på uttakstidspunktet og forutgående pensjonsopptjening i folketrygden■ er i inntektsgivende arbeid og reell arbeidstaker på pensjoneringstidspunktet■ ikke samtidig tar ut fleksibel alderspensjon fra folketrygden <p>For de som er født etter 1963 vil AFP bli gjort om til en livsvarig pensjon, og det vil være andre kvalifikasjonskrav enn det som er angitt over for å få AFP</p>
Anskaffelsesregelverket:	Anskaffelsesregelverket fastsetter hvordan en innkjøper skal gå frem for å sikre at pengene gir gode kjøp til riktig pris. Regelverket bidrar også til at alle leverandørene får lik mulighet til å konkurrere om kontraktene med det offentlige. Det motvirker kameraderi og korrupsjon
Ansvarlig kapital:	Ansvarlig kapital skal minst være tilstrekkelig til å dekke et nærmere bestemt solvenskrav og et minstekapitalkrav
Aktivaklasse:	Ulike investeringsgrupper/klasser slik som aksjer, obligasjoner, eiendom med mer



Ord og uttrykk

Begrenset anbudskonkurranse:	Anskaffelsesprosedyre som bare tillater de leverandører som er invitert av oppdragsgiver til å gi tilbud, men som ikke tillater forhandling
Beregningsrente:	Ved beregning av premie og premiereserve for en gitt ytelse/pensjon gjøres det forutsetninger om at <i>pensjonsinnretningen</i> vil oppnå avkastning på disse midlene. Premieinnbetalingene kan dermed settes lavere enn om det ikke hadde vært forskuttet forventede finansinntekter. Avkastningsnivået som inngår i forutsetningene, kalles beregningsrente (eller rentegaranti)
Bruttogaranti:	<p>En bestemmelse i offentlig sektors tjenstepensjonsordning som sikrer en bestemt andel av sluttlønn (normalt 66 prosent) som pensjon ved full opptjening (30 år), uavhengig av personens folketrygdopptjening. Bestemmelsen innebærer for eksempel at lavere fremtidige ytelser i folketrygden automatisk kompenseres gjennom økt tjenstepensjon. Private ytelsesordninger har ingen bruttogaranti, noe som innebærer at endringer i folketrygden ikke automatisk blir kompensert.</p> <p>Det er innført levealdersjustering av pensjonene som gjør at andelen kan bli mindre enn 66 prosent ved full opptjening, likevel med en garanti på 66 prosent for de som er født før 1959.</p> <p>Det vil fra 2020 gjelde regler om avtrapping av garantien for de som er født fra og med 1959 til og med 1962. For de som er født fra og med 1963 til og med 1967 gis det noe tillegg dersom de har opptjening før 2011.</p>
Bufferkapital:	Kapital utover egenkapital i et livsforsikringsforetak eller i en pensjonskasse, som tilleggsavsetninger og kursreserver
DOFFIN-database:	Databasen for Offentlige innkjøp

Ord og uttrykk

Drøftingsplikt:	Arbeidsgiver plikter etter HTA kapittel 2 punkt 2.1.10 første ledd å drøfte skifte av pensjonsleverandør med de tillitsvalgte. Slike drøftinger skal gjennomføres «tidligst mulig», og senest før oppsigelse er vedtatt og levert dagens leverandør av tjenestepensjonsforsikring, jf. HTA kapittel 2 punkt 2.1.10 andre ledd
Dødelighet:	Se premietariff
Egen energi:	Anskaffelser som gjennomføres med egne ressurser
Egenkapitalkrav:	Minstekrav til egenkapital i et livsforsikringsforetak eller i en pensjonskasse
Engangspremie:	<p>Ikke alle pensjonsforpliktelsene som er nedfelt i kapittel 7.1 i HTA er forsikringsbare. Premie for enkelte pensjonsytelser lar seg ikke fastsettes på forhånd, det vil si før pensjonstilfellet inntreffer. Disse kalles ikke-forsikringsbare ytelser, og må beregnes særskilt med engangspremier. Dette gjelder:</p> <ul style="list-style-type: none">■ Reguleringspremie■ Tidligpensjon (uttak av pensjon før 67 år, pensjon etter 85-års-regelen)■ Bruttogaranti <p>Ved innføring av påslagspensjon vil det være andre ytelser som vil bli omfattet av engangspremie ved uttak</p>
Forholdstall:	Faktor som benyttes for å beregne årlig pensjon fra gammel alderspensjon i folketrygden og offentlig tjenstepensjon etter levealdersjustering. Det defineres forholdstall som varierer med uttaksalder for ulike årskull. Gjenspeiler hovedsakelig forventet antall år som pensjonist for et årskull ved ulike uttaksaldere
Folketrygdens grunnbeløp (G)	Benyttes ved fastsettelse av pensjonspoeng og beregning av pensjoner fra folketrygden. Brukes for å indeksjustere pensjonene. Vedtas med virkning fra 1. mai hvert år og skal speile gjennomsnittlig lønnsvekst i samfunnet. Ofte forkortet «G»



Ord og uttrykk

Forsikringsagentvirksomhet:	Forsikringsformidlingsvirksomhet som består i å tilby forsikringsprodukter for, og på vegne av, ett eller flere forsikringsforetak
Forsikringsgiver:	Livsforsikringsforetak eller pensjonskasse
Forsikringsmegling:	Forsikringsformidlingsvirksomhet som består i å presentere kunden for forsikringsløsninger fra et eller flere forsikringsforetak uten at det er inngått uttrykkelig avtale med forsikringsforetakene om dette
Forsikringsrisiko:	Forsikringsrisiko er risiko knyttet til medlemmenes dødsfallstidspunkt, levetid og uførehypighet i den enkelte pensjonsordningen og samlet for forsikringsforetak
GKRS:	Kommunal regnskapsstandard nr 6 – Foreløpig standard (F) – Noter og årsberetning
Grunnlagsrente	<i>Se Beregningsrente eller Rentegaranti</i>
Grunnpensjon:	Den delen av gammel alderspensjon i folketrygden som ikke er avhengig av tidligere inntekt. Tilsvarende grunnbeløpet G for enslige, 0,9 G for hver ektefelle/samboer
Individuell garanti:	<p>En ordning sikrer ansatte i offentlig sektor som er født før 1959 og som har full opptjening en samlet pensjon for folketrygd og tjenestepensjon på minst 66 prosent av pensjonsgrunnlaget.</p> <p>Med nytt pensjonsregelverk fra 01.01.20 skal en andel av den individuelle garantien gjelde for årskullene 1959 – 1962. Andelene bestemmes av forholdet mellom opptjeningstid i tjenestepensjonsordningen før 2011 og samlet opptjeningstid. Garantitilleggene skal trappes ned med årskull, slik at 1959-kullet får 90 prosent, 1960-kullet får 80 prosent, 1961-kullet får 70 prosent og 1962-kullet får 60 prosent av tillegget.</p>

Ord og uttrykk

Interkommunal pensjonskasse:	En pensjonskasse for flere kommuner/fylkeskommuner
Kapitalforvaltningsrisiko:	Risiko ved livselskapenes forvaltning av investeringsporteføljer. Kapitalforvaltningen beskrives gjennom en forventet avkastning og risiko. Kapitalforvaltningsrisiko måles ofte som variasjoner i investeringsporteføljens avkastning, slik at høy avkastningsvariasjon er et uttrykk for høy risiko
KOFA:	Klagenemd for offentlige anskaffelse
Kollektiv pensjonsforsikring:	Avtale mellom arbeidsgiver og livsforsikringsforetak om sikring av ansattes pensjonsrettigheter
Kollektivportefølje:	Investeringsportefølje som ivaretar kapitalforvaltning for hele/deler av livsforsikringsforetakenes kunder og med fastlagte strategier for kapitalforvaltningen. Forsikringsvirksomhetsloven gir livsforsikringsforetakene mulighet til å etablere flere underporteføljer av kollektivporteføljen med ulik risikoprofil. Kundene vil tilordnes/tilbys ulike underporteføljer basert blant annet på kundenes beregningsrente og bufferkapital
Konkurranse med forhandling:	Anskaffelseprosedyre hvor oppdragsgiver har adgang til å forhandle med en eller flere leverandører
Konkurransegrunnlag:	Anbudsgrunnlag – det dokument som ligger til grunn for konkurransen
Kontoføring:	Oversikt over pensjonsordningens innbetalinger, utbetalinger og øvrige bevegelser i løpet av et år, sammen med status ved årets slutt
Kontrollvilkåret:	Kommunen må utøve en kontroll over pensjonskassen som svarer til den kontroll kommunen utøver over sin egen virksomhet

