

Prop. 113 L

(2009–2010)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak)

Endringar i yrkestransportlova og jernbaneloven (gjennomføring av forordning (EF) nr. 1370/2007 av 23. oktober 2007 om offentlig persontransport med jernbane og på vei og om oppheving av rådsforordning (EØF) nr. 1191/69 og 1107/70)

*Tilråding frå Samferdselsdepartementet av 23. april 2010,
godkjend i statsråd same dagen.
(Regjeringa Stoltenberg II)*

1 Hovudinnhald i proposisjonen

Samferdselsdepartementet gjer her framlegg om endringar i lov av 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportlova) og i lov av 11. juni 1993 om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (jernbaneloven) som skal leggje til rette for gjennomføring av – og vera ei nasjonal tilpassing til Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1370/2007 av 23. oktober 2007 om offentlig persontransport med jernbane og på vei, og om oppheving av rådsforordning (EØF) nr. 1191/69 og 1107/70 (kollektivtransportforordninga).

Forordninga inneheld reglar som set krav til å nytta konkurranse ved kjøp av tenester og tildeiling av einerettar innan kollektivtransportsektoren på veg og med bane, og om innhald i kontraktar om plikt til offentlig teneste.

Regelen i gjeldande § 8 første ledd i yrkestransportlova er at konkurranse er frivillig. Denne regelen må endrast for at norsk rett ikkje skal vera i strid med EØS-retten. Dei andre endringane i yrkestransportlova er tilpassingar til denne endringa.

Jernbaneloven har i dag ingen reglar om plikt til konkurranseutsetjing. Det er naudsynt å endra jernbaneloven for å få heimel til å gje forskrift om gjennomføring av forordninga for jernbanesektoren.

2 Bakgrunn for endringsforslaget

Kollektivtransportforordninga vart sett i verk i EU 3. desember 2009. Ved avgjerd i EØS-komiteén nr. 85/2008 av 4. juli 2008 vart EØS-avtalen sitt vedlegg XIII, Transport, endra ved innlemming av Europaparlaments- og Rådsforordning (EF) nr. 1370/2007 av 23. oktober 2007 om offentlig persontransport med jernbane og på vei, og om oppheving av rådsforordning (EF) nr. 1191/69 og (EF) nr. 1107/70.

Forordninga skal sikra effektive offentlege transporttenester gjennom regulert konkurranse. Det vil seia at det vert innført ei plikt til konkurranse om marknaden. Når slik konkurranse er gjennomført, ligg det ikkje føre ytterlegare plikt til konkurranse i marknaden.

Endringar i yrkestransportlova og jernbaneloven (gjennomføring av forordning (EF) nr. 1370/2007 av 23. oktober 2007 om offentlig persontransport med jernbane og på vei og om oppheving av rådsforordning (EØF) nr. 1191/69 og 1107/70)

Ettersom gjennomføringa av avgjerda har til føresetnad at forordninga vert innlemma i EØS-avtalen, er det naudsynt at Stortinget samtykkjer, jf. Grunnloven § 26 andre ledd. Ein proposisjon om Stortinget sitt samtykke til lovendring er fremja av Utanriksdepartementet, jf. St.prp. nr. 82 (2007-2008). Stortinget har gjeve slikt samtykke, jf. Innst.S. nr. 32 (2008-2009).

3 Nærare om kollektivtransportforordninga

3.1 Formål

Forordninga fastset i tråd med dette korleis kompetente styresmakter, innanfor rammene av EØS-retten, kan gripa inn i kollektivtransporten for å sikra levering av tenester av allmenn interesse, som har høgare frekvens, er tryggare, betre og rimeligare, enn det ein kan oppnå gjennom marknadskreftene åleine. Forordninga slår fast på kva måte kompetente styresmakter kan tildela offentlig støtte (tilskot) og/eller einerettar til operatørar innan buss- og banesektoren i tilknytning til oppfylling av plikt til offentlig teneste, jf. artikkel 1.

Kollektivtransportforordninga tek sikte på å regulera konkurransen slik at kontraktar om offentlig teneste i kollektivtransport vert inngåtte og gjennomført på ein gjennomsynleg måte.

3.2 Samandrag av innhaldet i forordninga

Artikkel 5 i forordninga gjev reglar om når konkurranseutsetjing krevjast. I artikkel 4 vert det sett opp minimumsreglar for kva kontraktar om plikt til offentlig teneste skal innehalda. Artikkel 7 har reglar om offentleggjering. I artikkel 8 er det gjeve overgangsreglar i høve til når forordninga skal gjelda fullt ut for alle kontraktar innan sektoren.

Forordninga fastset òg reglar for kontraktar som ikkje må setjast ut for konkurranse.

Forordninga legg til grunn at kompetente styresmakter fastset transportstandard. Forordninga gjev ikkje detaljerte reglar om prosessen for tildeling av kontraktar.

Tildeling av støtte eller einerett skal etter forordninga skje ved inngåing av kontrakt om offentlig teneste. Vilkår om maksimaltakstar kan likevel verta fastsette i allmenne reglar (til dømes i vedtak med heimel i lov). EØS-statane kan sjå bort i frå reglane i forordninga når det gjeld all-

menne reglar om maksimumstakstar. Dette må eventuelt notifiserast, jf. artikkel 3.

Hovudregelen etter forordninga er at kontrakt om offentlig tenesteyting skal tildelast etter konkurranseutsetjing, jf. artikkel 5 (3).

Unntak frå dette gjeld:

1. dersom oppdragsgjevar sjølv eller ein intern operatør driv transporttenesta på den aktuelle strekninga, jf. artikkel 5 (2),
2. dersom den årlege verdien av kontrakten er på under 1 million euro, eller under 2 millionar euro for små og middels store bedrifter, jf. artikkel 5 (4),
3. der operatøren utfører mindre enn 300 000 kilometer transporttenester årleg, eller under 600 000 kilometer for små og middels store bedrifter, jf. artikkel 5 (4),
4. i naudsituasjonar, jf. artikkel 5 (5), og
5. for jernbane, jf. artikkel 5 (6).

I nemnde tilfelle kan kompetente styresmakter velja å tildela kontrakt direkte utan konkurranse på førehand. Det er verd å merka seg at ved utrekning av verdien av kontrakten, skal òg verdien av billettinntektene reknast med.

Når det gjeld tilskot som vert tildelt utan konkurranse, skal tildelinga, utover å oppfylle dei generelle krava i forordninga, vera i samsvar med reglane i vedlegget til forordninga, jf. artikkel 6 (1). Vedlegget gjev reglar som skal sikra transparens og at tildeling av tilskot ikkje skal føra til overkompensasjon.

Med unntak av artikkel 5 om korleis kontrakten skal inngåast og artikkel 8 om overgangsreglar, gjeld forordninga òg for kontraktar som fell inn under regelverket om offentlege innkjøp. Alle dei andre reglane i forordninga, til dømes reglane i artikkel 4 om obligatorisk innhald i kontraktane og reglane i artikkel 7 om offentleggjering, gjeld òg for kontraktar som fell inn under regelverket om offentlege innkjøp.

Minimumsreglar for kva kontrakten skal innehalda følgjer av artikkel 4 (1) – 4 (4). Det skal definerast klart kva som er innhaldet i plikt til offentlig teneste, og oppdragsgjevar skal på førehand fastsetja kva parameter tilskot skal vurderast i høve til, og omfanget av ein einerett. Parametrane må fastsetjast slik at tilskotet ikkje fører til overkompensasjon. Vidare skal det fastleggjast korleis kostnadene til utføring av forplikting til offentlig teneste skal fordelast, og korleis inntektsfordelinga mellom oppdragsgjevar og operatør skal vera.

Endringar i yrkestransportlova og jernbaneloven (gjennomføring av forordning (EF) nr. 1370/2007 av 23. oktober 2007 om offentlig persontransport med jernbane og på vei og om oppheving av rådsforordning (EØF) nr. 1191/69 og 1107/70)

Kontraktstida skal etter artikkel 4 (3) vera maksimalt 10 år for buss, og 15 år for jernbane. For jernbane gjeld likevel regelen om kontrakts-tid på 15 år berre ved konkurranseutsetjing. Utan konkurranseutsetjing er maksimal kontrakts-lengd 10 år. Perioden kan forlengjast med opp til 50 prosent av tida i tilfelle der operatøren stiller til rådvelde ein vesentleg del av aktiva knytt til utfø-ring av transporten, eller om det er eit rettkomme krav ut frå kostnadene som følgje av særleg perifer geografisk plassering. I tilfelle der ei ytterlegare forlenging av kontrakten kan grunngevest i nedbetaling av gjeld (amortisering) knytt til infra-struktur eller køyrande/rullande materiell, er det-te mogeleg dersom det vert gjort ved ein open konkurranseprosess og ESA (Kommisjonen for medlemslanda i EU) vert varsla om tildeling, jf. artikkel 4 (4).

Oppdragsgjevar kan leggja inn i kontrakten at operatørar som vert tildelt kontrakt må ta over til-sette frå tidlegare operatør, på same måte som ved overdraging av verksemd, jf. artikkel 4 (5). For-ordninga viser òg til reguleringar i nasjonal rett når det gjeld dette spørsmålet.

Vidare skal alle kompetente styresmakter kvart år offentleggjera ei detaljert oversikt over alle plikter til offentlig transportteneste som sty-resmaktene er ansvarlege for, jf. artikkel 7 (1). Dei vert òg pålagt å offentleggjera informasjon om intensjonen om tildeling av kontrakt til offent-leg teneste eitt år før konkurranseproseduren vert innleia eller direktetildelinga av kontrakt vert gjennomført, jf. artikkel 7 (2). Oppdragsgjevar kan velja ikkje å offentleggjera slike opplysningar når det gjeld kontraktar som omfattar mindre enn 50 000 vognkilometer årleg, eller kontraktar som vert tildelt i naudsituasjonar.

I artikkel 8 er det teke inn overgangsreglar. Reglane vil få full verknad i dei sektorane som er omfatta innan 10 år, dvs. innan 3. desember 2019. Det er nasjonalstatane sitt ansvar å syta for at re-glane om konkurranseutsetjing (artikkel 5 i for-ordninga) gradvis vert gjennomførte i denne peri-oden. Fram til denne datoen kan kompetente sty-resmakter inngå kontraktar utan å nytta anbod et-ter reglane i artikkel 5. Kontraktar som i denne perioden vert inngåtte utan bruk av konkurranse må opphøyra å gjelda innan utløpet av overgangs-perioden. For kontraktar som er etablerte innan forordninga trer i kraft, er overgangsordningane enno lengre. Som regel kan kontraktane halda fram å gjelda til dei går ut.

