

Ny forskrift om nye internasjonale jernbanepassasjertjenester - høringsnotat

1 Innledning

Statens jernbanetilsyn sender med dette forslag til utfyllende bestemmelser til reglene i *forskrift om jernbanevirksomhet, serviceanlegg, avgifter og fordeling av infrastrukturkapasitet mv.* (jernbaneforskriften) ut på høring.¹ Forslaget går ut på å innta reglene i Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) nr. 869/2014 av 11. august 2014 om nye jernbanepassasjertjenester (forordningen) i en nasjonal forskrift.²

For at tilsynet skal kunne ivareta sine oppgaver etter jernbaneforskriften § 2-6 (1) og (2) på en hensiktsmessig måte, er det viktig at det gjelder tydelige regler om plikt for søkere til å sende melding til tilsynet om nye planlagte internasjonale persontransporttjenester, og plikt for tilsynet til å håndtere og videreformidle denne informasjonen til relevante interessenter. Det er også viktig med fristregler som sikrer at avgjørelsene som det kan anmodes om fattes før den eventuelle nye internasjonale persontransporttjenestens oppstart. Slike regler mangler i jernbaneforskriften § 2-6, og Statens jernbanetilsyn vurderer derfor at det er nødvendig å fastsette en nasjonal forskrift for å rette på dette. I lys av at det norske nettet er åpnet for internasjonal passasjertransport, fremstår det som bedre begrunnet å innta forordningens regler som har vært i kraft i medlemsstatene i flere år og derigjennom er kjent for jernbaneforetakene, enn å lage et særnorsk regelverk.

Tilsynet vurderer videre at det vil bidra til mer transparens og forutsigbarhet i markedet, og dermed lavere risiko for de involverte aktørene, å fastsette forordningens regler i en nasjonal forskrift. Tilsynet viser i denne forbindelse også til at forordningen etablerer krav til innholdet i tilsynets gjennomføring av vurdering av hovedformål og test av økonomisk likevekt. Dette vil kunne bidra til at aktører vil være bedre i stand til på forhånd å forutsi utfallet av eventuelle meldinger om nye tjenester og anmodninger om de respektive vurderingene.

Jernbaneforskriften er utformet med henblikk på å gjennomføre relevante deler av *direktiv 2012/34/EU av 21. november 2012 om etablering av et felles europeisk jernbaneområde* (direktivet) i Norge. I *Prop. 8 L (2016–2017) Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak), Endringer i jernbaneloven og jernbaneundersøkelsesloven (gjennomføring av direktiv 2012/34/EU mv.)*, uttalte Samferdselsdepartementet at «[d]irektivet er ikke ennå tatt inn i EØS-avtalen, men departementet finner det hensiktsmessig å likevel gjennomføre direktivet i norsk rett nå».³ Stortingets transportkomité støttet dette i *Innst. 93 L (2016–2017) Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen Prop. 8 L (2016–2017)*⁴, og Stortinget vedtok på denne bakgrunn de nødvendige endringene i jernbaneloven for å kunne gjennomføre direktivet. Det fremgår i tråd med dette av høringsnotatet til forslaget til ny jernbaneforskrift som senere ble vedtatt at «en stor del av forslaget går ut på å gjennomføre direktiv 2012/34/EU av 21. november 2012 om etablering av et felles europeisk jernbaneområde (heretter direktivet) i norsk rett».⁵

¹ Forskrift om jernbanevirksomhet, serviceanlegg, avgifter og fordeling av infrastrukturkapasitet mv. (jernbaneforskriften), FOR-2016-12-20-1771.

² COMMISSION IMPLEMENTING REGULATION (EU) No 869/2014 of 11 August 2014 on new rail passenger services, EUT L 239/1 12.8.2014.

³ På side 5 under punkt 1, *Proposisjonens hovedinnhold*.

⁴ På side 2.

