



STORTINGET

Innst. 85 S

(2021–2022)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:13 S (2021–2022)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Bjørnar Moxnes, Geir Jørgensen og Sofie Marhaug om å oppheve vedtaket om innlemmelse av rettsaktene som inngår i EUs jernbanepakke IV

Til Stortinget

Bakgrunn

I dokumentet fremmes følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen i EØS-komiteen ta initiativ til å oppheve vedtaket om innlemmelse av rettsaktene som inngår i EUs jernbanepakke IV.»

Det vises til dokumentet for nærmere redegjørelse for forslaget.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Tom Kalsås, Kirsti Leirtrø og Nils Kristen Sandtrøen, fra Høyre, Liv Kari Eskeland, Trond Helleland og Erlend Larsen, fra Senterpartiet, Geir Adelsten Iversen, Geir Inge Lien og lederen Erling Sande, fra Fremskrittspartiet, Terje Helleland og Morten Stordalen, og fra Sosialistisk Venstreparti, Mona Fagerås, viser til representantforslaget, Dokument 8:13 S (2021–2022), og

statsrådets vurdering i brev av 3. november 2021 (vedlagt). Komiteen viser videre til Innst. 526 S (2020–2021) for behandlingen av spørsmålet om Stortingets samtykke til innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke.

Komiteen registrerer at Norges EØS-partnere er gjort oppmerksomme på regjeringens politiske målsettinger, og at regjeringen nå vurderer handlingsrommet i regelverket for å kartlegge behovet for ytterligere unntak.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til at partiene Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti i brev av 10. september 2021 anmodet Solberg-regjeringen om å trekke fjerde jernbanepakke fra listen over rettsakter som skulle innlemmes i EØS-avtalen på EØS-komiteens møte 24. september. Flertallet er kritisk til at Solberg-regjeringen likevel valgte å treffe vedtak om innlemmelse av EUs jernbanepakke IV etter stortingsvalget den 13. september 2021, som viste at det ville være flertall mot innlemmelse i det nye stortinget.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til Hurdalsplattformen, som slår fast at regjeringen vil føre en offensiv jernbanepolitikk for fremtiden, og at en vil styrke jernbanens konkurransekraft på transport av både personer og gods. Regjeringsplattformen er tydelig på at den nye regjeringen sier nei til konkurranseutsetting, oppsplitting og privatisering av jernbanen, og vil stanse den pågående anbudsutsettingen av jernbanestrekninger i Norge. EØS-avtalen ligger til grunn for

Norges forhold til Europa, men for å sikre nasjonal kontroll på viktige områder som jernbanen må Norge i langt større grad ta i bruk handlingsrommet i EØS-avtalen.

Dette flertallet viser til statsrådets vurdering av representantforslaget, der han skriver:

«Som det også går frem av utenriksministerens svar på skriftlig spørsmål nr. 65 fra representanten Moxnes, slår regjeringen fast i Hurdalsplattformen at vi så raskt som mulig vil gå i dialog med EU for å sikre Norge unntak fra deler av bestemmelsene i EUs fjerde jernbanepakke. Denne dialogen er allerede igangsatt ved at Norges representant i EØS-komiteen har gjort oppmerksom på dette punktet i Hurdalsplattformen i møtet i EØS-komiteen 29. oktober. Dette møtet var det første etter regjeringsskiftet, og vi nøler ikke med å gi uttrykk for at denne regjeringen har et annet syn på hva som er riktig jernbanepolitikk for Norge enn det den forrige regjeringen hadde.»

