

Rundskriv

Adressater iflg. liste

Nr.	Vår ref	Dato
N-1/2016	15/4228 -	04.03.2016

Rundskriv om gjennomføring av kollektivtransportforordningen, forordning nr. 1370/2007, i norsk rett

Dette rundskrivet er ei rettleiing til lov- og forskriftsendringar som gjennomfører forordning (EF) nr. 1370/2007, kollektivtransportforordninga, i norsk rett.

Rundskrivet erstattar rundskriv N-1/2014 om same tema. Samanlikna med rundskriv N-1/2014 er den einaste endringa i rundskrivet at det er gjort nokre presiseringar i punkt 8.2. For det første er det presisert at offentleggjering skal skje i Tillegget til den Europeiske Unions Tidende. For det andre er det vist til at offentleggjering av opplysningar etter art. 7 (2) i forordninga, om at styresmaktene vil gjennomføre ei konkurranseutsetjing eller ei direkte tildeling, vert gjort direkte hos Tillegget til EU-Tidende gjennom deira nettside. Desse endringane er meint som ekstra informasjon, og inneber ikkje materielle endringar.

Det er og lagt inn eit nytt punkt 12 om sanksjon, mellom anna som følgje av ny § 40 b i yrkestransportlova gjev heimel for departementet til å gje oppdragsgjevare eit gebyr ved brot på reglar som skal sikre openheit og ikkje-diskriminering ved tildeling av tenestekonsesjonskontraktar som gjeld transporttenester etter yrkestransportlova. Endringa tok til å gjelde 11. desember 2015.

Nødvendige endringar i yrkestransportlova av 21. juni 2002 nr. 45, jf. §§ 8, 22, 23, 24 og 27, og i jernbaneloven av 11. juni 1993 nr. 100, sjå ny § 7d), vart gjennomførte ved lov 13. august 2010 nr. 51, sjå òg Prop. L 113 (2009-2010).

Sjølve forordninga vart teken inn i norsk rett ved forskrift 17. desember 2010 nr. 1673 om gjennomføring i norsk rett av EØS-avtalen vedlegg XIII nr. 4a (forordning (EF) nr. 1370/2007) om offentlig persontransport med jernbane og på vei og om oppheving av rådsforordning (EØF) nr. 1191/69 og nr. 1107/70 (kollektivtransportforordninga). Denne forskrifta opphevar óg forskrift 3. mars 2003 nr. 400 om anbud i lokal rutetransport. Forskrifta og den danske utgåva av forordninga er lagt ved.

Lovendringane og den nye forskrifta vart sett i kraft 1. januar 2011, sjå rundskriv N-1/2011.

1. Virkeområde for forordninga

Forordninga fastset reglar for korleis offentlege styresmakter kan tildele tilskot og/eller einerettar til ein operatør som tek på seg plikt til å utføre kollektivtransporttenester på veg eller med bane i samsvar med dei krava styresmaktene set for drift av kollektivtransporten.

Forordninga gjeld ikkje for:

- tenester som vert utført hovudsakleg på grunn av si historiske interesse eller verdi for turistar (art. 1 (2)),
- sjøtransport (for nasjonal maritim persontransport i rute gjeld lov 4. desember 1992 om sjøtransporttjenester, som gjennomfører forordning (EØF) nr. 3577/92 om maritim kabotasje),
- offentlege bygge- og anleggskonsesjonar, jf. definisjon av slike konsesjonar i forskrift 7. april 2006 nr. 402 om offentlige anskaffelser § 4-1 bokstav f og forskrift 7. april 2006 nr. 403 om innkjøpsregler i forsyningssektoren § 4-1 bokstav i) (eit døme på slik konsesjon kan vere offentlig og privat samarbeid om oppføring og drift av haldeplassar), og
- kollektivtransport som vert utført på kommersielt grunnlag, det vil seie kollektivtransport som ikkje får nokon form for kompensasjon (verken i form av tilskot eller einerett) for å utføre tenesta. I Noreg vil såleis ikkje kommersielle ekspressbussruter vere omfatta av forordninga.

Forordninga vil i praksis få verknad for tildeling av tilskot og einerettar i nasjonal rutetransport (kollektivtransport) på veg og med bane (buss, tog og anna skinnegåande transportmiddel som t-bane og sporveg).