⁵ Samferdselsdepartementets høringsnotat av 8. november 2016 på side 1. Direktivbestemmelsene knyttet til lisens mv. er gjennomført gjennom *forskrift om lisens, sikkerhets sertifikat, sikkerhetsgodkjenning og andre forhold relatert til sikkerheten på jernbanen* (lisensforskriften). Det fremgår av forskriftsspeilet som ble sendt ut sammen med det opprinnelige forskriftsforslaget av 18. mai 2015 hvilke direktivbestemmelser som er gjennomført i de ulike paragrafene.

Forordningen utgjør en såkalt gjennomføringsforordning (implementing regulation) som begrenser seg til å utdype og presisere direktivbestemmelser. Innarbeidelsen vil dermed være i tråd med hensynene bak gjennomføringen av direktiv 2012/34/EU i norsk rett forut for at direktivet er inntatt i EØS-avtalen, og bidra til å avklare og harmonisere rettsstilstanden. Departementet la ved utformingen av jernbaneforskriften § 2-6 også opp til at forordningen skulle inntas som tredje ledd.⁶

Siden forordningens regler begrenser seg til å utdype og presisere direktivet som er ment gjennomført i norsk rett, vurderer tilsynet at jernbaneforskriften § 1-2 (6) gir hjemmel for de foreslåtte forskriftsbestemmelsene.

2 Forslaget innfører ikke noen del av den fjerde jernbanepakken

EUs fjerde jernbanepakke er en samling med lovgivning fra 2016 utformet for å fullføre det indre markedet for jernbanetjenester i Europa. Den fjerde jernbanepakken er ikke gjennomført i Norge, og det finnes informasjon om status for den politiske behandlingen av pakken på regjeringens hjemmesider.⁷

Forordningen utgjør som nevnt en gjennomføringsforordning til direktivet som allerede er ment gjennomført i norsk rett, og er således ikke del av den fjerde jernbanepakken. Forskriftsforslaget innebærer dermed ikke at noen del av den fjerde jernbanepakken inntas i norsk rett.

3 Oversikt

3.1 Tilsynets oppgaver etter jernbaneforskriften § 2-6

Det følger av jernbaneforskriften § 2-6 at Statens jernbanetilsyn er tillagt avgjørelsesmyndighet knyttet til jernbaneforetaks tilgang til å drive internasjonal passasjertransport på det norske jernbanenettet, jf. jernbaneforskriften § 2-1 (1) bokstav d), samt retten til å ta med og sette av passasjerer innenlands ved slik transport, jf. jernbaneforskriften § 2-6 (1) første punktum.

Avgjørelsesmyndigheten er betinget av en forutgående anmodning og gjelder:

- Hvorvidt hovedformålet med en ny persontransporttjeneste er å transportere passasjerer mellom stasjoner i ulike EØS-stater, jf. jernbaneforskriften § 2-6 (1) andre punktum.
- Hvorvidt den økonomiske likevekten i en kontrakt om offentlig tjenesteytelse vil kunne skades av en ny internasjonal persontransporttjeneste, jf. jernbaneforskriften § 2-6 (2) andre punktum.

Forordningen inneholder nærmere regler om disse oppgavene.

3.2 Behovet for utfyllende bestemmelser til jernbaneforskriften

For at tilsynet skal kunne ivareta sine oppgaver etter jernbaneforskriften § 2-6 på en hensiktsmessig måte er det viktig at det gjelder regler om i) plikt for søkere til å varsle tilsynet om planlagte internasjonale persontransporttjenester, og ii) plikt for tilsynet til å håndtere og videreformidle denne informasjonen til relevante aktører.

⁶ Dette fremgår av departementets høringsnotat til jernbaneforskriften av 16. februar 2015

⁷ https://www.regjeringen.no/no/tema/transport-og-kommunikasjon/jernbane_og_jernbanetransport/sporsmal-og-svar-om-fjerde-jernbanepakke/id2606760/, oppdatert 27. mai 2019.

For å redusere risikoen for at begrensningene i § 2-6 medfører stopp i tjenester som allerede har startet opp, og som nødvendigvis reflekterer forutgående investeringer, er det videre nødvendig med regler om tidsfrister som sikrer at vurderingene gjøres før transportens oppstart. I fortalen til de nærmere reglene i forordningen heter det således i avsnitt 4 at:

“(4) In order to avoid the interruption of a new rail passenger service that has already started, and to give legal certainty to this new service about its possibility to operate, the time period that is open for request for a principal purpose test or for an economic equilibrium test should be limited and linked to the time of the applicant’s notification of its interest in operating a new international rail passenger service. For the same reason, the procedures of the regulatory body for those tests should also be limited in time”.