Tilskot gitt i samsvar med forordninga må ikkje notifiserast til ESA, sjå artikkel 9 (1), jf. ar-

tikkel 1 (3) i protokoll 3 til Avtale mellom EFTA-statene om opprettelse av et Overvåkingsorgan og en Domstol (ODA-avtalen).

3.3 Krav om konkurranse

Kollektivtransportforordninga regulerer korleis offentlege styresmakter kan tildela tilskot og eine-rett innan kollektivtransport, og fastset nærare re-glar om inngåing av og innhaldet i kontraktar om offentlig tenesteyting.

I utgangspunktet gjeld kollektivtransportfor-ordninga for alle kontraktar om offentlig teneste-ying innan kollektivtransport, både tenestekon-traktar og tenestekonsesjonskontraktar.

For tenestekonsesjonskontraktar gjeld ikkje regelverket om offentlege innkjøp. For slike kon-traktar er reglar om konkurranseutsetjing fastset-te i artikkel 5 i kollektivtransportforordninga. For-ordninga fastset i artikkel 5 (3) hovudprinsippet om at tildeling av kontraktar om offentlig teneste-ying skal skje på grunnlag av ein konkurranse-prosedyre. Konkurransesprosedyren skal vera slik at konkurransen er open for alle føretak, at den er rettvís og at den tek i vare prinsippa om openheit og likehandsaming. Etter innsending av tilbod og eventuelt førehandsval, kan prosedyren omfatta forhandlingar i samsvar med nemnde prinsipp for å fastsetja korleis særskilte eller samansette krav skal oppfyllest på best mogeleg måte.

Dersom kollektivtransport vert utført på kom-mersielt grunnlag og ikkje på grunnlag av kon-trakt om offentlig teneste, gjeld ikkje reglane i forordninga. For land som har gjennomført fri konkurranse om transporttenester, gjeld såleis ikkje forordninga. I Noreg vil forordninga ikkje gjelda for kommersielle ekspressbussruter.

Jernbanetransport er ikkje omfatta av krav til konkurranse. Etter *ordlyden* i forordninga artikkel 5 (6) sett i samanheng med artikkel 5 (1) gjeld dette for alle kontraktar om offentlig teneste, uav-hengig av om kontrakten er ein tenestekonse-sjonskontrakt eller ein tenestekontrakt etter re-gelverket om offentlege innkjøp. Kva forordninga har å seia for regelverket om offentlege innkjøp må likevel vurderast nærare i høve til jernbane-transport.

Unntaket i forordninga gjeld ikkje anna spor-bunden transport, som tunnelbane, forstadsbane og sporveg. Det kan likevel gjerast unntak for slik transport dersom den transporten kjem inn under eit av unntaka i artikkel 5, til dømes om den skjer i eigen regi eller vert utført av ein intern operatør, jf. artikkel 5 (2).

Endringar i yrkestransportlova og jernbaneloven (gjennomføring av forordning (EF) nr. 1370/2007 av 23. oktober 2007 om offentlig persontransport med jernbane og på vei og om oppheving av rådsforordning (EØF) nr. 1191/69 og 1107/70)

Medlemsstatane kan, på frivillig grunnlag, fastsetja å nytta forordninga ved inngåing av tilsvarende kontraktar på sjøruter, jf. artikkel 1 (2).

Det følgjer som nemnt av artikkel 6 (1), jf. vedlegg til forordninga, at ein må følgja visse reglar som skal sikra openheit og transparens ved direkte tildeling av kontrakt.

4 Tidlegare høyringar

Arbeidet med førebuing av forordning nr. 1370/2007 har teke lang tid innanfor EU-systemet. Fleire forslag i ulike former og detaljeringsgrad har vorte lagt fram til fråsegn. I Noreg har Samferdselsdepartementet gjennomført tre høyringar av tidlegare utkast til forordning, ved brev av høvesvis 12.10.2000, 08.08.2002 og 08.11.2005.

I høve til dei utkasta som tidlegare har vore til høyring, har den endelege forordninga fått ei form som ligg nærare norske interesser enn før.

Dei viktigaste endringane i forordninga i høve til høyringsutkastet frå 2005 er:

- Det vert gjeve høve til å stilla krav om at regelverk om tilsette sine rettar ved overdraging av verksemd skal nyttast ved konkurranse om kollektivtransport.
- Maksimal kontraktslengd for persontransport med buss vert høgst 10 år (mot høgst 8 år i tidlegare utkast).
- Det vert utvida høve til direktetildeling av kontrakt for små og mellomstore bedrifter som driv med høgst 23 køyretøy, grenseverdiane vert i slike høve heva frå ein til to millionar euro, eller frå 300 000 til 600 000 km årleg
- Overgangsordningane (artikkel 8) har vorte romslegare.
- I den endelege forordninga vil ein for jernbane kunna nytta direktetildeling av kontrakt til lokaltransport – ikkje berre til fjern- og regionaltransport, slik det vart gjort framlegg om tidlegare.
- Medlemsstatane vert gjeve høve til å la reglane i forordninga gjelda òg for offentleg persontransport i nasjonale farvatn, med atterhald for bruk av rådsforordning (EØF) nr. 3577/92 av 7. desember 1992 om anvendelse av prinsippet om adgangen til å yte tjenester innen sjøtransport i medlemsstatene (den maritime kabotasje forandringa).

5 Gjeldande rett

5.1 Veg- og sjøtransport

Yrkestransportlova § 6 stiller krav om behovsprøvd løyve for persontransport med motorvogn i rute.

Yrkestransportlova § 7 stiller krav om behovsprøvd løyve for persontransport med fartøy (over 8 m lengde svarande til 4 bruttotonn) i rute. Det krevst likevel ikkje løyve for transport med fartøy mellom Noreg og andre land som tek med passasjerar mellom hamner i Noreg. Det trengs heller ikkje løyve for transport med fartøy av inntil 12 personar, dersom det ikkje krevst passasjersertifikat etter lov av 16. februar 2007 om skipssikkerhet.

Når det gjeld krav om tildeling av tilskot, må ein gjera eit skilje mellom kontraktar som fell inn under regelverket om offentlege innkjøp og dei som ikkje gjer det.

For inngåing av offentlege kontraktar gjeld lov om offentlege anskaffelser av 16. juli 1999 nr. 69, med tilhøyrande forskrift om offentlege anskaffelser av 7. april 2006 nr. 402 og forskrift om innkjøpsregler i forsyningssektoren av 7. april 2006 nr. 403. Det følgjer av begge desse forskriftene at tenestekonsesjonskontraktar ikkje er omfatta av regelverket. Tenestekonsesjonskontraktar vert definerte som kontraktar av same type som tenestekontraktar, med det unntak at godtgjersla for den tenesta som skal utførast, anten utelukkande gjeld retten til å utnytta tenesta eller gjeld ein slik rett saman med godtgjersle. Ein tenestekonsesjonskontrakt er såleis kjenneteikna ved at konsesjonsinnehavaren må ha ein risiko for å sikra inntening til å etablera og driva tenesta. Overtakinga av risikoen må vera reell. I alle tilfelle gjeld dei allmenne EØS-rettslege prinsippa om mellom anna ikkje-diskriminering, likehandsaming og transparens for tildeling av tenestekonsesjonskontraktar.

Tenestekonsesjonskontrakt samsvarar langt på veg med omgrepet nettokontrakt som er kjent frå kollektivtransportsektoren. Omgrepet tenestekontrakt samsvarar i hovudsak med omgrepet bruttokontrakt. Desse omgrepa er likevel berre hjelpeomgrep, og har inga direkte rettsleg meinig.

Ved inngåing av tenestekontrakt gjeld lov om offentlege anskaffelser direkte.

Tenestekonsesjonskontraktar vert regulerte av reglane i yrkestransportlova. Yrkestransportlova har frå 1994 hatt heimel for løyvestyresmakta til å kunna nytta anbod som alternativ måte å tilde-

Endringar i yrkestransportlova og jernbaneloven (gjennomføring av forordning (EF) nr. 1370/2007 av 23. oktober 2007 om offentlig persontransport med jernbane og på vei og om oppheving av rådsforordning (EØF) nr. 1191/69 og 1107/70)

la tilskot på ved tildeling av løyve for personrute-transport på veg og sjø, jf. yrkestransportlova § 8. Bruk av anbod etter yrkestransportlova var opphavleg eit frivillig alternativ. Rettsutviklinga i EØS har dei seinare åra modifisert dette utgangspunktet. Dette gjeld både i høve til sektorregelverket og i høve til regelverket om statsstøtte. Når det vert inngått kontrakt om utføring av transporttenester, medfører det ofte ei plikt for transportøren til å utføra tenesta mot å få einerett til å driva transporten, eventuelt kombinert med tilskot frå offentlig styresmakt. Dette kan utgjere restriksjonar på tilgangen til marknaden. Tilskot kan i tillegg vera i strid med statsstøttereglane i EØS-avtalen, jf. lov av 27. november 1992 nr. 109, del IV kapittel 2. Restriksjonar på den frie tilgangen til marknaden må ha særskilt heimel i EØS-retten.

Det er gjeve ei særskild forskrift om bruk av anbod for tenestekonsesjonskontraktar etter yrkestransportlova.

5.2 Særleg om sjøtransport

Yrkestransportlova skil i utgangspunktet ikkje mellom løyve for personruter på veg og til sjøs. Når det gjeld sjøtransport følgjer det likevel av lov om fri utveksling av tenesteytelser innan sjøtransport av 4. desember 1992 (lov om sjøtransporttjenester), som gjennomfører den maritime kabotasjeforordninga, at det skal være fri tilgang for EØS-reiarlag til å yta sjøtransporttenester innanfor EØS, jf. artikkel 1 (1).

Spørsmålet om ein kontrakt om plikt til offentlig teneste innan nasjonal rutetransport til sjøs er i samsvar med den maritime kabotasjeforordninga, må vurderast på bakgrunn av rettspraksis frå EU- og EFTA-domstolane og tolkingsfråsegner frå Kommisjonen.

