

St.prp. nr. 82

(2007–2008)

Om samtykke til godkjennelse av EØS-komiteens beslutning nr. 185/2008 av 4. juli 2008 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 1370/2007 om offentlig persontransport med jernbane og på vei

*Tilråding fra Utenriksdepartementet av 26. september 2008,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Stoltenberg II)*

1 Bakgrunn

Ved EØS-komiteens beslutning nr. 185/2008 av 4. juli 2008 ble EØS-avtalens vedlegg XIII, Transport, endret ved innlemmelse av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1370/2007 om offentlig persontransport med jernbane og på vei, og om opphevelse av rådsforordning (EF) nr. 1191/69 og (EF) nr. 1107/70.

Forordningens formål er å regulere konkurransen slik at kontrakter om offentlig tjeneste i kollektivtransport på vei og med bane blir inngått og gjennomført på en gjennomsliktig måte.

Gjennomføringen av beslutningen i norsk rett krever lovendring. Det er derfor nødvendig med Stortingets samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning, jfr. Grunnloven § 26, annet ledd.

EØS-komiteens beslutning og forordningen i uoffisiell norsk oversettelse følger som trykte vedlegg til proposisjonen.

2 Nærmere om forordningen

Forordningen skal sikre effektive transporttjenester gjennom regulert konkurranse *om* markedet.

Når slik konkurranse er gjennomført, er det ikke ytterligere plikt til konkurranse i markedet.

Hovedregelen etter forordningen er at kontrakt om offentlig tjenesteytelse skal tildeles etter konkurranseutsetting, jfr. artikkel 5 nr. 3. Unntak fra dette gjelder (1) hvis oppdragsgiver selv eller en intern operatør driver transporttjenesten på den aktuelle strekningen, (2) hvis den årlige kontraktsverdien er på under 1 million euro, eller under 2 millioner euro for små og mellomstore bedrifter, (3) hvor operatøren utfører mindre enn 300.000 km transporttjenester årlig, eller under 600.000 km for små og mellomstore bedrifter, (4) i nødssituasjoner, og (5) for jernbane i tradisjonell forstand, jfr. artikkel 5 nr. 2, 4, 5 og 6. I de nevnte tilfellene kan kompetente myndigheter velge å tildele kontrakt direkte uten forutgående konkurranse.

Forordningen har overgangsregler i artikkel 8. Reglene vil gradvis få full virkning i løpet av en 10-årsperiode. For allerede inngåtte kontrakter er overgangsordningen enda lengre. Som regel kan kontraktene fortsette å gjelde til de utløper.

For kontrakter som faller inn under *regelverket om offentlige anskaffelser* gjelder ikke reglene i artikkel 5 om hvordan kontrakten skal inngås, og overgangsreglene. De øvrige reglene, om obligato-

risk innhold i kontraktene og reglene i artikkel 7 om offentliggjøring, er ment å gjelde også for kontrakter som faller inn under regelverket om offentlige anskaffelser. I utgangspunktet vil inngåelse av kontrakter om offentlige tjenesteytelser hvor tjenesteyteren bærer liten eller ingen risiko for billetinntektene, falle inn under regelverket for offentlige anskaffelser. Forordningen regulerer inngåing av kontrakter om offentlige tjenesteytelser hvor tjenesteyteren reelt sett påtar seg ansvaret for billetinntektene (tjenestekonsesjonskontrakter).

Reglene i forordningen om innhold i kontrakt og offentliggjøring av intensjon om å inngå kontrakt gjelder også for kontrakter som ikke kreves konkurranseutsatt. Når det gjelder tilskudd som tildeles i kontrakter som ikke konkurranseutsettes, skal tildelingen følge reglene i vedlegget til forordningen. Vedlegget oppstiller regler med tanke på å unngå at tilskudd innebærer en overkompensasjon, og skal sikre gjennomsiktighet i tildelingsprosessen.

Oppdragsgiver kan bestemme at operatør som tildeles kontrakt må overta ansatte fra tidligere operatør tilsvarende som ved virksomhetsoverdragelse, jfr. artikkel 4(5). Forordningen viser til nasjonal rett når det gjelder dette spørsmålet.

Forordningen åpner også for at EØS-statene kan gi den virkning også for innenlandsk vannvei og nasjonal sjøtransport (maritim kabotasje).

Støtte gitt i henhold til forordningen skal ikke notifiseres.

3 EØS-komiteens beslutning

EØS-komiteen vedtok 4. juli 2008 i beslutning nr. 185 at vedlegg XIII, Transport, til EØS-avtalen skal endres ved innlemmelse av forordning (EF) nr. 1370/2007 av 23. oktober 2007 om offentlig persontransport med jernbane og på vei, og om opphevelse av rådsforordning (EØF) nr. 1191/69 og rådsforordning (EØF) nr. 1107/70.

EØS-komiteens beslutning inneholder en fortale og fire artikler.

Artikkel 1 slår fast at det gjøres fire endringer i avtalens vedlegg XIII:

1. Etter nr. 4 (rådsforordning (EØF) nr. 1191/69) skal nytt nr. 4a lyde:
«4a. 32007 R 1370: 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 (EUT L 315 av 3.12.2007, s.1).»

2. I nr. 4 (rådsforordning (EØF) nr. 1191/69) tilføyes følgende:

«Forordningens bestemmelser skal for denne avtales formål gjelde med følgende tilpasning: I henhold til forordning (EF) nr. 1370/2007 artikkel 10 nr. 1 er denne forordningen opphevet. Dens bestemmelser får imidlertid anvendelse på godstransporttjenester i en periode på tre år etter ikrafttreddelsen av forordning (EF) nr. 1370/2007.»

3. Teksten i nr. 11 (rådsforordning (EØF) nr. 1107/70) oppheves.
4. Teksten «artikkel 19 i forordning (EØF) nr. 1191/69» i sektorvis tilpasning II samt teksten i nr. 4 (rådsforordning (EØF) nr. 1191/69) oppheves med virkning fra 3. desember 2012.

Artikkel 2 slår fast at teksten til forordning (EF) nr. 1370/2007 på islandsk og norsk, som vil bli kunngjort i EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende*, skal gis gyldighet.

Artikkel 3 slår fast at beslutningen trer i kraft 5. juli 2008, forutsatt at EØS-komiteen har mottatt alle meddelelser etter avtalenes artikkel 103 nr. 1.

Artikkel 4 fastslår at beslutningen skal kunngjøres i EØS-avdelingen av og EØS-tillegget i *Den europeiske unions tidende*.

4 Gjennomføring av forordningen i norsk rett

Etter gjeldende lov om yrkestransport kan fylkeskommunene bruke anbud som et *frivillig alternativ* ved inngåelse av konsesjonskontrakter om kollektivtransport. Forordningen forutsetter derfor at loven endres.

Det forutsettes videre tilsvarende endring i jernbaneloven.

Samferdselsdepartementet tar sikte på å fremme en odelstingsproposisjon våren 2009 med de nødvendige lovendringer. Det vil også være nødvendig med visse forskriftsendringer.

Når det gjelder bestemmelsen om at oppdragsgiver kan bestemme at operatør som tildeles kontrakt må overta ansatte fra tidligere operatør tilsvarende som ved virksomhetsoverdragelse, jfr. artikkel 4(5), viser forordningen til nasjonal rett. Samferdselsdepartementet har et lovforslag til høring som vil gjøre en slik bestemmelse *obligatorisk* ved anbud i kollektivtransport.

Bruk av konkurranse innenfor dette feltet kan blant annet føre til press mot arbeidstakernes rettigheter. Samferdselsdepartementet vil derfor frem-

me lovforslag som sikrer arbeidstakeres rettigheter ved anbud som ved virksomhetsoverdragelse. En odelstingsproposisjon med de nødvendige lovendringer om dette vil bli fremmet i vårsesjonen 2009.

5 Økonomiske og administrative konsekvenser

Gjennomføringen av rettsakten vil få konsekvenser for kompetente myndigheters kjøp av tjenester innen kollektivtransport ved at konkurranseutsetting vil måtte brukes i større grad enn det som er praksis i dag.

Fylkeskommunene bruker allerede i dag anbud i et visst omfang. Det antas at de ressurser som kreves ved bruk av konkurranse i kollektivtransport ikke vil bli større enn de som i dag brukes på direkte kjøp/forhandlinger.

6 Konklusjon og anbefaling

Gjennomføring av forordningen med konkurranse om kontrakter om kollektivtransport bidrar til en klargjøring av regelverket som vil gjøre prosessen knyttet til tildeling av kontrakter om forpliktelse til offentlig tjeneste i rutetransport mer forutsigbar for fylkeskommuner og næring.

Samferdselsdepartementet har i prosessen med

forordningen hatt som primær posisjon at det, i større grad enn det forordningen legger opp til, bør være utstrakt nasjonal handlefrihet i organisering av kollektivtransporten. Forordningen har i forhold til tidligere utkast blitt justert i riktig retning, men speiler ikke departementets primære syn. Det er grunn til å merke seg at forordningen nå gir rom for nasjonale regler for å ivareta de ansattes rettigheter.