Dette flertallet ser det som positivt at regjeringen allerede har gått i dialog med EU gjennom EØS-komiteen for å sikre Norge unntak fra deler av bestemmelsene i EUs fjerde jernbanepakke, i tråd med det som er nedfelt i regjeringsplattformen, slik at nasjonale interesser kan ligge til grunn for organisering av jernbanesektoren og sikre unntak fra kravene som omhandler anbudsutsetting av persontogtrafikken. Dette flertallet mener at anbud ikke er et godt virkemiddel for å sikre gode avtaler for staten som kjøper av tog tjenester, og som heller ikke gir de reisende et bedre jernbanetilbud. Det må være nasjonal frihet til å velge bort dette, særlig for å sikre gode og forutsigbare arbeidsvilkår for de ansatte i sektoren. Det er etter disse medlemmers syn også viktig at Norge selv legger premisset for innhold i sikkerhetsattestifikatet og for hva det faktisk skal føres tilsyn med på norsk jernbane.

Dette flertallet legger til grunn at flertallet på Stortinget fortsatt kan bestemme hvordan vi skal organisere jernbanesektoren, hvordan vi skal få til et best mulig togtilbud, hvor mye penger som skal bevilges til jernbaneformål og hvordan disse pengene skal brukes. Skulle det vise seg at det ikke er et tilstrekkelig mulighetsrom for å gjennomføre regjeringens politikk, må Norge sammen med de andre EØS-landene sikre at de aktuelle delene av EUs jernbanepakke IV ikke blir en del av norsk lovgiving. Da dialog med EU- og EØS/EFTA-partnerne om endringer i EØS-innlemmte forpliktelser er en langvarig prosess som vil kreve grundige vurderinger og forberedelser, vil det å utnytte mulighetene som ligger i regelverket, være raskeste måte å få gjennomført regjeringens jernbanepolitikk på.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Fremskrittspartiet merker seg at statsråden mener det er en overdrivelse at Norge ikke kan være en del

av jernbanesamarbeidet og samtidig beholde nasjonal kontroll over utformingen av jernbanepolitikken.

Disse medlemmer slutter seg til dette.

Disse medlemmer viser til Innst. 526 S (2020–2021) og understreker at disse medlemmer støtter innlemmelsen av fjerde jernbanepakke i EØS-avtalen, fordi den betyr mer konkurranse på jernbane og et bedre tilbud til norske togpassasjerer. Disse medlemmer viser til at det er grundig utredet at fjerde jernbanepakke ikke medfører inngripende myndighetsoverføring eller suverenitetsavgivelse.

Disse medlemmer registrerer at debatten om fjerde jernbanepakke i hovedsak har handlet om politisk motstand mot konkurranseutsetting av jernbanedriften i Norge, og merker seg at regjeringen i møte med EØS og EU har trukket frem anbudsutsetting av persontogtrafikken som noe av det viktigste de ønsker unntak fra.

Disse medlemmer viser videre til at EØS-komiteen i henhold til EØS-avtalens artikkel 102 nr. 1 skal fatte vedtak om innlemmelse av en rettsakt så nær i tid som mulig etter at EU har vedtatt nytt regelverk. Disse medlemmer understreker at innlemmelse av pakken på EØS-komiteens møte 24. september 2021 dermed var i tråd med Norges folkerettslige forpliktelser om å innlemme rettsakter så nær i tid som mulig, i dette tilfellet etter Stortingets forhåndssamtykke. Det ligger ikke særskilte statsrettslige begrensninger i regjeringens kompetanse i perioden mellom varslet avskjed og avskjedssøknad fremmes i statsråd. Regjeringen Solberg forholdt seg derfor til Stortingets vedtak i denne saken.