Den maritime kabotasjeforordninga statuerer i artikkel 1 prinsippet om fri tilgang til å yta sjøtransporttenester innanfor EØS for reiarlag registrerte i EØS. Det må takast omsyn til dette ved tildeling av løyve for rutetransport til sjøs. Medan innskrenkingar i retten til fritt å kunna etablere seg har vore akseptert i lokal rutetransport med buss, er utgangspunktet etter den maritime kabotasjeforordninga motsett: Det krevst særskilt grunnlag for innskrenkingar i denne fridomen.

I artikkel 4 i kabotasjeforordninga er det opna opp for at styresmaktene kan fastsetja innskrenkingar i retten til fri tenesteyting når dette vert vurdert som naudsynt for å sikra tilstrekkelege transporttenester for alle. Styresmaktene kan gjera dette til dømes ved å inngå kontrakt med ein

operatør om plikt til offentlig teneste. Denne moglegheita gjeld berre for øykabotasje (transport til, frå eller mellom øyar, jf. artikkel 2 (1). For å oppfylle kravet om like rettar for alle reiarlag innanfor EØS, er prosedyrane for tildeling av løyve til rutetransport i samband med kontrakt om offentlig teneste til sjøs i stor grad lik prosedyrane som går fram av kollektivtransportforordninga artikkel 5 (3). Kommisjonen har kome med tolking til den maritime kabotasjeforordninga i KOM(2003)595 endeleg og KOM(2006)196 endeleg. I tolkinga er det mellom anna presisert at øykabotasje òg omfattar overfart over fjordar og liknande der ei omkøyning på land vil medføra ein omveg på meir enn ca. 100 km.

Det følgjer vidare av artikkel 4 at tildeling av kontrakt skal gjerast på ein ikkje-diskriminerande måte. Kommisjonen har i tolkinga slått fast at bruk av anbod vil vera den beste måten å sikra ikkje-diskriminering ved inngåing av kontraktar om offentlig teneste. Det følgjer av tolkinga at det for øykabotasje på strekningar med mindre enn 300 000 passasjerar årleg òg vil vera mogeleg å oppfylle kravet om ikkje-diskriminering gjennom ei kunngjering av styresmaktene sin intensjon om å inngå kontrakt om utføring av tenester på ei strekning der interesserte reiarar vert oppmoda til å melda si interesse for å utføra transport, utan at det vert gjennomført ein fullstendig anbodsprosedyre.

Kommisjonen meiner at kontraktar om offentlig teneste innan sjøtransport normalt ikkje bør gjelda for periodar på meir enn 6 år. Dette følgjer òg av retningslinene frå EFTA sitt overvakingssorgan (ESA) om statsstøtte innan maritim transport, jf. punkt 9 i retningslinene. For kontraktar som gjeld passasjertal under 300 000 passasjerar årleg, er opp til 12 år nemnt som ei akseptabel kontraktslengde.

5.3 Jernbanetransport

Jernbaneloven fastset vilkår for å driva jernbaneverksemd. Jernbaneloven kap. II A inneheld reglar om konkurranse om avtalar om persontransport med jernbane. Det er ikkje laga eigne prosessreglar for gjennomføring av ein eventuell konkurranse, men dei generelle prinsippa i EØS-retten om openheit, rettferd, transparens og ikkje-diskriminering er tekne inn i lova. Kapittelet inneheld berre reglar om situasjonen der departementet (staten) er kjøpar og skal slutta kontrakt om offentlig teneste. Det er i lova ikkje lagt føringar for om konkurranse skal nyttast ved tildeling. I jern-

Endringar i yrkestransportlova og jernbaneloven (gjennomføring av forordning (EF) nr. 1370/2007 av 23. oktober 2007 om offentlig persontransport med jernbane og på vei og om oppheving av rådsforordning (EØF) nr. 1191/69 og 1107/70)

aneloven § 8g er det teke inn ein regel som vernar tilsette sine rettar ved bruk av konkurranse. Regelen gjeld både konkurranse på det nasjonale jernbanenettet og annan skinnegående transport som sporveg, tunnelbane og forstadsbane.

Den nasjonale persontransportmarknaden med jernbane er ikkje liberalisert i Noreg. Jernbanepakke III vart vedteken i EU 23. oktober 2007 og rettsaktene vart publiserte i Official Journal 3. desember 2007. Direktiv 2007/58/EF som mellom anna endrar direktiv 91/440 om utviklinga av fellesskapet sine jernbaner, opnar jernbanesektoren ytterlegare ved å liberalisere den internasjonale persontransportmarknaden frå 1. januar 2010. Det vil vera høve til å ta opp passasjerar og setja dei av i same medlemsstat, men dersom dette kan vera øydeleggjande for det økonomiske grunnlaget for ein kontrakt om offentlig persontransport, kan det gjerast enkelte unntak. Direktivet er teke inn i norsk rett gjennom endringar i lisensforskriften og fordelingsforskriften.

Staten nyttar nettokontraktar ved kjøp av persontransport med jernbane på det nasjonale jernbanenettet. Det er operatøren som har risikoen for drifta og billettinntektene. Trafikkavtalen staten har med NSB AS, er tildelt direkte etter forhandlingar. Det er per i dag berre ei strekning som er konkurranseutsett, strekninga Oslo – Gjøvik (Gjøvikbana). Ved gjennomføringa av konkurransen vart prosedyrereglane i forsyningsforskrifta nytta.

Departementet er ikkje kjend med at det i Noreg har vore nytta konkurranse om kontrakt om offentlig teneste med annan skinnegående transport, til dømes sporveg, tunnelbane og forstadsbane.

5.4 Overdraging av verksemd

I forordninga artikkel 4 (5) vert rett styresmakt gjeve høve til å krevja at reglane for overdraging av verksemd skal nyttast tilsvarende ved konkurranse etter forordninga. Det vert vist til nasjonal rett på området. Departementet viser i den samanheng til Ot.prp. nr. 60 (2008-2009), jf. Innst.O. nr. 74 (2008-2009) som slår fast at arbeidsmiljøloven §§ 16-2 til 16-7 skal gjelda ved all konkurranse om tildeling av løyve/kontrakt etter yrkestransportlova og jernbaneloven, ikkje berre ved konkurranse etter regelverket i kollektivtransportforordninga. Endringslova vart på dette punktet sett i verk 1. september 2009.

6 Framlegget til regelendringar

6.1 Generelt

Departementet har vurdert om forordninga bør gjennomførast i form av lov eller forskrift.

Yrkestransportlova har til no ikkje gått lenger enn til å slå fast at bruk av konkurranse skal vera frivillig. I dei tilfella der det allereie gjeld plikt til konkurranse, går dette i dag fram av anna regelverk, jf. lov om offentlege anskaffelser med tilhøyrande forskrifter og lov om sjøtransporttjenester. Reglar om prosess når konkurranse vert brukt på frivillig basis, er gjennomførte i form av forskrift.

Jernbaneloven regulerer ikkje spørsmålet om korleis kontraktar om offentlig teneste med jernbane skal tildelast.

Departementet finn at det passar best med strukturen i regelverket å gjennomføra kollektivtransportforordninga i form av forskrift. Dette gjev òg den fordel at departementet kan gje felles reglar for veg- og banesektoren i ei fellesforskrift.

6.2 Yrkestransportlova

Framlegget er i hovudsak avgrensa til naudsynete endringar som følgje av at kollektivtransportforordninga vil verte inkorporert i norsk rett.

Der yrkestransportlova etter gjeldande rett i § 8 første ledd gjev tilvising på at fylkeskommunen kan velja mellom å konkurranseutsettja eller tildele kontrakt direkte, vil hovudregelen etter iverksetjing av kollektivtransportforordninga bli konkurranseutsetjing. Direkte tildeling vil framleis kunna nyttast innanfor dei rammene som går fram av kollektivtransportforordninga.

Yrkestransportlova § 8 sjuande ledd gjev departementet heimel til å gje nærare forskrift om konkurranse, medan § 35 gjev heimel for å gje nærare forskrifter om kvar enkelt løyveordning og utfyllande forskrifter til gjennomføring av lova. Departementet finn at desse reglane gjev heimel for å gjennomføra forordninga som forskrift på vegtransportområdet. Gjeldande forskrift om anbod i lokal rutetransport er gjeve med heimel i §§ 8 og 35.

I utkastet har departementet vald å fremja forslag om å oppheva yrkestransportlova § 22 sjette ledd, som fastset ei minste kontraktstid ved bruk av anbod (konkurranse) på 5 år med unntak for mellombelse ruter. Bakgrunnen for regelen er m.a. omsynet til tilsette og til tryggleik for investerte

Endringar i yrkestransportlova og jernbaneloven (gjennomføring av forordning (EF) nr. 1370/2007 av 23. oktober 2007 om offentlig persontransport med jernbane og på vei og om oppheving av rådsforordning (EØF) nr. 1191/69 og 1107/70)

ringar, jf. Ot.prp. nr. 64 (1989-90) og Innst.O. nr. 82 (1990-91). Departementet viser til tidlegare framlegg om endringar i yrkestransportlova, som har som føresetnad at reglane i arbeidsmiljølova §§ 16-2 til 16-7 skal gjelda tilsvarende ved bruk av konkurranse ved tildeling av løyve. Denne lovendringa er vedteken og sett i verk frå 1. september 2009. Dette fører til at det er teke omsyn til tryggleiken for tilsette på ein alternativ måte. Departementet meiner at ei fast nedre grense for anbodskontraktar i ein del tilfelle kan synast som lite føremålstenleg og at det vil kunna motverka effektiv konkurranse ved at ein ikkje alltid vil kunna velja den kontraktperioden som til ei kvar tid vil vera optimal. Etter departementet si vurdering vil marknaden sjølv avgrensa lengda på kontraktperiodar, m.a. gjennom høgre prissetjing av anbod som t.d. ikkje tek omsyn til investeringar. For den som skal kjøpa tenester, vil det likeins måtte gjerast vurderingar i høve til same problemstilling, samstundes som det òg må takast omsyn til meirbruk av eigne ressursar ved kortare intervall mellom kvar konkurranseutlysing.

Dei andre endringane i yrkestransportlova er i all hovudsak tilpassingar til endringa i § 8 første ledd, sjå meir under kapittel 10.