Det mangler slike regler om tidsfrister i jernbaneforskriften § 2-6. Bakgrunnen for dette fremgår av høringsnotatet til utkastet til ny jernbaneforskrift av 16. februar 2015, hvor det heter at:

«Utkastet til § 2-6 gjennomfører både direktivet artikkel 10 nr. 2-4 og artikkel 11. Det er for internasjonale tjenester også anledning til å ta med reisende som bare bruker den nasjonale delen av tjenesten (også omtalt som kabotasje). Vilkårene for dette er for det første at hovedformålet ved tjenesten er internasjonal persontransport og for det andre at en slik tjeneste ikke forstyrrer den økonomiske likevekten i en avtale om offentlig tjenesteyting på strekningen.

*Det er markedsovervåkingsorganet som skal foreta disse vurderingene når noen ber om det. Fremgangsmåtene og kriteriene for disse vurderingene er nærmere regulert i forordning (EU) nr. 869/2014. Denne forordningen foreslås gjennomført i utkastet § 2-6 tredje ledd (under forutsetning av at forordningen tas inn i EØS-avtalen før forskriften fastsettes). Da en del av direktivets bestemmelser også er skrevet inn i forordningen, er ikke disse bestemmelsene gjentatt i forskriftsutkastet».*⁸

Bestemmelsen i § 2-6 er ikke omtalt nærmere i høringsnotatet til det reviderte forslaget til ny jernbaneforskrift, og ble vedtatt innført uten samtidig gjennomføring av forordningen som var førende for utformingen av første og andre ledd.⁹

Tilsynet vurderer altså på det nåværende tidspunkt at det er behov for å innta forordningens regler i en norsk forskrift. Dette vil etablere nødvendige regler om plikt til melding, frister mv. gjennom et regelverk som er kjent for jernbaneforetak etablert i andre EØS-stater. Som understreket innledningsvis vil forordningens regler også bidra til mer transparens og forutsigbarhet for aktørene.

3.3 Beskrivelse av bakgrunnen for forordningen

Forordningen er vedtatt av EU-kommisjonen med hjemmel i direktivet artikkel 10 nr. 4 og 11 nr. 4.

Direktivet artikkel 10 nr. 2 pålegger medlemsstatene å åpne for tilgang for internasjonal passasjertransport med jernbane. Et jernbaneforetak som driver en internasjonal passasjertransporttjeneste har videre rett til å ta med og sette av passasjerer hvor som helst langs ruten, også på stasjoner som er lokalisert i én og samme medlemsstat (kabotasje). Åpningen av

⁸ Departementets høringsnotat av 18. mai 2015, på side 7: <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/horing---forslag-til-nye-jernbaneforskrift/id2396466/?expand=horingsnotater>.

⁹ Departementets høringsnotat av 5. desember 2016 er tilgjengelig her:

<https://www.regjeringen.no/contentassets/a87d99b3a6a54580b3328aa96807ef6d/hnotatforskrifterjernbane.pdf>

markedene for internasjonale passasjertjenester innebærer likevel ikke en åpning av markedene for nasjonale passasjertjenester med jernbane. Det følger av artikkel 10 nr. 3 i direktivet at det er markedsovervåkingsorganet som etter anmodning fra aktører som er berettiget til å be om dette avgjør om hovedformålet med den nye tjenesten er internasjonal eller nasjonal transport (hovedformålstesten). Dagens jernbaneforskrift inneholder som nevnt bestemmelser om åpning av markedene for internasjonale jernbanepassasjertjenester og hovedformålstesten i §§ 2-1 (1) d) og 2-6 (1) annet punktum.