Ut fra en samlet vurdering, der konsekvensen av å skulle avvise forordningen er tillagt vekt, tilrår Samferdselsdepartementet godkjenning av EØS-komiteens beslutning om innlemmelse av forordning (EF) nr. 1370/2007 om offentlig persontransport med jernbane og på vei av 23. oktober 2007. Utenriksdepartementet slutter seg til dette.

Utenriksdepartementet

tilrår:

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 185/2008 av 4. juli 2008 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 1370/2007 om offentlig persontransport med jernbane og på vei.

Vi HARALD, Norges Konge,

stadfester:

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 185/2008 av 4. juli 2008 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 1370/2007 om offentlig persontransport med jernbane og på vei, i samsvar med et vedlagt forslag.

Forslag

til vedtak om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 185/2008 av 4. juli 2008 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 1370/2007 om offentlig persontransport med jernbane og på vei

I

Stortinget samtykker i godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 185/2008 av 4. juli 2008 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 1370/2007 om offentlig persontransport med jernbane og på vei.

Vedlegg 1

EØS-komiteens beslutning nr. [...] av [...] om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport)

EØS-KOMITEEN HAR –

under henvisning til avtalen om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde, endret ved protokollen om justering av avtalen om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde, heretter kalt «avtalen», særlig artikkel 98, og på følgende bakgrunn:

1. Avtalens vedlegg XIII er endret ved EØS-komiteens beslutning nr. .../... av ...¹
2. 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 1107/70² skal innlemmes i avtalen.
3. Forordning (EF) nr. 1370/2007 opphever rådsforordning (EØF) nr. 1107/70³, som er innlemmet i avtalen og følgelig må oppheves i avtalen.
4. Rådsforordning (EØF) nr. 1191/69⁴, som er innlemmet i avtalen, oppheves av forordning (EF) nr. 1370/2007, men dens bestemmelser får fortsatt anvendelse for godstransport i tre år etter ikrafttredelsen av forordning (EF) nr. 1370/2007 –

BESLUTTET FØLGENDE:

Artikkel 1

I avtalens vedlegg XIII gjøres følgende endringer:

1. Etter nr. 4 (rådsforordning (EØF) nr. 1191/69) skal nytt nr. 4a lyde:
«4a. **32007 R 1370**: 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 (EUT L 315 av 3.12.2007, s. 1).»
2. I nr. 4 (rådsforordning (EØF) nr. 1191/69) tilføyes følgende:
«Forordningens bestemmelser skal for den-

ne avtales formål gjelde med følgende tilpasning:

I henhold til forordning (EF) nr. 1370/2007 artikkel 10 nr. 1 er denne forordningen opphevet. Dens bestemmelser får imidlertid anvendelse på godstransporttjenester i en periode på tre år etter ikrafttredelsen av forordning (EF) nr. 1370/2007.»

3. Teksten i nr. 11 (rådsforordning (EØF) nr. 1107/70) oppheves.
4. Teksten «artikkel 19 i forordning (EØF) nr. 1191/69» i sektorvis tilpasning II samt teksten i nr. 4 (rådsforordning (EØF) nr. 1191/69) oppheves med virkning fra 3. desember 2012.

Artikkel 2

Teksten til forordning (EF) nr. 1370/2007 på islandsk og norsk, som vil bli kunngjort i EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende*, skal gis gyldighet.

Artikkel 3

Denne beslutning trer i kraft [...], forutsatt at EØS-komiteen har mottatt alle meddelelser etter avtalens artikkel 103 nr. 1⁵.

Artikkel 4

Denne beslutning skal kunngjøres i EØS-avdelingen av og EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende*.

Utferdiget i Brussel, [...].

For EØS-komiteen
Formann
[...]

EØS-komiteens sekretærer
[...]

¹ EUT L ...).

² EUT L 315 av 3.12.2007, s. 1.)

³ EFT L 130 av 15.6.1970, s. 1.

⁴ EFT L 156 av 28.6.1969, s. 1.

Vedlegg 2

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

EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om opprettelse av Det europeiske fellesskap, særlig artikkel 71 nr. 89, under henvisning til forslag fra Kommisjonen, under henvisning til uttalelse fra Den europeiske økonomiske og sosiale komité¹, under henvisning til uttalelse fra Regionkomiteen², etter framgangsmåten fastsatt i traktatens artikkel 251³ og ut fra følgende betraktninger:

1. Ved traktatens artikkel 16 bekreftes den betydning tjenester av alminnelig økonomisk interesse har for EUs felles verdier.
2. I henhold til traktatens artikkel 86 nr. 2 omfattes foretak som leverer tjenester av alminnelig økonomisk interesse av traktatens regler, særlig reglene for konkurranse, med mindre bruken av disse reglene hindrer foretakene, rettslig eller i praksis, i å utføre oppgaver de er blitt tildelt.
3. Traktatens artikkel 73 utgjør *lex specialis* i forhold til artikkel 86 nr. 2. Den inneholder regler for godtgjøring for forpliktelser til å yte offentlig tjeneste innenfor landtransport.
4. De viktigste målene i Kommisjonens hvitbok av 12. september 2001 «Europeisk transportpolitikk fram mot 2010: Veivalg for fremtiden» er å garantere trygg og effektiv persontransport av høy kvalitet gjennom regulert konkurranse, noe som samtidig garanterer innsyn og effektivitet i offentlig persontransport med hensyn til sosiale faktorer, miljøfaktorer og faktorer for regional utvikling, eller å tilby særskilte takster for visse kategorier av reisende, for eksempel pensjonister, og for å fjerne forskjellene mellom

transportforetak fra ulike medlemsstater, som kan skape betydelig konkurransevridning.

5. Mange landbaserte persontransporttjenester av alminnelig økonomisk interesse kan i dag ikke drives på kommersielt grunnlag. De vedkommende myndigheter i medlemsstatene må kunne gripe inn for å sikre at slike tjenester tilbys. For å sikre levering av offentlig persontransport kan vedkommende myndigheter gi ytere av offentlig tjeneste enerett og finansiell godtgjøring samt fastsette hovedregler for drift av offentlig transport som gjelder for alle ytere. Dersom noen medlemsstater i samsvar med denne forordning velger å utelukke visse hovedregler fra sitt virkeområde, bør den alminnelige ordningen for statsstøtte anvendes.
6. Mange medlemsstater har i hvert fall innenfor deler av sitt marked for offentlig transport innført lovgivning om enerett og kontrakter om offentlig tjenesteyting, på grunnlag av åpne og rettfærdig konkurranseutsatte framgangsmåter for tildeling. Dette har ført til en betydelig utvikling i handelen mellom medlemsstatene, og flere ytere av offentlige tjenester leverer nå offentlig persontransport i flere enn én medlemsstat. Utviklingen i nasjonal lovgivning har imidlertid ført til forskjeller i de framgangsmåtene som anvendes og har skapt rettslig usikkerhet om rettighetene til yterne av offentlige tjenester og vedkommende myndigheters forpliktelser. Rådsforordning (EØF) nr. 1191/69 av 26. juni 1969 om medlemsstatenes tiltak i forbindelse med forpliktelser som har sammenheng med begrepet offentlig tjenesteytelse innen transport med jernbane, på vei og innlands vannvei⁴, omhandler ikke hvordan kontrakter om offentlig tjenesteyting skal gis i Fellesskapet, særlig under hvilke omstendigheter de bør omfattes

¹ EUT C 195 av 18.8.2006, s. 20.

² EUT C 192 av 16.8.2006, s. 1.

³ Europaparlamentsuttalelse av 14. november 2001 (EFT C 140 E av 13.6.2002, s. 262), Rådets felles holdning av 11. desember 2006 (EUT C 70 E av 27.3.2007, s. 1) og Europaparlamentets holdning av 10. mai 2007. Rådsbeslutning av 18. september 2007.

⁴ EFT nr. L 156 av 28.6.1969, s. 1. Forordningen sist endret ved forordning (EØF) nr. 1893/91 (EFT L 169 av 29.6.1991, s. 1).