6.3 Jernbaneloven

Framlegget er avgrensa til å gjelde naudsynte endringar for å gjennomføra kollektivtransportforordninga i norsk rett. Fleire av reglane i forordninga er ikkje tydeleg forankra i jernbaneloven. Mellom anna stiller forordninga krav til korleis offentlege styresmakter skal gå fram for å påleggje plikt om offentlig tenesteyting, krav til innhald i kontraktar om offentlig teneste o.a. Departementet gjer difor framlegg om endring i jernbaneloven.

Jernbaneloven § 16 inneheld ein generell regel som gjev Kongen mynde til å gje forskrift om utfylling og gjennomføring av EØS-avtalen på jernbaneområdet. Av Ot.prp. 45 (1994-1995) s. 3 første spalte går det fram at føresegna mellom anna har som føremål å gje heimel for å fastsetja tidsfristar for sakshandsaminga som ikkje følgjer av forvaltningsloven. Denne heimelen gjeld såleis først og fremst for fastsetjing av administrative og prosessuelle reglar i EØS-lovgivinga, og ikkje for gjennomføring av materielle reglar.

Jernbaneloven §§ 8a og 8b gjev departementet heimel til å gje forskrifter om tilrettelegging for og gjennomføring av konkurranse om kontrakt om utføring av persontransport med jernbane og

stiller eit generelt krav til at konkurransar skal gjennomførast på like vilkår og på ein ikkje-diskriminerande måte. Desse reglane i jernbaneloven opnar berre opp for konkurranse dersom styresmakten sjølv ønskjer å nytta seg av denne tildelingsforma. Føresegnene seier ikkje noko om når konkurranse må nyttast, og seier heller ikkje noko om kva for innhald ein kontrakt om offentlig tenesteyting skal ha. Reglane gjeld dessutan berre i høve til situasjonen der departementet (staten) er kjøpar av tenestene og gjennomfører konkurranse om persontransport på det nasjonale jernbanenettet.

Det er derfor naudsynt med ein klar heimel i jernbaneloven for at forordninga skal kunna takast inn i norsk rett gjennom forskrift. Departementet meiner det er mest tenleg å ta inn ein slik forskriftsheimel i ny § 7d i kapittel II som gjev departementet mynde til å gjennomføra og utfylla forordninga med seinare endringar. Dette vil gje god samanheng med den tilsvarende gjennomføringsføresegna i § 7c om forordninga om rettar til jernbanepassasjar.

6.4 Regelverk som vil verta oppheva eller endra

Prosedyrereglane i forskrifta om anbod i lokal rutetransport gjevne med heimel i yrkestransportlova vert oppheva. Forskrifta vil føra vidare dei gjeldande reglane som ikkje gjeld prosedyre, og som ikkje på annan måte vert påverka av kollektivtransportforordninga.

I samsvar med kollektivtransportforordninga artikkel 10 må forordning (EØF) nr. 1107/70 opphevast. Tilsvarende gjeld forordning (EØF) nr. 1191/69, likevel slik at reglane i forordninga vil gjelda for godstransport i eit tidsrom på tre år etter iverksetjing av kollektivtransportforordninga. Forskrift av 8. november 1995 nr. 716 om gjennomføring av fellesregler om innenlands transport i EØS-avtalen må endrast i samsvar med dette. Forskrifta har heimel i lov av 26. mai 1995 nr. 25 om gjennomføring av fellesregler om innlands transport i EØS-avtalen.

7 Høyring

Samferdselsdepartementet sende 12. desember 2008 saka til høyring. Frist for å uttala seg vart sett til 3. februar 2009.

Høyringsnotatet vart sendt til følgjande instansar:

Endringer i yrkestransportlova og jernbaneloven (gjennomføring av forordning (EF) nr. 1370/2007 av 23. oktober 2007 om offentlig persontransport med jernbane og på vei og om oppheving av rådsforordning (EØF) nr. 1191/69 og 1107/70)

Alle departementa
Statsministerens kontor
Alle fylkeskommunar
Oslo kommune
Vegdirektoratet
Statens jernbanetilsyn
Jernbaneverket
Klagenemnda for offentlige anskaffelser
Konkurransetilsynet
Regjeringsadvokaten
Riksrevisjonen
Forbrukerrådet
Forbrukerombudet
Datatilsynet
Akademikerne
Arbeidsgiverforeningen Spekter
Det norske maskinistforbund
Hurtigbåtenes Rederiforbund
KS – kommunenes interesse- og arbeidsgiver-organisasjon
Landsorganisasjonen
HSH
NITO
Norges Lastebileier-Forbund
Norges Rederiforbund
Norges Taxiforbund
Norges Turbilforbund
Norsk Jernbaneforbund
Norsk Kommuneforbund
Norsk Lokomotivmannsforbund
Norsk Rutebilarbeiderforbund
Norsk Sjømannsforbund
Norsk Sjøoffiserforbund
Norsk Styrmandsforening
Norsk Togoperatør Forening
Norsk Transportarbeiderforbund
Næringslivets Hovedorganisasjon
Rederienes Landsforening
Transportbedriftenes Landsforening
Transportbrukernes Fellesorgan
Transportbrukernes Fellesorganisasjon
Yrkesorganisasjonenes Sentralforbund
Yrkestrafikkforbundet
NSB AS
NSB Nettbuss AS
Ruter AS
NSB Gjøvikbanen AS
Flytoget AS
Ofofbanen AS
Veolia AS
Oslo T-banedrift AS
Oslo Sporvognsdrift AS
AS Gråkallbanen

Bergen Bybane
Transportøkonomisk institutt
Urbanet Analyse AS
For Jernbane

Justis- og politidepartementet (JD) har merknader til korleis lovendringa teknisk er tenkt gjennomført.

Fornyings- og administrasjonsdepartementet (FAD) har fått merknader frå Konkurransetilsynet, som er lagt ved fråsegna. FAD meiner sondering mellom tenestekontraktar og kontraktar om offentlege tenesteytingar kan vera vanskeleg å forstå av høyringsbrevet. Dei ønskjer derfor ei klargjering i høve til innkjøpsregelverket:

«For inngåelse av offentlige kontrakter gjelder i utgangspunktet Lov om offentlige anskaffelser av 16. juli 1999 nr. 69 med blant annet tilhørende forskrifter:

- Forskrift om offentlige anskaffelser av 7. april 2006 nr. 402
- Forskrift om innkjøpsregler i forsyningssektorene (vann- og energiforsyning, transport- og posttjenester) av 7. april 2006 nr. 403.

Regelverket om offentlige anskaffelser setter visse rammer for hvordan anskaffelsesprosessen skal foregå, fra planlegging av anskaffelsen til inngåelse av kontrakt. Regelverket innebærer således at oppdragsgivere i utgangspunktet må følge visse prosedyreregler ved inngåelse av tjenestekontrakter. En tjenestekontrakt defineres som en gjensidig bebyrdende kontrakt som gjelder tjenester, og som inngås mellom en eller flere oppdragsgivere på den ene siden og en eller flere leverandører på den andre siden.

Det følger derimot av både forskrift om offentlige anskaffelser og forskrift om innkjøpsregler i forsyningssektorene at tjenestekonsesjonskontrakter ikke er omfattet av regelverket. Tjenestekonsesjonskontrakter defineres som kontrakter av samme type som tjenestekontrakter, med unntak at vederlaget for tjenesten som skal utføres, enten utelukkende består av retten til å utnytte tjenesten eller i en slik rett sammen med betaling. En tjenestekonsesjonskontrakt er således kjennetegnet ved at konsesjonsinnehaver må ha en risiko for å sikre inntjening til å etablere og drive tjenesten. Overtakelse av risiko må være reell. Uansett gjelder de alminnelige EØS-rettslige prinsippene om blant annet fri bevegelse, ikke-diskriminering, likebehandling og gjennomsiktighet for tildeling av tjenestekonsesjonskontrakter.»

Endringar i yrkestransportlova og jernbaneloven (gjennomføring av forordning (EF) nr. 1370/2007 av 23. oktober 2007 om offentlig persontransport med jernbane og på vei og om oppheving av rådsforordning (EØF) nr. 1191/69 og 1107/70)

FAD viser elles til rettleiaren om offentlege innkjøp som departementet har utarbeidd.

FAD stiller seg positiv til at Samferdselsdepartementet seinare vil vurdere å la forordninga gjel-
da for sjøtransport etter at forholdet mellom regelverket i kollektivtransportforordninga og den maritime kabotasje-forordninga er nærare avklara.

Regjeringsadvokaten meiner at både utkastet til yrkestransportlova § 6 fjerde ledd og § 8 har fått ei uheldig utforming i lovutkastet. I utkastet til § 6 fjerde ledd synest det som om ein ikkje har teke omsyn til at «bruttokontraktar» vil bli tildelte etter regelverket om offentlege innkjøp (med unntak for kontraktar om transport med jernbane som alltid synest å kunna verta tildelt direkte, jf. forordninga artikkel 5 (1) og (6).)

Ei betre formulering kunne t.d. vera:

«Løyve etter § 6 gis til den som tildeles kontrakt om offentlig tjenesteyting etter forordning (EF) nr. 1370/2007 eller etter lov om offentlige anskaffelser med tilhørende forskrifter».

Utkastet til yrkestransportlova § 8 kan i følge Regjeringsadvokaten òg formulerast enklare:

«Tildeling av kontrakt om offentlig tjenesteyting skal skje etter konkurranse der et krav om anbudsprosedyre eller en annen form for konkurranse følger av forordning (EF) nr. 1370/2007, forordning (EF) nr. 3577/92 eller lov om offentlige anskaffelser med tilhørende forskrifter».

Overskrifta til yrkestransportlova § 8 må i så fall òg endrast til konkurranse ved tildeling av kontrakt om offentlig tenesteyting. Ved å nytta denne framgangsmåten vil ein òg oppnå at det går klart fram av lova at tildeling av kontrakt og tildeling av løyve er to ulike hendingar. Det kan ha noko å seia rettsleg sett om ein meiner det er kontrakt som vert tildelt ved bruk av anbod, eller om det er løyve.

Då det i alle høve vil vera ein nær samanheng mellom løyvetildelinga og tildeling av kontrakt om offentlig tenesteyting, bør departementet vurdere om ein bør ta inn reglar som klargjer forholdet mellom dei to disposisjonane. Det kunne t.d. vera føremålstenleg å ta inn ein regel i lova om at avgjerder i anbudsprosessen ikkje vert rekna som einskildvedtak. Dette vil t.d. ha som følge at det ikkje kan setjast fram klage etter reglane i forvaltningsloven. Dette vil vera ein klar fordel ettersom forvaltningsloven sitt klagesystem passar mindre bra i ein anbudsprosess.