Ord og uttrykk

Kursreguleringsfond:	Summen av urealiserte gevinster på finansielle omløpsmidler som inngår i kollektivporteføljen.
Kursreserve:	Urealiserte gevinster på finansielle omløpsmidler som inngår i kollektivporteføljen
Levealdersjustering	Prinsipp som innebærer at den enkeltes pensjon (både folketrygd og offentlig tjenstepensjon) blir justert etter forventet levealder for den enkeltes årskull
Omsetningsvilkåret:	Også kalt aktivitetsvilkåret, setter begrensninger på graden av utadrettet virksomhet som kan drives i pensjonskassen
Øverføringsavtalen:	Avtale mellom Statens pensjonskasse og andre pensjonsordninger innenfor offentlig sektor om overføring og avregning av ansattes pensjonsrettigheter mellom arbeidsgivernes pensjonsordninger
Pensjonsberetning:	Utrekning av pensjon for et medlem ved pensjonstilfellet. Pensjonen skal blant annet ta hensyn til samlet tjenestetid i offentlig sektor, og informasjon om dette må innhentes fra andre pensjonsinnretninger
Pensjonsforpliktelse:	Benyttes både om en kommunes forpliktelser overfor de ansatte når det gjelder pensjon og er en betegnelse som benyttes om opptjent pensjon i regnskapsføringen
Pensjonsinnretning:	Fellesbetegnelse på alle leverandører av tjenstepensjon innen KS' tariffområde (livsforsikringsforetak og pensjonskasser)
Pensjonsleverandør:	Pensjonsinnretning (Livsforsikringsselskap eller pensjonskasse)
Pensjonskasse:	Egen selveiende institusjon opprettet av arbeidsgiver for sikring av ansattes pensjonsrettigheter
Pensjonskostnad:	Beregnet verdi av de pensjonsrettigheter som tjenes opp i løpet året, hensyntatt forutsetninger om fremtidig lønnsvekst med mer, til bruk i kommunenes regnskaper

Ord og uttrykk

Pensjonsplan:	Beskrivelse av hvordan ansattes pensjonsrettigheter skal fastsettes
Pensjonsregulering:	<p>Alderspensjon fra offentlig tjenstepensjonsordninger og AFP under utbetaling reguleres med den alminnelige lønnsvekst i samfunnet (tilsvarende endring i folketrygdens grunnbeløp) minus 0,75 prosent.</p> <p>Midlertidig uførepensjon og uførepensjon vil bli regulert med den alminnelige lønnsveksten i samfunnet.</p> <p>I påslagspensjon, skal pensjonsbeholdningen knyttet til alderspensjonen G-reguleres før uttak av pensjon.</p>
Premie:	Det som beregningsmessig skal tilføres pensjonsordningen for sikring av økte pensjonsrettigheter og risiko og omkostninger det enkelte året.
Premiefond:	Midler som er innbetalt til pensjonsordningen eller fra overskudd i pensjonsordningen eller har kommet p.g.a. tilbakeføring av premier, og som skal anvendes til dekning av fremtidige premier
Premiereserve:	Forsikringsteknisk kontantverdi av de pensjonsforpliktelser som pensjonsordningen har overfor sine medlemmer
Premietariff:	Bak premien ligger det en premietariff med forutsetninger om blant annet dødelighet og uførhet. Det er også gjort forutsetninger om at det hvert år minst skal tilføres en garantert avkastning, gjerne kalt beregningsrente
Premieutjevning:	Premien for en kunde beregnes som et gjennomsnitt ut fra pensjonspremien for alle ordninger i et premieutjevningsselskap
Premieutjevningsselskap:	Pensjonsordninger for flere arbeidsgivere, med beregning av pensjonspremien som et gjennomsnitt for alle ordninger
Pristariff	Se <i>Premietariff</i>



Ord og uttrykk

Reguleringspremie:	Premie for økt pensjonsopptjening som følge av lønnsvekst eller annen regulering av pensjonene
Rentegaranti:	Ved beregning av premie og premiereserve for en gitt ytelse/pensjon gjøres det forutsetninger om at pensjonsinnretningen vil oppnå avkastning på disse midlene. Premieinnbetalingene kan dermed settes lavere enn om man ikke hadde forskuttet forventede finansinntekter. Avkastningsnivået som inngår i forutsetningene, kalles rentegaranti (eller beregningsrente)
Risikoresultat:	Forskjellen mellom beregnede risikopremier og faktiske risikokostnader ett år
Risikoutjevningfond:	Et felles fond hos <i>pensjonsinnretningen</i> som blant annet kan benyttes til avsetning til premiereserve vedrørende risiko knyttet til person. Halvparten av et års risikoresultat kan avsettes i risikoutjevningfondet
Samordningsregler:	Prinsippet for offentlig tjenstepensjon er at du, med full opptjening, skal ha 66 prosent (Oslo kommunes ansatte får 67,3 prosent, men de med sammenhengende ansettelse i Oslo kommune fra før 2012 får 70 prosent) av pensjonsgivende inntekt i pensjon. Men hva du faktisk får i pensjon er avhengig av hvilke utslag en får av samordning med folketrygden. Prinsippet er at pensjon fra folketrygden utbetales fullt ut, så beregner pensjonsleverandør hva som gir best samlet pensjon for deg – enten å samordne med det du faktisk får fra folketrygden, eller å samordne med det pensjonsleverandør beregner at du får fra folketrygden
Selskapsportefølje:	Består av eiendeler (investeringer) som skal motsvare pensjonsinnretningens (livsforsikringsforetakets eller pensjonskassens) ansvarlige kapital
Sluttlønn:	Lønnsnivå ved avgangsalder definert i dagens pensjonsplan for ytelsespensjon, vanligvis 67 år

Ord og uttrykk

Soliditet:	Beskriver størrelsen på foretakets egenkapital (ansvarlig kapital). Måles ofte som prosent av foretakets risikovektede aktiva. Offentlige myndigheter har fastlagt soliditetskrav for livsforsikringsforetak
Solvenskrav:	Krav til kapital pensjonsinnretningen må ha som skal dekke solvensmarginkravet for pensjonsinnretningens samlede virksomhet. Pensjonsinnretningene må dekke både kapitalkrav og solvenskrav
Særskilt engangspremie:	Premie for pensjoner som det ikke er mulig å betale premie for før ved uttak av pensjon
TED-database:	Den europeiske offisielle databasen for kunngjøringer
Terskelverdier:	Grenseverdier for kontraktens størrelse som er avgjørende for om anskaffelsesforskriften del II eller III skal benyttes
Tildelingskriterier:	De kriterier som ligger til grunn for valg av tilbud
Tilleggsavsetninger:	Avsetninger utover minstekravet til premiereserve for sikring av pensjonsinnretningens forpliktelser, avsettes fra årets renteoverskudd og kan benyttes til å oppfylle rentegarantien dersom avkastning er lavere enn rentegarantien (minimum fra 0 prosent rente) ett år
Tilleggspensjon:	Den delen av gammel alderspensjon i folketrygden som er avhengig av tidligere inntekt
Uførhet:	Arbeidsufør på grunn av sykdom eller skade
Åpen anbudskonkurranse:	Anskaffelsesprosedyre som tillater alle interesserte leverandører til å gi tilbud, men som ikke tillater forhandling
Årlig premie:	Årlig premie skal dekke ett års opptjening. Ett års opptjening tilsvarer økningen i forsikringsteknisk avsetning ved at en ansatt har jobbet dette året



DOMSREGISTER

EU-domstolen

Sak C-458/03 side 83

Sak C-324/07 side 83

Sak C-6/15 side 69

Høyesteretts kjæremålsutvalg

Sak Rt. 2001 s.473 Concord-avgjørelsen side 79



***Klagenemnda for offentlige anskaffelser
(KOFA)***

Sak 2006/159	side 56, 60
Sak 2006/161	side 56, 59, 60
Sak 2007/71	side 80
Sak 2009/10	side 59
Sak 2009/19	side 59
Sak 2009/20	side 56, 60
Sak 2009/44	Side 59
Sak 2010/129	side 64
Sak 2011/231	side 71
Sak 2013/21	side 70
Sak 2013/66	side 71
Sak 2014/24	side 63, 73
Sak 2016/14	side 59
Sak 2016/54	side 69
Sak 2016/116	side 60, 61
Sak 2016/119	side 59
Sak 2016/146	side 66
Sak 2016/157	side 74
Sak 2017/56	side 77
Sak 2017/95	side 67



UTTALE FRÅ ARBEIDSTAKARORGANISASJONANE VEDR.
TENESTEPENSJONSORDNING I VESTLAND FYLKESKOMMUNE

Dei hovudtillitsvalde i Vestland fylkeskommune har i samrådsmøte 15.04.2020, i informasjons- og drøftingsmøte 15.04.2020 og i administrasjonsutvalet 22.04.2020 handsama sak om tenestepensjonsordning i fylket.

