

MARLUS

SCANDINAVIAN INSTITUTE OF MARITIME LAW

Karin M Bruzelius

Offentlig eierskap
i transportselskap

Offentlig eierskap i transportselskap

Karin M Bruzelius



Marlus nr. 449
Sjørettsfondet
Nordisk institutt for sjørett
Universitetet i Oslo

© Sjørettsfondet, 2015

ISSN: 0332-7868

Sjørettsfondet
Universitetet i Oslo
Nordisk institutt for sjørett
Postboks 6706 St. Olavs plass
N-0130 Oslo

Telefon: 22 85 96 00
Telefaks: 22 85 97 50
E-post: sjorett-adm@jus.uio.no
Internett: www.jus.uio.no/nifs

Redaktør: Professor dr. juris Trond Solvang
Bidrag sendes til trond.solvang@jus.uio.no

Abonnement og løssalg:
Den norske bokbyen <http://bokbyen.no/butikk> - post@bokbyen.no

Trykk: 07 Xpress as

Forord

I 1987 begynte jeg å arbeide med kollektivtransportsspørsmål som sjef for transportavdelingen i Samferdselsdepartementet. Den verden som møtte meg da, tilhører en tid som nå er historie. En viktig oppgave for avdelingen var å behandle klager over tildeling av drosjeløyver. Lokal kollektivtransport ble utført av transportører som var eid, helt eller delvis, av fylkeskommunen. Konkurransen var noe som fant sted mellom ulike former for transport. Min tid i avdelingen ble kort, men som departementsråd var jeg deltaker i en omlegging av norsk samferdselspolitikk, noe som blant annet skyldtes EØS-avtalen.

Da jeg forlot Høyesterett, fant jeg at jeg ville undersøke hvorledes kollektivtransport nå ble regulert, og betydningen av den nye reguleringen for det offentlige som eier av en stor andel av aktørene.

Kollektivtransport er fascinerende. Men dens regulering er kompleks. Mye av gjeldende rett er EØS-basert og jeg takker tidligere spesialrådgiver Ragnhild Behringer i Samferdselsdepartementet og professor dr. juris Finn Arnesen for bistand til å finne frem i EU-regelverket.

Artikkelen er skrevet etter hvert som jeg arbeidet meg gjennom stoffet. Noen av opplysningene kan være foreldet ettersom transportbransjen stadig er i bevegelse. I Meld. St. 27 (2013-2014) «Et mangfoldig og verdiskapende eierskap» har regjeringen foreslått salg av Flytoget og aksjene i SAS. Meldingen er fremdeles til behandling i Stortinget, men spørsmålet om salg av Flytoget AS er opplyst foreløpig utsatt. Det som imidlertid er interessant er at regjeringen i meldingen drøfter hvorfor staten bør eie og hva staten bør eie.

Oslo, 29. januar 2014
Karin M. Bruzelius

Innhold

1	INNLEDNING	7
2	DET REGULATORISKE REGIMET	10
	2.1 Innledende bemerkninger	10
	2.2 Nærmere om bestemmelsene om behovsprøvde tillatelser.....	13
	2.2.1 Yrkestransportloven.....	13
	2.2.2 Bestemmelser om tillatelse i eller i medhold av andre lover	16
3	ADMINISTRASJONSSELSKAP	19
4	TILDELING AV ENERETT OG KJØP AV TRANSPORTTJENESTER	20
	4.1 Innledende merknader.....	20
	4.2 Generelt om offentlige anskaffelser.....	21
	4.3 Særregler for offentlig kjøp av persontransporttjenester	23
	4.4 Oppsummering.....	27
5	STATSSTØTTEREGLENE	28
6	AVSLUTTENDE MERKNADER	33
	 SJØRETTSFONDETS UTGIVELSER	 35

1 Innledning

Sommeren 2011 ble det kjent at flere fylkeskommuner utredet mulighetene for sammen å kjøpe Widerøe's Flyveselskap AS.¹ I Norge har det vært vanlig at det offentlige – særlig staten og fylkeskommunene – eier transportselskaper, helt eller delvis. Dette gjelder særlig selskaper som transporterer personer mot vederlag. Det offentlige har fremdeles store eierinteresser i et stort antall transportselskaper:

Aksjene i NSB AS eies i sin helhet av staten. Selskapet eier en rekke transportselskaper, for eksempel Nettbuss AS – Konsern som har flere datterselskaper som utfører lokal rutetransport. Godstransport på bane og kombinerte transporter utføres av NSBs heleide datterselskap CargoNet AS.² Staten er videre eier av Flytoget AS og Posten AS. Posten eier blant annet Bring Cargo AS som tilbyr varetransport. Tilsvarende eier den norske staten to syvendedeler av aksjene i SAS AB.

Mange fylkeskommuner har eierandeler i transportselskaper. Sogn og Fjordane fylkeskommune eier gjennom F1 Holding AS 59 prosent av aksjene i Fjord1 Nordvestlandske AS.³ Selskapet driver med sjø- og busstransport (ferjedrift, passasjer- og ekspressbåtdrift samt lokal - og ekspressbussdrift) i tillegg til reiseliv, godstransport på land og catering. Selskapet er aktør i store deler av landet. Narvik kommune og Troms fylkeskommune er blant de ti største aksjonærene i Hurtigruta ASA, som står for driften av Hurtigruten fra Bergen til Kirkenes. Oslo og Akershus fylkeskommune eier i fellesskap Ruter AS som planlegger, samordner, bestiller og markedsfører kollektivtrafikken og sørger for felles pris og felles

¹ I mai 2013 inngikk SAS avtale om salg av 80 % av aksjene i selskapet til en investorgruppe bestående av Torghatten ASA, Fjord1 AS og Nordland fylkeskommune. Salget var en del av refinansieringen av SAS. Som det vil fremgå av fremstillingen nedenfor har offentlige organer eierandeler i Torghatten og Fjord1.

² Det svenske jernbaneselskapet Green Cargo AB eide tidligere 45 prosent av aksjene. Disse ble overtatt av NSB AS i november 2010

³ Selskapet ble stiftet 9. mai 2001 etter en fusjon mellom Fylkesbaatane i Sogn og Fjordane AS og Møre og Romsdal Fylkesbåtar AS. Møre og Romsdal fylkeskommune solgte høsten 2011 sine aksjer (41 prosent) i Fjord 1 Nordvestlandske til Havila As.

billettsystem. Ruter kjøper inn transporttjenester som buss, ferje, T-bane og trikk. Sporveien AS⁴ – et konsernselskap eid av Oslo kommune, leverer kollektivtrafikk i Oslo, Akershus og Vestfold. Selskapet eier, forvalter, bygger ut og vedlikeholder også infrastrukturen for de skinnegående transportformene og forvalter en betydelig eiendomsmasse. Leveranser knyttet til trikk, T-bane og trikk gjøres i all hovedsak på oppdrag og bestilling fra Ruter gjennom egne kjørekontrakter. Selskapet har flere datterselskaper, herunder OsloTrikken AS og Oslo T-bane drift AS samt Unibuss AS. Oslo Vognselskap AS ble etablert i 2006 etter en fisjon i Kollektivtransportproduksjon AS. Selskapet, som også er eid av Oslo kommune, eier og finansierer anskaffelse av nye metrovogner og trikker. ⁵Materiellet leies ut til Ruter AS som i sin tur leier ut dette til operatørene, Oslo T-banedrift AS og OsloTrikken AS – som begge er datterselskaper av Sporveien AS. ⁶

Dette viser at det offentlige har store eierinteresser innen markedene for passasjer- og godstransport. Flere av selskapene utførte opprinnelig bare transporter i én fylkeskommune, kommune eller region, men hovedregelen nå er at de er engasjert i transport flere steder i Norge. Et eksempel er Torghatten ASA som gjennom datterselskaper tilbyr sjø- og landtransporttjenester over det meste av Norge, for eksempel driftes fergesambandet Moss-Horten av datterselskapet Bastø-Fosen AS. Torghatten har hovedkontor i Brønnøysund, og Brønnøy kommune er selskapets trettende største aksjonær med en eierandel på 1,07 prosent av aksjene.

Det offentlige – stat, fylkeskommune eller kommune – har som regel ansvaret for anlegg og vedlikehold av den infrastrukturen som benyttes til transporten. Men, som det vil ha fremgått av redegjørelsen i petit-

⁴ Frem til 1. mai 2013 Kollektivtransportproduksjon AS.

⁵ Det heter videre om selskapets oppgaver i styrets årsberetning for 2010 at selskapet skal ”oppgradere eksisterende vogner, fastsette krav til vedlikehold og kontrollere at dette utføres ”på en måte som sikrer kommunens verdier”, ivareta avsetninger til periodisk vedlikehold, leie ut vogner og følge opp leveransene av vognene overfor leverandørene”.

⁶ Den årlige vognleien skal reflektere investeringskostnadene, antatt levetid på materiellet samt kapitalkostnader slik at faktiske materiellkostnader fremkommer, og slik at evnen til å reinvestere ikke svekkes over tid. Når vognene har nådd den forutsatte økonomiske levetiden settes vognleien til 0.

avsnittet foran, er dette ansvaret i Oslo overført til et heleid aksjeselskap. Infrastrukturspørsmål vil ikke bli behandlet i denne artikkelen.

Et tilfredsstillende kollektivtransporttilbud i Norge forutsetter som regel at antallet operatører på en strekning begrenses, men krever ofte i tillegg økonomisk tilskudd fra det offentlige for at driften skal være lønnsom. I noen tilfeller er staten tilskuddsmyndighet, i andre er det fylkeskommunene som har dette ansvaret.⁷ Flere fylkeskommuner har opprettet administrasjonsselskap med oppgave å administrere kollektivtransporttilbudet i fylket, se lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportloven) § 23. Ruter AS, som eies av Oslo kommune og Akershus fylkeskommune i fellesskap, og som har ansvaret for kollektivtrafikktilbudet i Oslo og Akershus, er et eksempel på et slikt selskap. Det planlegger, samordner, bestiller og markedsfører kollektivtrafikken, og inngår kontrakter med transportselskaper om kjøring. Ordningen med administrasjonsselskap er nærmere beskrevet i avsnitt 3.