Regjeringsadvokaten meiner det bør vurderast å gje nærare reglar om anbudsprosedyre ved bruk av kollektivtransportforordninga. Det vert vist til at det kan vera uklart kva som ligg i at anbudsprosedyren skal vera rettvís og at den skal vera i samsvar med prinsippa for openheit og likehandsaming, jf. artikkel 5 (3). Sjølv om det alltid vil vera mogeleg å nytta lov om offentlige anskaffelser, kan det likevel ikkje vera tvil om at nemnde lov med forskrifter stiller strengare krav til oppdragsgjevar enn det som gjeld etter kollektivtransportforordninga artikkel 5 (3).

For å vera på den sikre sida vil det kunna vera fare for at oppdragsgjevar vil falla ned på ei avgjerd om å nytta lov om offentlige anskaffelser, med følgjande risiko for å utløyse erstatningsansvar for feil som vert gjort ved gjennomføringa av konkurransen.

Reglar som må stillast opp for anbudsprosedyre etter artikkel 5 (3) er ein del av den generelle problemstillinga om kva reglar som gjeld for tildeling av tenestekon-sesjonskontraktar. Dersom ein stiller opp nokre minimumsreglar for anbudsprosedyren etter kollektivtransportforordninga, vil dei òg kunne gje rettleiing for andre tenestekon-sesjonskontraktar.

Statens vegvesen (SVV) si fråsegn har som føresetnad at nettokontraktar framleis vil vera hovudregelen i ferjedrifta. SVV meiner at utkastet til ny § 8 i yrkestransportlova er upresis. Slik utkastet er formulert, kan det verka som om kollektivtransportforordninga og den maritime kabotasje-forordninga skal verka kumulativt for offentlege tenesteytingar med sjøtransport. SVV gjer framlegg om at «og» i utkastet vert bytt ut med «eller», eventuelt at paragrafen vert utforma som følgjer:

«Ved tildeling av løyve etter §§ 6 og 7 ved inngåing av kontrakt om offentlig tenesteyting skal det nyttast konkurranse så langt det følgjer av forordning (EF) nr. 1370/2007.

Ved tildeling av løyve etter §§ 6 og 7 ved inngåing av kontrakt om offentlig tenesteyting på sjøruter skal det likevel nyttast konkurranse så langt det følgjer av forordning (EF) nr. 3577/92.»

SVV viser til at lov og forskrift om offentlege innkjøp, rettspraksis, klagenemndpraksis og juridisk teori i stor grad har vorte nytta til utfylling og tolking av forskrift om anbod i lokal rutetransport. Det er langt på veg dei same grunnleggjande omsyn som gjer seg gjeldande i dei ulike regelsetta. Dei ulikskapane som finst, har saman med lite

Endringer i yrkestransportlova og jernbaneloven (gjennomføring av forordning (EF) nr. 1370/2007 av 23. oktober 2007 om offentlig persontransport med jernbane og på vei og om oppheving av rådsforordning (EØF) nr. 1191/69 og 1107/70)

bakgrunnsmateriale og litteratur om anbod i lokal rutetransport, ført til ein del tolkingstvil.

Ut frå ovannemnde ser SVV positivt på framlegget om å oppheva dei særskilte reglane om anbod i lokal rutetransport. Det synest naturleg at det vert teke utgangspunkt i dei reglane som følgjer av lov og forskrift om offentlege innkjøp, som då vil sikra konkurranse og på anna vis trygg gjennomføring av konkurransen.

SVV viser vidare til problemstillingar knytt til at det etter at konkurransen er gjennomført, skal treffast vedtak om tildeling av løyve etter yrkestransportlova. Tildeling av løyve er eit enkeltvedtak etter forvaltningsloven, noko som gjev leverandørane ein del rettar, og tilsvarende ein del plikter for oppdragsgjevar.

SVV sitt utgangspunkt er at berre sjølve løyvevedtaket er eit enkeltvedtak. Dei viser likevel til at det den seinare tid har oppstått spørsmål om avvising av tilbod og avlysing av konkurranse og skal sjåast som enkeltvedtak. Problemstillinga oppstår med jamne mellomrom og kompliserer prosessen med anbod.

Konkurransetilsynet meiner at det både er naudsynt og føremålstenleg å spegelvende lova slik ho no står fram, i samsvar med forordninga, slik at utgangspunktet blir at det skal nyttast konkurranse ved tildeling. Tilsynet viser til at det er gjort unntak for ei rekkje område. Det er viktig å understreka at dette ikkje medfører at konkurranseutsetjing ikkje kan nyttast der det er gjort unntak, men at det er opp til styresmaktene i dei einskilde landa å avgjera om det skal nyttast konkurranse.

Tilsynet saknar ei utgreiing av kvifor det vert lagt opp til minimumsløysing om bruk av konkurranse, ut over det ein er forplikta til i høve til forordninga. Etter tilsynet si vurdering er det grunn til å tru at bruk av konkurranse m.a. ved tildeling av kontraktar på jernbanetransport vil kunna gje positive verknader i form av eit meir effektivt jernbanetilbod. Det burde vore gjort ei vurdering av slike mogelege effektar og gjort ei avveging opp mot dei fordelane departementet meiner unntaket for jernbane vil gje.

Konkurransetilsynet viser likevel til at det står fram som føremålstenleg å gjera unntak for kontraktar under visse terskelverdiar.

Tilsynet meiner at det òg vil gje positive effektar med auka konkurranse innanfor sjøtransport, og er positive til at departementet tek sikte på å vurdere å la kollektivtransportforordninga gjelda òg for sjøtransport når tilhøvet mellom dei ulike regelverk for sjø og land er nærare avklara.

Transportbedriftenes Landsforening (TL) meiner at implementering av kollektivtransportforordninga kan medverka til klarare regelverk om konkurranse om kontraktar om offentlig tenesteyting innan kollektivtransport, men meiner at det framleis er ein del spørsmål som departementet bør klara opp i før lovendringa vert lagt fram for Stortinget. TL viser til at forordninga i praksis vil gjelda for buss, og meiner at departementet bør arbeida for at forordninga òg skal kunna nyttast til å konkurranseutsetja jernbane, trikk og T-bane. TL viser vidare til at dei i tidlegare høyringar har peika på at ein bør halda seg til lov om offentlege anskaffelser når det gjeld bruk av konkurranse. TL ønskjer ei vurdering av om det er behov for ei presisering i § 8 om at forhandlingar kan nyttast ved offentlege innkjøp òg etter den nye forordninga. TL viser til at det er gjort unntak for kommersielle ekspressbussruter i forordninga, og meiner dette og vil gjelda for fylkesinterne ekspressbussruter. Dei kan ikkje sjå at forordninga skil mellom fylkeskryssande og fylkesinterne ruter.

Det vert vist til at ein del fylkeskommunar direkte eller indirekte eig trafikkselskap. Det bør klargjerast om desse fylka skal vera omfatta av unntaket for drift i eigen regi. Slik TL vurderer det, vil korkje Sogn og Fjordane fylkeskommune eller Møre og Romsdal fylkeskommune kunna hindra konkurranseutsetjing ved å visa til drift i eigen regi. Etter forordninga artikkel 3 (2) og (3) vert generelle reglar trekte fram som unntak for konkurranseutsetjing. Det vert i forordninga peikt på at det ikkje trengst konkurranse for å kunna godtgjera for plikter til å yta offentlig teneste som fastset maksimaltakstar for skuleelevar, studentar, lærlingar og rørslehemma. TL meiner at òg økonomisk sjølvberande trafikk (ekspressbussruter) må oppfylla både generelle reglar og eventuelt særskilt definerte plikter. I høve til forordninga skal selskapa ha rett til kompensasjon for dette. Denne regelen, og at kommersielle ekspressbussruter er unnatekne frå forordninga, gjer etter TL si vurdering at ekspressbusselskap som har avtale om bruk av ungdomskort og/eller nyttar fylkeskommunale takstar på delstreknningar, framleis er unnatekne frå konkurranseutsetjing.

TL meiner det er viktig at det er dialog mellom oppdragsgjevar og trafikkselskap når elementa i kontraktane i kollektivsektoren vert utforma.

Norges Taxiforbund ser det ikkje som noko ulempe at prinsippet om konkurranse i høve til gjeldande rett vert snudd, slik at hovudregelen no vert at konkurranse skal nyttast.

Endringar i yrkestransportlova og jernbaneloven (gjennomføring av forordning (EF) nr. 1370/2007 av 23. oktober 2007 om offentlig persontransport med jernbane og på vei og om oppheving av rådsforordning (EØF) nr. 1191/69 og 1107/70)

Taxiforbundet viser til at artikkel 5 (4) kan gje rom for kjøp frå taxinæringa. Regelen vil kunna nyttast til direkte kjøp frå lokalt etablerte aktørar, t.d. frå drosjar. Dette vil kunna styrkja tilbodet i distrikta, særleg der drosjenæringa taper konkurransen om pasienttransporten. Taxiforbundet oppmodar departementet om å gjera innhaldet i regelen kjent for fylkeskommunane.

Flytoget meiner denne forordninga gjev ei god ramme for og føringar for konkurranseutsetjing av fleire jernbanestrekningar, og legg til grunn at dette vil vera eit viktig grunnlag for kommande diskusjonar om konkurranseutsetjing av jernbanestrekningar i Noreg. Flytoget ser positivt på at regelverket for direkte tildeling av strekningar vert gjort tydeleg, og at det går klart fram at offentlege styresmakter kan tildela strekningar/opppdrag. Flytoget meiner det er særskild viktig at desse forholda vert avklara, då det i dag er fleire statlege operatørar som er godkjende for å driva persontransport på det offentlege jernbanenettet og som er aktuelle leverandørar av slike tenester.

Norsk Transportarbeiderforbund har alltid vore mot innføring av anbod. Primært ønskjer dei at styresmaktene legg ned veto mot forordninga dersom dette er mogeleg. Transportarbeiderforbundet har subsidiært som føresetnad at framlegget til lovendring som gjeld tilsette sine rettar vert ført vidare når forordninga vert implementert i norsk lovgeving. Etter Transportarbeiderforbundet si oppfatning bør kvalitetsstandardar og sosiale standardar til transportopplegg og transportmidlar verta gjevne som forskrift, og ikkje verta overlatne til lokale styresmakter. Med nasjonale standardar hindrar ein at det vert ein konkurranse situasjon mellom fylka.