Vi støttar framlegget om at det vert gjennomført konkurranse som grunnlag for tildeling av kontrakt.

Vidare støttar vi dei framlagde vurderingskriteria som skal leggjast til grunn ved tildelinga:

- Totaløkonomi – vekt 50 %
- Service og rådgjeving – vekt 20 %
- Soliditet – vekt 20 %
- Historisk avkastning – vekt 10 %

Dei hovudtillitsvalde ønskjer og at innkjøpsprosessen skal sikre at pensjonsporteføljen ikkje vert investert i fond/aksjar som bryt med fylkeskommunen sine overordna mål for innkjøp. Viktige omsyn her er sosial dumping, klima og miljø.

For arbeidstakarorganisasjonane

Benedicte S. Meyer, hovudtillitsvald Utdanningsforbundet

UTTALE FRÅ FAGFORBUNDET

Pensjon er viktig og er derfor ein stor del av tariffavtalen i kommunene, og Fagforbundet vil på vegne av sine medlemmar ha ei aktiv rolle i kven som skal være leverandør av denne tenesta. Fagforbundet vil at fylkeskommunen bruker rettleiinga og kriteria som Pensjonskontoret har utarbeid i anbodet.

Fagforbundet er oppteke av at utgiftene til pensjon vert utjevna, og at premiesystemet er kjønns- og aldersnøytralt. Dette gjer at vi ynskjer at pensjonsordninga i hovudsak skal forvaltast i store og stabile fellesskap med andre fylkeskommunar.

Følgjande står i dag i tariffavtalen: «Tjenstepensjonsordninga skal være basert på et finansieringssystem som er kjønnsnøytralt og som ikke virker utstøtende på eldre arbeidstakere. Under henvisning til dette skal premien minst beregnes på grunnlag av et kollektiv som hos den enkelte leverandør utgjøres av samtlige kommunekunder og bedriftskunder eller av **fylkeskommunekunder.**»

Det er tre hovedelement i ei brei pensjonsordning:

- Kollektiv forvaltning av midlane
- Utjevning av ulike kostnadselement (administrasjon, forvaltning, reguleringsgarantiar)
- Utjevning av forsikringsrisiko (kjønn, langt liv, premiefritak ved uførhet, uførepensjon)

Det å forvalte dei store pensjonspengane våre er ei utfordrande oppgåve, spesielt i desse dagar. Fagforbundet vil at pensjonspengane til våre medlemmer i mest mogleg grad skal forvaltast av nokon som vi har påverknad på, og som ikkje har eigarar som skal tene pengar på dette.

Pensjon er langsiktig sparing, og det er derfor viktig at kostnadene med administrasjon, forvaltning og eigarar er så låge som mogleg. Fagforbundet meiner derfor at det er viktig at dette vert vekta høgt i eit anbod. Avkastinga på pengane vil over tid truleg variere lite mellom dei ulike leverandørane.

Det er stort fokus på pensjon, mange nye regler og stort etterspurnad etter god rådgjeving. For våre medlemmar er tilbodet av tilstrekkelege og kompetente ressurser til å gjennomføre slik rådgivning svært viktig og må vektast høgt.

Konkret til de ulike kriteriene.

1. SERVICE OG RÅDGIVNING

Fagleg kompetanse, kundeteam, kurs, service og rådgiving for arbeidsgivar og tilsette må vektast høgt.

Informasjon til alle tilsette om pensjonen vil være ekstremt viktig. Leverandøren må minst kunne tilby;

Informasjonsmøte for alle tilsette minst 2 gangar pr. år. Det må leggast til rette for personleg samtale for tilsette ved disse samlingane. Det må kunne tilbys personleg konsultasjon når tilsette har behov for det. Det må være kundeteam som alle kan kontakta via eitt telefonnummer eller ein e-post.

2. SYSTEM

Leverandørens system må gi korrekte opplysningar og være brukarvenleg for lønnsavdeling, personalavdeling og for den enkelte tilsette. Det vil være meget viktig at det kan leverast system som taklar både dagens og nye reglar for offentleg tenestepensjon.

3. KOSTNADER

Administrasjonspremie, premie for kapitalforvaltning og rentegarantipremie, prises for et år av gangen og her må en være ekstra påpasseleg og vurdere om en premiekrone som går til å dekke kostnader/omkostningar osv. skal vektas meir enn en krone som går til tariffavtalt sparing? Viktig å velje ein leverandør som kan gi forutsigbare kostnadar i avtaleperioden.

FOR FAGFORBUNDET

*Svein T. Sandvold
Hovudtillitsvald Fagforbundet*

Saknr: 2019/11-23
Saksbehandlar: Signe Gudveig Rauboti

Saksgang

Utval	Utv.saknr.	Møtedato
Valnemnda	6/20	04.05.2020
Valnemnda		12.05.2020
Fylkestinget	28/20	12.05.2020

Val til styre og representantskap i selskap, stiftingar og råd m.m. - valperioden 2019-2023**Forslag til innstilling****1. Val til styre i stiftingar**Førde Internasjonale folkemusikkfestival – styret:

Medlem (styreleiar):

Varamedlem:

Medlem:

Varamedlem:

Medlem:

Varamedlem:

Stiftinga Singerheimen – styret:

Medlem:

Varamedlem.

Medlem:

Varamedlem:

Medlem:

Varamedlem:

Medlem:

Varamedlem:

Medlem:

Varamedlem:

Stiftinga Sogn og Fjordane Næringsutvikling – styret:

Medlem (leiar):

Medlem (nestleiar):

Medlem:

2. Val til ulike utval, styre, råd og organisasjonar m.m.K1 Høyanger Styringsgruppe:

Medlem:
Varamedlem:

3. Forslag om medlemmar til styre eller valnemnd i selskap

Bybanen AS - valnemnda

Medlem:
Medlem:
Medlem:

Carte Blanche AS - styret

Medlem (statleg):

Ferde AS – valnemnda og styret

Valnemnda:
Medlem:

Styret:
Medlem:
Medlem:
Varamedlem:

Skyttel AS – valnemnda og styret

Valnemnda:
Medlem:

Styret:
Medlem:
Medlem:
Varamedlem:

Sogn og Fjordane Fondet AS – styret

Medlem:

Saksprotokoll 04.05.2020 - valnemnda

Natalia Golis (MDG) sette fram slikt forslag:

«Saka vart utsett.»

Avrøysting

Golis sitt forslag vart samrøystes vedteke.

Vedtak

Saka vart utsett.

Samandrag

Vestland fylkeskommune har eit ansvar for å velje og innstille medlemmar til eksterne organ, t.d. ulike råd og stiftingar. Ansvar er overteke frå Hordaland og Sogn og Fjordane fylkeskommunar i samband med samanslåinga av desse. I denne saka legg fylkesrådmannen fram sak om val til dei av organa som ikkje vart valt eller innstilt til i fylkestingsmøta 17.12.19 og 03.03.20.

Rune Haugsdal
fylkesrådmann

Ingrid Kristine Holm Svendsen
Fylkesdirektør

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har difor inga handskriven underskrift

Saksutgreiing

Bakgrunn for saka

Vestland fylkeskommune har eit ansvar for å velje eller innstille medlemar til eksterne organ, t.d. ulike råd og styre i stiftingar, representantskapet for eit interkommunalt selskap eller kommunalt oppgåvefellesskap, og styre i ulike aksjeselskap. Ansvar er overteke frå Hordaland og Sogn og Fjordane fylkeskommunar i samband med samanslåinga av desse.

I denne saka legg fylkesrådmannen fram sak om val til dei av organa som ikkje vart valt eller innstilt til i fylkestingsmøtet 17.12.19 og 03.03.20.

Protokollane frå valsakene i desember, sak PS 39/2019 og PS 40/2019, er tilgjengelege her:

<https://innsyn.vlfk.no/Innsyn/Dmb/DmbMeetingDetail?MeetingId=22&sourceDatabase=>

Protokollane frå valsakene i mars, sak PS 18/2020 og 20/2020, er tilgjengelege her:

<https://innsyn.vlfk.no/Innsyn/Dmb/DmbMeetingDetail?MeetingId=34&sourceDatabase=>

Nokre av vala i denne saka var med i valsaka fylkestinget handsama i mars, men vart utsette.

Oppnemningsperioden følgjer den fylkeskommunale valbolken, om ikkje anna er sagt. Ein styremedlem skal vanlegvis bli ståande i vervet til ein ny medlem er valt, sjølv om tenestetida er ute, jf. m.a. stiftingslova § 28 og kommunelova 2018 § 7-1¹.

