

Samferdselsdepartementet

Postboks 8010 Dep
0030 Oslo

Deres ref.: 08/1165 Vår ref.: 2008/1082
MAB EICE 520

Dato: 14.01.2009

Høringsuttalelse - utkast til endringer i yrkestransportloven og jernbaneloven

Det vises til Samferdselsdepartementets høringsbrev av 12. desember 2008 med vedlagt høringsnotat om endringer i lov av 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportloven) og i lov av 11. juni 1993 nr. 100 om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane (jernbaneloven).

Lovendringene som foreslås er et ledd i implementering av rådsforordning (EF) nr. 1370/2007 om offentlig persontransport med jernbane og på vei (kollektivtransportforordningen, heretter benevnt Forordningen), som etter det opplyste forutsettes å tre i kraft i EØS-området 3. desember 2009. I høringsbrevet opplyses det at utviklingen fram mot den vedtatte Forordningen har skjedd over flere år og at Samferdselsdepartementet har gjennomført tre høringer av tidligere utkast til forordning siden 2000. Selve Forordningen foreslås implementert som en fellesforskrift med hjemmel i både yrkestransportloven og jernbaneloven.

Forordningen tar sikte på å regulere konkurransen om kontrakter om offentlig tjenesteytelse for kollektivtransport (Public Service Obligations, PSO), slik at disse blir inngått og gjennomført på en gjennomsiktig måte og dermed legger til rette for et åpent indre marked i EØS-området. Forordningen gjelder således ikke kollektivtransport som utføres på kommersielt grunnlag, dvs. uten kontrakt med det offentlige. I Norge vil dette for eksempel være tilfelle for de kommersielle ekspressbussene.

Forordningen gjelder ikke fullt ut for inngåelse av såkalte tjenestekontrakter, dvs. kontrakter der alle eller en vesentlig del av billettinntektene går til oppdragsgiver (det offentlige) og som dermed også sitter med inntektsrisikoen. Disse omfattes av regelverket for offentlige anskaffelser, men enkelte bestemmelser i Forordningen får likevel anvendelse.

Forordningen gjelder fullt ut for de såkalte tjenestekonsesjonskontrakter, dvs. tjenestekontrakt der vederlaget for tjenesten som skal utføres enten bare består av retten til å utnytte tjenesten eller en slik rett sammen med betaling. Det vises i denne forbindelse til høringsnotatet pkt 2.3 om at anskaffelsesregelverket ikke gjelder for slike kontrakter.

Etter Forordningen skal det gjennomføres konkurranse ved tildeling med mindre det foreligger unntak, mens yrkestransportloven i dag kun oppstiller bruk av konkurranse som et frivillig

alternativ. Det foreslås derfor å endre loven slik at den blir i overensstemmelse med Forordningens regulering. De særlige reglene om anbud etter yrkestransportloven foreslås opphevet ettersom de blir overflødige ved siden av Forordningens regler.

Etter Konkurransetilsynets oppfatning fremstår det som både nødvendig og hensiktsmessig å speilvende loven slik at utgangspunktet nå, i likhet med i Forordningen, blir at det skal brukes konkurranse ved tildelingen.

Hovedregelen etter Forordningen om at kontrakt om offentlig tjenesteyting skal tildeles etter konkurranseutsetting følger av artikkel 5(3). Det stilles imidlertid opp unntak fra denne plikten, slik at myndighetene kan velge å tildele en kontrakt direkte. Særlig er det grunn til å merke seg at all jernbanedrift kan unntas fra konkurranseprinsippet. Videre er det adgang til direkte tildeling der lokale myndigheter selv står for drift av persontransporttjenestene (det offentlige lokalt er operatør) og for kontrakter under visse terskelverdier.

Det er altså gjort unntak for en rekke felt. Det er viktig å understreke at dette ikke innebærer at konkurranseutsetting ikke kan benyttes der det foreligger unntak, men at det overlates til myndighetene i det enkelte land å avgjøre om det skal brukes konkurranse.

Utkastet til lovendringer legger ikke opp til krav om bruk av konkurranse utover på de områdene Norge er forpliktet til det etter Forordningen. Konkurransetilsynet savner en nærmere redegjørelse for hvorfor det legges opp til denne minimumsløsningen. Etter tilsynets oppfatning er det grunn til å anta at bruk av konkurranse ved for eksempel tildeling av kontrakter på jernbaneanrådet for persontransport vil kunne gi positive virkninger i form av et mer effektivt jernbanetilbud. Det burde derfor vært gjort en vurdering av mulige slike effekter og foretatt en avveining mot fordelene departementet antas å mene unntaket gir. Særlig gjelder dette sett hen til de endringer som nylig har vært gjort i jernbaneloven for å legge til rette for konkurranse om avtaler om persontransport med jernbane.¹

Konkurransetilsynet bemerker at det fremstår som hensiktsmessig å ha unntak for kontrakter under visse terskelverdier og har ikke merknader til at man på nåværende tidspunkt har falt ned på Forordningens terskler.

I Forordningen er det åpnet for å gi reglene anvendelse også ved inngåelse av kontrakt om offentlig tjenesteytelse for sjøruter, så langt det lar seg forene med rådsforordning (EØF) nr. 3577/92 av 7. desember 1992 om anvendelse av prinsippet om adgangen til å yte tjenester innen sjøtransport i medlemsstatene (kabotasjeforordningen).

I høringen viser Samferdselsdepartementet til at dette feltet i dag er regulert i kabotasjeforordningen og av generelle regler i EU-traktaten. Statsstøtte som ikke faller inn under denne forordningen skal være i samsvar med EF-traktaten artikkel 73, 86, 87 og 88, jfr. EØS-avtalen artikkel 49, 59, 61 og ODA-avtalen protokoll 3 artikkel 1. Det vises videre til at prinsippene som ligger til grunn ved tildeling av kontrakt/tillatelse for sjøruter er innarbeidet gjennom flere år.

Samferdselsdepartementet peker på at det her vil være en risiko for konflikter/gråsoner mellom reglene i Forordningen og kabotasjeforordningen. Av denne grunn ønsker ikke departementet på nåværende tidspunkt å gi særlige regler/pålegg om bruk av konkurranse utover det som følger av gjeldende praksis etter kabotasjeforordningen og de generelle felleskapsreglene. Det fremgår imidlertid av høringsnotatet at det eventuelt ved en senere anledning, når potensielle konflikter mellom regelverkene er nærmere avklart, kan bli aktuelt å vurdere å la Forordningen gjelde tilsvarende for sjøtransport.

¹ Ot.prp. nr. 54 (2004-2005) som ble vedtatt ved Besl.O.nr.89 (2004-2005)



Konkurransetilsynet bemerker at økt bruk av konkurranse ved tildeling også på dette feltet antas å ville gi positive effekter og er således positiv til at departementet vil vurdere dette igjen så snart forholdet mellom regelverkene er nærmere avklart.

Med hilsen

Jostein H. Solberg (e.f.)
seksjonsleder

Einar Christie Ellingsen
seniorrådgiver

Kopi til:
Fornyings- og administrasjonsdepartementet

Mottakere:
Samferdselsdepartementet Postboks 8010 Dep 0030 Oslo