Store deler av transporten av passasjerer i Norge utføres av, eller på vegne av, aktører som helt eller delvis er eid av det offentlige. Jeg vil i det følgende gjennomgå de rettsreglene som gjelder for transport, særlig av passasjerer, mot vederlag med buss, båt, tog eller fly. Hensikten er å undersøke betydning av offentlig eierskap for et selskaps virksomhet. Jeg tar ikke sikte på å behandle om det ut fra et økonomisk synspunkt er riktig av det offentlige å ha midler plassert i transportselskap, eller å opprettholde slike plasseringer, men de rettslige rammeverkene for transportselskapene med særlig vekt på transport av passasjerer mot betaling.

Offentlig eierskap av transportforetak kan ha mange grunner. Når det gjelder passasjertransport er begrunnelsen ofte at man har ønsket å sikre transporttilbudet. Grunnen til fylkesordførernes utspill om kjøp av Widerøe i 2011 er typisk i så måte. De ville sikre at man hadde en

⁷ Se lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportlova) § 22 første ledd som pålegger fylkeskommunen ansvar ”for å yte godtgjersle til rutetransport som fylkeskommunen vil opprette eller halde oppe innen eit fylke”. Det fremgår av paragrafens tredje ledd at staten dekker en del av tilskuddet gjennom det årlige rammetilskuddet til fylkeskommunen.

operatør som kunne gi et kvalitativt godt tilbud til flyplassene i deres respektive fylker, både med hensyn til frekvens og komfort.⁸⁹ Innledningsvis redegjøres imidlertid kort for det regulatoriske regimet som gjelder for transport i Norge, med særlig fokus på rutetransport, og for reglene om offentlig tilskudd til transport.

2 Det regulatoriske regimet

2.1 Innledende bemerkninger

Den som skal tilby transport mot betaling, må ha én eller flere tillatelser¹⁰ fra offentlige myndigheter. I utgangspunktet er virksomheten således forbudt for enhver som ikke har fått unntak fra forbudet. Det er flere grunner for denne løsningen: Lovgiver har ønsket å sikre at de som tilbyr transport mot betaling fyller visse minimumsvilkår; det er ofte nødvendig å begrense tallet på utøvere for å sikre lønnsomhet innen persontransport; et akseptabelt transporttilbud forutsetter offentlig tilskudd.

Dagens regler for tildeling av tillatelser er utviklet under påvirkning fra EØS-retten som i utgangspunktet ser enhver begrensning i markedsadgangen som en restriksjon av friheten til å yte tjenester dersom begrensningen kan "være til gene for præsteringen af sådanne tjenesteydelser eller gøre den mindre interessant".¹¹ Bestemmelser som begrenser tilgangen til markedet må derfor oppfylle fellesskapsrettens regler om forholdsmessighet. EU-domstolen har konkretisert dette til å innebære

⁸ Uttalt 25. august 2011 av fylkesordføreren i Sogn og Fjordane, Nils R. Sandal, til NRK Sogn og Fjordane.

⁹ Samferdselsdepartementet har med virkning fra 1. april 2012 tildelt nye kontrakter for eksisterende ruteområde og ett nytt ruteområde. For 2014 er bevilget 681 mill. kroner

¹⁰ Tillatelse er i noen lover benevnt løyve og i andre konsesjon. I alle tilfeller er det tale om en offentlig tillatelse. Jeg benytter tillatelse som samlebegrep for alle former for offentlig tillatelse til at vedkommende transportør kan tilby sine transporttjenester.

¹¹ Se C-205/99 Analir m.fl. mot Administracion General del Estado.

at en ordning må bygge på ikke-diskriminerende objektive kriterier som er kjent på forhånd, og som setter klare grenser for myndighetenes adgang til å benytte skjønn.¹² Det må heller ikke stilles mer omfattende villkår for å få tildelt tillatelse enn de som kreves for å oppnå formålet med reguleringen.¹³

Tildelingen av tillatelse til persontransport mot vederlag i rute kan innebære at vedkommende får ”særlige eller eksklusive rettigheter”, jf. EØS-avtalen artikkel 59. Når så er tilfellet, anses dette å gi vedkommende en dominerende stilling, jf. avtalens artikkel 54 og bruken av den posisjon dette gir¹⁴ må vurderes i forhold til misbrukskriteriet.¹⁵ Men er tildelingen foretatt i samsvar med objektive, forholdsmessige og ikke-diskriminerende kriterier, er det ikke tale om en særlig eller eksklusiv rettighet i artikkel 59s forstand.¹⁶ Artikkel 54 får da bare anvendelse – etter en markedsvurdering på vanlig måte – for å undersøke om virksomheten eventuelt har en dominerende stilling og misbruker denne.

Kravet om objektivitet gjelder for spørsmålet om tallet på transportører på en strekning skal begrenses, så vel som for kriteriene og prosedyren for tildelingen av tillatelser.

En behovsprøvd tillatelse kan være en tradisjonell tillatelse, en offentlig kontrakt,¹⁷ eller en såkalt konsesjonskontrakt.¹⁸ Alle tildelingsformene gir vedkommende en privilegert stilling i markedet. Ved tildelingen av den tradisjonelle tillatelsen opptrer det offentlige som myndighet overfor et marked som det regulerer adgangen til, mens det offentlige

¹² Sak C-205/99 Analir m.fl. mot Administracion General del Estado avsnitt 38, se videre sak C-483/99 Kommisjonen mot Frankrike.

¹³ Sak C-452/01 Margarethe Ospelt og Schlössele Weissenberg Familienstiftung.

¹⁴ Se sak C-41/90 Høfner og Elser mot Macatron avsnitt 28 flg.

¹⁵ Se sak 26/75 General Motors mot Kommisjonen.

¹⁶ Se sak C 302/94 The Queen mot Secretary of State for Trade and Industry, ex parte British Telecommunications, avsnitt 44 og 45.

¹⁷ En slik kontrakt er en gjensidig bebyrdende avtale som inngås skriftlig mellom en eller flere oppdragsgivere og en eller flere leverandører.

¹⁸ Dette er en kontrakt av samme type som en tjenestekontrakt, men med den forskjellen at vederlaget for tjenesten som skal utføres enten er retten til å utføre tjenesten eller dette med tillegg av betaling fra oppdragsgiver, se fotnote 2 til Samferdselsdepartementets Rundskriv 6. juli 2011 om gjennomføring av kollektivtransportforordningen, forordning 1370/2007, i norsk rett.

ved tildeling av offentlige kontrakter er kjøper av tjenester som ledd i offentlig virksomhet.¹⁹ Tildeling av tillatelser er en typisk myndighetsoppgave, mens tildeling av kontrakter er utøvelse av eierrådighet og av formuerettslig avtalekompetanse. Tildeling av konsesjonskontrakter er myndighetsutøvelse og formuerettslig avtaleinngåelse samtidig.

Det finnes ikke andre generelle saksbehandlingsregler i norsk rett for tildeling av tillatelser enn de som er følger av forvaltningsloven. I tillegg er det gitt saksbehandlingsregler for offentlige anskaffelser i lov 16. juli 1999 nr. 69 om offentlige anskaffelser og forskrifter fastsatt i medhold av loven, se nærmere avsnitt IV 4.2. På den annen side faller transporttjenester utenfor anvendelsesområdet til lov 19. juni 2009 nr. 103 om tjenestevirksomhet (tjenesteloven), se § 3 bokstav j.

Omfanget av den offentligrettslige reguleringen av transport mot betaling varierer for de ulike transportmidlene. Regelmessig er reguleringen av persontransport mer omfattende enn den som gjelder gods-transport. Yrkestransportloven av 21. juni 2002 nr. 45 som får anvendelse for transport med motorvogn og fartøy, er den som inneholder den mest omfattende reguleringen. For sjøtransport i Norge gjelder imidlertid enkelte unntak, se lovens § 7 annet ledd, jf. lov 4. desember 1992 om fri utveksling av tjenesteytelser innen sjøtransport.²⁰ Bestemmelser om passasjertransport med luftfartøy finnes i luftfartsloven 11. juni 1993 nr. 101 med forskrifter. Reglene for skinnegående passasjertransport er tatt inn i lov 11. juni 1993 nr. 100 om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (jernbaneloven).²¹

Etter yrkestransportloven §§ 4 og 5 skal den som vil utøve transport med motorvogn ha tillatelse²² som viser at vedkommende har godandel,

¹⁹ Et administrasjonsselskap inngår avtaler med transportoperatører om utførelsen av konkrete transportoppdrag. I en konsesjonskontrakt definerer det offentlige de oppgaver som skal utføres, velger ut den aktør som skal få utføre denne på egen regning og risiko, men mot et større eller mindre vederlag.

²⁰ Loven gjennomfører 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).

²¹ Jeg behandler ikke de krav som stilles til de forskjellige transportmidlenes sikkerhet, eller kvalifikasjonskravene som gjelder for utøvelsen av de ulike næringene.

