

Til  
Norges Høyesterett  
[post@hoyesterett.no](mailto:post@hoyesterett.no)

Oslo, 27.januar 2021

## Betenkning etter Grunnloven § 83

Norsk Jernbaneforbund og Norsk Lokomotivmannsforbund takker for bred invitasjon til høring. Vi viser til følgende notat og lenke til betenkning utarbeidet av Christoffer Conrad Erikssen for å belyse vårt syn.

[Last ned hele betenkningen her](#)

### Notat fra Norsk Jernbaneforbund og Norsk Lokomotivmannsforbund

**EUs fjerde Jernbanepakke (JBP4)** handler om hvor beslutninger om norsk jernbanepolitikk skal tas i framtida. Av norske folkevalgte eller ERA/EU? Ulempen ved å avgi nasjonal suverenitet vil være større enn gevinstene av JBP4.

### 1.Suverenitetsavståelse og bruk av §26

*Grunnlovens § 26 anvendes ofte ved såkalt "lite inngripende" tilfeller av myndighetsavståelse.*

En juridisk betenkning fra prof. Christoffer Conrad Eriksen konkluderer med at JBP4 er mer enn lite inngripende (vedlegg)

Lov og samtykkeproposisjonen bryter premissene for EØS-avtalen og topilarsystemet. Myndighetsoverføring vil her skje direkte til ERA/EU ikke til EFTA/ESA. Altså til et organ Norge ikke er medlem av.

Nye regler fra EU vil legges til grunn for ERAS sikkerhetsgodkjenninger i Norge. Norge mister retten til å reservere seg mot nye regler og ta stiling til om de skal inn i EØS-avtalen.

Manglende etterlevelse av bindene vedtak fra ERA, for aktører på norsk jernbane, kan medføre straff/sanksjoner for å ikke opptre i samsvar med et organ som ikke står til ansvar ovenfor norske folkevalgte.



SJT kan anvende midlertidige sikkerhetstiltak i maks 3 mnd. Etter det kan ERA og voldgiftsordningen oppheve dem hvis de mener de er uforholdsmessige. SJT kan ikke stoppe selskapet på nytt for samme forhold.

JBP4 er foreløpig ikke vedtatt i EØS-komiteen (Fellesorganet til EU/EØS). Det er derfor ikke påkrevd å vedta pakken ennå.

## **2. Problematisering av påståtte gevinster med JBP4**

### **Grenseoverskridende kjøring?**

JBP4 handler ikke om grenseoverskridende kjøring. EUs 3. jernbanepakke innførte regelverk for fri konkurranse over landegrensene, uten at dette førte til mer grenseoverskridende kjøring, som fortsatt utgjør mindre enn én promille av togtrafikken.

Markedspilaren i JBP4 handler om å konkurranseutsette innenlandsk persontrafikk.

Begrensningene for grensekryssende kjøring skyldes ikke mangel på felles regelverk, men mangel på brukbar infrastruktur. Enkeltspor og få kryssingsmuligheter gjør at jernbanen taper mot vei og fly. Det er ikke økonomisk lønnsomt å drive grenseoverskridende kjøring. Økt lønnsomt krever forbedringer i infrastruktur, spesielt i banelegemet, for å redusere reisetid og øke antall avganger. Felles ruteplaner, billettsystemer og overgangsmuligheter i ulike land vil også bidra, men er ikke en del av JBP4

### **Felles sikkerhets sertifikat**

Felles sertifikat kan være en fordel for de som opererer i flere land. Det er likevel ikke noe problem å operere i flere land ved å søke i flere land slik praksis er i dag. I Norge og Sverige gjelder det flere togselskaper.

### **Felles kjøretøysgodkjenning?**

En fordel dersom landene har tilnærmet lik infrastruktur (sporvidder, strømforsyning, signalanlegg, tunellhøyder/bredden mv). Det har de ikke og vil heller ikke få i overskuelig framtid.