- av anbud. Fellesskapets rettslige ramme bør derfor ajourføres.
7. Undersøkelser og erfaringer i de medlemsstater der det i flere år har vært konkurranse innenfor offentlig transport, viser at innføring av regulert konkurranse mellom yterne, med egnede beskyttelsesklausuler, fører til mer attraktive og nyskapende tjenester til en lavere pris uten å hindre yterne av offentlig tjeneste i å utføre de oppgaver de er tildelt. Det europeiske råd gir sin støtte til denne tilnærmingen innenfor rammen av Lisboa-prosessen av 28. mars 2000 der Kommisjonen, Rådet og medlemsstatene i henhold til sine respektive fullmakter ble oppfordret til å «framskynde liberalisering på områder som transport».
 8. De markeder for persontransport som er regulert og der det ikke finnes enerett, bør kunne bevare sine egenskaper og virkemåte, så lenge de er i samsvar med traktatens krav.
 9. For å kunne tilrettelegge offentlig persontransport på den måten som best oppfyller offentlighetens behov, må alle vedkommende myndigheter, på de vilkår som angis i denne forordning, fritt kunne velge ytere av offentlig tjeneste, idet de tar hensyn til små og mellomstore bedrifters interesser. For å garantere at overholdelse av prinsippet om åpenhet, prinsippet om likebehandling av konkurrerende ytere og proporsjonalitetsprinsippet ved tildeling av godtgjøring eller enerett, er det viktig at arten av forpliktelsen til å yte offentlig tjeneste og den avtalte godtgjøringen fastsettes i kontrakten om offentlig tjenesteyting mellom vedkommende myndigheter og den valgte yteren av offentlig tjeneste. Kontraktens form kan variere avhengig av den enkelte medlemsstats rettsorden.
 10. I motsetning til virkeområdet for forordning (EØF) nr. 1191/69 som omfatter offentlig persontransport på innlands vannvei, anses det ikke hensiktsmessig at denne forordning omfatter tildeling av kontrakter om offentlig tjenesteyting i denne særskilte sektoren. For offentlig persontransport på innlands vannvei, og i nasjonalt farvann hvis den ikke omfattes av særskilt fellesskapsrett, gjelder derfor traktatens alminnelige prinsipper, med mindre medlemsstatene velger å anvende denne forordning på disse særskilte sektorene. Bestemmelsene i denne forordning hindrer ikke integrasjon av tjenester på innlands vannvei og i nasjonalt farvann i et bredere nettverk av offentlig persontransport i byer, forsteder eller regioner.
 11. I motsetning til virkeområdet for forordning (EØF) nr. 1191/69 som omfatter godstransport-tjenester, anses det ikke hensiktsmessig at denne forordning omfatter tildeling av kontrakter om offentlig tjenesteyting i denne særskilte sektoren. Tre år etter ikrafttreddelsen av denne forordning bør derfor traktatens alminnelige prinsipper gjelde for tilretteleggingen av godstransporttjenester.
 12. Fra fellesskapsrettens ståsted er det uten betydning om offentlige persontransport leveres av offentlige eller private foretak. Denne forordning bygger på prinsippet om nøytralitet med hensyn til eiendomsordningen nevnt i traktatens artikkel 295, prinsippet om medlemsstatenes frihet til å fastsette tjenester av alminnelig økonomisk interesse nevnt i traktatens artikkel 16 og nærhetsprinsippet og forholdsmessighetsprinsippet nevnt i traktatens artikkel 5.
 13. Enkelte tjenester, som ofte er forbundet med særskilt infrastruktur, leveres hovedsakelig på grunn av sin historiske interesse eller turistverdi. Ettersom hensikten med denne virksomheten åpenbart er en annen enn å sørge for offentlig persontransport, bør ikke den omfattes av de regler og framgangsmåter som gjelder for kravene til offentlig tjenesteyting.
 14. Når de vedkommende myndigheter har ansvaret for tilretteleggingen av nettverket av offentlig transport, bortsett fra den faktiske driften av transporttjenesten, kan dette omfatte en rekke virksomheter og plikter som de vedkommende myndigheter må få stå fritt til å utøve selv eller helt eller delvis overlate til tredjemann.
 15. Langvarige kontrakter kan føre til at markedet stenges i et lengre tidsrom enn det som er nødvendig, noe som reduserer konkurransepressets fordeler. For å gjøre konkurransevidningen så liten som mulig, samtidig som kvaliteten på tjenestene vernes, bør kontrakter om offentlig tjenesteyting være tidsbegrensede. Forlengelsen av slike kontrakter kunne være betinget av at brukerne er positive til det. Det er i denne sammenheng nødvendig å åpne mulighet for å forlenge kontrakter om offentlig tjenesteyting med høyst halvparten av den opprinnelige varigheten, der yteren av offentlig tjeneste må investere i aktiva med usedvanlig lang nedskrivningstid og, på grunn av deres særlige egenskaper og begrensninger, når det gjelder de mest fjerntliggende regioner, som fastsatt i traktatens artikkel 299. Når en yter av offentlig tjeneste investerer i infrastruktur eller rullende materiell og i kjøretøyer som er uvanlige i den forstand at begge innebærer betydelige midler, og forutsatt at kontrakten tildeles etter en rettfer-

dig, konkurranseutsatt anbudsprosedyre, bør kontrakten kunne forlenges ytterligere.

16. Når inngåelsen av en kontrakt om offentlig tjenesteyting kan føre til bytte av yter av offentlig tjeneste, bør det være mulig for de vedkommende myndigheter å be yteren av offentlig tjeneste om å anvende bestemmelsene i rådsdirektiv 2001/23/EF av 12. mars 2001 om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om ivaretagelse av arbeidstakernes rettigheter ved overdragelse av foretak, virksomheter eller deler av foretak eller virksomheter⁵. Nevnte direktiv hindrer ikke medlemsstatene i å verne andre overføringsvilkår for arbeidstakernes rettigheter enn dem som omfattes av direktiv 2001/23/EF, og dermed ta hensyn til eventuelle sosiale standarder fastsatt ved nasjonale lover og forskrifter eller tariffavtaler eller andre avtaler som er inngått mellom parter i arbeidslivet.
17. I samsvar med nærhetsprinsippet kan de vedkommende myndigheter fastsette sosiale og kvalitetsmessige kriterier for å opprettholde og heve kvalitetsstandardene for forpliktelser til å yte offentlig tjeneste, for eksempel med hensyn til minstekrav til arbeidsvilkår, passasjerers rettigheter, funksjonshemmedes behov, miljøvern, passasjerenes og arbeidstakernes sikkerhet samt tariffavtaleforpliktelser og andre regler og avtaler for arbeidsplasser og sosial trygghet på det stedet der tjenesten ytes. For å sikre åpne og sammenlignbare konkurransevilkår mellom ytere, og for å unngå risikoen for sosial dumping, bør de vedkommende myndigheter få stå fritt til å innføre særskilte sosiale kvalitetsstandarder og standarder for tjenestenes kvalitet.
18. Lokale myndigheter eller, i fravær av slike, nasjonale myndigheter kan i henhold til internrettslige bestemmelser velge å selv levere den offentlige persontransporten innenfor sitt område eller å overlate den til en intern yter uten anbud. For å sikre rettferdige konkurransevilkår må imidlertid denne muligheten til egen drift ha faste rammer. Den vedkommende myndighet eller gruppe av myndigheter som leverer integrert offentlig persontransport, kollektivt eller gjennom sine medlemmer, bør utøve det nødvendige tilsynet. Dessuten bør det være forbudt for en vedkommende myndighet som leverer sine egne transporttjenester eller en intern yter å delta i konkurranseutsatte anbudsprosedyrer utenfor denne myndighetens territorium. Den myndighet som kontrollerer den interne yteren bør dessuten ha rett til å forby denne yteren å

delta i konkurranseutsatte anbud som avholdes på myndighetens territorium. Begrensninger av en intern yters virksomhet påvirker ikke muligheten for direkte tildeling av kontrakter om offentlig tjenesteyting, når det dreier seg om transport med jernbane, med unntak av andre skinnegående transportmåter som tunnelbane eller sporvei.

Dessuten påvirker ikke direkte tildeling av kontrakter om offentlig tjenesteyting i forbindelse med jernbaner de vedkommende myndigheters mulighet til å gi en intern yter kontrakter om offentlig tjenesteyting for offentlig persontransport med andre skinnegående transportmåter som tunnelbane og sporvei.

19. Underleveranser kan bidra til mer effektiv offentlig persontransport, og gjør deltaking mulig for andre foretak enn den yteren av offentlige tjenester som fikk kontrakten om offentlig tjenesteyting. For at offentlige midler skal brukes på best mulig måte, bør imidlertid de vedkommende myndigheter kunne fastsette vilkårene for underleveranse av offentlig persontransport, særlig når det gjelder tjenester som utføres av en intern yter. En underleverandør bør dessuten ikke hindres i å delta i konkurranseutsatte anbud på en vedkommende myndighets territorium. Den vedkommende myndighets eller en intern yters valg av underleverandør må foregå i samsvar med fellesskapsretten.
20. Når den offentlige myndighet velger å overlate en tjeneste av alminnelig interesse til en tredjemann, må den velge yter av offentlig tjeneste i samsvar med fellesskapsretten om offentlige kontrakter og konsesjoner, som fastsatt ved traktatens artikkel 43 – 49, og prinsippene om åpenhet og likebehandling. Bestemmelsene i denne forordning berører særlig ikke offentlige myndigheters forpliktelser i henhold til direktivene om tildeling av offentlige kontrakter, der kontrakter om offentlig tjenesteyting omfattes av disse direktivenes virkeområde.
21. Effektivt rettslig vern bør garanteres, ikke bare for tildelinger i henhold til europaparlaments- og rådsdirektiv 2004/17/EF av 31. mars 2004 om samordning av framgangsmåtene ved tildeling av kontrakter innenfor vann- og energiforsyning, transport og posttjenester⁶ og europaparlaments- og rådsdirektiv 2004/18/EF av 31. mars 2004 om samordning av framgangsmåtene ved tildeling av offentlige bygge- og anleggskontrakter, kontrakter om offentlige varekjøp og kontrakter om offentlig tjenesteyting⁷, men også for andre kontrakter som gis i henhold til denne forordning. En effektiv klagebehandling

⁵ EFT L 82 av 22.3.2001, s. 16.