Disse medlemmer minner om at Høyesterett har gitt regjeringen Solberg medhold i at overføringen av myndighet til EU her er begrenset, og disse medlemmer vil understreke at norsk jernbane fortsatt skal styres av norske myndigheter. Det er et betydelig handlingsrom for hvordan man kan utvikle jernbanepolitikken innenfor regelverket i fjerde jernbanepakke. Det meste av det motstanderne er opptatt av, er mulig innenfor reglene i pakken. Persontransporten i Norge foregår i offentlig regi ved at Jernbanedirektoratet inngår kontraktene. Jernbaneinfrastrukturen styres av staten gjennom Bane NOR, og staten eier togene. Det vil dessuten i en overgangsperiode frem til 25. desember 2023 være mulig å tildele kontrakter direkte, slik reglene var før fjerde jernbanepakke. Det vil også etter 25. desember 2023 gjelde unntak fra hovedregelen om konkurranseutsetting. Et av disse unntakene kan være aktuelt å anvende for Norge. Dette åpner for direkte tildeling hvis det kan begrunnes at dette vil føre til bedre kvalitet på tjenestene eller større kostnadseffektivitet sammenlignet med tidligere tildelte kontrakter.

Disse medlemmer er opptatt av at et felles regelverk vil gjøre det enklere å skape en god og sammenhengende jernbane på tvers av Europa. Disse med-

Le m m e r m e n e r k o b l i n g e n E U s f j e r d e j e r n b a n e p a k k e gir oss til kontinentet, vil være avgjørende for at vi skal kunne utvikle jernbanen som et reelt grensekryssende alternativ. Med vår beliggenhet i ytterkanten av Europa er det ekstra viktig at vi er en del av denne satsingen. Samarbeidet om jernbane på tvers av landegrensene handler om effektiv person- og godstransport, men også om å kutte utslipp. God klimapolitikk kombinerer utvikling med reduserte utslipp.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Representantforslag 13 S (2021–2022) fra stortingsrepresentantene Bjørnar Moxnes, Geir Jørgensen og Sofie Marhaug om å oppheve vedtaket om innlemmelse av rettsaktene som inngår i EUs jernbanepakke IV – vedtas ikke.»

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti er enig med forslagsstillerne i at regjeringen må ta initiativ i EØS-komiteen for å oppheve vedtaket om å melde Norge inn i EUs jernbanepakke IV. Kampen mot EUs fjerde jernbanepakke har pågått i mange år. Den forrige regjeringen skaffet seg knappst mulig flertall for EUs jernbanepakke sommeren 2021, og har etter valget sørget for å knytte vedtaket opp til EØS-avtalen. Dette medlem er svært kritisk til at den utgående regjeringen, i påvente av at det nyvalgte Stortinget trådte sammen, gav sitt samtykke til deltakelse i to beslutninger i EØS-komiteen om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde og rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke. Videre mener dette medlem at fremgangsmåten var svært uheldig fra et demokratisk perspektiv, etter som regjeringen som gjorde vedtaket, ikke lenger hadde et flertall bak seg i Stortinget.

Dette medlem mener de viktigste unntak man må sikre, er unntak fra konkurransetvungen, og underleggelsen under EUs jernbanetilsyn ERA. Det vil også bety at det blir lettere å reversere den oppsplittede organiseringa av norsk jernbane og ivareta de ansattes rettigheter. Dette medlem mener Norge gir fra seg suverenitet over sikkerhet og organisering av jernbanen som kan gjøre konkurranseutsetting, oppstyking og privatisering nær irreversibelt. Dette medlem deler bekymringen fra blant andre Norsk Lokomotivmannsforbund om at EUs jernbanepakke I, II og III allerede har bidratt til dårligere arbeidsvilkår, større byråkrati, økende lønnsutgifter til stadig flere direktører og generell ansvarpulverisering, og at jernbanepakke IV ikke vil løse, men tvert imot forverre disse problemene.

Dette medlem fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen i EØS-komiteen ta initiativ til å oppheve vedtaket om innlemmelse av rettsaktene som inngår i EUs jernbanepakke IV.»