Internasjonale jernbanepassasjertjenester med kabotasje kan ha finansielle og organisatoriske konsekvenser for nasjonale passasjertjenester regulert av kontrakt om offentlig tjenesteytelse, som definert i artikkel 2(i) i forordning (EF) nr. 1370/2007 om offentlig persontransport på jernbane og vei og om oppheving av rådsforordning (EØF) nr. 1191/69 og 1107/70 (kollektivtransportforordningen).¹⁰ Det følger av direktivet artikkel 11 nr. 1 at medlemsstater kan begrense retten operatører av internasjonale passasjertjenester har til å ta med og sette av passasjerer på stasjoner som er lokalisert i én og samme medlemsstat. Vilkåret for at retten til å ta med og sette av passasjerer skal kunne begrenses, er at utøvelsen av denne retten vil kunne skade den økonomiske likevekten i en eller flere relevante kontrakter om offentlig tjenesteytelse. Det er videre fastsatt i artikkel 11 nr. 2 at det tilligger markedsovervåker å avgjøre om den økonomiske likevekten vil kunne skades (økonomisk likevekts-testen).

Den någjeldende jernbaneforskriften inneholder altså en begrensning i § 2-6 (2) første punktum av retten til å ta med og sette av passasjerer som ledd i en internasjonal passasjertransporttjeneste i Norge. Det følger videre av andre punktum at det er Statens jernbanetilsyn som markedsovervåker som etter anmodning avgjør om den økonomiske likevekten vil kunne skades.

Det er fastsatt i direktivet artikkel 10 nr. 4 og 11 nr. 4 at EU-kommisjonen skulle utarbeide nærmere regler knyttet til hovedformåls- og økonomisk-likevekts-testen. Forordningen fastsetter på denne bakgrunn detaljerte regler om prosedyren og kriteriene som skal følges når markedsovervåkingsorganet skal avgjøre:

1. om hovedformålet med en jernbanetjeneste er internasjonal transport;
2. om den økonomiske likevekten i en kontrakt om offentlig tjenesteytelse med jernbane skades som følge av en internasjonal passasjertjeneste med jernbane.

4 Kommentarer til de enkelte bestemmelsene

4.1 Bestemmelsene i §§ 1 til 11

Utkastet til forskrift inneholder generelle bestemmelser i §§ 1 og 2. Det følger av § 1 at forordningens regler gjelder som nasjonal forskrift, mens det i § 2 presiseres at forordningens fortale ikke utgjør bindende rettsregler. Det er derfor heller ikke inntatt tilpasninger av forordningens fortale i utkastet.

Utkastets §§ 3 til 9 inneholder nærmere bestemmelser om tilpasninger av forordningen. Tilpasningene medfører at henvisninger til direktivet i forordningens artikler må leses som henvisninger til de

¹⁰ Forordningen er gjennomført i norsk rett gjennom *Forskrift 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*, FOR-2010-12-17-1673.

korresponderende bestemmelsene i jernbaneforskriften. Tilpasningsbestemmelsene kan ses på bakgrunn av forskriftsspeilet departementet utarbeidet i forbindelse med høringen av utkastet til den någjeldende jernbaneforskriften, som også er lagt ved høringen.¹¹

Det er videre inntatt tilpasninger om ikrafttredelse i utkastets § 10. Tilsynet mener at det er viktig at forordningen treffer potensielle internasjonale ruter med oppstart i 2021, og har derfor tilpasset tidspunktet for ikrafttredelse og anvendelse til dette. Tilsynet viser i denne forbindelse også til det som er sagt ovenfor om at det på det nåværende tidspunkt mangler sentrale regler, hvilket også tilsier at ikrafttredelsen av de foreslåtte forskriftsreglene ikke utsettes. Tilsynet ber likevel særskilt om høringsinnspill til om reglene om ikrafttredelse synes hensiktsmessige og praktisk gjennomførbare.

Den avsluttende bestemmelsen i utkastet § 11 regulerer den rettslige statusen til de ulike språkversjonene av forordningen, og inneholder i forlengelsen av dette lenker til to offisielle språkversjoner og en uoffisiell norsk oversettelse. Bestemmelsen må ses i sammenheng med utkastet § 1, som fastslår at forordningen gjelder som norsk rett med de tilpasninger som følger av forskriften.