- er nødvendig og bør eventuelt kunne sammenlignes med de gjeldende framgangsmåter fastsatt i rådsdirektiv 89/665/EØF av 21. desember 1989 om samordning av lover og forskrifter om gjennomføring av klagebehandling i forbindelse med tildeling av offentlige varekjøps- samt bygge- og anleggskontrakter⁸ og rådsdirektiv 92/13/EØF av 25. februar 1992 om samordning av lover og forskrifter om anvendelsen av fellesskapsregler på innkjøpsregler for oppdragsgivere innen vann- og energiforsyning, transport og telekommunikasjon⁹.
22. Visse anbudsinnbydelser krever at de vedkommende myndigheter fastsetter og beskriver sammensatte systemer. Disse myndighetene bør ved tildeling av kontrakter i slike tilfeller derfor ha myndighet til å forhandle om detaljene med noen eller alle mulige ytere av offentlig tjeneste når anbudene er innsendt.
23. Anbudsinnbydelser for tildeling av kontrakter om offentlig tjenesteyting bør ikke være obligatorisk når kontraktens verdi er lav eller gjelder korte strekninger. I den forbindelse bør større beløp eller lengre strekninger gjøre det mulig for de vedkommende muligheter å ta hensyn til små og mellomstore bedrifters særskilte interesser. De vedkommende myndigheter bør ikke kunne dele opp kontrakter eller nettverk for å unngå anbud.
24. Når det er en risiko for brudd i tjenesteytingen, bør de vedkommende myndigheter ha myndighet til å innføre kortvarige nødtiltak i påvente av tildeling av en ny kontrakt om offentlig tjenesteyting, som er på linje med alle vilkårene for tildeling av en kontrakt fastsatt i denne forordning.
25. Offentlig persontransport med jernbane medfører særskilte problemer i forbindelse med størrelsen på investeringene og infrastrukturkostnadene. I mars 2004 la Kommisjonen fram et forslag til endring av rådsdirektiv 91/440/EØF av 29. juli 1991 om utvikling av Fellesskapets jernbaner¹⁰ for å garantere tilgang for alle jernbaneforetak i Fellesskapet til infrastrukturen i alle medlemsstatene med henblikk på internasjonal persontransport. Målet med denne forordning er å opprette en rettslig ramme for erstatning og/eller enerett for kontrakter om offentlig tjenesteyting, ikke å åpne markedet for jernbanetjenester ytterligere.
26. Når det gjelder offentlig tjenesteyting kan hver vedkommende myndighet innenfor rammen av en kontrakt om offentlig tjenesteyting i henhold til denne forordning selv velge yter av offentlig persontransport. Ettersom offentlig persontransport tilrettelegges på forskjellig måte i de forskjellige medlemsstatene, er det berettiget at de vedkommende myndigheter kan tildele kontrakter om offentlig jernbanetransport direkte.
27. Den godtgjøring som de vedkommende myndigheter bevilger for å dekke kostnadene som har påløpt for utøvelsen av forpliktelsen til å yte offentlig tjeneste bør beregnes slik at for høy godtgjøring unngås. Når en vedkommende myndighet planlegger å tildele en kontrakt om offentlig tjenesteyting uten å legge den ut på anbud, bør den overholde de nærmere regler for å sikre et passende godtgjøringsbeløpet som gjenspeiler et ønske om effektive tjenester av høy kvalitet.
28. Ved å ta passende hensyn til virkningene av å etterkomme forpliktelsen til å yte offentlig tjeneste, på etterspørselen etter offentlig persontransport, i beregningsordningen fastsatt i vedlegget, kan den vedkommende myndighet og yteren av offentlig tjeneste dokumentere at for stor godtgjøring er unngått.
29. De vedkommende myndigheter som akter å tildele kontrakter om offentlig tjenesteyting bør, med unntak av nødtiltak og kontrakter i forbindelse med kortere strekninger, vedta de nødvendige tiltak for minst ett år i forveien å offentliggjøre sin hensikt om å tildele slike kontrakter, slik at mulige ytere av offentlig tjeneste kan reagere.
30. Kontrakter om offentlig tjenesteyting som tildeles direkte bør omfattes av økt innsyn.
31. Ettersom de vedkommende myndigheter og ytere av offentlig tjeneste vil trenge tid til å tilpasse seg bestemmelsene i denne forordning, bør det fastsettes overgangsordninger. Med henblikk på den trinnvise tildelingen av kontrakter om offentlig tjenesteyting i samsvar med denne forordning bør medlemsstatene innen seks måneder etter første halvdel av overgangsperioden framlegge en framdriftsrapport for Kommisjonen. Kommisjonen kan foreslå passende tiltak på grunnlag av disse rapportene.
32. De vedkommende myndigheter kan ta bestemmelsene i denne forordning i bruk på forskjellige tidspunkter i overgangsperioden. Det kan i
-
- ⁸ EUT L 134 av 30.4.2004, s. 1. Direktivet sist endret ved rådsdirektiv 2006/97/EF (EUT L 363 av 20.12.2006, s. 107.)
- ⁹ EUT L 134 av 30.4.2004, s. 114. Direktivet sist endret ved rådsdirektiv 2006/97/EF.
- ¹⁰ EFT L 395 av 30.12.1989, s. 33. Direktivet endret ved direktiv 92/50/EØF (EFT L 209 av 24.7.1992, s. 1.)
- ⁹ EFT L 76 av 23.3.1992, s. 14. Direktivet sist endret ved direktiv 2006/97/EF.
- ¹⁰ EFT L 237 av 24.8.1991, s. 25. Direktivet sist endret ved direktiv 2006/103/EF (EUT L 363 av 20.12.2006, s. 344).

denne perioden derfor være mulig at ytere av offentlig tjeneste som utøver virksomhet i markeder som ennå ikke er berørt av bestemmelsene i denne forordning, sender inn anbud på kontrakter om offentlig tjenesteyting i markeder som er åpnet raskere for kontrollert konkurranse. For å unngå ubalanse i forbindelse med åpningen av markedet for offentlig transport, gjennom tiltak som står i rimelig forhold til formålet, bør de vedkommende myndigheter i annen halvdel av overgangsperioden kunne avvise anbud fra foretak der mer enn halve verdien av den offentlige transporten de utøver ikke er bevilget i samsvar med denne forordning, forutsatt at dette får anvendelse uten forskjellsbehandling og er bestemt i forkant av en anbudsinnbudelse.

33. I nr. 87 – 95 i dom av 24. juli 2003 i sak C-280/00 *Altmark Trans GmbH*¹¹ fastslo De europeiske fellesskaps domstol at godtgjøring for offentlig tjenesteyting ikke utgjør en fordel i henhold til traktatens artikkel 87, når fire vilkår er oppfylt. Når disse vilkårene ikke er oppfylt, mens de alminnelige vilkår for anvendelsen av traktatens artikkel 87 nr. 1 er oppfylt, utgjør godtgjøring for utøvelsen av forpliktelser til å yte offentlige tjenester statsstøtte, og er omfattet av traktatens artikkel 73, 86, 87 og 88.
34. Godtgjøring for offentlig tjenesteyting kan vise seg å være nødvendig på området landbasert persontransport slik at foretak som er ansvarlige for offentlig tjenesteyting kan fungere på grunnlag av prinsipper og vilkår som gjør det mulig for dem å utføre sine oppgaver. En slik godtgjøring kan i henhold til traktatens artikkel 73 på visse vilkår være forenlig med traktaten. For det første må den bevilges for å sikre levering av tjenester som i henhold til traktaten er tjenester av alminnelig interesse. For det andre, for å unngå urettmessig konkurransevridning, kan godtgjøringen ikke overstige det beløp som er nødvendig for å dekke nettokostnadene for utøvelsen av forpliktelsen til å yte offentlig tjeneste, der det tas hensyn til foretakets inntekter i denne forbindelse samt en rimelig fortjeneste.
35. Godtgjøring som de vedkommende myndigheter har gitt i samsvar med bestemmelsene i denne forordning kan derfor unntas fra kravet om underretning på forhånd i traktatens artikkel 88 nr. 3.
36. Denne forordning erstatter forordning (EØF) nr. 1191/69, som derfor bør oppheves. Når det

gjelder offentlig godstransport vil en overgangsperiode på tre år gjøre det lettere å utvikle godtgjøring som ikke er godkjent av Kommisjonen i samsvar med traktatens artikkel 73, 86, 87 og 88. Godtgjøring som gis i forbindelse med levering av annen offentlig persontransport enn den som omfattes av denne forordning, som kan risikere å innebære statsstøtte i henhold til traktatens artikkel 87 nr. 1, bør etterkomme bestemmelsene i traktatens artikkel 73, 86, 87 og 88, herunder alle gjeldende tolkninger av De europeiske fellesskaps domstol og særlig beslutningen i sak C-280/00 *Altmark Trans GmbH*. Når Kommisjonen undersøker slike saker, bør den derfor anvende prinsipper som tilsvarende de som er fastsatt i denne forordning, eller eventuelt annen lovgivning om tjenester av alminnelig økonomisk interesse.