²² I loven omtalt som løyve.

tilfredsstillende økonomisk evne og tilstrekkelig faglig kompetanse. For den som vil utføre persontransport med fartøy i rute gjelder kravene om god vandel og tilfredsstillende økonomisk evne, se § 7 første ledd annet punktum. Krav om faglig kompetanse er her hjemlet i lovgivning som gjelder den som arbeider om bord på skip.²³ EØS-foretak som vil drive lufttrafikk av passasjerer, frakt og/eller post mot vederlag mellom luft-havner innen EØS-området må ha tillatelse (EØS-lisens), se forskrift 12. august 2011 nr. 833 om lufttransporttjenester i EØS som gjennomfører forordning EF nr. 1008/2008 om felles regler for drift av lufttransport-tjenester i Fellesskapet (lufttransportforordningen) i norsk rett.²⁴

I tillegg til disse reglene finnes bestemmelser i yrkestransportloven og jernbaneloven som åpner for begrensning av tallet på tilbydere av transport. Luftfartsloven har ikke bestemmelser om dette, men her kan en regulering skje med hjemmel i forskriften fra 2011 om lufttransport-tjenester i EØS, se nærmere nedenfor.

2.2 Nærmere om bestemmelsene om behovsprøvd tillatelser

2.2.1 Yrkestransportloven

Loven får anvendelse for transport med motorvogn og fartøy i Norge²⁵. Den som vil utføre persontransport eller godstransport med motorvogn mot betaling må som allerede nevnt ha en tillatelse som viser at utøveren oppfyller kravene til vandel, mv., jf. yrkestransportloven § 4 annet ledd og § 5 første ledd siste punktum.²⁶ Tillatelsen er ikke behovsprøvd, men bestemmelsen er likevel utformet som en «kan-bestemmelse», jf. § 4 annet ledd og § 25 første punktum. Nærmer regler om tolkingen av

²³ Se lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet

²⁴ Forskriften er gitt av Samferdselsdepartementet med hjemmel i luftfartsloven § 9-1, § 10-43, § 15-4 og § 16-1.

²⁵ Etter § 7 annet ledd gjelder unntak for tre tilfeller: kabotasje, transport innen en kommunes sjøområde, og transport av inntil 12 personer. I begge de sistnevnte tilfellene kan det imidlertid likevel gjelde krav om behovsprøving.

²⁶ Det er i lovens fjerde kapittel tatt inn en del unntak fra kravet om tillatelse.

vilkårene er gitt i yrkestransportforskriften.²⁷ Det er fylkeskommunen som gir tillatelse etter disse paragrafene. Både lov- og forskriftsbestemmelsen er utformet som en skjønshjemmel, "[l]øyve kan tildelast", jf. forskriftens § 4 "[d]ersom ikke særlige grunner taler mot det kan løyve tildeles". Det kan reises spørsmål om fylkeskommunen kan nekte å gi en som fyller vilkårene, tillatelse. Etter EØS-avtalen artikkel 31²⁸ skal det ikke være noen restriksjoner på etableringsadgangen i Norge for statsborgere fra andre EØS-stater, og etter min mening medfører det at tillatelse nå må gis enhver som oppfyller lovens krav.

I tillegg kreves for persontransport mot vederlag en behovsprøvd tillatelse (ruteløyve/tillatelse), jf. yrkestransportloven §§ 6 og 7 første ledd første punktum.²⁹ Skal det offentlige betale godtgjørelse, eller blir en transportør gitt enerett til å drive persontransport i ruten, skal dette i prinsippet skje etter konkurranse «så langt det følger av lova her, lov 4. desember 1992 nr. 121 om fri utveksling av tjenester innen sjøtransport § 1 tredje led, lov 16. juli 1999 nr. 69 om offentlige anskaffelser og forskrifter gjevne med heimel i disse lovene»³⁰, jf. § 8 første ledd.³¹

Rutetillatelser tildeles i utgangspunktet av fylkeskommunene. Men for riksvegferger og kystruten Bergen-Kirkenes er Samferdselsdepartementet myndighet, se § 13. Departementet har videre myndighet til å gi tillatelse til persontransportruter med trafikk i to eller flere fylker, men

²⁷ Forskrift om yrkestransport innenlands med motorvogn og fartøy av 26. mars 2003 nr. 401, gitt med hjemmel i yrkestransportloven.

²⁸ Jf. TEUV artikkel 49.

²⁹ Den som søker om ruteløyve til persontransport med fartøy må dessuten ha god vandel og tilfredsstillende økonomisk evne, se § 7 første ledd annet punktum.

³⁰ Også på dette punkt kan det reises spørsmål om den norske lovbestemmelsen er i samsvar med vår EØS-forpliktelse. Ved en eventuell konflikt må forordningens bestemmelser gå foran, jf. EØS-loven § 2.

³¹ Paragraf 8 ble endret ved lov 13. august 2010 nr. 51 om endringer i yrkestransportlova og jernbanelova (gjennomføring av forordning (EF) nr. 1370/2007 av 23. oktober 2007 om offentlig persontransport med jernbane og på vei...). Forordningen gjelder i utgangspunktet for alle kontrakter om offentlig tjenesteyting innen kollektivtransport, både tjenestekontrakter og tjenestekonsesjonskontrakter. Sistnevnte kontraktstype er ikke omfattet av regelverket om offentlige innkjøp, men etter forordningens artikkel 5 (3) skal slike kontrakter tildeles på grunnlag av en konkurranseprosedyre.

denne er delegert til fylkeskommunen.³²

Yrkestransportloven § 22 pålegger fylkeskommunen ansvar for økonomisk godtgjørelse til rutetransport som fylkeskommunen vil opprette eller opprettholde i fylket, mens det etter lovens § 24 er departementet som har ansvar for å yte godtgjørelse til riksvegfergedriften. Loven forplikter verken fylkeskommunen eller departementet til å yte tilskudd til rutetransport med passasjerer som går gjennom to eller flere fylker.³³ Men en fylkeskommune kan yte godtgjørelse til den delen av en slik rutetransport som utføres i fylkeskommunen. Selv om departementet i utgangspunktet er løyvemyndighet for kystruten Bergen-Kirkenes, har loven ikke bestemmelser om godtgjørelse fra departementet til slik rutetdrift. Men departementet kjøper transporttjenester av Hurtigruten for transport av passasjerer.³⁴ ESA har slått fast at det her skal benyttes anbud.³⁵

Ved endringslov 13. august 2010 nr. 51 ble yrkestransportloven § 8 første ledd endret slik at det nå skal nyttes konkurranse eller anbud ”når det vert gjeve godtgjersle eller einerett”, dvs. ved tildeling av behovsprøvd tillatelse. Påbudet gjelder ”så langt det følger av lova her, lov 4. desember 1992 nr. 121 om fri utveksling av tjenester innen sjøtransport § 1 tredje ledd, lov 16. juli 1999 nr. 69 om offentlige anskaffelser og forskrifter gjevne med hjemmel i disse lovene”. Lovendringen trådte i kraft 1. januar

³² Se forskrift 8. februar 2006 nr. 125. I utgangspunktet er det fylkeskommunen hvor søkeren har sitt forretningssted som er myndighet såfremt ruten også gjelder transport i dette fylket, men eller er det fylkeskommunen hvor rutens endepunkt ligger eller den fylkeskommune hvor ruten regner med å få hoveddelen av sitt trafikkgrunnlag,

³³ Foruten hurtigruten gjelder dette busstransport som berører to eller flere fylker. Det er fra 13. mars 2003 innført fri etableringsrett for såkalte ekspressbussruter i Norge. Dette innebærer at alle som søker om drift av nye ekspressbussruter får tillatelse, såfremt søkeren oppfyller de fastsatte kvalifikasjonskravene for drift av rutetransport. Fylkeskommunene kan imidlertid sette vilkår som skal ivareta hensynet til lokal kollektivtransport, dvs. transporttilbud som fylkeskommunen har ansvar og som vanligvis mottar økonomisk støtte. Dessuten er det mulig å fastsette spesielle vilkår når det gjelder rutetraseer, trafikknutepunkt og takst samarbeid, se Rundskriv N-2/2003 fra Samferdselsdepartementet.

³⁴ Ny avtale ble inngått i 2011 for perioden 2012-2019. Avtalen har en ramme på 5,12 milliarder 2011 kroner og tilskuddet for 2014 utgjør 763 millioner kroner.

³⁵ Det kan selvfølgelig reises spørsmål om oppfølgingen av pålegget er lojal.

2011.³⁶ Før lovendringen åpnet § 8 første ledd for bruk av konkurranse, men dette var slett ikke hovedregelen. Jeg kommer tilbake til lovendringen i avsnitt 4.3.

Etter tidligere rett gjaldt at utvelgelse og vilkår var overlatt til forvaltningens skjønn. I dag er det neppe lenger den rettslige situasjonen. Tjenesteloven og annen EØS-lovgivning sammen med EU-domstolens fortolkning av tjeneste- og etableringsreglene tilsier at forvaltningen ikke lenger har et slikt skjønn når det er tale om økonomiske aktiviteter. Å gjøre slike aktiviteter betinget av tillatelse vil nok bli sett som en restriksjon på etableringsadgangen, fri bevegelighet for tjenesteytelse eller kapital. Et tillatelseskrav må da være nødvendig for å ivareta allmenne ikke-økonomiske hensyn og tildelingen må være forankret i objektive ikke-diskriminerende kriterier egnet til å ivareta de hensyn som tillatelseskravet beskytter. Ettersom disse forhold er undergitt domstolskontroll, er det nærmest ikke noe igjen for forvaltningens frie skjønn.

Behovsprøvede tillatelser gis for et begrenset tidsrom, se yrkestransportloven § 27 annet ledd. Ved nytildeling plikter det offentlige å skaffe seg oversikt over mulige aktuelle tilbydere.

2.2.2 Bestemmelser om tillatelse i eller i medhold av andre lover

Adgangen til å tilby transport av passasjerer mot vederlag med andre transportmidler enn de som omfattes av yrkestransportloven er regulert i mindre grad, men gjennomføringen av EØS-regler – som ofte er gjort til del av norsk rett ved forskrifter – har generelt ført til økt regulering av adgangen til å tilby transport av passasjerer mot vederlag og av betingelsene for når konkurranse kan begrenses.