Uttalelse fra utenriks- og forsvarskomiteen

Transport- og kommunikasjonskomiteen avga foreløpig innstilling til saken den 16. november 2021 og sendte denne til utenriks- og forsvarskomiteen til uttalelse. Utenriks- og forsvarskomiteen skriver i brev av 30. november 2021 følgende:

«Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til at regjeringen den 19. november 2021, avlyste konkurransen om togtilbudet omfattet av trafikkpakke 4, og opplyste samtidig at konkurransen om togtilbudet omfattet av trafikkpakke 5 ikke startes opp. Regjeringen følger med dette opp regjeringsplattformen, som er tydelig på at den nye regjeringen sier nei til konkurranseutsetting, oppsplitting og privatisering av jernbane. Dette gjør også at Norge selv legger premisser for innhold i sikkerhetssertifikatet og for hva det faktisk skal føres tilsyn med på norsk jernbane.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Venstre og Kristelig folkeparti viser til at formålet med EUs fjerde jernbanepakke er å tilrettelegge for mer togtrafikk på tvers av landegrensene i Europa og at å flytte mer transport fra luft til bane er et positivt klimatiltak. Disse medlemmer ser det som selvfølgelig at Norge skal delta i dette samarbeidet.

Disse medlemmer peker på at fjerde jernbanepakke vil gjøre det enklere for togselskap å etablere ruter på tvers av landegrensene og slik ta opp konkurransen med vei- og flytrafikk.

Disse medlemmer mener det er positivt at EU satser på mer jernbane mellom landene og at de standardiserer den fragmenterte europeiske jernbanen og slik fjerner hindre for grensekryssende togtrafikk. De fleste land har sine egne teknologiske standarder, trafikregler og systemer. Dette er ikke bare en utfordring på kontinentet, men også i grensekryssende trafikk mellom Norge og Sverige.

Disse medlemmer vil minne om at fjerde jernbanepakke ble innlemmet i norsk rett som følge av et bindende flertallsvedtak i Stortinget. Disse medlemmer vil videre påpeke at endringer i Norges tilslutning til EUs fjerde jernbanepakke kun kan skje med utgangspunkt av enstemmighet i EØS-komiteen.

Disse medlemmer mener det er uheldig dersom regjeringens forsøk på å trekke seg fra Norges inngåtte forpliktelser i forbindelse med jernbanepakken bidrar til å gjøre Norges forhold til EU vanskelig på sentrale områder, samtidig som det blir mer utfordrende å oppnå et integrert jernbanetilbud mellom Norge og resten av Europa.

Komiteens medlem fra Rødt viser til representantforslaget, Dokument 8:13 S (2021–2022) og begrunnelsen som er gitt i forslaget.

Dette medlem understreker at formålet med forslaget er å sikre at regjeringen tar initiativ i EØS-komiteen for å oppheve vedtaket om å melde Norge inn i EUs jernbanepakke IV. Hensikten er å gjenvinne demokratisk kontroll over norsk jernbanepolitikk og sikre et godt og trygt offentlig jernbanetilbud for befolkningen i hele landet.

Dette medlem mener at hensynet til utviklingen av norsk jernbane tilsier at vedtaket om norsk innmelding i EUs jernbanepakke IV bør oppheves, og peker på at en samlet fagbevegelse, med Norsk Lokomotivmannsfor-

bund i spissen, har gått imot innmeldingen. Dette medlem deler bekymringen fra Norsk Lokomotivmannsforbund om at EUs jernbanepakke I, II og III allerede har bidratt til dårligere arbeidsvilkår, større byråkrati, økende lønnsutgifter til stadig flere direktører og generell ansvarspulverisering, og frykter at fjerde jernbanepakke kan forverre disse problemene og føre til irreversible konkurranseutsetting, oppstyking og privatisering av norsk jernbane.

Dette medlem mener dessuten at rettsaktene som utgjør fjerde jernbanepakke vil påtvinge en ny regjering en politikk som gir svært mange aktører, uheldig ressursbruk og press på lønns- og arbeidsforhold, og at de slik begrenser det politiske handlingsrommet.

Dette medlem er svært kritisk til at Solberg-regjeringen valgte å treffe vedtak om innlemmelse av EUs jernbanepakke IV etter stortingsvalget den 13. september, som viste at det ville være flertall mot innlemmelse i det nye stortinget.