37. Virkeområdet for rådsforordning (EØF) nr. 1107/70 av 4. juni 1970 om støtte til transport med jernbane, på vei og innlands vannvei¹² omfattes av denne forordning. Nevnte forordning anses som foreldet, ettersom den begrenser anvendelsen av traktatens artikkel 73 uten å gi et hensiktsmessig rettsgrunnlag for å godkjenne aktuelle investeringsordninger, særlig i forbindelse med investeringer i transportinfrastruktur i et offentlig-privat partnerskap. Forordningen bør derfor oppheves slik at traktatens artikkel 73 kan få riktig anvendelse på fortsatt utvikling på området, uten at det berører denne forordning eller rådsforordning (EØF) nr. 1192/69 av 26. juni 1969 om felles regler for standardisering av jernbaneforetaks regnskaper¹³. For ytterligere å forenkle anvendelsen av gjeldende fellesskapsregler, vil Kommisjonen foreslå retningslinjer for statsstøtte til investeringer i jernbane, herunder investeringer i infrastruktur i 2007.
38. Med henblikk på å vurdere gjennomføringen av denne forordning og utviklingen i levering av offentlig persontransport i Fellesskapet, særlig kvaliteten på offentlig persontransport og konsekvensene av direkte tildeling av kontrakter om offentlig tjenesteyting, bør Kommisjonen utarbeide en rapport. Denne rapporten kan eventuelt ledsages av hensiktsmessige forslag til endring av denne forordning —

¹¹ Samling 2003, s. I-7747.

EFT L 130 av 15.6.1970, s. 1. Forordningen sist endret ved forordning (EF) nr. 543/97 (EFT nr. L 84 av 26.3.1997, s. 6).

¹³ EFT nr. L 156 av 28.6.1969, s. 8. Forordningen sist endret ved forordning (EF) nr. 1791/2006 (EUT nr. L 363 av 20.12.2006, s. 1).

VEDTATT DENNE FORORDNING:

Artikkel 1

Formål og virkeområde

1. Formålet med denne forordning er å fastsette hvordan de vedkommende myndigheter i samsvare med fellesskapsreglene kan gripe inn på området offentlig persontransport for å sikre levering av tjenester av alminnelig interesse som blant annet er hyppigere, tryggere, av bedre kvalitet eller billigere enn de det frie marked ville ha levert. I denne forordning fastsettes derfor på hvilke vilkår de vedkommende myndigheter, når de pålegger eller inngår kontrakter om forpliktelser til å yte offentlig tjeneste, skal gi ytere av offentlig tjeneste godtgjøring for påløpte kostnader og/eller gi enerett som gjengjeld for utøvelsen av forpliktelser til å yte offentlig tjeneste.
2. Denne forordning skal gjelde for nasjonal og internasjonal offentlig persontransport med jernbane og andre skinnegående transportmåter, samt på vei, unntatt tjenester som leveres hovedsakelig på grunn av sin historiske interesse eller turistverdi. Medlemsstatene kan bruke denne forordning på offentlig persontransport på innlands vannveier, og i nasjonale farvann med forbehold om anvendelsen av rådsforordning (EØF) nr. 3577/92 av 7. desember 1992 om anvendelse av prinsippet om adgangen til å yte tjenester innen sjøtransport i medlemsstatene (maritim kabotasje)¹⁴.
3. Denne forordning skal ikke gjelde offentlige bygge- og anleggskonsesjoner i henhold til artikkel 1 nr. 3 bokstav a) i direktiv 2004/17/EF eller i artikkel 1 nr. 3 i direktiv 2004/18/EF.

Artikkel 2

Definisjoner

I denne forordning menes med:

- a) «offentlig persontransport» persontransporttjenester av alminnelig økonomisk interesse som tilbys offentligheten fortløpende og uten forskjellsbehandling,
- b) «vedkommende myndighet» enhver offentlig myndighet eller gruppe av offentlige myndigheter i en eller flere medlemsstater som har myndighet til å gripe inn i offentlig persontransport på et bestemt geografisk område, eller et organ som har innvunnet slik myndighet,
- c) «vedkommende lokal myndighet» en vedkommende myndighet med et geografisk område som ikke er nasjonalt,
- d) «yter av offentlig tjeneste» offentlig eller privat foretak eller gruppe av slike foretak som driver offentlig persontransport, eller et offentlig organ som driver offentlig persontransport,
- e) «forpliktelse til å yte offentlig tjeneste» et krav som en vedkommende myndighet har definert eller fastsatt for å sikre offentlig persontransport av alminnelig interesse som et foretak av egen kommersiell interesse ikke ville påta seg eller ikke ville påta seg i samme grad eller på samme vilkår uten kompensasjon,
- f) «enerett» en rett som gir en yter av offentlig tjeneste rett til å drive offentlig persontransport på en særskilt strekning, innenfor et nettverk eller et særskilt område, uten at andre slike ytere har den retten,
- g) «godtgjøring for offentlig tjenesteyting» enhver fordel, herunder økonomisk, som en vedkommende myndighet gir direkte eller indirekte av offentlige midler i løpet av gjennomføringsperioden for en forpliktelse til å yte offentlig tjeneste eller i forbindelse med den perioden,
- h) «direkte tildeling» tildeling av en kontrakt om offentlig tjenesteyting til en bestemt yter av offentlig tjeneste uten en konkurranseutsatt anbudsprosedyre i forkant,
- i) «kontrakt om offentlig tjenesteyting» en eller flere juridisk bindende dokumenter som bekrefter avtalen mellom en vedkommende myndighet og en yter av offentlig tjeneste om å la den yteren av offentlig tjeneste sørge for forvaltningen og driften av den offentlige persontransporten som omfattes av forpliktelsen til å yte offentlig tjeneste. Avhengig av medlemsstatens lovgivning kan kontrakten også omfatte en beslutning som er tatt av den vedkommende myndighet og
 - som utgjøres av en lov eller en rettsakt, eller
 - som inneholder de vilkår på hvilke de vedkommende myndigheter selv leverer tjenestene eller overlater tjenestene til en intern yter,
- j) «intern yter» en juridisk selvstendig enhet som en vedkommende lokal myndighet, eller i tilfelle av en gruppe myndigheter minst en vedkommende lokal myndighet, kontrollerer på samme måte som sine egne avdelinger,
- k) «verdi» den verdi av en tjeneste, strekning, kontrakt om offentlig tjenesteyting eller en godtgjøringsordning for offentlig persontransport som tilsvarer den totale godtgjøringen, før moms, til én eller flere ytere av offentlig tjeneste, herunder

¹⁴ EFT L 364 av 12.12.1992, s. 7.

der alle typer godtgjøring betalt av offentlige myndigheter samt inntekter fra billettsalg som ikke overføres til den berørte vedkommende myndighet,

- l) «hovedregel» et tiltak som uten forskjellsbehandling gjelder all offentlig persontransport av samme type på et bestemt geografisk område som en vedkommende myndighet har ansvaret for,
- m) «integrert offentlig persontransport» transport-tjenester innenfor et bestemt geografisk område som står i forbindelse med hverandre, med felles informasjonstjeneste, billettsystem og tidtabell.

Artikkel 3

Kontrakter om offentlig tjenesteyting og hovedregler

1. Når en vedkommende myndighet beslutter å tildele en yter som den selv har valgt enerett og/eller en eller annen form for godtgjøring for å ha utøvd forpliktelser til å yte offentlig tjeneste, skal dette skje innenfor rammen av en kontrakt om offentlig tjenesteyting.
2. Som unntak fra nr. 1 kan forpliktelser til å yte offentlig tjeneste som tar sikte på å fastsette høyeste takster for alle reisende eller for visse kategorier reisende også omfattes av hovedregler. Den vedkommende myndighet skal i samsvar med prinsippene fastsatt i artikkel 4 og 6 samt i vedlegget, godtgjøre ytere av offentlig tjeneste for den finansielle nettoeffekten, positiv eller negativ, på de kostnader og inntekter som følger av å etterkomme takstforpliktelsene fastsatt ved hovedregler på en måte som hindrer for stor godtgjøring. Dette berører ikke de vedkommende myndigheters rett til å integrere forpliktelser til å yte offentlig tjeneste som fastsetter høyeste takster i kontrakter om offentlig tjenesteyting.
3. Med forbehold om bestemmelsene i traktatens artikkel 73, 86, 87 og 88 kan medlemsstatene utelukke fra denne forordnings virkeområde hovedregler om finansiell godtgjøring for forpliktelser til å yte offentlig tjeneste som fastsetter høyeste takster for skoleelever, studenter, lærlinger og bevegelseshemmede personer. Disse hovedreglene skal meldes i samsvar med traktatens artikkel 88. En slik melding skal inneholde fullstendige opplysninger om tiltaket, særlig nærmere opplysninger om beregningsmetoden.