4.2 Nærmere om § 1 – forordningens regler

4.2.1 Artikkel 1, 2 og 3 – formål, unntak og definisjoner

Disse artiklene gjelder formål, unntak og definisjoner og kommenteres ikke nærmere.

4.2.2 Artikkel 3 – melding om en planlagt ny internasjonal jernbanepassasjertjeneste

Forordningen artikkel 3 angir at en aktør som planlegger å søke om infrastrukturkapasitet skal varsle markedsovervåkingsorganet om sine planer om å starte opp en ny internasjonal jernbanepassasjertjeneste. Markedsovervåkingsorganet skal publisere standard skjemaer som skal brukes av søkere ved slik varsling. Varslingen skal bl. a. inneholde opplysninger om planlagte avgangs- og ankomststasjoner og rutetider for en periode på minst tre år. Søkeren skal også underbygge at hovedformålet med tjenesten er internasjonal passasjertransport. Markedsovervåkingsorganet skal publisere denne informasjonen på sine nettsider, med unntak av opplysninger som er å anse som forretningshemmeligheter.

Tilsynet viser videre til bestemmelsen om ikrafttredelse hvor det er foretatt tilpasninger for meldinger for R21. Fristen for å inngi slike meldinger er 1. mai. 2020.

4.2.3 Artikkel 4 – frist for anmodning om vurdering av hovedformål og/eller test av økonomisk likevekt

Artikkel 4 nr. 1 krever at en anmodning om prøving av hovedformålet med en ny passasjertjeneste og/eller om tjenesten vil kunne skade den økonomiske likevekten i kontrakt(er) om offentlig tjenesteytelse, skal framsettes innen fire uker etter at markedsovervåkingsorganet har publisert informasjonen i søkers melding etter artikkel 3. Bestemmelsen etablerer med andre ord en absolutt frist for anmodninger. Artikkel 4 nr. 2 inneholder enkelte presiseringer, herunder at prøvingen av hovedformål og økonomisk likevekt kan utføres samtidig i tilfeller hvor det anmodes om begge tester.

¹¹ Forskriftsspeilet er tilgjengelig på følgende lenke: <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/horing---forslag-til-nye-jernbaneforskrift/id2396466/>

4.2.4 Artikkel 5 – enheter med rett til å anmode om prøving av hovedformål

Etter artikkel 5 kan bare i) kompetente myndigheter (vedkommende myndighet)¹² som har inngått kontrakter om offentlig tjenesteytelse for jernbanetransport i et geografisk område som berøres av den nye passasjertjenesten og ii) jernbaneforetak som driver passasjertransport på strekninger som omfattes av den planlagte nye passasjertjenesten, be om at det utføres en prøving av hovedformålet.

4.2.5 Artikkel 6 – opplysninger som skal gis i en anmodning om prøving av hovedformål

Enheten som ber om markedsovervåkers prøving av hovedformålet må inngi informasjon som angitt i artikkel 6 nr. 1. Det er inntatt enkelte detaljreguleringer i nr. 2 til 4, herunder av at markedsovervåker skal offentliggjøre et standardskjema for anmodninger på sitt nettsted.

4.2.6 Artikkel 7 – fremgangsmåte for prøving av hovedformål

Det er gitt nærmere bestemmelser om fremgangsmåten for markedsovervåkers prøving av hovedformålet i artikkel 7. Bestemmelsen inneholder viktige reguleringer av krav til informasjonsframleggelse og sannsynliggjøring mv.

4.2.7 Artikkel 8 – vurderingskriterier for prøving av hovedformål

I henhold til artikkel 8 nr. 1 skal markedsovervåkingsorganet gjennomføre både en kvalitativ og kvantitativ analyse av hovedformålet med den nye passasjertjenesten, og ta hensyn til forventet markedsutvikling i perioden søkerens melding omfatter. Det er angitt nærmere hvilke forhold markedsovervåkingsorganet spesielt skal ta hensyn til i nr. 2.