Denne saka gjeld val og innstillingar til følgjande organ:

Stiftingar:

Førde Internasjonale Folkemusikkfestival (valet vart utsett i valsaka 03.03.20)

Stiftinga Singerheimen (valet vart utsett i valsaka 03.03.20)

Stiftinga Sogn og Fjordane Næringsutvikling (valet vart utsett i valsaka 03.03.20)

Foreining/lag/innretning m.m.:

K1 Høyanger (styringsgruppe forprosjekt)

Aksjeselskap :

Bybanen AS - styret

Carte Blanche AS - styret (valet vart utsett i fylkesutvalet 26.03.20)

Ferde AS - styret og valnemnda

Skyttel AS - styret og valnemnda

Sogn og Fjordane Fondet AS (valet vart utsett i valsaka 03.03.20)

Vedtakskompetanse

Avgjerdsmynda til å innstille eller velje medlemar til eksterne organ ligg til fylkestinget, jf. reglement for fylkestinget punkt 2.4.6². I nokre tilfelle kan det eksterne organet ha vedtektsføresegner som legg val- eller innstillingskompetansen til eit bestemt organ i fylkeskommunen. Slike vedtektsføresegner vil ved motstrid ikkje kunne gå føre utgangspunktet i kommunelova om at fylkestinget er fylkeskommunen sitt øvste avgjerdsorgan.

Valnemnda gjev innstilling i saker om val, der avgjerda om valet ligg til fylkestinget, jf. reglement for valnemnda. Valnemnda legg fram forslag til representantar til styrande organ i selskap, stiftingar og institusjonar, generalforsamlingar m.m., der fylkeskommunen har medlemmer og varamedlemmer i styret.

Informasjon om vala som skal gjerast

Val til styre i stiftingar

¹ I følgje kommunelova 2018 § 7-1 trer folkevalde organ i funksjon straks dei er valde. Funksjonstida for organ som ikkje vert valde på det konstituerande fylkestinget, vert automatisk forlenga inntil nyval skjer, men ikkje lenger enn til første årsskifte i den nye valperioden. Medlemene har då både rett og plikt til å bli sitjande.

² I Reglement for folkevalde organ og delegering

Stiftingslova inneheld fleire krav som fylkestinget må ta omsyn til ved val av medlemmer til styre i stiftingar.

Krav til samansetjinga av styret, jf. stiftingslova § 27

Det følgjer av stiftingslova § 27 første ledd at følgjande personar ikkje kan vere medlemmer i styret i ei stifting:

- juridiske personar
- mindreårige
- personar som er fråtekne rettsleg handleevne
- personar som er sett i konkurskarantene etter konkurslova § 142

I § 27 tredje ledd er det presisert at følgjande personar ikkje kan (kvar for seg eller saman) vere dei einaste medlemene av styret:

- a) den som har avgitt en formuesverdi som inngår som grunnkapital i stiftelsen,*
- b) nærstående av den som har avgitt en formuesverdi som inngår som grunnkapital i stiftelsen,*
- c) person som har tillitsverv i, eller står i et ansettelses- eller underordningsforhold til den som har avgitt en formuesverdi som inngår som grunnkapital i stiftelsen,*
- d) hvis den som har avgitt en formuesverdi som inngår som grunnkapital i stiftelsen, er en juridisk person, person som har slik innflytelse som nevnt i § 4 tredje ledd over den juridiske personen, og hans eller hennes nærstående.*

Minst halvparten av styremedlemene må dessutan vere busette i Noreg.³ Ovannemnde reglar gjeld så langt dei passar også for varamedlemer.

Krav til kjønnsrepresentasjon, jf. stiftingslova § 27a

Likestillingslova § 21 første, andre og femte ledd gjeld når ein fylkeskommune skal peike ut heile styret i ei stifting, jf. stiftingslova § 27a. Når fylkeskommunen peikar ut delar av styret, gjeld dette tilsvarande i høve dei styremedlemene fylkeskommunen peikar ut. Dette betyr at begge kjønn skal vere representerte på følgjande måte:

- Har utvalet to eller tre medlemmer, skal begge kjønn vere representerte.
- Har utvalet fire eller fem medlemmer, skal kvart kjønn vere representert med minst to.
- Har utvalet seks til åtte medlemmer, skal kvart kjønn vere representert med minst tre.
- Har utvalet ni medlemmer, skal kvart kjønn vere representert med minst fire, og har utvalet fleire medlemmer, skal kvart kjønn vere representert med minst 40 %.
- Dei fire ovannemnde reglane gjeld tilsvarande ved val av varamedlemer.

Det kan gjerast unntak frå krava til kjønnsrepresentasjon når det ligg føre særlege forhold som gjer det openbert urimeleg å oppfylle krava. Slikt unntak kan vere aktuelt dersom det ikkje lar seg gjere å finne kvinner/menn som er kvalifiserte til å sitte i styret.

Tenestetid, jf. stiftingslova § 28

Tenestetida for styremedlemer er fire år, med mindre noko anna er fastsett i vedtektene til stiftinga. Ein styremedlem skal bli ståande i vervet inntil ny medlem er vald, sjølv om tenestetida er over.

Styret sitt ansvar, jf. stiftingslova § 30

Styret er ifølgje stiftingslova § 30 første ledd det øvste organet i stiftinga, og har såleis mynde til å instruere og gjere om dagleg leiar og ev. andre organ sine vedtak.

Stiftingslova § 30 andre ledd legg ansvaret for forvaltninga av stiftinga på styret. Ved utøvinga av forvaltningsmyndet er styret underlagt lov og vedtektene til stiftinga. Styret skal sørge for at "stiftelsens formål ivaretas", og at utdelingar skjer i samsvar med vedtektene, jf. tredje ledd. Styret har vidare ansvar for at rekneskapen og forvaltning av stiftinga sine verdier er gjenstand for forsvarleg kontroll.

³ Likevel med unntak for statsborgere i stater som er part i EØS-avtalen når de er bosatt i en slik stat, jf. § 27 andre ledd.

Valet til den einsskilde stiftinga:

Førde Internasjonale Folkemusikkfestival www.fordefestival.no

Fylkestinget har nyleg, i møte 03.03.20, valt éin medlem med varamedlem til representantskapet. Stian Jean Opedal Davies (A) er valt som medlem og Alfred Jens Bjørlo (V) er valt som varamedlem.

Fylkestinget skal også velje tre medlemmer, med kvar sin varamedlem, til styret i stiftinga. Ein av medlemmane skal oppnemnst som styreleiar.

Merk: Styret si funksjonstid er to år, og inneverande styreperiode går fram til og med 31.12.20. Styremedlemmane fylkestinget vel no, skal såleis ikkje tre inn i verva som styremedlemmer før 01.01.21.

Etter vedtektene kan ingen sitje samanhengande som styremedlem i meir enn åtte år.

For perioden 01.01.19 - 31.12.20 har Sogn og Fjordane fylkeskommune tidlegare peika ut følgjande til styret:

Medlem: Gunn Åmdal Mongstad (attval)
 Varamedlem: Jakob Andre Sandal (attval)
 Medlem: Johan Kjærstad (ny)
 Varamedlem: Anne Lilleaasen (ny)
 Medlem: Arne Osland (styreleiar - ny)
 Varamedlem: Liv Judit Straume (attval)

Stiftinga Singerheimen, Olden <http://ny.singerheimen.no/>

Stiftinga er i ein vanskeleg økonomisk situasjon og ser på ulike moglegheiter for å betre stoda. Sogn og Fjordane fylkeskommune sendte ut varsel om oppstart av fredningssak for Dalheim - Singerheimen den 20.05.19. Det er inngått intensjonsavtale mellom stiftinga og Musea i Sogn og Fjordane, der målet er å finne løysingar for museal drift av anlegget.

Fylkestinget skal velje heile styret; fem medlemmer med personlege varamedlemmer.

Stryn kommune har høve til å føreslå to av dei fem medlemmene dersom kommunen yter faste tilskot til stiftinga. Kommunen har i brev til Sogn og Fjordane fylkeskommune 29.11.19 kome med framlegg om følgjande personar til dei to verva:

Medlem: Jostein Fredheim
 Varamedlem: Anne Margrete Tønning
 Medlem: Margunn Skarstein
 Varamedlem: Ragnhild Lunde

Styremedlemmer i perioden 2016 - 2019 har vore:

Medlem: Åsne Folstad
 Varamedlem: Jon Olav Kvamme
 Medlem: Stig Vattekar
 Varamedlem: Ingeborg Lysne Mcevoy
 Medlem: Yngve Brakstad
 Varamedlem: Jakob Andre Sandal
 Medlem: Jostein Fredheim
 Varamedlem: Anne Margrethe Tønning
 Medlem: Margunn Skarstein
 Varamedlem: Ingfrid Dårflot

Stiftinga Sogn og Fjordane Næringsutvikling

Stiftinga er ei næringsdrivande stifting, etablert av Sogn og Fjordane fylkeskommune. Stiftinga har som føremål å forvalte verdiane i stiftinga på ein slik måte at midlane kan brukast til å fremje næringsutvikling og nyskaping i det geografiske området kjent som Sogn og Fjordane.