Forordninga gjeld både for kontraktar som vert inngått som tenestekontraktar¹ etter regelverket om offentlege anskaffingar og for kontraktar som vert inngått som tenestekonsesjonar² eller konsesjon om tenesteyting som fell utanfor regelverket om offentlege innkjøp, sjå lov 16. juli 1999 nr. 69 om offentlige anskaffelser, jf. forskrift om

¹ Ein tenestekontrakt er ein kontrakt som gjeld tenester som nemnd i vedlegg 5 (prioriterte tenester) og 6 (uprioriterte tenester) til forskrift om offentlige anskaffelser. Ein "kontrakt" er ein gjensidig bebyrdende avtale som vert inngått skriftleg mellom ein eller fleire oppdragsgjevarar og ein eller fleire leverandørar.

² Ein tenestekonsesjonskontrakt er ein kontrakt av same type som ein tenestekontrakt, med den skilnaden at vederlaget for tenesta som skal verte utført anten utelukkande gjeld retten til å utnytte tenesta eller av ein slik rett saman med betaling frå oppdragsgjevar. Rettspraksis viser at konsesjonshavaren må bere tilstrekkeleg risiko for nødvendig inntening ved å utføre tenesta.

offentlige anskaffelser § 1-3 (2) bokstav j) og forskrift om innkjøpsregler i forsyningssektoren av § 1-6 (2) bokstav m).

Dei aktuelle reglane i forordninga som vert omtala under er nemnt i parentes.

2. Generelle merknader

2.1 Sentrale omgrep i forordninga

Ansvarlege styresmakter etter forordninga er offentlege styresmakter som har myndigheit til å gripe inn i persontransport på eit bestemt geografisk område. Ei gruppe av offentlege styresmakter kan og vere ansvarleg styresmakt etter forordninga. Det same gjeld eitkvart organ som har fått tildelt slik myndigheit. Ansvarlege styresmakter etter denne forordninga i Noreg vil i utgangspunktet vere fylkeskommunane og staten. Fleire fylkeskommunar har oppretta eigne organ som står for organiseringa av kollektivtransporten. Slike organ vert óg rekna som ansvarlege styresmakter etter forordninga.

Plikt til offentlig teneste er eit krav som ansvarleg styresmakt har definert eller fastsett for å sikre kollektivtransport av allmenn interesse, og som ein operatør ikkje ville teke på seg, eller ikkje ville teke på seg i same grad, utan godtgjering (einerett/tilskot).

Andre definisjonar etter forordninga går fram av artikkel 2.

2.2 Minimumsgjennomføring av forordninga

Departementet vil understreke at Noreg har valt ei minimumsimplémentering av forordninga. Dette inneber for det første at forordninga ikkje vert gjeven verknad ut over minstekrava. Mellom anna vert forordninga, som nemnt, ikkje gjort gjeldande for rutetransport til sjøs.

For det andre viser departementet til at dei overgangsordningane det vert opna for i artikkel 8 i forordninga kan nyttast fullt ut.

For det tredje legg departementet opp til at ansvarlege styresmakter skal stå fritt til å velje mellom dei formene for tildeling av kontrakt som forordninga opnar for. Alle moglegheiter for unntak frå forordninga og prinsippa om konkurranseutsetjing står opne.

3. Korleis plikt til offentlig teneste skal verte fastsett (art. 3)

Det er opp til dei ansvarlege lokale eller nasjonale styresmaktene å avgjere kva krav dei vil setje til transportstandarden for kollektivtransporttenester.

Utgangspunktet er at plikt til offentlig teneste skal verte fastsett i kontrakt mellom oppdragsgjevar og operatør (art. 3 (1)). Dette er i samsvar med vanleg praksis i Noreg. Det går fram av artikkel 2 bokstav i) kva som vert rekna som kontrakt om kollektivtransport. Til dømes kan ein slik kontrakt óg ta form av vedtak med heimel i lov.

Forordninga opnar likevel for at krav om maksimaltakstar for alle reisande, eller for enkelte grupper av reisande (til dømes barn, studentar, honnør, militær), kan verte omfatta av allmenne reglar, sjå artikkel 3 (2), jf. art. 2 bokstav l). Ein allmenn regel er eit tiltak som utan ulikehandsaming gjeld for all kollektivtransport av same type innanfor eit bestemt geografisk område som vedkommande styresmakt har ansvaret for. Innan vegtransport kan ansvarlege

styresmakter fastsetje alminnelege reglar i form av einskildvedtak med heimel i forskrift 26. mars 2003 nr. 401 om yrkestransport innenlands med motorvogn og fartøy (yrkestransportforskriften) § 29.