Landsorganisasjonen i Norge (LO) finn det svært uheldig at kollektivtransportforordninga, gjennom EØS-avtalen, skal overstyra nasjonalt lovverk på samfunnsområde som gjeld organisering og drift av innanlands persontransport. LO ser kollektivtransporten som ein svært viktig del av det offentlege velferdstilbodet og eit heilt sentralt verkemiddel i miljø- og klimapolitikken. Viktige verkemiddel for samfunnsutvikling kan ikkje overlatast til marknaden, men må underleggjast sterkare politisk styring. LO ser gjeldande ordning med valfri bruk av konkurranse for å vera meir i tråd med nærleiksprinsippet som elles er slått fast i EU. LO viser til at vi no har 10 års erfaring med bruk av anbod i Noreg utan at det kan visast til betydeleg betre og billegare tilbod. Organisering av kollektivtransporten er avgjerande for utvikling av gode og trygge arbeidsplassar med

fokus på kvalitet og kompetanse og rekruttering til yrket.

Innføring av forordninga vil i stor grad svekka sjansen til å nytta nye eller alternative organisasjonsformer. Konsekvensen kan bli at bruttokontraktar framleis vert den dominerande kontraktsforma, noko som ut frå røynslene er den dårlegaste løysinga i høve til utvikling av kollektivtilbodet i eit miljøperspektiv og for å ivareta kompetente tilsette.

LO er nøgde med at jernbane på det nasjonale transportnettet er unnteke frå krav om konkurranse. Det må sikrast unntak for sporvogn og T-bane, slik at ikkje ein uklar situasjon fører til bruk av anbod etter forordninga ved eit seinare høve.

LO krev at styresmaktene nøye følgjer opp dei tilsette sine rettar ved konkurranseutsetjing både ved sjø- og landtransport.

Fagforbundet viser til at dei ser kollektivtransporten som ei offentleg oppgåve, som ein viktig del av velferdstilbodet og eit sentralt verktøy i miljø- og klimapolitikken. Kommisjonen står ved grunngevinga for å setja ut kollektivtransporten på anbod fram som lite truverdig med tanke på nærleiksprinsippet som er slått fast i EU. Kollektivtransportforordninga ser ut til einsidig å styrkja interessene til store, private og globale transportoperatørar til ulempe for lokale norske interesser.

Største delen av kollektivtransporten i Noreg køyrer på nettokontraktar som er omfatta av forordninga. Implementering av forordninga i Noreg vil derfor ha svært omfattande verknader for kollektivtransporten som eit heile, og vil medføra bruk av anbod i største delen av kollektivtransporten.

Fagforbundet viser til at det har vore ei trend, både nasjonalt og internasjonalt, å utvikla ulike former for resultatkontraktar etter misnøye med det einsidige fokuset på pris i anbodssystemet. Anbod kan vera til hinder for inngåing av kvalitetskontraktar.

Det er knytt alt for stor uvisse til om anbod lar seg kombinera med avtaler som sikrar naudsynt forbetring av kvaliteten på kollektivtilbodet og arbeidsformer som sikrar eit konstruktivt samspel mellom styresmakter, kollektivselskap og tilsette.

Kollektivtransportforordninga bryt den politiske debatten om anbod både i Noreg og resten av Europa. Norske styresmakter må avvise forordninga for å hindra at anbod blir norma for organisering av kollektivtransport, og for å hindra at viktige lokaldemokratiske spelereglar vert sette ut av kraft. Subsidiært ber Fagforbundet om at det vert gjeve nasjonalt regelverk som gjev høve til å nytta alternative kontraktsformar utan krav om anbod.

Endringer i yrkestransportlova og jernbaneloven (gjennomføring av forordning (EF) nr. 1370/2007 av 23. oktober 2007 om offentlig persontransport med jernbane og på vei og om oppheving av rådsforordning (EØF) nr. 1191/69 og 1107/70)

Fagforbundet gjev støtte til framlegget om å lovfasta tilsette sine rettar ved anbud. Fagforbundet viser òg til at dei har vore med på å forhandla fram ein bransjeavtale som har demma opp for den raseringa av løns- og arbeidsforhold som bruken av anbud hadde i den første fasen.

Dei understrekar at anbud i alle fall har negative konsekvensar for dei tilsette. Ved fleire anbuds-konkurransar har ei rekkje tilsette vald å ikkje følgja ny arbeidsgjevar. Skifte til arbeidsgjevar utan lokal forankring og marknadskunnskap er med på å gjera sjåføryrket mindre attraktivt. Frå-fallet av sjåførar medfører at kollektivtransporten vert tappa for erfaring og lokal kompetanse.

Sporvogn og T-bane i Oslo er organisert slik at det fell inn under definisjonane av intern operatør, som medfører at det er høve til å gjera unntak frå konkurranseprinsippet. Fagforbundet fryktar for at uklare reglar og strid om definisjonar på eit seinare tidspunkt likevel vil føra til at sporvogn og T-bane likevel må setjast ut på anbud, trass i bystyret sitt vedtak om det motsette.

Sjølv om Fagforbundet primært meiner at forordninga må avvisast, ber det om at høvet til å gjera unntak for sporvogn og T-bane vert teke inn i nasjonale reglar. Skinnegåande kollektivtransport må ha eigen infrastruktur, som på si side krev midlar til drift og vedlikehald. Det er behov for å sikra at styresmaktene kan gjera seg nytte av synergieffektar som oppstår ved ulike former for integrasjon mellom kollektivtransporten og andre offentlege oppgåver, noko som talar for et kollektivsystem der fleire driftsformer samla utgjør eit nettverk for dei reisande, òg bør ha eksplisitte unntak i nasjonale reglar om konkurranse.

Fagforbundet meiner at forordninga ikkje bør implementerast i norsk lov. Eventuelle sanksjonar frå EU si side vil ikkje ha konsekvensar som kan målast opp mot dei negative konsekvensane krav om anbud vil ha. Utelukking av norske selskap i konkurranse i EU vil etter Fagforbundet si vurdering bety lite.

Subsidiært vert det bede om at unntaksreglane som ligg i forordninga vert lovfasta for jernbane, for transport under terskelverdiane og for selskap som vert drifta av det offentlege.

Sjømannsorganisasjonenes Fellessekretariat (SF), som representerer Norsk Sjømannsforbund, Norske Sjøoffiserers forbund og Det norske maskinistforbund, er uroa for at forslaget om overdraging av verksemd kan verta svekka om ikkje konkurranse vert nytta ved tildeling, jf. at tidlegare høyring knyter overdraging av verksemd til fri konkurranse gjennom bruk av anbud. SF er like-

vel klar over regelverket for sjøtransport, slik det går fram av departementet sine vurderingar i høyringsbrevet.

Norsk Lokomotivmannsforbund er prinsipielt usamde i at EU sine forordningar skal overstyra nasjonalt regelverk på samfunnsområde som gjeld organisering og drift av innanlandsk persontransport. Norsk Lokomotivmannsforbund meiner at denne sektoren ikkje kan verta styrt av marknaden, men av offentlege styresmakter. Tvungen bruk av anbud på bussruter er særleg uheldig for arbeidstakarar som er utsette for dette med omsyn til å ha stabile og føreseielege arbeidsvilkår. Løns- og arbeidsvilkår vil kunna verta ein konkurransefaktor. Det vert svært viktig at arbeidstakarar vert verna av arbeidsmiljøloven sine reglar om overdraging av verksemd.

Rederienes Landsforening viser til at forslaget ikkje fører til store endringar for deira medlemmer. Dei meiner at leverandørane ikkje er tente med utryggleik kring forma for kjøp av tenester på dette området, og meiner at lov om offentlige anskaffelser bør nyttast i alle høve, både når det gjeld brutto- og nettokontraktar.

Av dei fylkeskommunane som har gitt fråsegn, er det berre *Sogn og Fjordane fylkeskommune* som har hatt innvendingar mot innføring av forordninga. Fylkesutvalet har i to punkt oppsummert følgjande:

- Fylkeskommunen meiner forordninga vil føra til auka utgifter til administrasjon/kompetansebygging for fylke som har andre kontraktstilhøve, og krev at det vert lagt inn statlege midlar til å kompensera for dette.
- Fylkeskommunen står fast på eit tidlegare vedtak om at denne forordninga ikkje er tilpassa dei geografiske tilhøva og befolkningsstrukturane i Noreg, og seier seg lei for at ho vert innført.

Fylkeskommunen viser vidare til at det må leggjast til rette for fleksible overgangsordningar i åra fram mot 2019. Ut over dette har ikkje fylkeskommunen merknader til framlegget.

Nordland fylkeskommune viser til at dei allereie har innarbeidd store delar av framlegget til endringar i dei anbudsprosessane som alt er gjennomførte i fylket. Fylkeskommunen finn det svært positivt at sikring av dei tilsette sine rettar vert løfta fram i ny lovendring.

Ruter AS tek utgangspunkt i at forordninga i liten grad vil påverka organisering og drift av kollektivtransporten i Oslo og Akershus ut over framlegga til endringar i kontraktbeløp og kontraktvolum som Ruter oppfattar som positive. Ruter har i til-

Endringar i yrkestransportlova og jernbaneloven (gjennomføring av forordning (EF) nr. 1370/2007 av 23. oktober 2007 om offentlig persontransport med jernbane og på vei og om oppheving av rådsforordning (EØF) nr. 1191/69 og 1107/70)

legg stilt ein del spørsmål knytt til korleis forordninga skal forståast i praksis når ho vert operativ, i høve til kontraktar basert på eigenregi.

Oslo T-banedrift har gjeve eit oversyn over organiseringa av Oslo T-banedrift.

Dei andre organisasjonane/instansane som har hatt utkastet til høyring, har anten ikkje gjeve fråsegn, eller ikkje hatt merknader til framlegget.

8 Vurdering

8.1 Generelt

Forordninga fastset dei ytre rammene for bruk av konkurranse ved inngåing av kontraktar om offentleg tenesteyting, men gjev ikkje direkte føringar for kva for prosedyrar som må nyttast, så lenge føresetnadene i forordninga er oppfylte. Forordninga opnar i visse tilfelle opp for at den enskilde medlemsstat har alternativ i høve til verkeområdet for, og rekkevidda av, forordninga. Vidare vert det i høyringsvara peika på problemstillingar som kan reisa spørsmål om tolkinga av nokre punkt i forordninga. I dei følgjande punkta vil dei viktigaste problemstillingane på dei nemnde områda verta kommenterte.