Kollektivtransportforordningen åpner for at den også kan anvendes ved tildeling av kontrakt om offentlig tjenesteyting på innenlands

³⁶ Bakgrunnen for lovendringen er gjennomføringen i norsk rett av forordning (EF) nr. 1370/2007 av 23. oktober 2007 om offentlig persontransport med jernbane og på vei mv. Selve forordningen er gjennomført i norsk rett som forskrift, se forskrift 17. desember 1012 nr. 1673 om gjennomføring i norsk rett av EØS-avtalen vedlegg XIII nr. 4a, § 1.

vannveier og i nasjonalt farvann, men med forbehold for transport som omfattes av rådsforordning (EØF) nr. 3577/92 av 7. desember 1992 om anvendelse av prinsippet om adgangen av å yte tjenester innen sjøtransport i medlemsstatene (maritim kabotasje), se artikkel 1 (2). Sistnevnte forordning er inkorporert ved lov 4. desember 1992 nr. 121 om fri utveksling av tjenester innen sjøtransport. Ved gjennomføringen av kollektivtransportforordningen ble det lagt til grunn at den nevnte adgangen ikke ville bli benyttet, se Prop. 113 L (2009-2010) side 15. Når bestemmelsene i kollektivtransportforordningen ikke er gitt anvendelse, må den eventuelle støtten fylle kravene i EØS-avtalens artikler 49, 59 og 61 og ODA-avtalen protokoll 3 artikkel 1.

Etter jernbaneloven § 6 kreves tillatelse fra departementet til trafikkvirksomhet på jernbane, men også for driften av kjørevei. Kollektivtransportforordningen artikkel 5 (6) åpner for at medlemsstatene kan benytte direkte tildeling av kontrakter om offentlige tjenester med jernbane på det nasjonale jernbanenettet. Det samme gjelder imidlertid ikke for drift av annen skinnegående transport som T-bane og sporveier. Her må konkurranse benyttes såfremt hensikten er å gi én transportør enerett. Jernbaneloven åpner dessuten i kapittel IIA for bruk av konkurranse for tildeling av avtale om persontransport med jernbane.³⁷

Staten kjøper passasjertransporttjenester av NSB, i statsbudsjettet omtales støtten som ”kjøp av persontransport med tog”.³⁸ Etter jernbaneloven § 7 annet ledd kan en fylkeskommunen gi tilskudd ”til lokal jernbane innen et fylke”.

Yrkestransportloven gjelder som nevnt også for transport av passa-

³⁷ Trafikken på strekningen Oslo-Gjøvik driftes siden 1. juli 2006 av NSB Gjøvikbanen AS – et heleid datterselskap av NSB AS. Selskapet ble opprettet da NSB vant anbuds konkurransen om å drifte persontrafikken på strekningen Oslo-Gjøvik. Avtalen gjelder for ti år.

³⁸ Det ble i 2011 inngått en Trafikkavtale mellom Samferdselsdepartementet og NSB AS for perioden 2012-2017. Avtalen har en samlet ramme på 15, 4 mrd. Kroner. Avtalen er en nettokontrakt, og statens vederlag er basert på en prognose for differansen mellom inntekter og utgifter. For 2014 ble det bevilget 3 047 mill. kroner til statlig kjøp, som i tillegg til togtilbudet som tilbys av NSB AS i henhold til avtalen også dekker tog tjenester på Bratsbergbanen, Gjøvikbanen, Ofotbanen og på strekningen Oslo – Stockholm. Trafikkavtalen regulerer ikke dagtog på Bergensbanen og Dovrebanen, sommertrafikken på Flåmsbanen og «cruisetrafikken» på Raumabanen.

sjerer mot betaling med fartøy i Norge, se § 1, og sjøloven inneholder således ikke regler om dette. Hurtigruten og riksvegfergene må ha tillatelse til passasjertransport etter yrkestransportloven, og støtte til driften ytes i samsvar med lovens regler.³⁹Yrkestransportloven unntar fra kravet om tillatelse til transport av personer mot vederlag i noen tilfeller: transport med fartøy mellom Norge og andre land som tar med personer mellom steder i Norge (kabotasje); innen en kommunes sjøområde når det er fastsatt særskilt tillatelsesordning med hjemmel i lov 17. april 2009 nr. 19 om havner; og ved transport av inntil 12 personer dersom det ikke kreves passasjersertifikat etter lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet, se yrkestransportlovens § 7 annet ledd.

Luftfartsloven § 8-1 krever at luftfart i rutefart (ervervsmessig og regelmessig) innenfor norsk område skal ha tillatelse (konsesjon) fra Kongen (delegert til Samferdselsdepartementet), mens luftfart som er hjemlet i en luftfartsavtale, dvs. til og fra utlandet, må ha tillatelse fra departementet. Men dette gjelder bare ”hvis ikke annet følger av regler gitt i denne lov, jf. særlig § 16-1”. Denne paragrafen hjemler forskrifter til gjennomføring av EØS-avtalen på luftfartens område.

Med hjemmel i paragrafen er det vedtatt unntak fra luftfartslovens krav om tillatelse/konsesjon for flyselskaper hjemmehørende i EØS-stat, se forskrifter 15. juli 1994 nr. 691 om gjennomføring og håndheving av EØS-avtalen på luftfartens område, § 1 nr. 4 og 12. august 2011 nr. 833 om lufttransporttjeneste i EØS.⁴⁰ 2011-forskriftens § 1 gjennomfører forordning (EF) nr. 1008/2008 om felles regler for drift av lufttransporttjenester i Fellesskapet (lufttransportforordningen).⁴¹ Et selskap som hører hjemme i en EØS-stat kan således utføre passasjertransport i Norge på grunnlag av en lisens utstedt av myndighetene i hjemlandet. Vilkaene for tildeling av lisens fremgår av forordningens artikkel 4, jf. artikkel 5 om finansielle vilkår for tildeling av lisens.

³⁹ Det fremgår av Prop. 1 S (2013-2014) Samferdselsdepartementet at all ferge driften nå skjer etter anbud. For 2014 ble det bevilget 516,1 mill. kroner til formålet.

⁴⁰ Denne forskriften erstatter forskrift 15. april 1994 nr. 256 om gjennomføring av anbud i forbindelse med forpliktelse til offentlig tjenesteytelse.

⁴¹ Forskriften gjelder ikke for Svalbard, se § 2.

Rutetrafikk mellom kortbaneflyplassene og mellom disse og enkelte av stamflyplassene er regelmessig ikke lønnsom og staten yter tilskudd til regional ruteflyging i 19 ruteområder i Norge.⁴² Forordningen åpner for i visse tilfeller å pålegge et luftfartsselskap forpliktelse til å yte offentlige tjenester når det gjelder ruteflyginger, se artikkel 16. Etter artikkel 16 nr. 10 skal enerett tildeles etter anbud. Anbud er således hovedregelen og forhandlinger kan først benyttes når ingen eller bare én har svart på anbudet. Nærmere regler om anbud finnes i artikkel 17. Skal det offentlig kjøpe transporttjenester, dvs. betale for transporttilbudet, skal anbud benyttes. Bestemmelsene i forordningen utfylles av regler gitt i forskriften om lufttransporttjenester i EØS §§ 10 – 25.

3 Administrasjonsselskap

Yrkestransportloven § 23 åpner for at en fylkeskommune kan vedta at godtgjørelse til rutetransport skal gå til et selskap som administrerer ruteforbindelsene i fylket, et såkalt administrasjonsselskap. Slike administrasjonsselskap er opprettet i flere fylker. Dersom selskapet er opprettet i samsvar med yrkestransportloven, kan det utføre persontransport med motorvogn i rute uten tillatelse, jf. § 6 annet ledd. Dette gjelder når administrasjonsselskapet har transportøransvar og den økonomiske risikoen på en slik måte at den som utfører selve transporttjenesten er underleverandør. Tildelingen av kontrakter til underleverandører skal da skje etter lov om offentlige anskaffelser av 16. juli 1999 nr. 69 og forskrifter gitt med hjemmel i loven.

Bestemmelsen i § 23 ble vedtatt i 1991 som § 24 b i den dagjeldende lov, og er videreført uten endring i yrkestransportloven. I Ot.prp. nr. 64 (1989-1990), som lå til grunn for endringsloven, hadde departementet foreslått et forbud for fylkeskommunen til å stå for ”drifta av rutesamband” og at administrasjonsselskap ikke måtte ”eige transportmidla sjølv eller ha eigarinteresser i selskap som skal utføre persontransport i rute”.

⁴² I henhold til Prop. 1 S (2013-2014) ble det for 2014 bevilget 681 mill. kroner.

Etter utkastet skulle departementet kunne gjøre unntak fra forbudet. Et flertall i Stortingets samferdselskomite ville imidlertid gi ”forvaltnings- og tilskuddsmyndigheten stor frihet til å administrere rutedriften slik at målene nås”, og gikk derfor inn for å sløyfe første og fjerde ledd og annet ledd første punktum i utkastets § 24 b, se Innst. O. nr. 82 (1990-91) side 12. Komiteflertallets forslag ble vedtatt. Dette betyr at yrkestransportloven § 23 ikke er til hinder for at et administrasjonsselskap benytter et transportselskap som fylkeskommunen eier helt (eller har eierinteresser i). Et annet spørsmål er imidlertid om annen lovgivning likevel kan føre til at det også i disse tilfellene må nyttes konkurranse.