Artikkel 4

Obligatorisk innhold i kontrakter om offentlig tjenesteyting og i hovedregler

1. Kontrakter om offentlig tjenesteyting og hovedregler skal
 - a) tydelig definere de forpliktelser til å yte offentlig tjeneste som yterne av offentlig tjeneste skal etterkomme, samt de berørte geografiske områder,
 - b) på forhånd og på en objektiv og åpen måte fastsette
 - i. hvilke parametere en eventuell godtgjøring skal beregnes ut fra, og
 - ii. i hvilken form og utstrekning eventuelle eneretter skal gis, på en måte som hindrer for stor godtgjøring. Når det gjelder kontrakter om offentlig tjenesteyting som er tildelt i samsvar med artikkel 5 nr. 2, 4, 5 og 6, skal disse parametrene fastsettes slik at ingen godtgjøring kan overstige det beløpet som kreves for å dekke den finansielle nettoeffekten på de kostnader og inntekter som følger av utøvelsen av forpliktelsene til å yte offentlig tjeneste, der det tas hensyn til inntekten til yteren av offentlig tjeneste i denne forbindelse samt en rimelig fortjeneste,
 - c) fastsette hvordan kostnadene knyttet til levering av tjenestene skal fordeles. Disse kostnadene kan omfatte blant annet kostnader for personale, energi, infrastruktur, vedlikehold og reparasjon av offentlige transportmidler, rullende materiell og installasjoner som er nødvendige for driften av offentlig persontransport, faste kostnader og en passende kapitalavkastning.
2. I kontrakter om offentlig tjenesteyting og i hovedregler skal det fastsettes hvordan inntektene fra billettsalget skal fordeles, hva som kan beholdes av yteren av offentlig tjeneste, hva som skal overføres til den vedkommende myndighet og hva som skal deles mellom dem.
3. Kontrakter om offentlig tjenesteyting skal ha begrenset varighet og høyst 10 år for busstransport og 15 år for persontransport med jernbane eller andre skinnegående transportmåter. Kontrakter om offentlig tjenesteyting som fatter flere transportmåter skal ha en varighet på høyst 15 år, dersom transporten med jernbane eller andre skinnegående transportmåter utgjør over 50 % av verdien av de berørte tjenestene.
4. Med hensyn til vilkårene for nedskrivning av aktiva kan varigheten av kontrakten om offentlig

tjenesteyting eventuelt forlenges med høyst 50 %, dersom yteren av offentlig tjeneste stiller til rådighet en vesentlig del av de aktiva som er nødvendige for å drive persontransporten som omfattes av kontrakten om offentlig tjenesteyting og hovedsakelig er knyttet til persontransport som omfattes av kontrakten.

Dersom det er berettiget ut fra kostnadene som følge av den særskilte geografiske beliggenheten, kan varigheten av kontrakter om offentlig tjenesteyting fastsatt i nr. 3 forlenges med høyst 50 % i de mest fjerntliggende regioner.

Dersom det er berettiget ut fra kapitalavskrivning knyttet til uvanlig investering i infrastruktur, rullende materiell eller kjøretøyer, og dersom kontrakten om offentlig tjenesteyting tildeles etter en rettfærdig, konkurranseutsatt anbudsprosedyre, kan en kontrakt om offentlig tjenesteyting ha lengre varighet. For å sikre åpenhet i denne saken skal den vedkommende myndighet innen ett år etter at kontrakten er inngått oversende Kommisjonen kontrakten om offentlig tjenesteyting samt opplysninger som berettiger kontraktens forlengede varighet.

5. Med forbehold om nasjonal lovgivning og fellesskapsretten, herunder tariffavtaler mellom parter i arbeidslivet, kan de vedkommende myndigheter kreve at den utvalgte yteren av offentlig tjeneste gir personale som tidligere ble ansatt for å levere tjenestene de rettighetene de ville hatt rett til dersom det hadde vært snakk om en overføring i henhold til direktiv 2001/23/EF. Når de vedkommende myndigheter krever at ytere av offentlig tjeneste etterkommer visse sosiale standarder, skal anbudsdokumenter og kontrakter om offentlig tjenesteyting omfatte en liste over det berørte personalet samt klare og tydelige opplysninger om deres avtalefestede retter og de vilkår de ansatte anses å være knyttet til tjenestene på.
6. Når de vedkommende myndigheter i samsvar med nasjonal lovgivning krever at ytere av offentlig tjeneste etterkommer visse kvalitetsstandarder, skal disse standardene inngå i anbudsdokumentene og i kontraktene om offentlig tjenesteyting.
7. Det skal av anbudsdokumenter og kontrakter om offentlig tjenesteyting tydelig framgå om, og i så fall i hvilken grad, underleveranser kan vurderes. Ved underleveranser skal det foretaket som har fått i oppgave å forvalte og levere offentlig persontransport i samsvar med denne forordning, selv levere den største delen av den offentlige persontransporten. I henhold til en

kontrakt om offentlig tjenesteyting som omfatter både utforming, tilrettelegging og drift av offentlig persontransport, kan driften av disse tjenestene i sin helhet settes ut til underleverandør. Det skal i kontrakten om offentlig tjenesteyting i samsvar med nasjonal lovgivning og fellesskapsretten fastsettes hvilke vilkår som skal gjelde for underleveranser.

Artikkel 5

Tildeling av kontrakter om offentlig tjenesteyting

1. Kontrakter om offentlig tjenesteyting skal gis i samsvar med reglene fastsatt i denne forordning. Tjenestekontrakter eller kontrakter om offentlig tjenesteyting som fastsatt i direktiv 2004/17/EF eller 2004/18/EF om offentlig persontransport med buss eller sporvogn skal gis i samsvar med framgangsmåtene fastsatt i nevnte direktiver, der disse kontraktene ikke er i form av konsesjonsavtaler om tjenester som definert i nevnte direktiver. Når kontrakter skal gis i samsvar med direktiv 2004/17/EF eller 2004/18/EF, gjelder ikke bestemmelsene i nr. 2 – 6 i denne artikkel.
2. Med mindre det er forbudt i henhold til nasjonal lovgivning, kan enhver vedkommende lokal myndighet, uansett om det er én myndighet eller en gruppe myndigheter som leverer integrert offentlig persontransport, beslutte å selv levere offentlig persontransport eller å tildele kontrakter om offentlig tjenesteyting direkte til en juridisk selvstendig enhet som den vedkommende lokale myndighet, eller i tilfellet av en gruppe myndigheter minst én vedkommende lokal myndighet, kontrollerer på samme måte som sine egne avdelinger. Når en vedkommen lokal myndighet treffer en slik beslutning, gjelder følgende:
 - a) For å fastsette om den vedkommende lokale myndighet utøver slik kontroll, skal det tas hensyn til faktorer som representasjonsnivået i forvaltnings-, ledelses-, og tilsynsorganer, opplysninger om dette i vedtektene, eierskap, effektiv innflytelse på og kontroll over strategiske og særskilte forvaltningsmessige beslutninger. I samsvar med fellesskapsretten er ikke 100 % eierskap av den vedkommende offentlig myndighet, særlig når det gjelder offentlig-private partnerskap, et obligatorisk krav for å fastsette kontroll i henhold til dette nummer, forutsatt at den offentlige innflytelsen dominerer og at kon-