Dette medlem viser videre til Hurdalsplattformens formulering om at regjeringen 'så raskt som mulig gå i dialog med EU med mål om å sikre Norge unntak fra deler av bestemmelsene i EUs fjerde jernbanepakke' og ser det som positivt at regjeringspartienes medlemmer i komiteen uttrykker ønske om å følge opp dette. Dette medlem er likevel bekymret over at Hurdalserklæringens punkt om EUs fjerde jernbanepakke ikke er fulgt opp i EØS-komiteen, og viser til utenriksministerens svar på skriftlig spørsmål nr. 65 (2021–2022), hvor det fremstår uklart om regjeringen kun vil benytte mulighetene for midlertidige unntak fra krav om anbud, som ligger i EUs fjerde jernbanepakke, noe som bare vil bety å utsette oppstyking og privatisering i noen år, eller om regjeringen vil gå inn for å fjerne bestemmelsene om anbud i rettsaktene.

Dette medlem vil understreke at opphevelse av vedtaket om innlemmelse av rettsaktene som inngår i EUs jernbanepakke, vil gi Norge tilbake den demokratiske kontrollen over norsk jernbanepolitikk og hindre irreversible konkurranseutsetting, oppstyking og privatisering av jernbanetilbudet i Norge.

Utenriks- og forsvarskomiteens medlemmer viser for øvrig til sine respektive partiers merknader i transport- og kommunikasjonskomiteens utkast til innstil-

ling til Dok 8:13 S (2021–2022) og har ingen ytterligere merknader.»

Forslag fra mindretall

Forslag fra Høyre og Fremskrittspartiet:

Forslag 1

Representantforslag 13 S (2021–2022) fra stortingsrepresentantene Bjørnar Moxnes, Geir Jørgensen og Sofie Marhaug om å oppheve vedtaket om innlemmelse av rettsaktene som inngår i EUs jernbanepakke IV – vedtas ikke.

Forslag fra Sosialistisk Venstreparti:

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen i EØS-komiteen ta initiativ til å oppheve vedtaket om innlemmelse av rettsaktene som inngår i EUs jernbanepakke IV.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til representantforslaget og rår Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

Dokument 8:13 S (2021–2022) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Bjørnar Moxnes, Geir Jørgensen og Sofie Marhaug om å oppheve vedtaket om innlemmelse av rettsaktene som inngår i EUs jernbanepakke IV – vedlegges protokollen.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 13. desember 2021

Erling Sande

leder

Trond Helleland

ordfører



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

21/2431-2

3. november 2021

Representantforslag 8:13 S (2021-2022) fra stortingsrepresentantene Bjørnar Moxnes, Geir Jørgensen og Sofie Marhaugt - om å oppheve vedtaket om innlemmelse av rettsaktene som inngår i EUs jernbanepakke IV

Jeg viser til brev av 27. oktober i år fra Transport- og kommunikasjonskomiteen på Stortinget der det bes om min vurdering av ovennevnte representantforslag 13 S (2021-2022).

Jeg vil innledningsvis understreke at Hurdalsplattformen slår fast at regjeringen vil føre en offensiv jernbanepolitikk for fremtiden. Vi vil styrke jernbanens konkurransekraft på transport av både personer og gods. Samtidig som EØS-avtalen skal ligge til grunn for Norges forhold til Europa, vil vi ta i bruk handlingsrommet i EØS-avtalen for å sikre nasjonal kontroll på viktige områder, herunder jernbanen.

Som det også går frem av utenriksministerens svar på skriftlig spørsmål nr. 65 fra representanten Moxnes, slår regjeringen fast i Hurdalsplattformen at vi så raskt som mulig vil gå i dialog med EU for å sikre Norge unntak fra deler av bestemmelsene i EUs fjerde jernbanepakke. Denne dialogen er allerede igangsatt ved at Norges representant i EØS-komiteen har gjort oppmerksom på dette punktet i Hurdalsplattformen i møtet i EØS-komiteen 29. oktober. Dette møtet var det første etter regjeringsskiftet, og vi nøler ikke med å gi uttrykk for at denne regjeringen har et annet syn på hva som er riktig jernbanepolitikk for Norge enn det den forrige regjeringen hadde.