4 Tildeling av enerett og kjøp av transporttjenester

4.1 Innledende merknader

Som redegjørelsen foran har vist, er enhver begrensing i adgangen til å tilby transport mot vederlag en restriksjon av retten til fritt å kunne tilby slik tjeneste. Tildeling av enerett og/eller tilskudd må derfor bygge på ikke-diskriminerende og objektive kriterier som er kjent på forhånd. Dette setter klare grenser for myndighetenes skjønnsadgang. Som videre nevnt, kan tildelingen av en tillatelse til persontransport i rute gi vedkommende ”særlige eller eksklusive rettigheter”, jf. EØS-avtalen artikkel 59, noe som innebærer at vedkommende får en dominerende stilling, jf. avtalens artikkel 54. Dette medfører at bruken av den posisjonen som en slik tildeling gir, må vurderes etter misbrukskriteriet. Men dersom tildelingen skjer ut fra objektive, forholdsmessige og ikke-diskriminerende kriterier, foreligger ikke en særlig eller eksklusiv rettighet i artikkel 59s forstand.⁴³ Artikkel 54 får da bare anvendelse etter en markedsvurdering på vanlig måte av om virksomheten har en dominerende stilling.

⁴³ Se sak C 302/94 *The Queen mot Secretary of State for Trade and Industry, ex parte British Telecommunications*, avsnitt 44 og 45.

Tildeling av enerett og/eller tilskudd til transporttjenester skal fortrinnsvis skje etter konkurranse. Det finnes dels generelle bestemmelser om offentlig anskaffelser og dels spesielle bestemmelser for enkelte transportformer.

4.2 Generelt om offentlige anskaffelser

Lov 16. juli 1999 nr. 69 om offentlige anskaffelser (anskaffelsesloven) gjennomfører EØS-avtalens artikkel 65 første ledd og vedlegg XVI samt WTO-avtalen 15. april 1994 om offentlige innkjøp i norsk rett, og gjelder også kjøp av transporttjenester.⁴⁴ Loven gjelder for statlige, kommunale og fylkeskommunale myndigheter og offentligrettslige organer.

Med hjemmel i lovens § 16 er det 7. april 2006 vedtatt forskrifter om hhv. offentlige anskaffelser^{45 46} og innkjøpsregler i forsyningssektorene (vann- og energiforsyning, transport og posttjenester) (forsyningsforskriften).^{47 48}

Forskriften om offentlige anskaffelser får anvendelse på tildeling av offentlige kontrakter om levering av tjenester, jf. § 1-3 første ledd. Annet ledd bokstav h unntar imidlertid ”kontrakter om offentlige tjenestekjøp som tildeles et organ eller en sammenslutning av organer som selv er en offentlig oppdragsgiver som er definert i § 1-2 (...) med hjemmel i en enerett organet har i henhold til kunngjort lov, forskrift eller administrativt vedtak, forutsatt at bestemmelsene er forenlige med EØS-avtalen”. Det må derfor legges til grunn at forskriften ikke gjelder vedtak om å opprette administrasjonsselskap og/eller bevilge midler til selskapet slik at dette kan utføre

⁴⁴ Lovens formål er å bidra til økt verdiskapning ved å sikre mest mulig effektiv ressursbruk ved offentlige anskaffelser basert på forretningsmessighet og likebehandling. Reglene skal også bidra til at det offentlige opptrer med stor integritet, se § 1 slik den lyder etter en lovendring i 2006.

⁴⁵ Nr. 402

⁴⁶ Et revidert forslag til direktiv om offentlige anskaffelser ble vedtatt av Europaparlamentet 15. januar 2014

⁴⁷ Nr. 403.

⁴⁸ Et revidert forslag til direktiv om konsesjonskontrakter, offentlige anskaffelser og offentlige kontrakter innen tjenestesektorene vann, energi, transport og post ble vedtatt av Europaparlamentet 15. januar 2014.

transport enten i egenregi eller kjøpe transporttjenester av andre.

Etter paragrafens bokstav j får forskriften heller ikke anvendelse på tjenestekonsesjonskontrakter.⁴⁹ Dette begrepet må tolkes i samsvar med EØS-retten. En slik kontrakt kjennetegnes ved at tjenesteyteren bærer utgiftene ved å etablere og drifte tjenesten. Inntektene sikres gjennom kommersiell utnyttelse av tjenesten, f.eks. ved brukerbetaling, eventuelt supplert med betaling fra oppdragsgiver. Det sentrale vurderingstemaet er om tjenesteyteren har påtatt seg den kommersielle risikoen for å etablere og drifte den aktuelle tjenesten.⁵⁰ Risikoen må være reell.⁵¹

Skillet mellom tjenestekontrakter og tjenestekonsesjonskontrakter er vanskelig, og ikke entydig avklart i rettspraksis. I Eurawasser⁵² uttalte EU-domstolen at en vesentlig del av driftsrisikoen må være overført til tjenesteyteren for at det skal foreligge en tjenestekonsesjonskontrakt, men det kan se ut som at det ikke kreves at minst 50 % av risikoen er overført.⁵³

For tjenestekonsesjonskontrakter innen transport gjelder i stedet for lov om offentlige anskaffelser med tilhørende forskrifter⁵⁴ EØS-avtalens grunnleggende prinsipper og særregler om offentlig kjøp av transporttjenester, se neste avsnitt.

⁴⁹ Men her gjelder i kraft av ECJ's praksis et grunnleggende krav om proporsjonalitet, transparens og ikke-diskriminering.

⁵⁰ For hva som menes med driftsrisiko jf. sak C-274/09 Privater Rettungsdienst avsnitt 37 og 38. Tjenesteyteren må utsette seg for markedsrisikoen, herunder risiko for konkurranse fra andre aktører og risikoen for at driftsutgiftene ikke fullt ut blir dekket av inntektene.

⁵¹ Se bl.a. sak C-348/10 Norma-A S/A som gjaldt offentlige busstransportytelser der den offentlige oppdragsgiveren pliktet å kompensere nærmere definerte potensielle driftstap.

⁵² Sak C—206/08 Wasser- und Abwasserzweckverband Gotha und Landkreisgemeinden (WAZV Gotha) mot Eurawasser Aufbereitungs- und Entsorgungsgesellschaft mbH avsnitt 77.

⁵³ Se KOFA-sak 2005/304 som gjaldt avtale om drift av snøggåtruter.

⁵⁴ KOFA uttalte i sak 2003/250, senere tilsluttet i 2005/24 og 2005/86, til at lov om offentlige anskaffelser ikke regulerer tjenestekonsesjonskontrakter.

4.3 Særregler for offentlig kjøp av persontransporttjenester

Samferdselsdepartementet har 17. desember 2010 med hjemmel i lov 26. mai 1995 nr. 25 om gjennomføring av fellesregler om innenlands transport i EØS-avtalen § 1, yrkestransportloven §§ 8 og 35 samt jernbaneloven § 7d, fastsatt forskrift⁵⁵ «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» (kollektivtransportforordningen).⁵⁶ Forordningen, som gjelder som norsk forskrift, er foreløpig ikke oversatt til norsk. Departementet har videre 12. august 2011 med hjemmel i luftfartsloven § 9-1, § 10-42, § 10-43, § 15-4 og § 16-1, vedtatt forskrift ”om lufttransporttjenester i EØS”. Forskriften gjennomfører EØS-avtalen vedlegg XIII nr. 64a (forordning (EF) nr. 1008/2008) om felles regler for drift av lufttrafikk i fellesskapet (lufttransportforordningen) i norsk rett. Denne forordningen foreligger i en uoffisiell oversettelse til norsk. Forordningen har bestemmelser om fastsettelse av forpliktelse til offentlig tjenesteytelse og gjennomføring av anbudskonkurranse i artiklene 16 flg.

Kollektivtransportforordningen skal sikre effektive transporttjenester gjennom regulert konkurranse. Den skal videre sikre levering av tjenester av allmenn interesse, som har høyere frekvens, er tryggere, bedre og rimeligere, enn det som kan oppnås av markedskreftene alene. Forordningen regulerer hvorledes samferdselsmyndighetene kan tildele offentlig støtte og/eller eneretter til operatører innen buss- og banesektoren i tilknytning til oppfylling av plikt til offentlig tjeneste i artikkel 1. Konkurranse skal gjennomføres på en transparent måte.

Artikkel 5 fastsetter når konkurranseutsetting er påkrevd. Hovedregelen er at kontrakter om offentlig tjenesteyting skal tildeles etter konkurranse, se artikkel 5 (3). Men det gjelder flere unntak herfra. Artikkel 5 (4)

⁵⁵ Nr. 1673

⁵⁶ Samtidig ble forskrift 26. mars 2003 nr. 400 om anbud i lokal rutetransport opphevet.

første ledd åpner således for direkte tildeling av kontrakter enten med en årlig verdi under 1 million euro eller under 2 millioner euro for små eller middelstore foretak. Verdien av kontrakten skal fastsettes ut fra den totale godtgjørelsen for plikten til offentlig tjeneste, eksklusiv mva., hvor alle former for godtgjørelse som det offentlige betaler og inntekter som ikke overføres til oppdragsgiveren, skal medregnes, jf. artikkel 2 bokstav k.

Små og middels store foretak er definert som foretak som ikke drifter flere enn 23 kjøretøyer.

Det gjelder heller ikke noe krav om konkurranseutsettingen når en kontrakt gjelder mindre enn 300 000 km transporttjenester i året, eller mindre enn 600 000 kilometer for små og mellomstore bedrifter (artikkel 5 nr. 4).⁵⁷ Dessuten åpner artikkel 5 (6) for unntak for jernbane og artikkel 5 (5) for unntak i nødssituasjoner.

Forordningen gjelder – med unntak for bestemmelsene i artikkel 5 om hvorledes kontrakter skal inngås og artikkel 8 om overgangsregler – også for kontrakter som ellers er omfattet av bestemmelsene om offentlig innkjøp.⁵⁸ Det er i artikkel 4 (1)-4 (4) tatt inn minimumsbestemmelser om kontraktens innhold. Kontraktstiden kan maksimum være 10 år for buss, og 15 år for jernbane, men kan forlenges på nærmere angitte vilkår.