Styret har tre medlemmer og funksjonstida følger fylkestingsperioden. Valretten ligg til Vestland fylkeskommune.

Styret skal vere samansett slik: - Ein medlem frå fylkeskommunen - Ein medlem som representerer næringslivet i fylket - Ein medlem som representerer arbeidstakersida

Styremedlemene skal veljast mellom representantar som bur i det geografiske området kjent som Sogn og Fjordane fylke før 01.01.2020.

Fylkestinget skal også velje leiar og nestleiar av styret.

Sogn og Fjordane fylkeskommune har tidlegare valt Nils P. Støyva som leiar, Karen Marie Hjelmeseter som nestleiar og Gitle Sande som medlem av styret i stiftinga. Gitle Sande er dagleg leiar av stiftinga, og kan ikkje veljast til styreleiar, jf. lov om stiftingar § 34.

Val til ulike utval, styre, råd og organisasjonar m.m.

Organa fylkeskommunen skal innstille eller velje medlemar til er ulike og har ulike rammer, t.d. vedtekter.

Valet til det einskilde organet:

K1 Høyanger - styringsgruppa:

I 2015 fekk Sogn og Fjordane fylkeskommune tildelt midlar frå Riksantikvaren til verdiskapingsprosjektet «Kulturminneplanar som verktøy for lokal verdiskaping». Midlane har gått til Høyanger kommune til eit forprosjekt for bevaring og bruk av Kraftstasjon 1.

I kulturminneplanen til Høyanger kommune har industriarven første prioritet og kommunen ynskjer å sjå nærare på korleis dei kan bevare og utvikle dette kraftanlegget. Målet med prosjektet er bevaring av røyrgate, trallebane og trapper slik at desse kan nyttast som ein attraksjon i reiselivssamanheng og bidra positivt til friluftsopplevingar for innbyggjarane i Høyanger. Den overordna målsetjinga for prosjektet er bevaring og utvikling av Kraftanlegg 1 til ein spektakulær attraksjon som gir verdiskaping kring næringsutvikling og stadutvikling.

Sogn og Fjordane fylkeskommune har hatt eit tett samarbeid med Høyanger kommune i samband med utarbeiding av ein plan for forprosjektet til «K1 Høyanger - ein spektakulær attraksjon i hjartet av Norge».

I forprosjektet er det sett opp ei styringsgruppe med følgjande representantar:

Leiar Petter Sortland, ordførar Høyanger kommune
Tom Ingar Hauståker, Statskraft
Arve Varden, rådmann Høyanger kommune
Anne Lilleaasen, politisk representant frå Sogn og Fjordane fylkeskommune
I tillegg er Hydro Høyanger blitt invitert til å delta i styringsgruppa med ein person

Hilmar Høl har vore Sogn og Fjordane fylkeskommune sin vararepresentant i styringsgruppa.

Fylkeskommunen er også representert i prosjektgruppa med to representantar frå administrasjonen.

Vestland fylkeskommune skal no oppnemne ein representant og ein vararepresentant til prosjektet.

Forslag om medlemar til styre eller valnemnd i selskap

Aksjelova (asl.) inneheld fleire krav som fylkestinget bør kjenne til når ein skal peike ut medlemmer til styre i aksjeselskap.

Kven vel styret i eit aksjeselskap?

Det er generalforsamlinga i eit selskap som vel styremedlemar, og som bestemmer om det også skal veljast varamedlemar, jf. asl. § 6-3. Det kan fastsettast i vedtektene at generalforsamlinga sin valrett kan overførast til andre. Meir enn halvdelen av styret sine medlemmar skal likevel veljast av generalforsamlinga, om ikkje valretten vert overført til eit vedtaksfesta selskapsorgan. Valrett kan ikkje overførast til styret eller til ein medlem av styret. Det finst eigne reglar for styremedlemer valt av dei tilsette. Dersom selskapet har bedriftsforsamling (selskap med fleire enn 200 tilsette), høyrer valretten til denne.

Reglar om representasjon av begge kjønn i styret

Reglane i aksjelova § 20-6 om representasjon av begge kjønn i styret gjeld på tilsvarande måte for aksjeselskap der kommunar og fylkeskommunar til saman eig minst 2/3 av aksjane, jf. kommunelova § 21-1. Har styret to eller tre medlemmer, skal begge kjønn vere representert. Har styret fire eller fem medlemmer, skal kvart kjønn vere representert med minst to, osb.

Styremedlemer si tenestetid

Styremedlemer tenestegjer i to år. I vedtektene kan det fastsettast kortare eller lengre tenestetid. Tenestetida vert rekna frå valet, og opphøyrer ved avslutninga av den ordinære generalforsamlinga i det året tenestetida går ut, om ikkje anna er bestemt. Sjølv om tenestetida er ute, skal styremedlemen stå i vervet til ny medlem er vald. Ein styremedlem har rett til å tre tilbake før tenestetida er ute, men skal då gje styret, og den som har valt medlemen, rimeleg førehandsvarsel. Ein styremedlem kan avsetjast av den som har valt medlemen. Det gjeld eigne reglar for styremedlemer valt av dei tilsette.

Krav til styremedlemer

Berre myndige personar kan vere styremedlemer, jf. asl. § 6-11. Minst halvparten av styrets medlemmar skal i utgangspunktet vere busette her i riket.

Styret sitt ansvar

Forvaltninga av selskapet høyrer under styret, jf. asl. § 6-12. Styret skal sørgje for forsvarleg organisering av verksemda, og skal i nødvendig utstrekning fastsette planar og budsjett for selskapet si verksemd. Styret kan også fastsette retningslinjer for verksemda. Styret skal halde seg orientert om selskapets økonomiske stilling og pliktar sjå til at verksemd, rekneskap og formuesforvaltning vert utsett for forsvarleg kontroll. Styret skal sette i verk nødvendige undersøkingar. Styret skal føre tilsyn med den daglege leiinga og selskapet si verksemd elles. Styret kan fastsette instruks for den daglege leiinga. I selskap som berre har ein aksjeeigar, skal styret sørgje for at avtalar mellom selskapet og aksjeeigaren vert nedteikna skriftleg.

Norsk utval for eigarstyring og selskapsleiing (NUES) sine anbefalingar for styresamansetjing

Styret bør setjast saman slik at det kan ivareta aksjonærfelleskapet sine interesser og selskapet sitt behov for kompetanse, kapasitet og mangfald. Det bør takast omsyn til at styret kan fungere godt som eit kollegialt organ, styremedlemar skal ikkje opptre som individuelle representantar for ulike aksjeeigarar eller andre interessegrupper. Styret bør setjast saman slik at det kan handle uavhengig av særinteresser. Fleirtalet av dei aksjeeigarvalde medlemane bør vere uavhengige av leiande tilsette. Minst to av dei aksjeeigarvalde medlemane bør vere uavhengige av selskapets hovudaksjeeigarar. Generalforsamlinga bør velje styreleiar. Styremedlemar bør ikkje veljast for meir enn to år av gangen. I årsrapporten bør styret opplyse om deltaking på styremøte og om tilhøve som kan kaste lys over styremedlemene sin kompetanse og uavhengigheit.

Valnemnder i selskap

Valnemnda i eit selskap er eit formelt organ valt av generalforsamlinga i selskapet. Valnemnda skal sørgje for at selskapets styre er samansett med rett kompetanse ut frå selskapet sitt føremål. Ordninga med valnemnd er ikkje lovregulert og bør derfor vedtektsfestast eller takast inn i ein selskapsavtale.

KS anbefalar at det ved val til styre til kommunalt eigde selskap vert brukt valnemnd. Generalforsamlinga bør velje leiar av valnemnda. I selskap med fleire eigarkommunar, bør valnemnda setjast saman slik at den reflekterer eigardelene. Valnemnda si innstilling bør vere grunnngjeven.