Det fremgår videre av nr. 3 at markedsovervåkingsorganet kan definere terskelverdier for andelen driftsinntekter eller passasjervolum som må genereres fra internasjonal transport for at hovedformålet med tjenesten skal vurderes som internasjonal passasjertransport. Terskelverdiene skal ikke overstige 50 % av alle driftsinntektene eller hele passasjervolumet for tjenesten. Det betyr at man ikke kan forhåndsdefinere at over halvparten av inntektene eller passasjerene skal være internasjonalt reisende for at en tjeneste skal kunne anses som en internasjonal tjeneste. Terskelverdiene skal heller ikke anvendes isolert.

4.2.8 Artikkel 9 – resultatet av prøvingen av hovedformålet

Resultatet av hovedformålstesten er omhandlet i artikkel 9. Hvis markedsovervåkingsorganet konkluderer med at hovedformålet med den nye tjenesten er å frakte passasjerer mellom stasjoner lokalisert i ulike medlemsstater, skal den gis tilgang til infrastrukturen. Dersom markedsovervåkingsorganet konkluderer med at hovedformålet med den nye tjenesten er å frakte passasjerer mellom stasjoner innenlands, skal søknaden anses som en søknad om å etablere en ny nasjonal passasjertjeneste. Søkeren må da følge de reglene og prosedyrene som gjelder for tilgang til jernbaneinfrastrukturen. Adgangen til å søke om å drive persontrafikk innenlands er i dag regulert i jernbaneforskriften § 2-2.

4.2.9 Artikkel 10 - enheter med rett til å anmode om prøving av økonomisk likevekt

Artikkel 10 definerer hvem som kan be om en prøving av om den økonomiske likevekten i en relevant kontrakt om offentlig tjenesteyting vil kunne bli skadet av den nye tjenesten (økonomisk likevekts-test). Avgrensningen er noe annerledes enn for hovedformålstesten.

¹² I forskrift 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 er begrepet «vedkommende myndighet» benyttet i den norske oversettelsen.

4.2.10 Artikkel 11 – opplysningskrav ved prøving av økonomisk likevekt

Artikkel 11 omhandler hvilken informasjon den som ber om vurderingen må sende inn til markedsovervåkingsorganet, hvilke enheter markedsovervåkingsorganet skal kunne be om informasjon fra, samt eksempler på hvilken informasjon disse må inngi når markedsovervåker ber om det.

4.2.11 Artikkel 12 – fremgangsmåte for prøving av økonomisk likevekt

Artikkel 12 gir nærmere bestemmelser om fremgangsmåten for prøving av økonomisk likevekt, herunder om at ubegrunnede anmodninger skal avslås. Markedsovervåkingsorganet skal ikke bruke mer enn seks uker på å treffe et vedtak fra all nødvendig informasjon er mottatt.

4.2.12 Artikkel 13 – innholdet i en prøving av økonomisk likevekt

I henhold til artikkel 13 skal den økonomiske likevekten i en kontrakt om offentlig tjenesteytelse vurderes som skadet når den nye tjenesten har en betydelig negativ virkning på i) lønnsomheten til tjenestene som utføres under en kontrakt om offentlig tjenesteytelse og/eller ii) nettokostnaden for den kompetente myndigheten (vedkommende myndighet) som har inngått kontrakten. Markedsovervåkingsorganet skal vurdere den økonomiske virkningen på kontrakten om offentlig tjenesteytelse som helhet og for hele kontraktsperioden. Fordeler for de reisende som følger av den nye tjenesten skal også tillegges vekt.

4.2.13 Artikkel 14 – vurderingskriterier for prøving av økonomisk likevekt

Artikkel 14 angir kriterier som markedsovervåkingsorganet skal ta hensyn til i vurderingen.

4.2.14 Artikkel 15 – resultat av prøving av økonomisk likevekt

Utfallet av vurderingen er omhandlet i artikkel 15. I henhold til artikkel 11 nr. 1 i direktivet skal markedsovervåkers avgjørelse utgjøre grunnlag for om det gis adgangsrett til jernbaneinfrastrukturen, eller om slik rett skal gis på særlige vilkår eller nektes. Det er presisert i nr. 2 at avgjørelsen ikke skal nekte den nye passasjertjenesten tilgang til infrastrukturen før søkeren har fått mulighet til å tilpasse planene for den nye tjenesten, slik at den økonomiske likevekten i en kontrakt om offentlig tjenesteytelse likevel ikke skades.