- troll kan fastsettes på grunnlag av andre kriterier.
- b) Vilkåret for å anvende dette nummer er at den interne yteren og enhver enhet yteren har den minste innflytelse på, driver sin offentlige persontransport innenfor den vedkommende lokale myndighets territorium, uten hensyn til utgående linjer eller andre underordnede deler av denne virksomheten som går inn på tilstøtende vedkommende lokale myndigheters territorium, og ikke deltar i konkurranseutsatte anbud om levering av offentlig persontransport som avholdes utenfor den vedkommende lokale myndighets territorium.
- c) Uten hensyn til bokstav b) kan en intern yter delta i rettfærdige, konkurranseutsatte anbud fra og med to år før utløpet av den kontrakten om offentlig tjenesteyting yteren ble tildelt direkte, på det vilkår at det er truffet en endelig beslutning om å legge ut på rettfærdig, konkurranseutsatt anbud den offentlige persontransport som omfattes av den interne yterens kontrakt, og at den interne yteren ikke har inngått en annen kontrakt om offentlig tjenesteyting ved direkte tildeling.
- d) I fravær av en vedkommende lokal myndighet får bokstav a), b) og c) anvendelse på en nasjonal myndighet til fordel for et geografisk område som ikke er nasjonalt, forutsatt at den interne yteren ikke deltar i konkurranseutsatte anbud om levering av offentlig persontransport som avholdes utenfor det området som kontrakten om offentlig tjenesteyting gjelder for.
- e) Dersom underleveranser i henhold til artikkel 4 nr. 7 vurderes, er den interne yteren forpliktet til selv å levere den største delen av den offentlige persontransporten.
3. En vedkommende myndighet som benytter en annen tredjemann enn en intern yter, skal gi kontrakter om offentlig tjenesteyting på grunnlag av en konkurranseutsatt anbudsprosedyre, unntatt i tilfellene nevnt i nr. 4, 5 og 6. Anbudsprosedyren skal være åpen for alle foretak, rettfærdig og overholde prinsippet om åpenhet og prinsippet om likebehandling. Etter anbudsinnsendingen og et eventuelt forhåndsvalg kan prosedyren omfatte forhandlinger i samsvar med disse prinsippene for å fastsette hvordan særskilte eller sammensatte krav skal oppfylles på beste måte.
4. Med mindre det er forbudt i henhold til nasjonal lovgivning, kan de vedkommende myndigheter beslutte å tildele kontrakter om offentlig tjenesteyting direkte, enten når deres gjennomsnittlige årlige verdi er anslått til under 1 000 000 euro eller når de omfatter offentlig persontransport på under 300 000 kilometer årlig.
- Når det gjelder direkte tildeling av en kontrakt om offentlig tjenesteyting til en liten eller mellomstor bedrift som driver høyst 23 kjøretøyer, kan disse grenseverdiene økes til en gjennomsnittlig årlig verdi anslått til høyst 2 000 000 euro eller når kontrakten omfatter levering av offentlig persontransport på høyst 600 000 kilometer årlig.
5. I tilfelle av brudd i tjenestene eller overhengende fare for en slik situasjon kan den vedkommende myndighet vedta et nødtiltak. Dette nødtiltaket skal ta form av en direkte tildeling eller en formell avtale for å forlenge en kontrakt om offentlig tjenesteyting eller et krav om å utøve visse forpliktelser til å yte offentlig tjeneste. Foretaket for offentlig tjenesteyting skal ha rett til å anke beslutningen om å pålegge utøvelse av visse forpliktelser til å yte offentlig tjeneste. En kontrakt om offentlig tjenesteyting som er inngått eller forlenget gjennom nødtiltak, eller et pålegg om en slik kontrakt, skal ha en varighet på høyst to år.
6. Med mindre det er forbudt i henhold til nasjonal lovgivning, kan de vedkommende myndigheter beslutte å gi kontrakter om offentlig tjenesteyting ved direkte tildeling når de omfatter transport med jernbane, med unntak av andre skinnegående transportmåter som tunnelbane eller sporvei. Som unntak fra artikkel 4 nr. 3 skal varigheten av slike kontrakter være høyst ti år, unntatt når artikkel 4 nr. 4 får anvendelse.
7. Medlemsstatene skal treffe de nødvendige tiltak for å sikre at beslutninger som er truffet i samsvar med nr. 2 – 6 kan revideres raskt og effektivt etter anmodning fra en person som har eller har hatt interesse av å få en bestemt kontrakt og som har lidd skade eller risikerer å lide skade av en påstand om overtredelse, på det grunnlag at slike beslutninger innebærer overtredelse av fellesskapsretten eller nasjonale regler som gjennomfører en slik lov.
- Når tilsynsorganene ikke er rettslige instanser, skal det alltid gis en skriftlig begrunnelse for deres beslutninger. I slike tilfeller skal det dessuten sikres at påståtte ulovlige tiltak som tilsynsorganet har truffet, eller påståtte feil i utøvelsen av den myndighet organet er tildelt, kan enten omfattes av en rettslig kontroll eller kontroll av et annet organ som er en domstol i

henhold til traktatens artikkel 234 og som er uavhengig av både den offentlige oppdragsgiver og tilsynsorganet.

Artikkel 6

Godtgjøring for å yte offentlig tjeneste

1. All godtgjøring knyttet til en hovedregel eller en kontrakt om offentlig tjenesteyting skal etterkomme bestemmelsene fastsatt i artikkel 4, uavhengig av hvordan kontrakten gitt. All slags godtgjøring knyttet til en kontrakt om offentlig tjenesteyting som er tidelt direkte i samsvar med artikkel 5 nr. 2, 4, 5 eller 6, eller knyttet til en hovedregel, skal dessuten etterkomme bestemmelsene fastsatt i vedlegget.
2. Medlemsstatene skal etter skriftlig anmodning fra Kommisjonen innen et tidsrom på tre måneder eller et lengre tidsrom som kan fastsettes i anmodningen, oversende alle opplysninger som Kommisjonen anser som nødvendige for å fastsette om den tildelte godtgjøringen er forenlig med denne forordning.

Artikkel 7

Offentliggjøring

1. Hver vedkommende myndighet skal hvert år offentliggjøre en samlet rapport om de forpliktelsene til å yte offentlig tjeneste som den har ansvar for, de utvalgte yterne av offentlig tjeneste samt den godtgjøring og de enerettene som nevnte ytere av offentlig tjeneste har fått til gjengjeld. Det skal i rapporten skilles mellom busstransport og jernbanetransport, og det skal gi mulighet til å føre tilsyn med og vurdere driften av, kvaliteten på og finansieringen av nettverket for offentlig transport, og den skal eventuelt inneholde opplysninger om de tildelte enerettene art og omfang.
2. Hver vedkommende myndighet skal treffe de nødvendige tiltak for å sikre at følgende opplysninger offentliggjøres i *Den europeiske unions tidende* minst ett år før anbudsproseduren innledes eller ett år før den direkte tildelingen:
 - a) Den vedkommende myndighets navn og adresse.
 - b) Planlagt tildelingsmåte.
 - c) De tjenester og territorier som kan omfattes av kontrakten.

De vedkommende myndigheter kan beslutte å ikke offentliggjøre disse opplysningene når en kontrakt om offentlig tjenesteyting omfatter

levering av offentlig persontransport på høyst 50 000 kilometer per år.

Dersom disse opplysningene endrer seg etter at de er offentliggjort, skal den vedkommende myndighet så snart som mulig offentliggjøre en korrigering. Denne korrigeringen skal ikke berøre startdatoen for den direkte tildelingen eller anbudsinnbydelsen.

Dette nummer får ikke anvendelse på artikkel 5 nr. 5.

3. Ved direkte tildeling av kontrakter om offentlig tjenesteyting for transport med jernbane som fastsatt i artikkel 5 nr. 6, skal den vedkommende myndighet offentliggjøre følgende opplysninger innen ett år etter at kontrakten er tildelt:
 - a) Navnet på oppdragsgiver, dens eierskap og eventuelt navnet på det eller de organer som utøver rettslig kontroll.
 - b) Varigheten av kontrakten om offentlig tjenesteyting.
 - c) Beskrivelse av persontransporten som skal utføres.
 - d) Beskrivelse av parametrene for den finansielle godtgjøringen.
 - e) Kvalitetsmål, som punktlighet og pålitelighet, samt gjeldende godtgjøring og bøter.
 - f) Vilkår som gjelder viktige aktiva.
4. Etter anmodning fra en berørt part skal en vedkommende myndighet framlegge årsakene til sin beslutning om direkte tildeling av en kontrakt om offentlig tjenesteyting.

Artikkel 8

Overgangsbestemmelser

1. Kontrakter om offentlig tjenesteyting skal gis i samsvar med reglene fastsatt i denne forordning. Tjenestekontrakter eller kontrakter om offentlig tjenesteyting som fastsatt i direktiv 2004/17/EF eller 2004/18/EF for offentlig persontransport med buss eller sporvogn skal gis i samsvar med framgangsmåtene fastsatt i nevnte direktiver, der disse kontraktene ikke er i form av konsesjonsavtaler om tjenester som definert i nevnte direktiver. Når kontrakter skal gis i samsvar med direktiv 2004/17/EF eller 2004/18/EF, gjelder ikke bestemmelsene i nr. 2 – 4 i denne artikkel.
2. Med forbehold om nr. 3 skal tildelingen av kontrakter om offentlig tjenesteyting for transport med jernbane og på vei etterkomme artikkel 5 fra og med 3. desember 2019. Medlemsstatene skal i en overgangsperiode treffe tiltak for å gradvis etterkomme artikkel 5 for å unngå al-

vorlige strukturelle problemer, særlig når det gjelder transportkapasiteten. Medlemsstatene skal innen seks måneder etter overgangsperiodens første halvdel framlegge for Kommisjonen en framdriftsrapport om gjennomføringen av den trinnvise tildelingen av kontrakter om offentlig tjenesteyting i samsvar med artikkel 5. Kommisjonen kan på grunnlag av medlemsstatenes framdriftsrapporter foreslå egnede tiltak som rettes til medlemsstatene.