Det einsskildde selskapet bør vedta retningslinjer eller mandat for si valnemnd. Hordaland fylkeskommune har tidlegare, som eigar, sendt ut brev til sine selskap om at selskapa bør ha valnemnd. Vedlagt brevet var retningslinjer for valnemnder i fylkeskommunalt eigde selskap, vedtekne av fylkestinget i Hordaland den 12.12.17, sak 19/17:

<https://einnsyn.hfk.no/einnsyn/RegistryEntry/ShowDocument?registryEntryId=507062&documentId=786106>

Forslag til styret eller valnemnda i det einsskildde selskapet:

Bybanen AS

Selskapet sitt føremål er å forvalte og drifte infrastrukturen for «Bybanen», herunder også «Bybanens» skinnegåande materiell. Selskapet har fagansvar for tryggleik, bane, elektro, signal/tele og skinnegåande materiell for Bybanen i tråd med dei til ei kvar tid gjeldande lover og forskrifter. Fylkeskommunen er eieeigar av selskapet og fylkesordføraren utgjør generalforsamlinga i selskapet.

Den 03.03.20 valde fylkestinget å føreslå følgjande personar til styret i selskapet:

Medlem: Akhtar Chaudhry (SV)
 Medlem: Silja Ekland Bjørkly (H)
 Varamedlem: Christian Haugen (Frp)
 Varamedlem: Rasmus Laupsa Rasmussen (A)

Det står no att for fylkestinget å føreslå personar til selskapet si valnemnd.

Valnemnda er i dag samansett av Roald Kvamme (leiar), Pål Kårbø og Silja Ekland Bjørkly.

Fylkestinget skal no føreslå tre personar til valnemnda.

Carte Blanche AS

Selskapet skal utvikle og formidle samtidsdans og anna beslekta verksemd. Som nasjonalt kompani for samtidsdans skal selskapet produsere og presentere førestillingar av høgste kvalitet laga av norske og internasjonale, anerkjente og nye koreografar innan samtidsdans. Selskapet har eit nasjonalt og regionalt ansvar for å formidle samtidsdans til eit mangfaldig publikum og å bidra til å utvikle kunnskapen om norsk samtidsdans internasjonalt gjennom å arbeide for internasjonal anerkjenning og nærvær.

Carte Blanche er eigd av Den norske stat (70%), Vestland fylkeskommune (15%) og Bergen kommune (15%).

I selskapet sine vedtekter (reviderte 04.06.13) står følgjande om styret i selskapet:

«Selskapet skal ledes av et styre på 7 medlemmer inkl. representant fra de ansatte. Styrets medlemmer velges av generalforsamlingen. Fem medlemmer inkludert styrets leder velges etter forslag fra Hordaland fylkeskommune, et medlem etter forslag fra Bergen kommune. De ansattes representant velges etter aksjelovens bestemmelser. Det velges varamedlemmer til styret. Styrets valgperiode er fire år. Gjenvalg bør ikke skje mer enn en gang.»

I det sitjande styret har Den norske stat fire representantar, inkludert styreleiar. Bergen kommune sin representant er vald som nestleiar av styret. Anne-Beth Njærheim er fylkeskommunen sin representant i styret og Renate Møgster Klepsvik er fylkeskommunen sin varamedlem. Styret er i sin heilskap samansett slik:

Styreleiar: Laila Dåvøy <i>Den norske stat</i>	Styremedlemer: Anne-Grete Strøm-Erichsen <i>Den norske stat</i> Per-Harald Nilsson <i>Den norske stat</i>	Vara til styret: 1. Chiku Ali <i>Den norske stat</i> 2. Keld Hyldig <i>Den norske stat</i>
Nestleiar: Ole Hope <i>Bergen kommune</i>	Svein Halleraker <i>Den norske stat</i> Anne-Beth Njærheim	3. Nils Marton Aadland <i>Den norske stat</i> Renate Møgster Klepsvik

	<i>Hordaland fylkeskommune</i>	<i>Hordaland Fylkeskommune</i>
	Tilsettere representant: Guro Rimeslått Observatør: Gunnar Innvær	Astrid Hårstad <i>Bergen kommune</i>

Ansvar for å oppnemne representantar for Staten vart delegert til Hordaland fylkeskommune i 2012, og innarbeidd i selskapet sine vedtekter i 2013. Av dei fem faste styremedlemene fylkeskommunen skal føreslå, skal derfor fire medlemmer vere staten sine representantar i styret. I tillegg skal fylkeskommunen komme med forslag til tre vararepresentantar på vegner av staten og ein vara på vegner av fylkeskommunen. På generalforsamlinga i 2019 vart eigarane samde om å skulle gå i dialog om prosessen for oppnemning av styremedlemer og varamedlemer, etter etableringa av Vestland fylkeskommune. Før selskapet sine vedtekter eventuelt vert endra på dette punktet, har Vestland fylkeskommune ansvar for å velje fem styremedlemer og fire varamedlemer.

På generalforsamlinga i 2020 er to av styremedlemene og fire av varamedlemene fylkeskommunen skal kome med framlegg om på val.

Dette er for det første fylkeskommunen sin representant og varamedlem. Desse har berre vore medlem og varamedlem for ein periode, og er valbare.

Vidare er Staten sin representant Svein Halleraker på val i 2020, etter å ha fått prolongert sin styreperiode ut 2019. Det same gjeld for Statens sine varamedlemer i rekkefølge: Chiku Ali, Keld Hyldig og Nils Marton Aadland, som også fekk prolongert si funksjonstid ut 2019. Desse har alle vore valde for meir enn ein periode, og bør ikkje veljast på ny.

I tillegg er Bergen kommune sin representant, tilsettere representant og observatør på val, men utan at fylkeskommunen skal kome med medlemsframlegg.

Fylkestinget oppnemde følgjande den 03.03.2020:

Fylkeskommunal:

Medlem: Svein Halleraker (H) (representerer i dag staten)

Varamedlem: Kine Bratli Dale (A)

Statleg:

Medlem: Anne-Grete Strøm-Erichsen (A)

Varamedlem 1: Elisabeth Toft Eriksen (V)

Varamedlem 2: Chiku Ali (R)

Varamedlem 3: Marthe Hammer (SV)

Attendemeldinga frå Carte Blanche AS er at Anne-Grete Strøm Erichsen allereie sit i styret (og i utgangspunktet ikkje er på val før i 2021). Sidan Svein Halleraker, som tidlegare representerte Staten i styret, no er valt inn som fylkeskommunal medlem, må fylkeskommunen oppnemne ein ny statleg representant.

Ferde AS

Formålet til selskapet er å førestå bompengefinansiering av utbyggingsprosjekt i fylka Vestland, Rogaland og Agder. Selskapet har oppgåver knytt til vedtekne innkrevingsprosjekt. Selskapet skal ikkje nyttast som ein pådriverorganisasjon for nye vegprosjekt og skal ikkje gje aksjeeigarane økonomisk utbytte.

I gjeldande vedtekter (sist reviderte 03.01.20) står det følgjande om styresamansetjing:

«Selskapet skal ha eit styre på 6 medlemmer med 3 varamedlemer. Begge kjønn skal vere representerte med minst 3 styremedlemer og 1 varamedlem. Styremedlem vert vald slik at funksjonstida til styremedlemer er 2 år, men slik at medlemmer er på val kvart år. Varamedlem vert vald slik at funksjonstida til varamedlemer er 2 år. Generalforsamlinga vel styreleiar. Styret vel sjølv nestleiar. Dagleg leiar vert tilsett av styret. Fylkesordførarane utgjer generalforsamlinga og fylkesrådmennene er valkomite.»

Vedtektsendringane vart gjennomførte på ekstraordinær generalforsamling i selskapet 03.01.20, med det føremål å vidareføre lik aksjefordeling og likt tal styremedlemer mellom eigarfylka også etter regionreforma.

Vestland fylkeskommune skal no føreslå to medlemer og ein varamedlem til styret i selskapet. For å tilfredsstille kravet om kjønnsbalanse, skal fylkeskommunen føreslå ein mannleg medlem og ein kvinneleg medlem. Dersom eigarfylke også skal oppnå kjønnsbalanse mellom varamedlemane, må det avtalast kven som vel mann og kven som vel kvinne eigarfylka mellom.

Etter gjeldande vedtekter utgjer fylkesrådmennene i eigarfylka valkomiteen i selskapet. Det er no varsla vedtektsendringar på dette punktet, etter innspel frå eigarfylka. Dei varsla endringane går ut på at kvart av dei tre eigarfylka utnemner kvar sin medlem av valnemnda i selskapet. Endringsforslaget skal handsamast på ekstraordinær generalforsamling i selskapet 23.04.20. Vestland fylkeskommune bør allereie no på førehand peike ut sin medlem av valnemnda, slik at valnemnda kan kome i virke snarleg etter vedtektsendringa og i tide til å førebu valet av nytt styre på ordinær generalforsamling i selskapet i juni.

