

Til: Transport- og kommunikasjonskomiteen  
Fra: Philipp Engedal  
Dato: 20.05.20  
Arkiv:  
Antall sider: 2 (inkludert denne)  
Kopi til:

## Muligheter i fjerde jernbanepakke

---

### Bakgrunn

De samlede lov- og forskriftsendringer som følger av en eventuell innføring av den fjerde jernbanepakken (heretter JBP4) er nå oversendt Transport- og kommunikasjonskomiteen (heretter komiteen) for behandling, jf. Prop. 101 LS (2019-2020).

Endringene er omfattende og med potensielt store konsekvenser for den videre utviklingen av jernbanen i Norge. Flytoget ønsker i den sammenheng å komme med noen innspill til komiteen for å sikre en best mulig forståelse av noen sentrale momenter i proposisjonen.

---

### Dagens situasjon

Jernbanereformen går videre som planlagt og resultatene så langt kan tyde på at det oppnås mer tog for pengene, som altså er i tråd med intensjonen i reformen. En ikke ubetydelig faktor i denne sammenheng antas å være Jernbanedirektoratets (heretter JDIR) sitt handlingsrom i utarbeidelse av konkurransegrunnlag og gjennomføring av konkurranser om persontransport med tog i Norge.

Modellen for overgang mellom direktetildelte trafikkavtaler og konkurranseutsetting antas å ha vært av stor betydning. Her har man kunnet inngå avtaler som sikrer en smidig overgang til trafikkpakker vunnet i konkurranser samtidig som rutetilbudet er opprettholdt.

Et sentralt moment i denne sammenheng er kollektivtransportforordningen (EF nr. 1370/2007) som gir JDIR mulighet til å tildele offentlige tjenstekontrakter. Anskaffelser av offentlig persontransport med tog er heller ikke underlagt lov om offentlige anskaffelser. I praksis betyr dette at JDIR selv velger når det er hensiktsmessig å gjennomføre en konkurranse og når de anser det som hensiktsmessig å tildele en offentlig tjenstekontrakt uten konkurranse. Dette gir et betydelig handlingsrom som bidrar til en smidig og hensiktsmessig gjennomføring av jernbanereformen.

---

### JBP4

Hvis JBP4 nå tas inn i norsk rett vil dette også medføre at endringsdirektivet (EU) 2016/2338 (som endrer kollektivtransportforordningen) blir gjort gjeldende i norsk rett. Endringsdirektivet endrer forordningen slik at det vil bli obligatorisk med konkurranseutsetting av alt kjøp av offentlig persontransport med tog.

Ifølge direktivet åpnes det også for at det i fremtiden kan tildeles offentlige tjenstekontrakter uten konkurranse, men her kommer det en rekke andre begrensninger. Spesielt viktig er kravet om at det skal være «ekstraordinære» forhold som tilsier en direkte tildeling.

*“the competent authority may decide to temporarily award new contracts directly where the competent authority considers that the direct award is justified by exceptional circumstances” (jf. 5 (c) 3a. i direktiv 2016/2338).*

Konsekvensene av dette vil igjen være at operatører som er uenige i at forutsetningen for en direkte tildeling er oppfylt kan klage avgjørelsen inn for ESA. Vi går altså fra en situasjon hvor JDIR har full styringsrett til at enhver tildeling vil kunne bli krevet vurdert innenfor EØS-regelverket. Dette vil begrense regjeringen, Stortingets – og JDIR sitt handlingsrom.

Norge er inne i en svært alvorlig situasjon hvor spredningen av SARS-CoV-2 gir store konsekvenser for hele samfunnet. Videre flagges det nå større forsinkelser til de store jernbaneinfrastrukturprosjektene, bla. åpningen av Follobanen. Situasjonen i resten av Europa skaper også usikkerhet rundt gjennomføring av ERTMS-prosjektet og den pågående anskaffelsen av nye lokaltog.