Departementet vil implementera forordninga som ei felles forskrift med heimel i yrkestransportlova og jernbaneloven. Ut frå departementet si vurdering kan det synast føremålstenleg å leggja forordninga som vedlegg til dei forskriftene ho blir inkorporert gjennom, framfor å berre vise til forordninga i forskriftsteksten. Dette for å lette tilgangen til regelverket.

8.2 Rekkevidda av prinsippet om konkurranse

Det vil kunna tenkjast ei strengare praktisering enn det forordninga legg opp til for å kunna bruka direktetildeling av kontrakt, ved å krevja at tildeling av *alle* kontraktar skal lysast ut for konkurranse. Det er fullt mogeleg for nasjonale styresmakter å krevja at dei kontraktane som kan verta unntekne frå kravet om konkurranseutsetjing etter reglane i artikkel 5 òg skal konkurranseutsettast.

Departementet legg i størst mogeleg grad opp til at det ikkje vert gjeve nasjonale pålegg om bruk av konkurranse ut over det som følgjer av forordninga. Dette for å styrkja det lokale sjølvstyret og sikra størst mogeleg handlefridom. Departementet understrekar likevel at dette ikkje er til

hinder for at dei lokale styresmaktene kan velja å nytta konkurranse ved tildeling av kontraktar og løyve for transport på område der dette ikkje følgjer av forordninga.

Når endringane har verka noko i tid, vil regjeringa, basert på dei erfaringane ein har fått, vurdere om det skal innførast lågare terskelverdiar, evt. andre endringar i unntaksreglane.

8.3 Prosedyrar for gjennomføring av konkurranse

Kollektivtransportforordninga slår i artikkel 5 (3) fast hovudregelen om at tildeling av kontrakt om plikt til offentleg tenesteyting skal skje etter open og rettvis konkurranse, men seier ikkje noko om bruk av særskilte prosedyrereglar. Departementet kan med heimel i yrkestransportlova og jernbaneloven gje forskrifter om konkurranse. Det er i dag fastsett eigne forskrifter om bruk av anbod som frivillig alternativ ved tildeling av løyve etter yrkestransportlova, jf. forskrift om anbud i lokal rutetransport. Departementet tek sikte på å forenkla desse forskriftene, som i lys av utviklinga sidan dei vart gjevne i 1994 har vorte mindre eigna til formålet. Lov og forskrift om offentlege innkjøp har i stor grad vorte nytta til utfylling av og tolking av denne forskrifta. Departementet har ikkje fastsett forskrifter med særskilte prosedyrereglar med heimel i jernbaneloven.

Departementet ønskjer ikkje i utgangspunktet å gje særlege føringar på kva prosedyrereglar som skal nyttast ved konkurranse etter kollektivtransportforordninga. Det bør vera opp til rette styresmakt å velja kva prosedyrar ein ønskjer å nytta i det konkrete tilfellet, innanfor dei rammene som kollektivtransportforordninga og anna regelverk set. For å sikra at ein konkurranse oppfyller krava om openheit o.a., vil det vera eit godt alternativ om kompetente styresmakter nyttar dei framgangsmåtane som følgjer av lov om offentlege anskaffelser med tilhøyrande forskrifter.

Dersom det i praksis viser seg å vera behov for særlege, kan henda forenkla, prosedyrereglar på området, vil det vera mogeleg å ta dette opp til vurdering på eit seinare tidspunkt.

8.4 Jernbanetransport

Etter artikkel 5 (6) kan ein nytta direktetildeling av kontrakt om offentleg teneste med jernbane (på det nasjonale jernbanenettet), med mindre det er forbod mot det i nasjonal lovgjeving. Departementet ser det ikkje som aktuelt å skulla fremja

Endringar i yrkestransportlova og jernbaneloven (gjennomføring av forordning (EF) nr. 1370/2007 av 23. oktober 2007 om offentlig persontransport med jernbane og på vei og om oppheving av rådsforordning (EØF) nr. 1191/69 og 1107/70)

noko lovforslag i ei slik retning. Det er ønskeleg å sikra størst mogeleg handlefridom for kompetente styresmakter. Departementet ser atterhaldet i artikkel 5 (6) som ei formulering som tek omsyn til og regulerer forholdet mellom nasjonal rett og forordninga i land der krav om konkurranse på jernbane er lovfesta.

Unntaket gjeld ikkje for annan sporbunden transport.

8.5 Terskelverdiar og produksjonsgrense

Artikkel 5 (4) gjev høve til å nytta direkte tildeling av kontrakt om offentlig tenesteyting dersom verdien av kontraktane ligg under visse terskelverdiar eller omfattar transport under ei viss årleg kilometergrense, med mindre nasjonal lovgjeving inneheld forbod mot det. Departementet viser til det som står i punktet over, og har ikkje lagt opp til endringar som vil innskrenka fridomen for offentlege styresmakter til å kunna nytta direkte tildeling av kontrakt under nemnde føresetnader, dersom dette synest føremålstenleg i ein gjeven situasjon.

8.6 Sjøtransport

Forordninga opnar i artikkel 1 (2) for å la forordninga gjelda for tildeling av kontrakt om offentlig tenesteyting på innanlands vassveggar og i nasjonale farvatn, med atterhald for bruk av den maritime kabotasjeforordninga.

Departementet viser til at den maritime kabotasjeforordninga og generelle reglar i EU-traktaten regulerer dette området i dag. Statsstøtte som ikkje fell inn under kollektivtransportforordninga skal vera i samsvar med EF-traktaten artikkel 73, 86, 87 og 88, jf. EØS-avtalen artikkel 49, 59, 61 og ODA-avtalen protokoll 3 artikkel 1.

Departementet viser til at prinsippa som ligg til grunn ved tildeling av kontrakt/løyve for sjøruter har vore innarbeidde over fleire år ved handsaming og tildeling av løyve og tilskot til sjøruter.

Departementet viser òg til risikoen for konflikter eller gråsoner som vil kunna oppstå mellom kollektivtransportforordninga og den maritime kabotasjeforordninga, jf. at det i kollektivtransportforordninga artikkel 1 (2), vert teke atterhald for bruk av den maritime kabotasjeforordninga om ein vel å bruka kollektivtransportforordninga i sjøtransport. Departementet ønskjer derfor ikkje å gje noko pålegg om bruk av konkurranse ut over det som følgjer av gjeldande praksis etter den maritime kabotasjeforordninga. Regelverket i kollektivtransportforordninga vert difor ikkje gjort gjeldande for

sjøtransport. Det kan vera aktuelt å koma tilbake til dette spørsmålet gjeve at erfaringane med bruk av kollektivtransportforordninga er positive og samla sett kan gje ei betre ordning. Det vert òg vist til at det i høve til gjeldande regelverk ikkje er noko i veien for å nytta open konkurranse ut over det som er naudsynt i høve til prinsippa i den maritime kabotasjeforordninga ved tildeling av løyve/kontrakt om offentlig tenesteyting på sjøruter for å unngå tvil om ulovleg statsstøtte.

8.7 Intern ytar

Departementet har merka seg innspel i høyringa som gjeld tolkingar av kva som fell inn under omgrepet «intern ytar», jf. artikkel 5 (2) og artikkel 2 bokstav j i forordninga.

Vurderinga vil måtta knyta seg til om vedkommande styresmakt har ein slik kontrollerande posisjon i høve til leverandøren av tenesta som følgjer av reglane i forordninga. Departementet finn ikkje her å kunna gå inn på ei tolking av dei konkrete tilfella.

8.8 Kontraktslengde

Kontraktslengda for busstransport er høgst 10 år, jf. artikkel 4 (3). I artikkel 4 (4) vert det opna for at kontraktslengda i visse tilhøve kan verta utvida med opptil 5 år.

Departementet finn det ikkje naudsynt å nytta høvet til å ta dette inn i regelverket for veg- og sjøtransport. Maksimal løyveperiode for ruteløyve er 10 år etter gjeldande rett. Ved bruk av konkurranse vert kontraktslengda ofte sett kortare enn 10 år. Gjeldande ordning vert vurdert til å fungera tilfredsstillande. Det kan svekka effektiv konkurranse å opna for lengre kontraktsperiodar.

8.9 Allmenne reglar for godtgjersle for maksimaltakstar for visse grupper

Etter artikkel 3 (3) kan nasjonale styresmakter utelukka allmenne reglar om godtgjersle for maksimaltakstar for visse grupper frå verkeområdet til forordninga.

I Noreg vert maksimaltakstar fastsette gjennom avtalar som er ein del av grunnlaget for kontraktar om generell godtgjersle, og ikkje gjennom generelle reglar. Departementet vurderer det per i dag ikkje som aktuelt å nytta den moglegheita for unntak som artikkel 3 (3) gjev. Om det er ønskeleg med regulering seinare, kan dette gjerast i form av forskrift.

8.10 Overgangsreglar

Reglane om konkurranseutsetjing (artikkel 5 i forordninga) skal gradvis verta gjennomførte i overgangsperioden på 10 år frå forordninga tredde i kraft, dvs. innan 3. desember 2019. Departementet meiner det er dei lokale styresmaktene som er nærast til å vurdera når dei skal gjennomføre reglane om konkurranseutsetjing innanfor den overgangsperioden som er gjeve. Det er viktig at dei lokale styresmaktene i denne vurderinga tek omsyn til kravet om ei gradvis gjennomføring av forordninga. Det vil vera lite heldig om lokale styresmakter utsett innføringa av konkurranse for alle kontraktar innan sitt område til slutten av overgangsperioden. Ei opphoping av konkurransar på slutten av perioden vil kunne føra til at det ikkje vert reell konkurranse fordi operatørane som regel ikkje har moglegheit til å binda seg til fleire tilbod samstundes.

Vanleg kontraktslengd innan vegtransport er 10 år. Departementet vil peika på at om ein let reglane i artikkel 5 gjelda for alle kontraktar som vert slutta etter at denne lovendringa trer i kraft, vil ein langt på veg sikra ei gradvis innføring av prinsippet om konkurranseutsetjing innan overgangsperioden er ute. På den måten kan ein unngå opphoping av konkurransar mot slutten av perioden.