Skyttel AS

Selskapet sitt formål er å tilby verksemd relatert til systemløyisingar, driftstenester og kundetenester innan betalingsformidling, innfordring og rapportering innan transportsektoren. I tillegg skal selskapet kunne tilby tilleggstenester frå andre sektorar knytta til selskapets teknologiske løyisingar.

I gjeldande vedtekter (sist reviderte 03.01.20) står det følgjande om styresamansetjing:

«Selskapet skal ha et styre på 6 medlemmer med 3 varamedlemmer. Styremedlem med varamedlem blir valgt slik at funksjonstiden til styremedlemmene er 2 år. Generalforsamlingen velger styreleder. Styret velger selv nestleder. Daglig leder blir tilsatt av styret. Fylkesordførerne utgjør generalforsamlingen og fylkesrådmennene er valgkomité.»

Vedtektsendringane vart gjennomførte på ekstraordinær generalforsamling i selskapet 03.01.20, med det føremål å vidareføre lik aksjefordeling og likt tal styremedlemer mellom eigarfylka også etter regionreforma.

Vestland fylkeskommune skal no føreslå to medlemer og ein varamedlem til styret i selskapet. For å tilfredsstille kravet om kjønnsbalanse, skal fylkeskommunen føreslå ein mannleg medlem og ein kvinneleg medlem. Dersom eigarfylke også skal oppnå kjønnsbalanse mellom varamedlemane, må det avtalast kven som vel mann og kven som vel kvinne eigarfylka mellom.

Etter gjeldande vedtekter utgjer fylkesrådmennene i eigarfylka valkomiteen i selskapet. Det er no varsla vedtektsendringar på dette punktet, etter innspel frå eigarfylka. Dei varsla endringane går ut på at kvart av dei tre eigarfylka utnemner kvar sin medlem av valnemnda i selskapet. Endringsforslaget skal handsamast på ekstraordinær generalforsamling i selskapet 23.04.20. Vestland fylkeskommune bør allereie no på førehand peike ut sin medlem av valnemnda, slik at valnemnda kan kome i virke snarleg etter vedtektsendringa og i tide til å førebu valet av nytt styre på ordinær generalforsamling i selskapet i juni.

Sogn og Fjordane Fondet AS

Selskapet sitt føremål er investering av eigenkapital i bedrifter i Sogn og Fjordane med hovudvekt på bedrifter under skiping og/ eller i ein tidleg utviklingsfase. Selskapet skal stimulere og styrke framvekst av idear frå forskning, næringsliv og gründerar gjennom tilførsel av tidlegfasekapital og kompetanse til oppstartsbedrifter i Sogn og Fjordane. Selskapet skal arbeide etter forretningsmessige prinsipp med sikte på å oppnå tilfredsstillande avkastning for eigarane.

Styret består av fire medlemer. Ifølgje aksjonæravtalen har dei tre aksjonærane rett til å peike ut kvar sin representant til styret i fondet.

Sogn og Fjordane fylkeskommune har tidlegare peika ut Jan Heggheim som medlem av styret i selskapet.

Fylkeskommunen sin styremedlem er på val på generalforsamlinga i 2020. Vestland fylkeskommune skal derfor peike ut éin medlem av styret i selskapet.

Vurderingar og verknader

Økonomi: Ikkje direkte relevant.

Klima: Ikkje direkte relevant.

Folkehelse: Ikkje direkte relevant.

Regional planstrategi: Ikkje relevant.

Saknr: 2019/11-23
Saksbehandlar: Signe Gudveig Rauboti

Saksgang

Utval	Utv.saknr.	Møtedato
Valnemnda	7/20	04.05.2020
Valnemnda		12.05.2020
Fylkestinget	29/20	12.05.2020

Val til styre og representantskap i selskap, stiftingar og råd m.m. - valperioden 2019-2023 - tilleggssak

Forslag til innstilling**1. Innstilling til ulike utval, styre, råd og organisasjonar m.m.**

Vest Norges Brusselkontor – valnemnda

Medlem:

Medlem:

2. Forslag om medlemar til styret i aksjeselskap

Kommunekraft AS - styret

Medlem:

Varamedlem:

Saksprotokoll 04.05.2020 - valnemnda

Natalia Golis (MDG) sette fram slikt forslag:

«Saka vart utsett.»

Avrøysting

Golis sitt forslag vart samrøystes vedteke.

Vedtak

Saka vart utsett.

Samandrag

Vestland fylkeskommune har eit ansvar for å velje og innstille medlemar til eksterne organ, t.d. ulike råd og stiftingar. I denne tilleggssaka legg fylkesrådmannen fram sak om val til dei organa som ikkje vart vald eller innstilt til i fylkestingsmøta 17.12.19 og 03.03.20 og som ikkje kom med i hovudvalsaka til fylkestingsmøtet 12.05.20.

Rune Haugsdal
fylkesrådmann

Ingrid Kristine Holm Svendsen
Fylkesdirektør

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har difor inga handskriven underskrift

Saksutgreiing

Bakgrunn for saka

Vestland fylkeskommune har eit ansvar for å velje eller innstille medlemar til eksterne organ, t.d. ulike råd og styre i stiftingar, representantskap for interkommunale selskap eller kommunale oppgåvefelleskap, og styre i ulike aksjeselskap. Ansvar er overteke frå Hordaland og Sogn og Fjordane fylkeskommunar i samband med samanslåinga av desse.

I denne tilleggsaka legg fylkesrådmannen fram sak om val til dei av organa som ikkje vart vald eller innstilt til i fylkestingsmøta 17.12.19 og 03.03.20 og som ikkje kom med i hovudvalsaka til fylkestingsmøtet 12.05.20.

Protokollane frå valsakene i desember, sak PS 39/2019 og PS 40/2019, er tilgjengelege her:

<https://innsyn.vlfk.no/Innsyn/Dmb/DmbMeetingDetail?MeetingId=22&sourceDatabase=>

Protokollane frå valsakene i mars, sak PS 18/2020 og 20/2020, er tilgjengelege her:

<https://innsyn.vlfk.no/Innsyn/Dmb/DmbMeetingDetail?MeetingId=34&sourceDatabase=>

Oppnemningsperioden følgjer den fylkeskommunale valbolken, om ikkje anna er sagt. Ein styremedlem skal vanlegvis bli ståande i vervet til ein ny medlem er vald, sjølv om tenestetida er ute, jf. m.a. stiftingslova § 28 og kommunelova 2018 § 7-1¹.

Denne saka gjeld val og innstillingar til følgjande organ:

Foreining/lag/innretning m.m.:

Foreningen Vest-Norges Brusselkontor

Aksjeselskap :

Kommunekraft AS

Vedtakskompetanse

Avgjerdsmynda til å innstille eller velje medlemar til eksterne organ ligg til fylkestinget, jf. reglement for fylkestinget punkt 2.4.6².

Valnemnda gjev innstilling i saker om val, der avgjerda om valet ligg til fylkestinget, jf. reglement for valnemnda.

Informasjon om vala som skal gjerast

1 Foreningen Vest-Norges Brusselkontor

Vest-Norges Brusselkontor er eitt av seks norske regionkontor i Brussel. Kontoret har som visjon å vere ein effektiv, lett tilgjengeleg, kjent og nyttig reiskap til å fremje Foreningen Vest-Norges Brusselkontors interesser og å markere Vest-Noreg som ein region med felles økonomiske og kulturelle band. Foreininga har i dag desse medlemskommunane: Austevoll, Austrheim, Bergen, Eidfjord, Fedje, Fjaler, Gloppen, Høyanger, Kvam, Møre og Romsdal fylkeskommune, Sogndal, Sunnfjord, Stranda, Vestland fylkeskommune, Voss, Øygarden og Ålesund. Høgskulen på Vestlandet er også medlem av foreininga.

Foreininga eig selskapet Vest-Norges Brusselkontor AS (VNB AS). Selskapet driftar foreininga, og alt arbeid skjer innanfor selskapet. Styret i foreininga har ikkje møte. Det er styret i VNB AS som styrer kontorverksemda.

Vestland fylkeskommune skal no innstille medlemmer til foreininga si valnemnd. Valnemnda fungerer også som valnemnd for VNB AS.

¹ I følgje kommunelova 2018 § 7-1 trer folkevalde organ i funksjon straks dei er valde. Funksjonstida for organ som ikkje vert valde på det konstituerande fylkestinget, vert automatisk forlenga inntil nyval skjer, men ikkje lenger enn til første årsskifte i den nye valperioden. Medlemene har då både rett og plikt til å bli sitjande.

² I Reglement for folkevalde organ og delegering

Om valnemnda står følgjande i foreininga sine vedtekter:

«§ 4-5 Valgkomité

Valgkomiteen skal bestå av minst 3 medlemmer valgt av årsmøtet. Valgkomiteen velges for 2 år.