Departementet ber fylkeskommunane vere merksame på moglegheita for t.d. å kjøpe rabattar på ekspressbussruter gjennom å fastsetje allmenne reglar. Fylkeskommunane kan gjere dette ved å fatte vedtak om maksimalprisar som gjeld for alle operatørar av rutetransport på ei strekning eller i eit område. Vedtaket må setje same krav om maksimalprisar/rabattar for alle operatørar, og må gå ut på at operatørane får godtgjering i samsvar med artikkel 4 (2), sjå óg punkt 7.

4. Krav om konkurranseutsetjing (art. 5)

Alle kontraktar om kollektivtransport skal verte inngått i samsvar med reglane i forordninga. Dette gjeld både for kontraktar som vert inngått som tenestekontraktar etter regelverket om offentlege innkjøp og for kontraktar som vert inngått som tenestekonsesjonar.

Artikkel 5 i forordninga får ikkje verknad for kontraktar som fell inn under regelverket om offentlege innkjøp, jf. lov om offentlege anskaffelser med tilhøyrande forskrifter.

4.1 Utgangspunkt

Utgangspunktet i forordninga er at kontraktar om offentlig teneste skal konkurranseutsetjast (art 5 (3)).

4.2 Unntak frå kravet om konkurranseutsetjing av kontraktar (art. 5 (2) og (4) – (7))

Det er i forordninga fleire unntak frå regelen om at kontraktar skal setjast ut på konkurranse. Kontraktar som fell inn under eit av desse unntaka kan tildelast direkte, det vil seie utan konkurranseprosedyre før tildelinga. Dei særlege krava som gjeld for kontraktar som ikkje vert sett ut på konkurranse vert omhandla under punkt 7 nedanfor.

I det følgjande vert det gjeve ei oversikt over kontraktar som er unnatekne frå kravet om konkurranseutsetjing.

4.2.1 Intern operatør

Det er ikkje krav om konkurranseutsetjing dersom oppdragsgjevar sjølv eller ein intern operatør driv transporttenesta på den aktuelle strekninga (art. 5 (2)).

Ein intern operatør er ei juridisk sjølvstendig eining som vert kontrollert av offentlig styresmakt (eller ei gruppe av styresmakter) på same måte som styresmaktene kontrollerar sine eigne avdelingar.

I kva grad ein operatør kan reknast for å vere ein ”intern operatør” må avgjerast konkret ut frå dei momenta som følgjer av forordninga artikkel 5 (2), jf. artikkel 2 bokstav j). I vurderinga inngår moment som omfanget av representasjon i leiinga, føresegn om dette i vedtektene, eigarforhold og effektiv innverknad på og kontroll over strategiske og driftsmessige avgjerder. Det vert ikkje sett krav om 100 prosent offentlig eigarskap.

Føresegna om intern operatør kan berre nyttast når den interne operatøren, eller einingar som den interne operatøren har innverknad på, utelukkande driv kollektivtransport innanfor område til den ansvarlege lokale styresmakta.

Se nærare om vilkåra for å nytte unntaket for intern operatør i artikkel 5 (2) bokstav a) til e).

4.2.2 Låg verdi på kontrakten

Det er ikkje krav til konkurranseutsetjing dersom den årlege verdien av kontrakten er under 1 million euro, eller under 2 millionar euro for små og middels store føretak (art. 5 (4)).

Verdien av kontrakten vert fastsett ut frå den totale godtgjeringsplikten til offentleg teneste, eksklusiv meirverdiavgift. Alle former for godtgjering som vert betalt av offentlege styresmakter, og inntekter frå sal av billettar som ikkje vert overført til vedkommande styresmakt, skal reknast med, jf. forordninga artikkel 2 bokstav k).

Små og middels store føretak er føretak som driv høgst 23 kjøretøy.

Departementet framhevar at verdien av kontrakten skal verte fastsett med utgangspunkt i den strekninga kontrakten gjeld for, og ikkje for heile ruta.

4.2.3 Kontraktar om låg produksjon

Det er ikkje krav til konkurranseutsetjing når ein kontrakt gjeld mindre enn 300 000 kilometer transporttenester årleg, eller under 600 000 kilometer for små og middels store bedrifter (art. 5 nr. 4), sjå definisjonen av små og mellomstore føretak i pkt. 4.2.2.