3. Ved anvendelsen av nr. 2 skal det ikke tas hensyn til kontrakter om offentlig tjenesteyting som er gitt i samsvar med fellesskapsretten og nasjonal lovgivning:

- a) Før 26. juli 2000 på grunnlag av en rettferdig, konkurranseutsatt anbudsprosedyre.
- b) Før 26. juli 2000 på grunnlag av en annen framgangsmåte enn en rettferdig, konkurranseutsatt anbudsprosedyre.
- c) Fra og med 26. juli 2000 og før 3. desember 2009 på grunnlag av en rettferdig, konkurranseutsatt anbudsprosedyre.
- d) Fra og med 26. juli 2000 og før 3. desember 2009 på grunnlag av en annen framgangsmåte enn en rettferdig, konkurranseutsatt anbudsprosedyre.

Kontraktene nevnt i bokstav a) kan fortsette å gjelde til de utløper. Kontraktene nevnt i bokstav b) og c) kan fortsette å gjelde til de utløper, men høyst 30 år. Kontraktene nevnt i bokstav d) kan fortsette å gjelde til de utløper, forutsatt at de er av begrenset varighet som kan sammenlignes med varighetene nevnt i artikkel 4.

Kontrakter om offentlig tjenesteyting kan fortsette å gjelde til de utløper, dersom deres opphør ville medføre uhensiktsmessige rettslige eller økonomiske konsekvenser og forutsatt at Kommisjonen har gitt sin godkjenning.

4. Med forbehold om nr. 3 kan de vedkommende myndigheter i overgangsperiodens annen halvdel nevnt i nr. 2, velge å utelukke fra deltaking i anbudsinnbydelser for tildeling av kontrakter, de ytere av offentlig tjeneste som ikke kan framlegge bevis på at verdien av den offentlige persontransporten de får godtgjøring for eller har fått enerett til i samsvar med denne forordning, utgjør minst halve verdien av all offentlig persontransport de får godtgjøring for eller har enerett til. En slik utelukkelse gjelder ikke ytere av offentlig tjeneste som leverer tjenester som skal legges ut på anbud. Ved anvendelsen av dette kriterium skal det ikke tas hensyn til kontrakter om offentlig tjenes-

teyting som er tildelt som nødtiltak som nevnt i artikkel 5 nr. 5.

Når de vedkommende myndigheter bruker muligheten nevnt i første avsnitt, skal de gjøre det uten forskjellsbehandling, utelukke alle mulige ytere av offentlig tjeneste som oppfyller dette kriteriet og underrette mulige foretak om sin beslutning i innledningen av prosedyren for tildeling av kontrakter om offentlig tjenesteyting.

De berørte vedkommende myndigheter skal senest to måneder før anbudsinnbydelsen offentliggjøres underrette Kommisjonen om at de har til hensikt å anvende denne bestemmelsen.

Artikkel 9

Forenlighet med traktaten

1. Godtgjøring for offentlig tjenesteyting som utbetales i samsvar med denne forordning for drift av offentlig persontransport eller for å etterkomme tarifforpliktelser fastsatt i hovedregler, skal være forenlig med det felles marked. Slik godtgjøring skal være unntatt fra kravet om forhåndsmelding fastsatt i traktatens artikkel 88 nr. 3.
2. Med forbehold om traktatens artikkel 73, 86, 87 og 88 kan medlemsstatene fortsette å gi støtte til transportsektoren i henhold til traktatens artikkel 73, når støtten oppfyller behovet for samordning av transport eller tilsvarende godtgjøringen for utøvelsen av visse andre forpliktelser som omfattes av begrepet offentlig tjenesteyting enn dem som omfattes av denne forordning, særlig
 - a) til de felles regler for fordeling av infrastrukturkostnader trer i kraft, dersom det er gitt støtte til foretak som må bære kostnadene for den infrastrukturen de har brukt, mens andre foretak ikke er pålagt den samme byrden. Ved fastsettelse av støttebeløpet skal det tas hensyn til de infrastrukturkostnader som konkurrerende transportmåter ikke belastes med,
 - b) når formålet med støtten er å fremme enten forskning på eller utvikling av transportsystemer og transportteknologi som er mer økonomisk for Fellesskapet.

Slik støtte skal begrenses til forsknings- og utviklingsstadiet, og kan ikke omfatte kommersiell utnytting av disse transportsystemene eller transportteknologiene.

Artikkel 10

Oppheving

1. Forordning (EØF) nr. 1191/69 oppheves. Bestemmelsene skal imidlertid fortsette å ha anvendelse på godstransporttjenester i et tidsrom på tre år etter ikrafttredelsen av denne forordning.
2. Forordning (EØF) nr. 1107/70 oppheves.

Artikkel 11

Rapportering

Etter overgangsperioden nevnt i artikkel 8 nr. 2 skal Kommisjonen framlegge en rapport om gjennomføringen av denne forordning og om utviklingen innenfor offentlig persontransport i Fellesskapet, der den særlig vurderer utviklingen i kvaliteten på offentlig persontransport og resultatene av direkte tildelinger, ev. ledsaget av hensiktsmessige forslag til endringer av denne forordning.

Artikkel 12

Ikrafttredelse

Denne forordning skal tre i kraft 3. desember 2009.

Denne forordning er bindende i alle deler og kommer direkte til anvendelse i alle medlemsstater.

Utfærdiget i Strasbourg, 23. oktober 2007.

Europaparlamentet
H.-G. PÖTTERING
President

For Rådet
M. LOBO ANTUNES
Formann

Vedlegg

Regler for godtgjøring i tilfellene nevnt i artikkel 6 nr. 1

1. Godtgjøringen knyttet til direkte tildelte kontrakter om offentlig tjenesteyting i samsvar med artikkel 5 nr. 2, 4, 5 eller 6, eller knyttet til en hovedregel, skal dessuten beregnes i samsvar med bestemmelsene fastsatt i vedlegget.
2. Godtgjøringen kan ikke overstige et beløp som tilsvarende den finansielle nettoeffekten som tilsvarende summen av de virkninger, positive eller negative, som oppfyllelsen av forpliktelsen til å yte offentlig tjeneste får på kostnadene og inntekten til yteren av offentlig tjeneste. Virkningene skal vurderes ved å sammenligne situasjonen der forpliktelsen til å yte offentlig tjeneste

er oppfylt med den situasjonen som ville ha oppstått dersom forpliktelsen ikke hadde blitt oppfylt. For å beregne den finansielle nettoeffekten skal den vedkommende myndighet ta utgangspunkt i følgende ordning:

Kostnader som har påløpt i forbindelse med en eller flere forpliktelser til å yte offentlig tjeneste som er pålagt av en eller flere vedkommende myndigheter, og som inngår i en kontrakt om offentlig tjenesteyting og/eller i en hovedregel,

minus alle positive finansielle effekter som har oppstått innenfor nettverket som drives i henhold til den eller de berørte forpliktelse(r) til å yte offentlig tjeneste,

minus billettinntekter eller andre inntekter fra oppfyllelsen av den eller de berørte forpliktelse(r) til å yte offentlig tjeneste, pluss en rimelig fortjeneste,

utgjør de finansielle nettoeffektene.

3. Oppfyllelse av forpliktelsen til å yte offentlig tjeneste kan ha en innvirkning på et foretaks eventuelle transportvirksomhet utover den eller de berørte forpliktelse(r) til å yte offentlig tjeneste. For å unngå for stor eller for liten godtgjøring skal det ved beregning av de finansielle nettoeffektene tas hensyn til målbare finansielle effekter på det berørte foretaks nettverk.
4. Kostnader og inntekter må beregnes i samsvar med gjeldende regnskapsregler samt skatte- og avgiftsregler.
5. For å oppnå bedre innsyn og for å unngå kryss-subsidiering når en yter av offentlig tjeneste ikke bare utøver godtgjorte tjenester som omfattes av forpliktelser til å yte offentlig tjenester, men også utøver annen virksomhet, må regnskapet for nevnte offentlige tjenester være atskilt slik at følgende vilkår oppfylles:
 - a) Regnskapet for hver av disse virksomhetene skal føres separat, og andelen av de tilsvarende aktiva og faste kostnader skal fordeles i samsvar med gjeldende regnskapsregler samt skatte- og avgiftsregler.
 - Alle variable kostnader, et passende bidrag til de faste kostnadene og en rimelig fortjeneste knyttet til all annen virksomhet som yteren av offentlig tjeneste utøver kan ikke under noen omstendigheter påføres den aktuelle offentlige tjenesten.
 - Kostnadene for den offentlige tjenesten skal balanseres mot driftsinntekt og utbetalinger fra de offentlige myndigheter. Ingen inntekter kan overføres til et annet av virkeområdene til yteren av offentlig tjeneste.

Om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 185/2008 av 4. juli 2008 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 1370/2007 om offentlig persontransport med jernbane og på vei

6. «Rimelig fortjeneste» skal bety den avkastning på egen kapital som er normal for sektoren i en bestemt medlemsstat, og som tar hensyn til den risiko yteren av offentlig tjeneste løper eller unngår som følge av den offentlig myndighets inngripen.
7. Godtgjøringen skal gis slik at yteren av offentlig tjeneste oppfordres til å opprettholde eller utvikle
 - effektiv drift som kan vurderes objektivt og
 - levere persontransport av tilfredsstillende kvalitet.



Trykk: A/S O. Fredr. Anesen, September 2008