Påbudet om konkurranse i yrkestransportloven § 8 første ledd vil likevel først få full effekt tidligst fra desember 2019. Tillatelser etter yrkestransportloven §§ 6 og 7 gjelder i ti år⁵⁹ og det er grunn til å anta at det også etter desember 2019 fremdeles vil foreligge tillatelser som ikke er tildelt etter konkurranse.⁶⁰ Etter overgangsbestemmelsen i forordningens artikkel 8 (2) kan det frem til desember 2019 inngås nye kontrakter uten bruk av anbud såfremt øvrige bestemmelser i forordningen er et-

⁵⁷ Forordningen har ikke annen definisjon av små/middels store bedrifter enn angivelsen av tallet på 23 kjøretøyer.

⁵⁸ Se Prop. 113L (2009-2010) Endringer i yrkestransportlov og jernbanelova m.v. side 2.

⁵⁹ Se § 27 annet ledd. I siste punktum er det åpnet for at perioden kan forkortes ”i samband med innføring av konkurranse for vedkommende rute eller ruteområde”. Det er grunn til å anta at dette er en saklig grunn for å begrense en meddelt tillatelses gyldighet.

⁶⁰ Det kan selvfølgelig reises spørsmål om ESA vil godta at slike kontrakter skal gjelde også etter 2019.

terlevd. Overgangsbestemmelsene er behandlet i Samferdselsdepartementets Rundskriv nr. 4/2011 punkt 9.⁶¹

Unntaksbestemmelsen i artikkel 5 (2) kan i noen tilfelle begrunne offentlig eierskap. Her er tatt inn er unntak fra påbudet om konkurranseutsetting for det tilfellet at oppdragsgiveren selv, eller en intern operatør, driver transporttjeneste, dvs. er en kontrakt som tildeles “a legally distinct entity over which the competent local authority, or in the case of a group of authorities at least one competent authority, exercises control similar to that exercised over its own departments”. For å kunne benytte denne mulighet til unntak, kreves at den lokale myndigheten utøver tilstrekkelig kontroll med transportøren. Det kreves dessuten at det foreligger “a dominant public influence and that control can be established on the basis of other criteria” enn 100 prosent eierskap, se artikkel 5 (2) (a). Offentlig eide selskap for hvilke unntakshjemmelen benyttes, kan bare å utøve sin virksomhet “within the territory of the competent local authority”⁶² og selskapet kan ikke levere anbud på “provision of public passenger transport services organised outside the territory of the competent local authority”, medmindre det gjenstår mindre enn to år av varigheten til den direkte meddelte tillatelsen, forutsatt at det er vedtatt å sette transporten som omfattes av den direkte tildelte tillatelsen, ut på anbud og at operatøren ikke har andre direkte tildelte tillatelser.

Selv om det således er mulig å tildele et av vedkommende offentlige myndighet eiet transportforetak en kontrakt uten konkurranse, vil en slik tildeling avskjære foretakets mulighet til virksomhet utenfor «hjemmeområdet».

Etter forordningen kan som nevnt *jernbane* unntas fra konkurranseutsetting, jf. artikkel 5 (6). Unntakshjemmelen omfatter ikke annen banebasert persontransport, f.eks. metro, bybane og sporvogn. Velger

⁶¹ Dersom en tillatelse er gitt direkte i perioden frem til 2019, vil det måtte tilbakekalles selv om det er gitt for 10 år. Det er hjemmel i yrkestransportloven § 27 annet ledd for å kalle tilbake en tillatelse når tjenesten skal konkurranseutsettes.

⁶² Med støtte i punkt 18 i fortalet må det kunne legges til grunn at når flere kommuner/fylkeskommuner sammen eier en transportør utgjør området av det samlede området som disse dekker.

en stat å unnta jernbanetransport av passasjerer, reduseres tillatelsesperioden fra 15 til 10 år, med mindre det er grunnlag for unntak etter artikkel 4 (4).

Utgangspunktet i *luftfartsforordningen* er at alle EØS-lisensierte flyselskaper har rett til å drive lufttrafikk i EØS-området uten særlig tillatelse eller godkjenning, se artikkel 15 (1) og artikkel 15 (2). En stat kan pålegge forpliktelse til offentlige tjenester når det gjelder ”ruteflyginger mellom en lufthavn i Fellesskapet og en lufthavn som betjener en randzone eller en utviklingsregion på dens territorium, eller på en svakt trafikkert rute i en regional lufthavn på dens territorium, dersom ruten anses som vital for den økonomiske utviklingen i regionen som lufthavnen betjener”, se artikkel 16 (1). Dette kan imidlertid bare gjøres i den utstrekning det er nødvendig for å sikre at det på ruten gis et minstilbud som tilfredsstillende fastsatte krav om kontinuitet, regelmessighet, prisfastsettelse og minstekapasitet, og som selskapene ikke ville ha påtatt seg om de bare skulle tatt hensyn til egne kommersielle interesser, jf. artikkel 16 (1) annen setning. Krav som pålegges ruten skal fastsettes slik at de er transparente og ikke innebærer forskjellsbehandling, artikkel 16 (1) annet ledd.

Artikkel 16 (2) flg. regulerer vilkårene for å underlegge flyruter forpliktelser til offentlig tjenesteytelse. Dersom det på en rute ikke er noe luftfartsselskap som har påbegynt eller i ferd med å begynne ruteflyging i samsvar med forpliktelsen til å yte offentlig tjenester for denne ruten, kan adgangen til ruten etter artikkel 16 (9) begrenses for fire eller fem år. Slik tildeling skjer etter anbudsinnbydelse i samsvar med artikkel 17, jf. her også forskrift 12. august 2011 nr. 833 som i kapittel 4 - §§ 10-25 – inneholder utfyllende regler om fastsettelse av forpliktelse til offentlig tjenesteutøvelse og gjennomføring av anbudskonkurranse.

Lufttransportforordningen åpner på sin side ikke for at det offentlige direkte kan gi luftfartsselskap hvor staten eller annet offentlig organ er eier, enerett til og tilskudd for betjeningen av ruter som omfattes av forpliktelse til offentlig tjenesteytelse.

For persontransport med *fartøy* fastsetter yrkestransportloven § 8 første ledd at det skal benyttes konkurranse «[n]år det vert gjeve godt-

gjersle eller einerett ved tildeling av løyve». Det følger av punkt 11 i fortalen til kollektivtransportforordningen at forordningen verken gjelder innenlands sjøtransport eller transport «by national sea water». Selv om det ikke er vedtatt spesifikke regler her må det likevel legges til grunn at de generelle prinsippene i EØS-avtalen og annen spesiell EØS-regulering vil få anvendelse. Lov 4. desember 1992 nr. 121 om fri utveksling av tjenesteytelser innen sjøtransporten gjennomfører blant annet kabotasjeforordningen (rådsforordning (EØF) nr. 3577/92 om anvendelse av prinsippet om adgangen til å yte tjenester innen sjøtransport i medlemsstatene). Forordningen åpner for inngåelse av kontrakter om offentlig tjeneste for å tilby allmennheten tilstrekkelig transporttjeneste, se artikkel 2 (3) og artikkel 3 (4) som definerer forpliktelse til offentlig tjeneste. Med hjemmel i artikkel 4 er det adgang for statlige myndigheter til å inngå kontrakt om offentlig tjeneste «med skipsrederier som deltar i regelmessig fart til, fra og mellom øyer, eller pålegge dem forpliktelser til offentlig tjeneste som vilkår for å yte kabotasjetjenester».

4.4 Oppsummering

Gjennomgåelsen har vist at offentlige myndigheter som hovedregel ikke kan tildele enerett til å betjene en flyrute uten at dette skjer etter anbuds-konkurranse i tråd med luftfartsforordningen og forskriften om lufttransporttjenester i EØS.

Tilsvarende er konkurranse/anbud hovedregelen for tildeling av enerett til å betjene en kollektivtransportrute med motorvogn eller fartøy, jf. yrkestransportloven § 8 første ledd. Kollektivtransportforordningen, som gjelder for vei- og banetransport, åpner som redegjort for foran ii artikkel 5 (2) for direkte tildeling til trafikkforetak som det offentlige har tilstrekkelig råderett over. Men foretakets mulighet til virksomhet utenfor organets myndighetsområde er da avskåret. Dessuten er det i artikkel 5 (4) åpnet for direkte tildeling av kontrakter om offentlig tjenesteyting til små eller mellomstore selskaper. Forordningens overgangsregler åpner for utsettelse av gjennomføringen av konkurranse, se artikkel 8.

For jernbanetransportens del får kollektivtransportforordningen bare

anvendelse når departementet har vedtatt å utsette jernbanetransport for konkurranse i samsvar med jernbanelovens kapittel IIA, se forordningen artikkel 5 (6). Men for annen sporbundet passasjertransport gjelder i utgangspunktet forordningens krav om tildeling av enerett eller tilskudd at det skal skje etter anbud. Men også her får unntaket i artikkel 5 (2) anvendelse.

For administrasjonsselskap gjelder at de må benytte anbud når de skal benytte andre enn ”egne” transportselskaper til å utføre kollektivtransport. For slike anskaffelser er det forskriften om offentlige anskaffelser som får anvendelse ikke forsyningsforskriften, se § 1-6 (2) bokstav e.

Konklusjonen må bli at tildeling av public service tillatelse i Norge som hovedregel skjer etter konkurranse. Offentlige myndigheter vil da ha små muligheter til å foretrekke egne selskaper fremfor andre som deltar i anbudsrunder. Men det vil gjenstå en begrenset adgang for lokale myndigheter som er eier et transportforetak, å pålegge dette public service forpliktelser uten forutgående konkurranse.