4.2.4 Naudsituasjonar

Det er ikkje krav til konkurranseutsetjing i naudsituasjonar (art. 5 (5)).

Oppstår ein situasjon der det er fare for at transporttilbodet på ei strekning vil falle bort eller verte vesentleg redusert, kan vedkommande styresmakter tildele kontrakt utan konkurranse. Kontrakt som vert tildelt etter denne regelen kan gjelde for ein periode på høgst 2 år. Det er ein føresetnad at vedkommande styresmakt straks startar arbeidet med ny konkurranse, dersom det er meininga at tilbodet skal fortsette etter utløpet av kontrakten som vert inngått som eit naudtiltak.

4.2.5 Jernbane

Det er etter forordninga ikkje krav til konkurranseutsetjing av jernbane (art. 5 (6)). Kva forordninga har å seia for regelverket om offentleg innkjøp må vurderast nærare i høve til jernbanetransport.

Med ”jernbane” meiner ein all jernbanetransport på det nasjonale jernbanenettet. Anna skinnegåande transportmiddel som tunnelbane og sporveg fell ikkje inn under dette unntaket.

5. **Framgangsmåter/prosedyrar ved bruk av konkurranse**

Det gjeld ulike framgangsmåtar ved kjøp av tenester i form av tenestekontrakt og i form av tenestekonsesjon / konsesjon om tenesteyting. Framgangsmåtane vert framstilt kvar for seg i punkta under.

5.1 Tenestekontraktar

For tenestekontraktar, som i praksis ofte svarar til bruttokontraktar³, gjeld prosedyrereglane i regelverket i lov om offentlige anskaffelser med forskrifter direkte.

Når det vert nytta tenestekontrakt ved kjøp av transporttenester må ansvarleg styresmakt vurdere om det er forskrift om offentlige anskaffelser eller forskrift om innkjøp i forsyningssektorene som gjeld for det konkrete kjøpet.

Utgangspunktet er at for kjøp av transporttenester i form av tenestekontrakt som vert gjort av statlege, kommunale, fylkeskommunale og offentlegrettslege organ - og samanslutningar av ein eller fleire av desse - gjeld forskrift om offentlige anskaffelser, jf. forskrifta § 1-2, sml. § 1-3 (1).

For kjøp av transporttenester i form av tenestekontrakt som vert gjort av offentlegrettsleg organ eller offentlig føretak når organet eller føretaket utøver aktivitet som har til formål å stille til rådvelde eller drive rutenett, mynta på yting av offentlege tenester i samband med transport med mellom anna jernbane, sporveg og buss, gjeld framgangsmåten i forskrift om innkjøp i forsyningssektorene, jf. §§ 1-2 (1) og 1-3 bokstav c).

Dette inneber at når offentlege styresmakter, som til dømes ein fylkeskommune, sjølv kjøper offentlege transporttenester, gjeld forskrifta om offentlege anskaffelser.

Vidare er det klart at når offentlege føretak kjøper transporttenester, gjeld framgangsmåtane i forskrift om innkjøp i forsyningssektorene.

Dersom styresmaktene har oppretta eit eige organ (administrasjonsselskap) som skal stå for kjøp av offentlege transporttenester, må det verte gjort ei vurdering av kva for forskrift som gjeld. Utgangspunktet for vurderinga vil vere om organet har til formål å stille til rådvelde eller drive rutenett mynta på yting av offentlege tenester i samband med transport etter § 1-3 bokstav c) i den forskrifta.

For ei nærare framstilling av regelverket om offentlege innkjøp, sjå Rettleiar til reglane om offentlege anskaffingar frå Fornyings-, administrasjons- og kyrkjedepartementet (FAD). Dokumentet er tilgjengeleg på FAD sine heimesider på internett.

<http://www.regjeringen.no/nn/dep/fad/dokument/rettleiingar-og-brosjyrer/2006/veileder-til-reglene-om-offentlige-anska.html?id=437022>

5.2 Tenestekonsesjonar

³ Omgrepet bruttokontrakt vert nytta på kontraktar der oppdragsgjevar mottok inntektene og betaler operatøren eit fast vederlag.