Valgkomiteen skal

legge fram forslag til:

a. Styrets størrelse.

b. Styrets leder.

c. Øvrige styremedlemmer.

d. Revisor ved behov.»

Valnemnda har følgjande samansetjing i dag:

Jenny Følling (tidlegare Sogn og Fjordane fylkeskommune) - leiar

Roald Kvamme (tidlegare Hordaland fylkeskommune)

Gunn Berit Gjerde (Møre og Romsdal fylkeskommune)

Ut frå gjeldande samansetjing skal Vestland fylkeskommune innstille to representantar til valnemnda. Valnemnda vert til vanleg formelt valt av foreininga sitt årsmøte og selskapet si generalforsamling. Særskilt for i vår er at styret godkjenner samansetjinga fram til ordinær generalforsamling i juni.

På ordinær generalforsamling kan det verte aktuelt å endre valnemnda si samansetjing (t.d. endre talet representantar frå kvar organisasjon).

Foreininga oppmodar om at fylkeskommunen vektlegg omsynet til kontinuitet i valnemnda si samansetjing. Vidare er det ønskjeleg med representasjon frå dei ulike delene av Vestland fylke, og representantar som kjenner til og har interesse for foreininga og selskapet sitt arbeid.

2 Kommunekraft AS

Selskapet sitt føremål er å formidle og inngå avtarar om forvaltning av aksjeeigarane si disponible kraft, under dette konsesjonskraft, og drive anna verksemd knytt til slik formidling. Landssamanslutninga av Vasskraftkommunar har 181 aksjar. Deltakande kommunar og fylkeskommunar har ein aksje kvar.

Ifølgje selskapet sine vedtekter § 6 skal styresamansetjinga vere slik:

«Styret i selskapet skal bestå av i alt 5 medlemmer. 2 styremedlemmer med personlig vararepresentant velges blant representantene i LVKs landsstyre og 2 styremedlemmer med personlig vararepresentant blant selskapets aksjeeiere, hvorav minst en med vararepresentant fra primærkommune. Som styrets leder velges en person som ikke representerer aksjeeierne eller LVK. Nestleder skal være en av LVKs representanter.»

Det er generalforsamlinga som vel styre, styreleiar og nestleiar, jf. vedtektene § 11 nr. 3.

Styret har hatt følgjande samansetning sidan generalforsamlinga i mai 2019:

Styreleiar: Kjell-Idar Juvik

Styremedlem: Kari Anita Furunes, Meråker/Trøndelag fylkeskommune

Varamedlem: Lin Veronica Jacobsen, Hjelmeland

Styremedlem: Benthe Bondhus, Vestland fylkeskommune (Hordaland).

Varamedlem: Anne Beth Njærheim, Vestland fylkeskommune (Hordaland)

Styremedlem: Stian Brekkvassmo (LVK), Namsskogan

Varamedlem: Ida Stuberg (LVK), Inderøy

Styremedlem: Eli Hovd Prestegården (LVK), Nore og Uvdal

Varamedlem: Ståle Versland (LVK), Modum

Styret si funksjonstid er to år, jf. aksjelova § 6-6. Vedtektene i Kommunekraft AS set ingen skrankar for høvet til attval.

Det er berre styremedlem Benthe Bondhus og varamedlem Anne Beth Njærheim som står på val på generalforsamlinga 27. mai 2020.

Selskapet ber no eigarfylkeskommunane om forslag på kandidatar til eitt verv som styremedlem og eitt verv som varamedlem.

Vurderingar og verknader

Økonomi: Ikkje direkte relevant.

Klima: Ikkje direkte relevant.

Folkehelse: Ikkje direkte relevant.

Regional planstrategi: Ikkje relevant.

Saknr: 2020/861-2
Saksbehandlar: Elin Molven Wilhelmsen

Saksgang

Utval	Utv.saknr.	Møtedato
Valnemnda	8/20	04.05.2020
Valnemnda		12.05.2020
Fylkestinget	30/20	12.05.2020

Moster 2024 AS. Oppnemning til valkomité

Forslag til vedtak

1. Fylkestinget vel eit medlem og eit varamedlem til valkomiteen for Moster 2024 AS.
2. Vestland fylkeskommune sitt medlem i valkomiteen for Moster 2024 AS er....
3. Vestland fylkeskommune sitt varamedlem i valkomiteen for Moster 2024 AS er...

Saksprotokoll 04.05.2020 - valnemnda

Natalia Golis (MDG) sette fram slikt forslag:

«Saka vart utsett.»

Avrøysting

Golis sitt forslag vart samrøystes vedteke.

Vedtak

Saka vart utsett.

Samandrag

Fylkestinget handsama saka om Oppretting av Moster 2024 AS i sak 7/2020 den 3.3.2020. Bømlo kommune har bede Vestland fylkeskommune om å snarleg utnemna eit medlem og eit varamedlem til å sitja i valkomiteen til selskapet.

I Bømlo kommune sitt kommunestyremøte sak 23/2020 den 6.4.2020 vart Sammy Olsen og varaordførar Ragnfrid Sønstabø valt som høvesvis medlem og varamedlem til generalforsamlinga i selskapet. Odd Harald Hovland (tidlegare ordførar) og Ragnfrid Sønstabø (varaordførar), vart valt til høvesvis medlem og leiar i valkomiteen.

Rune Haugsdal
fylkesrådmann

Per Morten Ekerhovd
fylkesdirektør

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har difor ingen handskriven underskrift

Saksutgreiing

Bakgrunn for saka

Viser til Fylkestinget si sak 7/2020 den 3.3.2020 om Oppretting av Moster 2024 AS. Fylkestinget fatta såleis vedtak i saka:

Vedtak

1. *Det vert oppretta eit aksjeselskap som har som føremål å planleggje og gjennomføre jubileet i 2024.*
2. *Selskapet skal vere eigd 50/50 av Bømlo kommune og Vestland fylkeskommune, og skal avviklast etter at jubileet er gjennomført og evaluert.*
3. *Eigarane gjer årlege løyvingar til selskapet. Det vert lagt til grunn ei opptrapping fram mot 2024 med årlege avklaringar i kommune og fylkeskommune.*
4. *Vedtaket forutset likelydande vedtak i Bømlo kommune.*
5. *Selskapet sitt namn skal være Moster 2024 AS.*
6. *Bruk av dei resterande midlane etter eingongstilskotet på kr 3.150.000 frå Hordaland fylkeskommune vil fylkestinget koma attende til.*

Bømlo kommunestyre handsama sak 23/2020 den 6.4.2020 om Oppretting av aksjeselskapet Moster 2024 AS. Dei fatta såleis vedtak i saka:

Vedtak:

Kommunestyret gjorde samrøystes vedtak i samsvar innstilling frå Utval for næring, innovasjon, idrett og kultur og valnemnda sitt framlegg slik:

1. *Kommunestyret vedtek å opprette Moster 2024 AS med tilhøyrande stiftingsdokument, vedtekter, instruks for valkomité og aksjonæravtale. I vedtekter for valkomiteen pkt. 3.6 skal ein av kandidatane vera frå styret/administrasjon i Moster Amfi AS*
 2. *Kommunestyret vel medlem og varamedlem til generalforsamlinga for Moster 2024 AS.*
 3. *Kommunestyret peikar ut ein medlem og ein leiar til Moster 2024 AS sin valkomité.*
 4. *Kommunestyret bed selskapet opprette ein hovudkomité for jubileet.*
 5. *Vedtaket forutset at Vestland fylkeskommune gjev si tilslutning til grunnlagsdokumenta for stiftinga av selskapet.*
- *Medlem og varamedlem til generalforsamlinga for Moster 2024 AS:
Ordførar - medlem Varaordførar - varamedlem*
 - *Medlem og leiar av valkomiteen i Moster 2024 AS:
Ragnfrid Sønstabø - leiar Odd Harald Hovland - medlem*

På bakgrunn av dette er Vestland fylkeskommune bedne om å nemna opp eit medlem og eit varamedlem til valkomiteen for Moster 2024 AS.

Vedtakskompetanse

Fylkestinget har vedtaksmynde til å gjere val av representantar til styrande organ i selskap, stiftingar, institusjonar o.l., jamfør reglement for fylkestinget punkt 2.4 «Val».

Vurderingar og verknader

Økonomi: Ikkje relevant.

Klima: Ikkje relevant.

Folkehelse: Ikkje relevant.

Regional planstrategi: Ikkje relevant.

Konklusjon

Det vert tilrådd at Fylkestinget utnemner eit medlem og eit varamedlem til valkomiteen for Moster 2024 AS.