For meg er et naturlig første trinn på veien å kartlegge handlingsrom og unntaksmuligheter innenfor regelverket, og å vurdere om de er anvendelige for norske forhold. Vi er nå i gang med å skaffe oss en oversikt over hvilke rammer og føringer som man må ta hensyn til og hvilke ulike nasjonale valg man kan ta ved gjennomføringen og praktiseringen av

regelverket. Hensikten er naturligvis å oppnå de ambisiøse målsetningene for jernbanen som fremkommer av Hurdalsplattformen. Dette gjelder særlig mulighetsrommet for organisering av jernbanesektoren og muligheten for unntak fra kravene som omhandler anbudsutsetting av persontogtrafikken. Nå som vi sitter i regjering har vi bedre mulighet til å få alle fakta på bordet om hva som kan gjøres innenfor det regelverket vi nå har, tilpasset norske forhold. Utfallet av disse prosessene vil danne grunnlag for den videre dialogen med EU og våre EØS/EFTA-partnere.

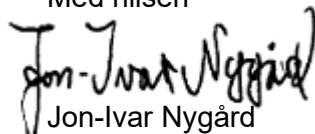
Jeg mener anbud ikke er det eneste virkemiddelet som sikrer gode avtaler for staten som kjøper av togtenester og som gir de reisende et godt jernbanetilbud. Det bør være stor nasjonal frihet til å velge bort dette. Jeg er også opptatt av at det er gode og forutsigbare arbeidsvilkår for de ansatte i sektoren.

Jeg synes det er viktig og riktig å gjøre våre EØS-partnere oppmerksomme på våre hensikter. Hvis det viser seg at vi kan få gjennomført vår politikk ved å utnytte unntaksmuligheter og handlingsrom i regelverket til fulle, ser jeg ikke uten videre behov for å gå til EU og våre EØS/EFTA-partnere for å sikre *flere* unntak. Men det er etter mitt syn for tidlig å konkludere på om vi skal gå så langt nå. Målet er som sagt først og fremst å *sikre* at vi har et nasjonalt handlingsrom. Dette er helt i tråd med Hurdalsplattformen.

Det later til å være et premiss for forslagsstillerne at vi har gitt fra oss demokratisk kontroll over norsk jernbanepolitikk, og at denne bare kan gjenvinnes ved å ikke være en del av jernbanesamarbeidet som følger av den fjerde jernbanepakken. Dette er å overdrive. Jernbanepolitikken til denne regjeringen følger av Hurdalsplattformen, og dikteres ikke av EU. Inntil videre legger jeg til grunn at flertallet på Stortinget fortsatt kan bestemme hvordan vi skal organisere jernbanesektoren, hvordan vi skal få til et best mulig togtilbud, hvor mye penger som skal bevilges til jernbaneformål og hvordan disse pengene skal brukes.

Nå er våre EØS-partnere oppmerksomme på våre politiske målsetninger, og vi vurderer handlingsrommet i regelverket for å kartlegge behovet for ytterligere unntak. Hvis det viser seg at det ikke er et tilstrekkelig mulighetsrom for å gjennomføre vår politikk, må vi gå et steg videre og ta dette opp med våre EØS-partnere. Dialog med EU- og EØS/EFTA-partnerne om endringer i EØS-innlemmte forpliktelser er en langvarig prosess som vil kreve grundige vurderinger og forberedelser, og til slutt enstemmighet. Det å utnytte mulighetene som ligger i regelverket er dermed en måte å *raskest mulig* få gjennomført regjeringens jernbanepolitikk.

Med hilsen



Jon-Ivar Nygård