Summen av disse forholdene er at flere viktige forutsetninger for de kommende trafikkpakkene kan bli endret, f.eks. er trafikkpakke 4 tett knyttet opp mot åpningen av Follobanen. Også andre sentrale forhold kan forventes påvirket av situasjonen og det er ikke usannsynlig at det vil bli behov for flere justeringer i de kommende trafikkpakkene, også med hensyn på tidspunkt for oppstart.

I en slik situasjon anses det som helt avgjørende at Norge opprettholder et best mulig handlingsrom for alle forhold som kan påvirke utformingen av et godt og effektivt togtilbud i Norge. Også muligheten til å forlenge og/eller gjøre nye tildelinger av offentlig tjenestekontrakter uten konkurranse kan bli av stor betydning.

JBP4 er enda ikke ferdigbehandlet av EØS-komiteen og det foreligger derfor heller ikke noen rettslig forpliktelse til å ta denne inn i norsk rett akkurat nå. Det fremstår uklart hvorfor Stortinget allerede nå skal ta stilling til JBP4.

Slik Flytoget ser det, er det en unik mulighet å slutføre første runde med konkurranseutsetting av jernbanen i Norge, med full handlingsfrihet, og deretter ta inn JBP4 når den blir vedtatt i EØS-komiteen. Det er sannsynlig at JBP4 på sikt kan bidra til bedre konkurranser og mer tog for pengene. Samtidig er det en krevende oppgave å gjennomføre gode anskaffelser og JDIR bør få best mulig tid til å rulle ut jernbanereformen i Norge før vi blir påtvunget konkurranseutsetting i hele EU/EØS området. Ved å avvente implementering av JBP4 i norsk rett til den er ferdig behandlet i EØS-komiteen sikres full handlefrihet samtidig som nasjonale interesser kan ivaretas på en best mulig måte.

Sammenlignet med andre bransjer som har blitt «deregulert» så har tempoet i jernbanereformen vært svært høyt i Norge. Utsettes implementering av JBP4 gis vi en mulighet til både å gjennomføre reformen på en god måte samtidig som vi tar oss tid til å justere underveis. Gitt situasjonen vi er opp i så er det mye som peker mot at det vil være klokt å opprettholde en maksimal handlingsfrihet så lenge som mulig.

En vesentlig ulempe er at både tillatelses- og godkjenningsregimet blir dyrere, mer byråkratisk og mindre effektivt enn i dag. De eneste som vil nyte godt av det nye regime er operatører som skal drive grenseoverskridende trafikk. Det åpnes riktignok for at Statens jernbanetilsyn kan behandle søknader for forhold som kun angår nasjonal trafikk (sikkerhetssertifikat og tillatelse til å ta kjøretøy i bruk), men så lenge dette uansett må sendes via ERA vil kravet til prosess og behandlingstid bli vesentlig forlenget. I dag kan SJT bruke inntil 2 måneder på å behandle en søknad om tillatelse til å ta kjøretøy i bruk (i praksis går dette ofte fortore), ved søknad gjennom ERA vil fristen være fem måneder. Videre er det slik at samtrafikkforskriften i dag åpner for at det gis tillatelser til serier av kjøretøy. Så langt Flytoget kjenner til vil det ikke lenger være mulig hvis jernbanepakke fire vedtas og myndigheten overføres til ERA. Både spørsmålet om saksbehandlingstid og mulighet for tillatelser på serie med kjøretøy er foreløpig uavklart, og disse bør absolutt avklares før man tar stilling til innføringen av den fjerde jernbanepakken.

---

## Oppsummert

---

- JBP4 bør tas inn i Norsk rett først etter at den er behandlet av EØS-komiteen.
- Jernbanereformen kan gjennomføres som planlagt, og med større handlingsrom, hvis implementeringen av JBP4 utsettes.
- Hvis JBP4 tas inn i norsk rett nå vil det bli tvungen konkurranseutsetting på alle offentlige tjenestekjøp av persontrafikk med tog.
- Kollektivtransportforordningen (som gjelder i dag) gir full valgfrihet med hensyn på konkurranseutsetting, mens unntaksreglene under JBP4 er snevre og feilaktig anvendelse kan påklages til ESA.