5 Statsstøttereglene

Tilskudd til eller betaling for utføringen av transport på en strekning kan ses på som en form for statsstøtte, men dersom de regler som er omtalt foran, er fulgt er vil dette ikke være i strid med EØS-avtalens bestemmelser om forbud mot statsstøtte. Disse bestemmelsene har imidlertid et mer vidtgående anvendelsesområde og skal sikre avtalens generelle regler om fri bevegelse av varer, tjenester, personer og kapital. Hensikten med forbudet mot statsstøtte er å legge forholdene til rette for et effektivt fungerende marked og fri konkurranse, jf. avtalens artikkel 61 (1) som inneholder et generelt forbud mot statsstøtte.⁶³ Forbudet i artikkel 61 skal forhindre at konkurransen vris som følge av at medlemsstaten gir støtte til foretak som setter disse i en mer fordelaktig konkurranseposi-

⁶³ En sentral målsetting for EØS-avtalen er å sikre like konkurransevilkår innen EØS, jf. artikkel 1 (2) bokstav e.

sjon enn foretak som ikke mottar slik støtte.⁶⁴ EØS-avtalens artikler 61, 62, 63 og 64 samt vedlegg XV, ODA protokoll nr. 3 m.m., er gjennomført i norsk rett ved lov 27. november 1992 nr. 117 om offentlig støtte og forskrifter gitt med hjemmel i loven.⁶⁵ Artikkel 61 (1) får anvendelse dersom det er gitt en eller annen form for statlig støtte til konkrete virksomheter, f.eks. direkte økonomiske overføringer, rentesubsidier, finansielle garantier, indirekte tilskudd i form av fritak for skatter og avgifter eller lignende. Støtten regnes som ulovlig dersom den bidrar til å vri eller truer med å vri konkurransen på det aktuelle området. Forbudet får således bare anvendelse for støtte til virksomheter som opererer i et marked og som er i konkurranse med andre.

Artikkel 61 (1) omfatter etter ordlyden også mer ubetydelige tilfeller. Her kommer imidlertid Kommisjonens forordning om anvendelse av EF-traktatens artikkel 87 og 88 på de minimis-støtte, til anvendelse. Støtte under terskelverdiene nyter godt av fritaket etter artikkel 87 (3).

Der det offentlige er eier av foretak som driver ervervsvirksomhet, vil det offentlige, som andre eiere, kunne tilføre foretakene egenkapital og andre tilskudd for å sette foretakene i stand til å konkurrere på markedet. EU kommisjonen har utviklet og benytter det såkalte markedsøkonomiske investorprinsippet⁶⁶ for å vurdere forholdet mellom ytelse og motytelse, og dermed om det foreligger statsstøtte, i tilfeller hvor det offentlige har kommersielle interesser i form av eierinteresser i en virksomhet som det tilfører midler.

Statsstøtte kan godtas i noen tilfeller for å sikre at legitime målsetninger nås, jf. EØS-avtalen artikkel 61 (2) og (3). Dette gjelder blant annet kompensasjon for offentlig tjenesteyting.⁶⁷

⁶⁴ Se avsnitt 51 i *Italia v. Kommisjonen* (Sml. 1974 side 709).

⁶⁵ Det er utgitt en Veilederen om offentlig støtte som gir en redegjørelse for regelverket. Veilederen ble oppdatert i 2011 og ligger nå på nettsiden til Nærings- og fiskeridepartementet, se regjeringen.no/NFDD/dokumenter/vegledning/offentlig_stotte.

⁶⁶ Se Kommisjonens utkast til ny meddelelse, 2014 http://ec.europa.eu/competition/consultations/2014_state_aid_notion/draft_guidance_en.pdf avsnitt 4.2, eller ESAs tilsvarende utkast..

⁶⁷ Se her Kommisjonens meddelelse "on the application of the European Union State aid rules to compensation granted for the provision of services of general economic interest",

I Altmark-dommen⁶⁸ uttalte EU-domstolen at bidrag fra det offentlige til utførelse av tjenester som ikke overstiger kostnadene ved produksjonen, ikke medfører økonomisk fordel for tjenesteutøver og dermed ikke vil være offentlig støtte iht. EØS-avtalen, forutsatt at fire vilkår var oppfylt. Disse er: 1) at foretaket er pålagt å utføre tjenesten, og at forpliktelsene er klart definert; 2) at kriteriene for beregningen av kompensasjonen er fastlagt på forhånd på en objektiv og transparent måte; 3) at kompensasjonen ikke overstiger de nødvendige utgiftene til å oppfylle forpliktelsene og 4) at kompensasjonens størrelse er bestemt enten etter offentlig anbudsprosedyre eller på grunnlag av en analyse av omkostningene som et typisk veldrevet foretak vil ha hatt. Situasjonen i Altmark er imidlertid en annen enn den som er regulert i EØS-avtalen artikkel 61 (2) og (3) ettersom disse bestemmelsene får anvendelse i tilfeller hvor det foreligger statsstøtte. Altmark-kriteriene har således lite å gjøre med de situasjonene som er omtalt i artikkel 61 (2) og (3)

Artikkel 61 (1) nevner bare EFTA-statene som støttegivere, men det er ikke tvilsomt at bestemmelsen gjelder tilsvarende for kommuner og fylkeskommuner.⁶⁹ EU-domstolen har uttalt at innen konkurranseretten omfatter begrepet virksomhet ”enhver enhed, som udøver økonomisk virksomhet, uanset denne enheds rettlige status og dens finansieringsmåte”.⁷⁰

EU-kommisjonen vedtok i 2005 en pakke med regler om tjenester av allmenn betydning for å gjøre det klart på hvilke vilkår statsstøtte i form av kompensasjon for offentlige tjenester kunne være forenlig med det europeiske fellesmarkedet. Pakken har tre deler. To av dokumentene er presiseringer at EØS-avtalen artikkel 59 (2). Nærmere vilkår for når støtte kan anses forenlig med EØS-avtalen artikkel 59 (2) fremgår av henholdsvis norske forskrifter og retningslinjer fra ESA. Dersom forskriften, som viser til Kommisjonsvedtaket, ikke kan benyttes må ESA notifiseres om

[http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:52012XC0111\(02\)](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:52012XC0111(02)) eller tilsvarende dokument utgitt av ESA.

⁶⁸ C-280/00, Altmark Trans GmbH und Regierungspräsidium Magdeburg v. Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, avsnitt 88-89

⁶⁹ Sejersted m.fl. op.cit avsnitt 28.4.1.

⁷⁰ Høfner og Elser v. Macrotron , avsnitt 21. (1991)

støtten i samsvar med retningslinjene. Et grunnleggende vilkår er at støtten må være nødvendig for å utføre tjenestene, og at utviklingen av dette ikke påvirker samhandelen på en ikke proporsjonal måte.

EU-kommisjonen har senest i 2011 vedtatt bestemmelser om et «gruppeunntak» for tjenester av allmenn økonomisk betydning, se http://ec.europa.eu/competition/state_aid/legislation/sgei.html.

Unntaket får anvendelse på kompensasjon for offentlig tjenesteytelse i den grad kompensasjonen utgjør statsstøtte.⁷¹ Unntaket omfatter kompensasjon til foretak med årlig gjennomsnittlig omsetning før skatt på 100 millioner euro de siste to årene før kompensasjonen gis såfremt den årlige kompensasjonen er mindre enn 30 millioner euro. Transporttjenester til og fra øyer og til havner med mindre enn 300 000 passasjerer i gjennomsnitt de to siste årene før kompensasjon ble gitt, omfattes ikke av noen meldeplikt.

Dersom alle fire vilkårene er oppfylt, er det økonomisk samsvar mellom tjenesteytelsen og kompensasjonen, og foretaket mottar da ikke noen selektiv økonomisk fordel. Kompensasjonen faller da utenfor forbudet mot offentlig støtte i EØS-avtalen artikkel 61 (1). Ellers må ESA notifiseres før iverksettelse. Er verken Altmark-kriteriene eller vilkårene i Kommisjonsgruppeunntak oppfylt, kan ESAs retningslinjer om kompensasjon til tjenester av allmenn økonomisk betydning få anvendelse

Innen luft- og sjøtransportsektoren kan det gis støtte til tjenester av allmenn økonomisk betydning i samsvar med Kommisjonens vedtak 2005/842/EF for tjenester av allmenn økonomisk betydning, inkorporert i norsk rett gjennom forskrift 14. november 2008 nr. 1213 § 3.

For tjenester av allmenn økonomisk betydning innen landtransportsektoren gjelder disse reglene ikke, se EØS-avtalen artikkel 49 og tilhørende forordninger. Her gjelder i stedet de reglene som er redegjort for foran i avsnitt 4.2.

Offentlig eide selskap kan ikke ellers motta kapitaltilskudd/subsidier, lån på ikke markedsmessige vilkår mv. med mindre dette er forenelig med regelverket og først etter å ha vært notifisert ESA.

Etter yrkestransportloven § 23 trenger administrasjonsselskap ikke

⁷¹ Gjennomført i norsk rett ved forskrift 14. november 2008 nr. 1213 § 3.

tillatelse til drift av persontransport og kan også i prinsippet yte tilskudd til foretak som fylkeskommunen eier. Jeg kan imidlertid vanskelig forstå regelverket annerledes enn at også for tildeling av enerett eller tilskudd til et fylkeskommunalt eid selskap må de EØS-rettslige reglene være fulgt. Benytter et administrasjonsselskap andre, dvs. ikke-eide, transportselskaper til rutetransport, må dette skje etter konkurranse.⁷²

Det kan ikke være tvil om at det blir stillet særlige krav til staten eller fylkeskommunen som tillatelsesmyndighet og ansvarlig for offentlig tilskudd til rutetransport, når organet samtidig er eier, helt eller delvis, av en aktør som ønsker å delta i markedet. Hvor ille det kan gå når rollene blandes viser Rt. 1998 side 1398. Her ble konsesjon og offentlig tilskudd for hurtigbåtforbindelse tildelt det fylkeskommunale selskap som driftet forbindelsen. En annen anbyder hadde imidlertid et lavere tilbud og fikk medhold i at tildelingen var ugyldig. Flere av medlemmene av fylkesutvalget som hadde deltatt i klagebehandlingen, var inhabile på grunn av tilknytning til styret i det fylkeskommunale selskapet.⁷³ Avgjørelsen viser at det er viktig å være nøye med habiliteten ved vurderingen av hvem som skal få behovsprøvd tillatelse til drift av persontransport.