Tross felles kjøretøysgodkjenning vil det fortsatt være ulike sporbredder og strømforsyning, og det vil være ulik geografi og klimabetingelser. Det er ikke slik at alle kjøretøy som er godkjent for å trafikkere europeisk jernbane vil egne seg over alt. Felles EU-godkjenninger av kjøretøy vil ikke være dimensjonert i samsvar med "flaskehalsene" i den europeiske infrastrukturen, men vil dreie seg om minimumsstandarder. Det vil være opp til togoperatørene å sikre forsvarlig drift utover den generelle godkjenninga. Dermed er dette mer komplisert enn det framstilles som. Hvordan dette skal løses i praksis er noe uklart. SJT vil være behandler/rådgiver her, men kan i teorien overprøves av ERA/EU.

### **Mer byråkrati**

Tillatelses- og godkjenningsregimet kan bli dyrere, mer byråkratisk og mindre effektivt enn i dag. Alle søknader må sendes via ERA, også de som kun angår nasjonal trafikk og skal behandles av SJT

SJT bruker i dag inntil 2 måneder på å behandle en søknad om tillatelse til å ta kjøretøy i bruk. I ERA vil fristen være 5 måneder. Lengre behandlingsfrister i ERA enn i SJT vil bety en kostnadsøkning for togselskapene/Norske Tog pga at nytt materiell vil bli stående lengre inaktivt enn det gjør i dag.

Dagens samtrafikkforskrift åpner for at det gis tillatelser til serier av kjøretøy. Dette vil sannsynligvis ikke lenger være mulig hvis JBP4 vedtas og myndigheten overføres til ERA.

Alle selskaper må implementere endringsforordninger i styringssystem og samsvarsmatriser (som sikrer at selskapene driver i samsvar med gjeldende regelverk). Dette krever mye ressurser, spesielt hos små selskaper.

JBP4 tekniske pilar med felles sikkerhetsregler/sertifikater kan gi fordeler for de som opererer i flere land. Vi kan ikke se at den vil ikke gi noen fordeler for selskaper som operere i kun ett land, kun ulemper.

### **Felles signalsystem ERTMS er ikke betinget av JBP4**

ERTMS er allerede vedtatt i Norge og utbygging/drift er allerede igangsatt. Det er planlagt å bruke 50 mrd. på prosjektet og 5 mrd. er allerede brukt. ERTMS er i drift på Østfoldbanens Østre linje. JBP4 vil gi EU kontroll på at installasjonene er kompatible i de ulike landene, men den samme interessen har Norge tatt på eget initiativ. JBP4 gir ingen ekstra gevinst.

Jernbanen må uansett sikkerhetsmessig drives i samsvar med eksisterende infrastruktur inntil den er skiftet ut med ny og felles infrastruktur. Dette vil ta mange tiår. Ulike EU- land har ulik sporvidde, signalsystem og strømforsyning. Felles regelverk endrer ikke det.

Mellom Norge og Sverige har det vært grensekryssende kjøring i over 100 år og uten bytte av lokomotivførere siden 1991.

JBP4 sier ingenting om øvrig infrastruktur, som strømforsyning og banelegeme

### **3. Hvordan skal konkurranse gjennomføres?**

I Norge er konkurranse allerede vedtatt og langt på vei gjennomført. Norge kan per i dag selv bestemme tempo for innfasing og hva som egner seg for konkurranse etter å ha testet ut. Med JBP4 pakka vil det være EU som avgjør tempo og konkurranseform.

JBP4 gir ingen fordeler til norske selskaper. Vi kan ikke se at norske myndigheter har noen ambisjon om at de norske togselskapene skal bli store innen europeisk jernbane, slik flere andre land har for sine statsselskaper.

Både Posten og Telenor ble styrket i forkant av konkurranseutsettingen og ble istandsatt til å konkurrere. Dette har ikke skjedd i samme grad hos jernbaneselskapene.

Med vennlig hilsen



Norsk Jernbaneforbund  
Jane Brekkuhus Sæthre

Norsk Lokomotivmannsforbund  
Rolf Ringdal (sign)