9 Økonomiske og administrative konsekvensar

Det er alt i dag utbreidd bruk av konkurranse ved tildeling av løyve for persontransport i rute både for buss og båt i mange fylkeskommunar. Det har som nemnd vore høve til å nytta anbod som eit alternativ ved tildeling av løyve for persontransport etter yrkestransportlova (tidlegare samferdselslova) frå 1994, ved inngåing av slike kontraktar om offentlig teneste i kollektivtransportsektoren som kollektivtransportforordninga gjeld for. For tenestekontraktar gjeld lov om offentlige anskaffelser direkte.

For staten sin del har det vore nytta anbod ved tildeling av løyve til persontransport med fartøy på strekninga Bergen – Kirkenes. Dei fleste sambanda som var riksvegferjesamband fram til 1. januar 2010, vart lyste ut for konkurranse innan utgangen av 2009. Dei sambanda som ikkje var lyste ut, er i dag fylkeskommunale samband, jf. forvaltingsreforma. Desse sambanda skal etter planen lysast ut for konkurranse i 2010. For jern-

bane har det vore nytta konkurranse på strekninga Oslo – Gjøvik.

Det er i dag ein hovudregel for offentlege innkjøparar at det skal nyttast konkurranse ved kjøp av varer og tenester, og systemet har òg vore eit alternativ innan kollektivtransport i snart 15 år. Departementet kan såleis ikkje sjå at regelendringa som innfører krav om bruk av konkurranse ved tildeling av løyve for persontransport, vil føra til vesentleg auke i ressursbruken ved offentlig administrasjon av kollektivtransport.

Utvida plikt til konkurranse vil kunne gje meir effektiv ressursbruk i område med verksam konkurranse om slike oppdrag. Såleis kan offentlege styresmakter oppnå lågare kostnader, som i sin tur kan brukast til å gje innbyggjarane eit betre kollektivtransporttilbod. For næringa vil endringa utvida marknaden for å kunna konkurrera når område som til no har vore skjerma for konkurranse vert konkurranseutsette. Dette vil t.d. gje fleire alternativ for operatørar som taper konkurransar eller misser kontraktar om offentlig transport, ved at dei kan delta i konkurranse om rute-transport andre stader i landet.

10 Merknader til dei einskilde paragrafane i lovframlegget

Kollektivtransportforordninga vil bli inkorporert i norsk lov ved ei felles forskrift for veg- og bane-sektoren. Det er heimel i yrkestransportlova §§ 8 sjuande ledd og 35 for å fastsetja reglane i forordninga som forskrift. Yrkestransportlova må endrast på dei punkta der lova er i strid med forordninga, og på nokre punkt må ordlyden i lova tilpassast reglane i forordninga. Jernbaneloven må endrast for å gje heimel til å gjennomføra forordninga i forskrift på jernbaneområdet.

10.1 Endring i yrkestransportlova

Til § 8 Konkurranse ved tildeling av løyve

Gjeldande § 8 første ledd må endrast fordi han har som utgangspunkt at konkurranse er frivillig. Ny ordlyd i artikkel 8 første ledd skal slå fast at konkurranse skal nyttast innanfor rammene av dei fastsette reglane som gjeld på området. Reglane om når konkurranse skal nyttast vil gå fram av anna regelverk.

Prinsippa om når konkurranse skal nyttast for tenestekontraktar, følgjer av regelverket om offentlig innkjøp både for veg- og sjøtransport.

Endringer i yrkestransportlova og jernbaneloven (gjennomføring av forordning (EF) nr. 1370/2007 av 23. oktober 2007 om offentlig persontransport med jernbane og på vei og om oppheving av rådsforordning (EØF) nr. 1191/69 og 1107/70)

For tenestekonsesjonar følgjer det av kollektivtransportforordninga når konkurranse skal nyttast innan vegtransport, og av den maritime kabotasje-forordninga når konkurranse skal nyttast innan sjøtransport.

Med unntak av prinsippa for konkurranseutsetjing gjeld reglane i kollektivtransportforordninga både for tenestekontraktar og tenestekonsesjonar.

Til § 22 Lokal rutetransport

§ 22 femte ledd slår fast at fylkeskommunen har eit visst spelarom ved inngåing av kontraktar om offentlig godtgjersle. I og med innføring av krava i forordninga for tildeling av kontraktar om offentlig tenesteyting, vert det innført ei plikt til bruk av konkurranse ved tildeling av kontraktar der ein etter gjeldande rett har kunna vald mellom anbod og direkte tildeling av kontrakt.

Til § 23 Administrasjonsselskap

Regelen er tilpassa endringa i § 22 femte ledd, men gjer ingen innskrenkingar med omsyn til å kunna nytta administrasjonsselskap i same omfang som i dag.

Til § 24 Riksvegferjer

Det vert her vist til omtalen til § 22 femte ledd. Det gjeld dei same reglane for staten ved Samferdselsdepartementet ved tildeling av offentlig godtgjersle til riksvegferjesamband, som for fylkeskommunane ved tildeling av godtgjersle til båttruter eller fylkesvegferjer.

Til § 27 Kor lenge eit løyve gjeld

Løyve for rutetransport vert framleis gjeve for 10 år, som etter gjeldande lov § 27 andre ledd.

Regelen vil få sjølvstendig meaning ved direkte tildeling av kontrakt, slik det i visse tilfelle er høve til.

Elles vil løyve tildelt etter konkurranse verta knytt til lengda på kontraktperioden, slik ordninga òg er etter gjeldande rett. Kollektivtransportforordninga fastset i artikkel 4 (3) at kontraktar om busstransport skal vera tidsavgrensa og høgst 10 år for busstransport, og paragrafen avgrensar løyveperioden til maksimal kontraktperiode i samsvar med artikkel 4 (3).

10.2 Endring i jernbaneloven

Til § 7d

Føresegna gjev departementet heimel til å ta kollektivtransportforordninga inn i forskrift og gi utfyllande reglar til denne. Føresegna tek høgd for at framtidige endringar i forordninga som ikkje går ut over verkeområde til lova, kan gjennomførast gjennom forskrift gjeve av departementet. Andre endringar av materiell karakter som går ut over verkeområde til jernbaneloven vil krevja lovendring.

10.3 Iverksetjing

Ettersom endringane skal fastsetjast i forskrift, vil lovendringa først kunne setjast i verk når forskriftene er fastsette.

Samferdselsdepartementet

tilrår:

At Dykkar Majestet godkjenner og skriv under eit framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om endringar i yrkestransportlova og jernbaneloven (gjennomføring av forordning (EF) nr. 1370/2007 av 23. oktober 2007 om offentlig persontransport med jernbane og på vei og om oppheving av rådsforordning (EØF) nr. 1191/69 og 1107/70).

Endringer i yrkestransportlova og jernbaneloven (gjennomføring av forordning (EF) nr. 1370/2007 av 23. oktober 2007 om offentlig persontransport med jernbane og på vei og om oppheving av rådsforordning (EØF) nr. 1191/69 og 1107/70)

Vi HARALD, Noregs Konge,

stadfester:

Stortinget vert bedt om å gjera vedtak til lov om endringar i yrkestransportlova og jernbaneloven (gjennomføring av forordning (EF) nr. 1370/2007 av 23. oktober 2007 om offentlig persontransport med jernbane og på vei og om oppheving av rådsforordning (EØF) nr. 1191/69 og 1107/70) i samsvar med eit vedlagt forslag.

Forslag

til lov om endringar i yrkestransportlova og jernbaneloven (gjennomføring av forordning (EF) nr. 1370/2007 av 23. oktober 2007 om offentlig persontransport med jernbane og på vei og om oppheving av rådsforordning (EØF) nr. 1191/69 og 1107/70)

I

Lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy vert endra slik:

§ 8 første ledd skal lyda:

(1) Når det vert gjeve godtgjersle eller einerett ved tildeling av løyve, skal det nyttast konkurranse så langt det følgjer av lova her, lov 4. desember 1992 nr. 121 om fri utveksling av tjenester innen sjøtransport § 1 tredje ledd, lov 16. juli 1999 nr. 69 om offentlige anskaffelser og forskrifter gjevne med heimel i desse lovene.

§ 22 femte ledd skal lyda:

(5) Med dei avgrensingane som følgjer av § 8 første ledd, fastset fylkeskommunen kontraktsform og retningslinjer som skal gjelde ved inngåing av kontraktar om godtgjersle.

§ 22 sjette ledd vert oppheva.

§ 23 skal lyda:

§ 23 Administrasjonsselskap

Fylkeskommunen kan gjere vedtak om at godtgjersle til rutetransport skal gå til eit selskap

som administrerer rutesambanda i fylket. § 22 femte ledd gjeld tilsvarande.

§ 24 skal lyda:

§ 24 Riksvegferjer

Departementet har ansvar for å yte godtgjersle til ferjer i riksvegsamband. For departementet gjeld § 22 femte ledd tilsvarande.

§ 27 andre ledd skal lyda:

(2) Behovsprøvd løyve etter §§ 6 og 7 gjeld i ti år. Ved bruk av konkurranse ved tildeling av løyve gjeld løyve for den tid inngått kontrakt om offentlig tenesteyting gjeld, likevel ikkje lenger enn i ti år. Løyve som er gjevne når denne lova tok til å gjelde, gjeld for den tida dei er gjevne for. Løyvestyresmakta kan ta att eit løyve før løyvetida er ute i samband med innføring av konkurranse for vedkommande rute eller ruteområde.

§ 27 tredje ledd vert oppheva.

II

I lov 11. juni 1993 nr. 100 om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane (jernbaneloven) skal ny § 7d lyda:

Endringer i yrkestransportlova og jernbaneloven (gjennomføring av forordning (EF) nr. 1370/2007 av 23. oktober 2007 om offentlig persontransport med jernbane og på vei og om oppheving av rådsforordning (EØF) nr. 1191/69 og 1107/70)

§ 7d (Offentlig persontransport med jernbane)

om oppheving av rådsforordning (EØF) 1191/69 og 1107/70, med senere endringer).

Departementet kan gi forskrift om gjennomføring og utfylling av EØS-avtalen vedlegg XIII punkt 4a (forordning (EF) nr. 1370/2007 om offentlig persontransport med jernbane og på vei og

III
Iverksettning og overgangsføresegner

Lova trer i kraft frå den tid Kongen fastset.