EØS-avtalen har ført til at handlingsrommet for en offentlig eier er blitt vesentlig mindre, men det er fremdeles et visst handlingsrom, iallfall for så vidt gjelder heleide operatører. Men som fremstillingen foran har vist, har disse til gjengjeld ikke adgang til å påta seg oppgaver utenfor «sitt» område.

⁷² Etter yrkestransportloven § 23 annet punktum kan fylkeskommunen ”med dei avgrensingane som følgjer av § 8 første ledd” bestemme ”kontraktsform og retningslinjer som skal gjelde ved inngåing av kontraktar om godtgjersle”, jf. § 22 femte ledd. Som nevnt er hovedregelen i § 8 første ledd nå bruk av konkurranse. Paragrafens annet – sjette ledd inneholder enkelte arbeidsrettslige bestemmelser som fylkeskommunen kan pålegge administrasjonsselskap å følge ved konkurranse.

⁷³ Dette var det enighet om, men dommerne var uenige – 3-2 – om erstatningens størrelse.

6 Avsluttende merknader

Tradisjonelt har offentlige myndigheter ment at det hadde strategisk betydning at det offentlige var eiere – helt eller delvis – av transportforetak, særlig foretak som ytet persontransport mot betaling. Eierskapet gjorde det mulig for offentlige myndigheter å sikre innbyggerne et tilfredsstillende transporttilbud. Som redegjørelsen foran har vist har offentlige myndigheter nå bare i begrenset grad samme mulighet til å få utført persontransport mot betaling ved bruk av foretak som de har eierinteresser i. Utviklingen som langt på vei skyldes EØS-rettslige forpliktelser, gjør det etter mitt syn ønskelig med en diskusjon av om i hvilket omfang det fremdeles er ønskelig og/eller hensiktsmessig at offentlige midler fortsatt skal være plassert i eierskap i transportselskaper. Dersom de regler som nå er gjennomført i norsk rett fungerer etter sin hensikt, vil det å sitte med eierandeler i et transportforetak stort sett føre til at en offentlig eier må behandle foretaket på samme måte som et privateid foretak.

Sjørettsfondets utgivelser

Sjørettsfondet fremmer forskning innen sjørett, transportrett, forsikring, petroleumsrett, energirett og beslektede juridiske emner. I tidsskriftet *MarIus*, inkludert *Scandinavian Institute Maritime and Petroleum Law Yearbook (SIMPLY)*, publiserer studenter og forskere sine arbeider. Fondet utgir også pensumlitteratur for studenter.

Tidsskriftet *MarIus* - siste utgaver

- | | | |
|-----|--|---|
| 441 | STARBERG, Martin
BRUUN, Tommy | State Intervention and Claim for Reimbursement. 2014. 110 s. |
| 442 | TORGRIMSBY,
Henrik Fabien | Kontraktperioden i subseacertepartier Basert på Norwegian Subsea Contract 2005 2014. 136 s. |
| 443 | OLUFSEN, Madelen Julie | Havrettsdomstolens jurisdiksjon i saker om midlertidig forføyning. 2014. 67 s. |
| 444 | MØSE, Kristine | ... men ikke såne som deg. Om adgangen til å nekte EØS-borgere innreise og opphold av hensyn til den offentlige orden, sikkerhet eller folkehelse. 2014. 156 s. |
| 445 | HAMMERSVIK, Simen | Tilgi våre synder...Om misligheter som avvisningsgrunn ved offentlige anskaffelser. 2014. 158 s. |
| 446 | EU Renewable Energy Law. Legal challenges and new perspectives | Contributions from: Angus Johnston, Juliane Steffens, Lydia Scholz, Sirja-Leena Penttinen, Kim Talus, Thea Sveen, Carsten König. 2014. 206 p. |
| 447 | REIESTAD, Anne Ingeborg F | Erstatningsansvar ved avslutning av petroleumsvirksomhet – med særlig fokus på forurensningsskader. 2015. 122 s. |
| 448 | ØRJASÆTER, Jo | Sondringen mellom tinglige og obligatoriske rettigheter. Formuerettens grunnbegreper belyst gjennom valgte fragment. 2015. 142 s. |

Bøker utgitt av Sjørettsfondet

- Syversen, Jan: Skatt på petroleumsutvinning. 762 s. 1991. ISBN 82-90260-33-4
- Askheim, Bale, Gombrii, Herrem, Kolstad, Lund, Sanfelt, Scheel og Thoresen: Skipsfart og samarbeid. Maritime joint ventures i rettslig belysning. 1119 s. 1991. ISBN 82-90260-34-2
- Brækhus, Sjur og Alex Rein: Håndbok i kaskoforsikring På grunnlag av Norsk Sjøforsikringsplan av 1964. 663 s. 1993. ISBN 82-90260-37-7
- Hans Peter Michelet: Last og ansvar. Funksjons- og risiko- fordeling ved transport av gods under tidscerteparti. (Hefte) 180 s. 1993. ISBN 82-90260-36-9
- Røsæg, Erik: Organisational Maritime Law. 121 s. 1993. (Utsolgt)
- Nygaard, Dagfinn: Andres bruk av utvinningsinnretninger. 365 s. 1997. ISBN 82-90260-40-7
- Bull, Hans Jacob: Hefte i sjøforsikringsrett. 60 s. 2. utg. 1997. (Utsolgt)
- Michelet, Hans Peter: Håndbok i tidsbefraktning. 600 s. 1997. ISBN 82-90260-31-8
- Arnesen, Finn, Hans Jacob Bull, Henrik Bull, Tore Bråthen, Thor Falkanger, Hans Petter Graver: Næringsreguleringsrett 187 s. 1998. ISBN 82-90260-42-3
- Brautaset, Are, Eirik Høiby, Rune O. Pedersen og Christian Fredrik Michelet: Norsk Gassavsetning - Rettslige hovedelementer 611 s. 1998. ISBN 82-90260-43-1
- Karset, Martin, Torkjel Kleppo Grøndalen, Amund Lunne: Den nye reguleringen av oppstrøms gassrørledningsnett. 344 s. 2005. ISBN 89-90260-47-4
- Falkanger, Thor og Hans Jacob Bull: Sjørett. 7. utg. 602 s. 2010. ISBN 978-82-90260-48-9

Distribusjon

Bøker, pensum og tidsskriftet MarIus distribueres via Den norske bokbyen og andre bokhandler. Sjørettsfondet og Nordisk institutt for sjørett håndterer ikke bestillinger.

Informasjon om priser på enkeltnummer av MarIus er oppdatert på <http://bokbyen.no/butikk>. Du kan bestille på nett via butikkløsningen, e-post til post@bokbyen.no eller telefon 57 69 22 10.

Fullstendig oversikt over Sjørettsfondets utgivelser finnes på nettsidene til Nordisk institutt for sjørett: jus.uio.no/nifs. Se banneret MarIus nede til høyre på siden.

Tidsskriftet MarIus – abonnement

Sjørettsfondet tilbyr abonnement med flere valgmuligheter. Du kan abonnere på disse kategoriene:

A: Alle utgaver

B: Innbundet årgang

C: Sjørett (på norsk og engelsk)

D: Petroleums- og energirett (på norsk og engelsk)

E: Utgaver på engelsk, inkludert SIMPLY
(både sjørett, petroleums- og energirett)

F: SIMPLY

For å tegne abonnement, send e-post til post@bokbyen.no. Faktura basert på kostnader sendes i etterkant et par ganger i året. Prisen vil variere med sidetall per publikasjon og antall utgivelser i året.

Årgang 2014, tjue utgaver på totalt 3 215 sider, kostet tilsammen ca 8 500 kr i utsalg og 6 430 kr i abonnement.

Ivar Alvik

Fartøystjenesteleie

Om bakgrunnsrett og risikofordeling ved tidsbaserte fartøystjenester



Fartøystjenesteleie behandler noen av de mest grunnleggende risikospørsmålene i kontrakter om rigg- og fartøystjenester i offshorepetroleumsvirksomhet. Disse kontraktene kjennetegnes ved at de gjerne inngår i komplekse offshoreoperasjoner og ofte er utformet etter modell av kontraktstandarder for offshorekonstruksjon og -installasjon. Samtidig er vederlaget i kontraktene gjerne basert på dagrater. Formålet med boken er i lys av dette både å analysere kontraktens grunnleggende natur og gjøre rede for hvilken bakgrunnsrett og alminnelige prinsipper de aktualiserer.

Boken vil være nyttig for advokater og andre som jobber med kontrakter innenfor shipping og offshorenæringen.

ISBN: 978-82-05-47710-0 • Pris: 650,- • I salg fra 13. januar 2015

ISBN e-bok: 978-82-05-47711-7 • Pris e-bok: 520,-

THE SCANDINAVIAN INSTITUTE OF MARITIME LAW is a part of the University of Oslo and hosts the faculty's Centre for European Law. It is also a part of the cooperation between Denmark, Finland, Iceland, Norway and Sweden through the Nordic Council of Ministers. The Institute offers one master programme and several graduate courses.

The core research areas of the Institute are maritime and other transport law as well as petroleum and energy law, but the members of the Institute also engage in teaching and research in general commercial law.

In MARIUS, issued at irregular intervals, articles are published in the Nordic languages or English.

ISSN: 0332-7868