Det er etablert krav til publisering av markedsovervåkers beslutning i nr. 3.

4.2.15 Artikkel 16 – ny vurdering av avgjørelser truffet på grunnlag av prøving av økonomisk likevekt

Artikkel 16 inneholder bestemmelser om adgangen til å be om en fornyet vurdering. Det er presisert i første ledd at det kan bes om en ny vurdering på de vilkår som eventuelt er fastsatt av markedsovervåker. Med mindre markedsovervåker har fastsatt andre vilkår i sin avgjørelse, er adgangen til å be om en fornyet vurdering i løpet av de første tre årene etter avgjørelsens offentliggjøring begrenset som fastsatt i artikkel 16 nr. 2.

4.2.16 Artikkel 17 – samarbeid mellom markedsovervåkingsorganet og andre markedsovervåkingsorganer som er kompetente for den foreslåtte nye tjenesten

Artikkel 17 omhandler samarbeid mellom markedsovervåkingsorganer når flere organer er kompetente til å vurdere (deler av) den foreslåtte nye ruten.

4.2.17 Artikkel 18 – gebyrer

Artikkel 18 regulerer nasjonale myndigheters adgang til å oppkreve gebyr for avgjørelser som regulert i forordningen.

4.2.18 Artikkel 19 – metode

Markedsovervåkingsorganet skal i henhold til artikkel 19 utarbeide metoder for prøving av hovedformål og økonomisk likevekt. Det stilles i denne forbindelse krav til at metodene skal være klare/forutsigbare, transparente og ikke-diskriminerende og at de skal publiseres på tilsynets nettside. Videre stilles det krav til at tilsynets metoder skal ta hensyn til utviklingen i markedet og at det skal legges til rett for at metodene skal kunne videreutvikles over tid.

5 Konsekvenser av forslaget

5.1 Økonomiske og administrative konsekvenser

Forordningens regler vil bidra til helt nødvendige avklaringer som vil gjøre at aktørene får klarere rammevilkår å forholde seg til og bedre muligheter til å forutberegne sin rettsstilling. Dette vil bidra til mer effektiv ressursbruk som igjen vil kunne komme de reisende til gode.

Når det gjelder markedsovervåkingsorganet, er reglene om plikt til melding og frister mv. nødvendige for ivaretagelsen av markedsovervåkers oppgaver etter dagens forskrift. Det er også fordeler knyttet til at metodene og prosessen blir tydeligere definert. Det legges på den annen side opp til grundigere vurderinger enn markedsovervåkingsorganet i enkelte tilfeller muligens ville foretatt dersom organet selv utarbeidet rutinene for å gjennomføre vurderingene. Dette kan øke ressursbruken noe. I tillegg antas det at kravene om utveksling av informasjon med andre markedsovervåkingsorganer vil kreve noe økte ressurser. De samlede konsekvensene av forordningens regler anses likevel som positive for tilsynsmyndigheten sammenlignet med dagens regelverk.

For aktører som pålegges å gi informasjon til markedsovervåkingsorganet må det påregnes noe økt ressursbruk. Forordningens regler vil imidlertid altså bidra til at det blir mer forutsigbart for aktørene hvilke rammevilkår som gjelder for internasjonal passasjertransport på det norske nettet. Dette vil være positivt både for aktører som ønsker å etablere seg, og for aktører som er innkjøper eller leverandør etter kontrakter om offentlig tjenesteytelse.

6 Vedlegg

- Utkast til forskrift om nye jernbanepassasjertjenester
- Forskriftsspeil utarbeidet av departementet i forbindelse med gjennomføringen av direktiv 2012/34/EU i norsk rett, kunngjort som ledd i høringen av utkastet til ny jernbaneforskrift av 17.02.2015.
- Forordningen i tre språkversjoner: Offisielle danske og engelske språkversjoner, og en uoffisiell norsk oversettelse.
- Høringsliste.