Prosedyren for konkurranse om tenestekonsesjonar skal óg følgje dei generelle prinsippa for offentlege kjøp. Han skal vere open for alle, rettferdig og basert på gjennomsiktigheit og ikkje-diskriminering (art. 5 (3)). For kontraktar som gjeld særlege eller samansette krav, kan vedkommande styresmakt opne for at det etter innleveringa av tilbodet, og ei eventuell førehandsutveljing, kan nyttast forhandlingar i samsvar med dei generelle prinsippa. Forordninga har ut over dette ikkje reglar om framgangsmåtane ved konkurranse.

For tenestekonsesjonar, som i praksis ofte svarar til nettokontraktar⁴, vil det ikkje gjelde konkrete prosedyrereglar i og med at forskrift om anbod i lokal rutetransport er oppheva frå 1. januar 2011. Det er difor opp til vedkommande styresmakt å velje kva prosedyrar dei vil nytte i dei konkrete tilfella innanfor dei rammene som er sett opp i kollektivtransportforordninga og anna regelverk.

Sjølv om ikkje regelverket om offentlege anskaffingar gjeld direkte for tenestekonsesjonar, vil departementet rå til at ansvarlege styresmakter nyttar dette regelverket óg for slike kontraktar. Styresmaktene vil då sikre seg at dei generelle prinsippa om openheit osv. er ivaretekne. Her kan styresmaktene leggje til grunn at både dei prosedyrane som følgjer av forskrift om offentlege anskaffelser og dei prosedyrane som følgjer av forskrift om innkjøp i forsyningssektorene, vil oppfylle dei generelle krava som er nemnde i forordninga artikkel 5 (3).

6. Innhald i kontraktar og almenne reglar (artikkel 4)

Reglane i artikkel 4 sett krav til innhaldet både i kontraktar og almenne reglar.

6.1 Generelle krav til innhald i kontraktar og almenne reglar (art. 4 (1))

Det skal for det første gå tydeleg fram av kontrakten / den almenne regelen kva plikta til offentlig teneste gjeld. Det vil seie at det må gå klart fram kva strekning eller kva område tenesteplikta gjeld, samt kva standard (frekvens, pris o.a.) som gjeld for tenesta.

For det andre vert det stilt krav som skal sikre at godtgjeringa ikkje vert sett for høgt. Av omsyn til å unngå overkompensasjon skal det på førehand, på ein objektiv og open måte, fastsetjast:

- kva parametarar godtgjeringa skal reknast ut i frå, og
- i kva form og utstrekning einerettar skal gjevast.

For kontraktar som er tildelt utan konkurranse etter unnataka i artikkel 5, skal parametranne verte fastsett slik at kvar einskild kompensasjon ikkje kan overstige det beløpet som kravst for å dekkje den finansielle nettoverknaden på dei kostnadane og inntektene som følgjer av oppfyllinga av plikta til offentlig teneste. Det skal takast omsyn til den inntekta operatøren har i samband med kollektivtransporten, samt ei rimeleg fortjeneste.

⁴ Omgrepet nettokontrakt vert nytta om kontraktar der operatøren mottek billettinntektene og i tillegg mottek vederlag frå oppdragsgjevar.

For det tredje skal det verte fastsett korleis kostnadane knytt til yting av tenestene skal verte fordelte. Artikkel 4 (1) bokstav c) listar opp dei elementa som kan inngå i kostnadane.

6.2 Om fordeling av inntekt ved sal av billetter (art. 4 (2))

Det skal verte fastsett korleis inntektene knytt til sal av billetter skal fordelast mellom operatør og styresmakter (art 4. (2)). Dette vil vere utgangspunktet for vurderinga av om det ligg føre ein tenestekontrakt eller ei tenestekonsesjon.

6.3 Lengda på kontraktar (art. 4 (3) og (4))

Lengda på kontraktar skal vere avgrensa i tid.

Artikkel 4 sett opp reglar om maksimal tillaten kontraktslengde (art. 4 (3) – (4), jf. og art. 5 (6)). Utgangspunktet er at kontraktstida er maksimalt 10 år for buss. For kontraktar om skinnegåande transport som vert lyst ut på konkurranse (eller kontraktar som kombinerer busstransport og skinnegåande transport) er maksimal kontraktslengd i utgangspunktet 15 år. Dersom det vert tildelt kontrakt om persontransport med jernbane etter art. 5 (6), er maksimal kontraktslengd 10 år.

Kontraktsperioden kan forlengjast med opptil 50 prosent av tida i tilfelle der operatøren stiller til rådvelde ein vesentleg del av aktiva knytt til utføring av transporten, eller om det er eit rettkomme krav ut frå kostnadane som følgje av særleg perifer geografisk plassering. Om ei ytterlegare forlenging av kontrakten kan grunngjevast i nedbetaling av gjeld (amortisering) knytt til infrastruktur eller kjørande/rullande materiell, er dette mogleg dersom det vert gjort ved ein open konkurranse og ESA vert varsla om tildelinga.

Til no har maksimal løyveperiode etter yrkestransportlova vore 10 år. Ved gjennomføringa av forordninga er yrkestransportlova § 27 (2), om kor lengje eit behovsprøvd løyve gjeld, endra slik at løyve kan gjevast for ein periode som svarar til lengda på kontrakten om offentleg tenesteplikt i samsvar med forordninga.

6.4 Arbeidstakarane sine rettar (art. 4 (5))

Etter forordninga kan lokale styresmakter fastsetje at reglane om overdraging av verksemd óg skal gjelde ved konkurranseutsetjing av kollektivtransporttenester. I norsk rett er det fastsett som eit obligatorisk krav at lokale styresmakter tek inn eit slik krav i utlysinga av konkurransen.

Yrkestransportlova § 8 (2) fastset at reglane i arbeidsmiljøloven §§ 16-2 til 16-7, om arbeidstakarane sine rettar ved overdraging av verksemd, gjeld tilsvarende når løyvet vert tildelt ved konkurranse, dersom verksemda etter konkurranse vert driven med same type transportmiddel som før, jf. forordninga art. 4 (5). Denne regelen vart sett i verk 1. september 2009, jf. rundskriv N-1/2009.

For jernbane er det óg slått fast i jernbaneloven § 8g at reglane i [arbeidsmiljøloven §§ 16-2 til 16-7](#) gjeld tilsvarende ved konkurranse om avtale om persontransport med jernbane dersom verksemda etter konkurransen vert drive med same type transportmiddel som før. Føresegna gjeld for all skinnegåande transport.

Konkurransegrunnlaget og kontraktar om offentleg tenesteyting må omfatte ei liste over dei aktuelle arbeidstakarane, óg opplysningar om dei avtalefesta rettane deira m.v.

6.5 Kvalitetsstandardar (art. 4 (6))

Når ansvarlege styresmakter krev at operatørar av offentleg teneste oppfyller visse kvalitetsstandardar, skal desse standardane inngå i konkurransegrunnlaget og i kontraktane om offentleg tenesteyting.

6.6 Underleverandørar (art. 4 (7))

Det skal gå tydeleg fram av konkurransegrunnlaget og kontraktar om offentleg teneste om underleveransar kan verte vurdert, og i så fall i kva grad. Det er eit krav ved bruk av underleverandørar at den som har fått i oppdrag å yte offentleg teneste sjølv yter ein vesentleg del av den offentlege persontransporttenesta. Etter kontrakt om offentleg tenesteyting som omfattar utforming, tilrettelegging og drift av offentleg persontransport, kan drifta av desse tenestene i sin heilskap setjast ut til ein underleverandør. I kontrakten om offentleg tenesteyting skal det, i samsvar med gjeldande rett, gå fram kva vilkår som skal gjelde for underleverandørar.

7. Særleg om godtgjering for offentleg tenesteyting utan bruk av konkurranse (art. 6)

All godtgjering som er knytt til ein allmenn regel eller ein kontrakt om offentleg tenesteyting skal oppfylle krava i artikkel 4 i forordninga, jf. pkt. 6 ovanfor.

For å unngå overkompensasjon i dei tilfella der godtgjering er tildelt utan konkurranseutsetjing, anten det er gjort ved direkte tildeling av kontrakt etter unnataksreglane eller i form av ein allmenn regel, skal tildeling av godtgjering følgje reglane som er fastsett i vedlegget til forordninga.

Godtgjeringa kan ikkje overstige ein sum som svarar til den finansielle nettoverknaden som oppfylling av plikta til å yte offentleg teneste får på kostnadene og inntektene til ytaren av offentleg teneste. Verknadene skal vurderast ved å samanlikne situasjonen der plikt til offentleg teneste vert oppfylt, og den situasjonen som ville oppstått om plikta ikkje vart oppfylt. Når det gjeld retningslinjer for berekning av den finansielle nettoverknaden, viser departementet til framstillinga i vedlegget.

Det vert framheva at godtgjering skal verte gitt på ein måte som gjev operatøren insentiv til å oppretthalde effektiv drift og utvikle persontransport med tilfredsstillande kvalitet.

Departementet vil understreke at når ein operatør som får godtgjering for plikt til offentleg teneste samstundes driv anna verksemd, skal det førast separat rekneskap for den delen av verksemda som mottok tilskot. Vilkår for rekneskapa for offentlege tenester går fram av vedlegget.

8. Ansvarlege styresmakter si plikt til offentleggjering (art. 7)

8.1 Årleg rapport om offentlege tenester (art. 7 (1)):

Ansvarleg styresmakt skal kvart år offentleggjere ein rapport med ei samla oversikt over plikter til offentleg teneste som dei har ansvaret for. Rapporten skal innehalde opplysningar

om transportørar som har plikt til offentleg teneste og opplysningar om tildelt godtgjering og/eller einerett.

8.2 Offentleggjing av opplysningar (art 7 (2)):

Seinast eitt år før konkurranseutsetjinga eller direktetildelinga vert gjennomført skal offentlege styresmakter syte for at opplysningar om namn og adresse til vedkommande styresmakt, planlagt tildelingsform og dei tenestene og områdene som skal omfattast av kontrakten vert offentleggjorte i *Tillegget til Den europeiske unions tidende*. Slik offentleggjing vert gjort gjennom direkte kontakt med Tillegget til den Europeiske Unions tidende gjennom deira nettside: <http://simap.ted.europa.eu/en>. Ansvarlege styresmakter må sjølv sende inn utfylte standard skjema gjennom nettsida. Standard skjema (T1) ligg på: <http://simap.ted.europa.eu/en/web/simap/standard-forms-for-public-procurement>.

Føresegna om offentleggjing gjeld ikkje for naudkjøp etter artikkel 5 (5). Ansvarleg styresmakt kan óg velje å ikkje offentleggjere kontraktar som omfattar mindre enn 50 000 km persontransport per år.

8.3 Særleg om offentleggjing av kontraktar om jernbanetenester (art. 7 (3))

For direkte tildeling av kontrakt om transport med jernbane etter artikkel 5 (6) skal ansvarleg styresmakt innan eitt år etter at kontrakten har vorte tildelt offentleggjere dei opplysningane som følgjer av opplistinga i artikkel 7 (3). Standard skjema (T2) for slik offentleggjing: <http://simap.ted.europa.eu/en/web/simap/standard-forms-for-public-procurement>.

8.4 Grunngeving for vedtak om direkte tildeling (art. 7 (4))

Dersom ein part som saka gjeld ber om det, skal ansvarleg styresmakt oversende ei grunngeving for vedtak om direkte tildeling av ein kontrakt om offentleg tenesteyting.

9. Overgangsreglar (art. 8)

Forordninga vart, som nemnt i innleiinga, sett i kraft i EU 3. desember 2009. I Noreg vart føresegnene sett i kraft 1. januar 2011, jf. forskrift av 17. desember 2010 nr. 1673.

For artikkel 5 i forordninga, som fastset reglar om konkurranseutsetjing, gjeld det visse overgangsreglar. Departementet viser til at dei andre føresegnene i forordninga gjeld fullt ut frå 1. januar 2011.

Kontraktar om kollektivtransport med jernbane og på veg skal i utgangspunktet vere inngått i samsvar med artikkel 5 i forordninga innan 3. desember 2019. Overgangsføresegnene får ikkje verknad for kontraktar som skal verte tildelt i samsvar med regelverket om offentlege innkjøp.

Dei overgangsreglane som er sett opp i artikkel 8 (3) har ikkje praktisk verknad for busstransport i Noreg. Kontraktar som vart tildelte innan 3. desember 2009, vil opphøre å gjelde seinast ved utgangen av 2019 på bakgrunn av at maksimal løyveperiode for dei kontraktane er maksimalt 10 år.

Overgangsreglane får ikkje verknad for staten sitt kjøp av offentlege persontransporttenester med jernbane. For anna skinnegåande transport, som tunnelbane, sporvogn (trikk) og bybane gjeld overgangsreglane i artikkel 8 fullt ut.

Ansvarlege styresmakter kan frå desember 2014 velje å utelukke dei transportørane frå konkurranse som ikkje kan framleggje prov for at verdien av den offentlege persontransporten dei får tilskot/einerett for i samsvar med forordninga, utgjer minst halve verdien av all offentlig persontransport dei får tilskot for eller har einerett til. Slik utelukking må gjerast utan ulikehandsaming av transportørar i samsvar med artikkel 8 (4).

Departementet vil understreke at det for kontraktar som vert inngått før 3. desember 2019 er opp til lokale styresmakter om dei skal verte konkurranseutsette i samsvar med prinsippa i artikkel 5. Det er viktig å merke seg at resten av reglane i forordninga skal følgjast óg ved direkte kjøp. Det er eit krav at alle kontraktar som gjeld etter denne datoen er inngått i samsvar med forordninga sine reglar om konkurranseutsetjing.

Dersom ein kontrakt vert tildelt direkte etter at reglane i forordninga tok til å gjelde vil løyveperioden normalt vere 10 år etter yrkestransportlova § 27. Det vil vere nødvendig å kalle tilbake dette løyvet innan det er gått 10 år for å oppfylle reglane i forordninga. Departementet viser i denne samanhengen til at yrkestransportlova § 27 andre ledd gjev heimel for å take att eit løyve når tenesta skal setjast ut på konkurranse.

10. Forholdet til EØS-avtalen (art. 9)

Godtgjering som vert utbetalt etter reglane i forordninga vert rekna for å vere i samsvar med reglane i EØS-avtalen. Godtgjering tildelt etter reglane i forordninga kjem ikkje inn under kravet om førehandsmelding (notifikasjon) til ESA, jf. ODA-avtalen⁵ protokoll 3 artikkel 1 tredje ledd.

Godtgjering/støtte kan framleis verte gitt i samsvar med EØS-avtalen artikkel 49 når godtgjeringa svarar til behovet for samordning av transport, eller svarar til godtgjering for visse andre plikter som kjem inn under omgrepet offentlig tenesteyting utover det som vert omfatta av forordninga. Det vert særskilt nemnt tilfelle som gjeld fordeling av infrastrukturkostnader, og tilfelle der målet med godtgjeringa er å fremje anten forskning om, eller utvikling av, transportsystem og transportteknologi.

11. Reglar som vert oppheva

Forskrift [11. august 1995 nr. 716](#) om gjennomføring av fellesregler om innenlands transport i EØS-avtalen nr. 4 og 7, som gjennomfører forordningane nr. 1191/69 og nr. 1107/70 norsk rett, vart oppheva ved gjennomføringa av forskrift 17. desember 2010 nr. 1673 som gjennomfører kollektivtransportforordninga i norsk rett. Det same gjeld [forskrift 26. mars 2003 nr. 400](#) om anbud i lokal rutetransport.

12. Sanksjon

Etter endring i yrkestransportlova med ny § 40 b kan Samferdselsdepartementet påleggje offentlege oppdragsgjevarar eit lovbrøtsgebyr dersom dei bryt reglar som skal sikre openheit

⁵ Avtale mellom EFTA-statene om opprettelse av et Overvåkingsorgan og en Domstol.

og ikkje-diskriminering i samband med tildeling av konsesjonskontraktar som gjeld transporttenester etter yrkestransportlova. Lovbrotsgebyret vil berre verte pålagt dersom brotet på regelverket er konstatert ved dom i ein norsk domstol, ved dom i EFTA-domstolen eller ved innrømming frå norske styresmakter etter ei handsaming av saka i EFTAs overvaksingsorgan (ESA). Lovbrotsgebyret skal ikkje overstige 15 % av kontraktsverdien. Ved utmåling av gebyret skal det særleg leggjast vekt på kontraktsverdien, kor grovt brotet er, om oppdragsgjevaren har gjort gjentekne brot, den preventive verknaden av lovbrotsgebyret, kor langt tilbake i tid brotet har skjedd og om brotet har ført til skadebot, terminering eller avkorting av kontrakten. Sanksjonsregelen i yrkestransportlova § 40 b vart sett i verk 11. desember 2015 og gjeld berre for tenestekonsesjonskontraktar. Sanksjonsreglar for tenestekontraktar følgjer av regelverket om offentlege innkjøp, jf. lov om offentlege anskaffelser av 16. juli 1999 nr. 69 §§ 13-14.

Med helsing (e.f.)

Anne-Lise Junge Jensen
avdelingsdirektør

Arnfinn Øen
Spesialrådgiver

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer.