

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

Postboks 7113 St. Olavs plass
NO-0130 Oslo

Besøksadresse:
Karl Johans gate 41 B, Oslo
Telefon: 22 99 59 00
Telefaks: 22 99 59 03
post@sjt.no
www.sjt.no

Att.:

Saksbehandler: Tom Refsum Aatlo, 22 99 59 38
Vår ref.: 18/720-5
Deres ref.:
Dato: 08.10.2018

Høringsuttalelse - endringer i jernbaneloven, jernbaneundersøkelsesloven og yrkestransportloven (fjerde jernbanepakke mv.)

Det vises til høringsnotat av 2. juli 2018, med høringsfrist 8. oktober 2018. Statens jernbanetilsyn har følgende kommentarer til høringsnotatet:

1 Innspill fra Statens jernbanetilsyn som sikkerhetsmyndighet

1.1 Til forslaget om endring i jernbaneloven § 6 *Tillatelse til å drive jernbanevirksomhet:*

Departementet foreslår å oppheve gjeldende jernbaneloven § 6 fjerde ledd bokstav c, og ta inn et nytt femte ledd som klargjør at det er nødvendig med hjemmel i forskrift for å kreve politiattest. Samtidig viser departementet til at forskriftshjemmelen blant annet er brukt i lisensforskriften § 8 tredje ledd. Begrunnelsen for endringen er å sørge for at jernbaneloven § 6 oppfyller kravene i politiregisterloven § 36.

Tilsynet stiller seg positiv til å bringe jernbaneloven § 6 i samsvar med politiregisterloven § 36. Politiregisterloven § 36 tolkes vanligvis slik at både personellgruppen det kan kreves politiattest for og hvilken type politiattest som kan kreves må inntas i lovs form, og at innholdet i politiattesten eventuelt kan defineres nærmere i forskrifts form. Tilsynet er derfor enig i at et nytt femte ledd bør presisere at det gjelder ordinær politiattest.

Tilsynet oppfatter videre at begrepet «personell som har sikkerhetsansvar» som noe uklart, og ber departementet vurdere om det bør presiseres nærmere hvilken personellgruppe eller hvilke personellgrupper det siktes til her.

1.2 Til forslag til ny § 13a i jernbaneloven *Overtredelsesgebyr*

Vi har merket oss at det er enkelte små språklige endringer i forslaget i forhold til ordlyden i tivoliloven § 19 og taubaneloven § 19, blant annet ved at det lovfestes at også den som

medvirker til å overtre bestemmelser i jernbaneloven kan ilegges overtredelsesgebyr. Statens jernbanetilsyn støtter en slik regulering av medvirkningsansvaret.

I forslaget til nytt tredje ledd er det inntatt en bestemmelse om at tilsynsmyndigheten i særlige tilfeller kan frafalle et overtredelsesgebyr som er ilagt. Statens jernbanetilsyn kan ikke se at hva som kan tenkes å være et slikt særlig tilfelle er omtalt i begrunnelsen i høringsnotatet. For en fremtidig tolking av bestemmelsen kunne dette med fordel framgå av forarbeidene til loven. Det vises for øvrig til at en tilsvarende bestemmelse ikke er inntatt i taubaneloven § 19 eller tivoli-loven § 19.

1.3 Til forslaget om ny § 14 i jernbaneloven gebyr og sektoravgift:

Det foreslås at det tas inn en ny siste setning i sjette ledd, som bør lyde:

Bestemmelsen i første til sjette ledd om gebyrer gjelder tilsvarende for sektoravgift.

Begrunnelsen for forslaget er at det på samme måte som for gebyrer bør beskrives hva som utløser plikten til å betale sektoravgifter, hva som er gjenstand for betalingsplikten, beregningsgrunnlaget, hvem som har ansvaret for regelverket, innkreving og kontroll. Det vises til at dette er beskrevet i høringsnotatet i punkt 10.2 syvende avsnitt.

2 Innspill fra tilsynet som markedsovervåker

2.1 Innledning

Statens jernbanetilsyn er markedsovervåker på jernbaneområdet, og skal bidra til et effektivt marked med sunn konkurranse og likeverdige vilkår. Det er gitt nærmere bestemmelser om markedsovervåkingsorganets oppgaver og kompetanse i jernbaneloven § 11b og jernbaneforskriften kapittel 11.

2.2 Til forslaget til ny § 8 Trafikkeringsrett på det nasjonale jernbanenettet mv.

For at søkere skal få anledning til å drive nasjonal persontransport på ikke-diskriminerende, åpne og likeverdige vilkår (open acces), er det foreslått endringer i jernbaneloven § 8. Forslaget er ment å gjennomføre kravene i artikkel 10 og 11 slik disse er utformet etter endringsdirektiv 2016/2370/EU.

Den foreslåtte lovteksten bør etter tilsynets vurdering justeres på flere punkter.

Endringsbehovene knytter seg til bestemmelsens annet ledd og tredje ledd, og vil begrunnes nærmere nedenfor.

Én mulig tolking av utkastet til § 8 andre ledd, er at bestemmelsen gir adgang til å begrense tilgangen overfor aktører som driver godstrafikk. Det fremgår imidlertid eksplisitt av ny artikkel 11 nr. 1 at trafikkeringsretten *kun* kan begrenses for så vidt gjelder persontransport. Lovteksten bør derfor klargjøres for å reflektere dette.

Tilsynet ser videre behov for å understreke at begrepet «ubalanse i inngåtte kontrakter» avviker fra det EU-rettslige begrepet «økonomisk likevekt». Dette begrepet er innarbeidet i direktiv 2012/34/EU og endringsdirektiv 2016/2370/EU, samt i den tilhørende forordning (EU) nr. 869/2014. Begrepet «økonomisk likevekt» er også etablert i dagens jernbaneforskrift, jf. særlig § 2-6 andre ledd. Tilsynet foreslår derfor at en i loven går bort fra begrepet «ubalanse», og holder fast ved begrepet «økonomisk likevekt».

Det er etter vår vurdering også egnet til å skape forvirring at en i utkastet bruker det generelle uttrykket avtale om offentlig kjøp av persontransport med jernbane, uten at en henviser til (den fremtidige) gjennomføringen av (den reviderte) kollektivtransportforordningen. Det er tilsynets vurdering at en kontrakt om offentlig tjenesteytelse forutsetningsvis må være forenlig med den til enhver tid gjennomførte forordningen for at det skal komme på tale å begrense tilgang under henvisning til en påvirkning av den økonomiske likevekten i kontrakten. Det vil derfor være klargjørende å henviser til forskriften som gjennomfører den til enhver tid gjeldende kollektivtransportforordningen (FOR-2010-12-17-1673).

Utkastets henvisning til en eventuell påvirkning av «inngåtte avtaler» synes videre – etter tilsynets vurdering – å være for vid holdt opp mot den nye artikkel 11 nr. 1. Det følger av den nevnte bestemmelsen at en kontrakt om offentlig tjenesteytelse kun kan regnes for å være påvirket dersom den nye ruten det aktuelle jernbaneforetaket ønsker å starte er omfattet av en eller flere eksisterende kontrakt(er) om offentlig tjenesteytelse, eller dersom kontrakten(e) omfatter en alternative rute. Etter tilsynets oppfatning bør departementet legge seg så nært som mulig opp til direktivteksten for å unngå tolkningstil.

Tilsynet har også enkelte innspill til tredje ledd i utkastet til ny § 8, hvor det fremgår at departementet *skal kunne gi forskrift om prosedyrer og vurderingskriterier ved begrenning av trafikkingsretten*. For tilsynet er det uklart hva som ligger i bestemmelsen, og det vil måtte foretas nærmere EØS-rettslige vurderinger i forbindelse med utarbeidelsen av eventuelle forskrifter.

Tilsynet oppfatter at en ved uttrykket vurderingskriterier sikter til de forhåndsdefinerte kriteriene som det forutsetningsvis vil måtte foretas objektive økonomiske vurderinger opp mot, jf. ny artikkel 11 nr. 2. Det følger av den nevnte bestemmelsen at det er markedsovervåker som skal foreta den objektive økonomiske analysen, og det er derfor tilsynets vurdering at disse kriteriene bør fastsettes av tilsynet og ikke av departementet. Det er naturlig at det er markedsovervåker som fastsetter de forhåndsdefinerte kriteriene som utgjør selve utgangspunktet i den uavhengige objektive økonomiske analysen som markedsovervåker skal foreta.

Direktivet forutsetter under enhver omstendighet at de nærmere kriteriene fastsettes gjennom en «implementing regulation», jf. artikkel 11 nr. 4. De nærmere kriteriene vil dermed forutsetningsvis fastsettes gjennom implementeringen av etterfølgeren til forordning (EU) No 869/2014.¹

Når det gjelder de lovtekniske sidene ved innføringen av vurderingskriteriene, gir jernbaneforskriften § 1-2 sjette ledd allerede i dag tilsynet hjemmel til å gi utfyllende bestemmelser til forskriften. Tilsynet har dermed hjemmel til å forskriftsfeste vurderingskriteriene med videre slik vi foreslår, herunder til å implementere den relevante forordningen på området.

Vi ser i forlengelsen av de ovenstående høringsinnspillene også behov for å gjøre oppmerksom på at forpliktelsen til å melde fra til tilsynet ved oppstart av internasjonale ruter, som fulgte av § 3-4 i jernbaneforskriften fra 2010, ikke gjenfinnes i den nåværende jernbaneforskriften. Etter

¹ Det har nylig blitt stemt over Kommisjonens utkast: http://ec.europa.eu/transparency/regcomitology/index.cfm?do=search.documentdetail&dos_id=0&ds_id=58216&version=2

tilsynets oppfatning er det behov for å gjeninnføre denne plikten for at tilsynet skal kunne gjennomføre sine oppgaver etter nåværende regelverk på en hensiktsmessig måte. Når det gjelder fremtidig regelverk, vil varslingsplikten nødvendigvis måtte utvides når det innføres et utgangspunkt om tilgang på flere områder for transporttjenester enn tidligere. Det følger videre eksplisitt av artikkel 38 nr. 4 i direktiv 2012/34/EU, som endret gjennom direktiv 2016/2370/EU, at den som ønsker å starte ny transporttjeneste skal melde fra til både infrastrukturforvalter og markedsovervåkingsorganet senest 18 måneder før ruteplanen som den relevante tjenesten vil være en del av trer i kraft.

2.3 Til forslag om ny § 13 a i jernbaneloven *overtredelsesgebyr*

Statens jernbanetilsyn støtter forslaget om å innføre en hjemmel for å legge overtredelsesgebyr som også omfatter markedsovervåkingsorganets myndighetsområde. Vi viser i denne forbindelse til at det følger av direktivet artikkel 56 nr. 9 at markedsovervåkingsorganet skal kunne håndheve sine avgjørelser med passende sanksjoner.

2.4 Til høringsforslaget punkt 7.3 – hjemmel for oppnevning av uavhengig organ – forslag om oppheving av jernbaneloven 11a

2.4.1 *Overordnet*

Tilsynet foreslår at departementet vurderer å endre eller oppheve jernbaneloven 11 a) og at det uavhengige organet som er nevnt i kollektivtransportforordningen ny artikkel 5 nr. 7 vurderes oppnevnt med hjemmel i 11b. Dette endringsforslaget er begrunnet i at det på det nåværende tidspunkt, utfra ordlyden i lov- og forskriftsreguleringene, foreligger et tilsynelatende overlapp mellom Samferdselsdepartementets kompetanse til å føre tilsyn med konkurransevilkår etter jernbaneloven § 11a, og tilsynets kompetanse til å føre tilsyn med konkurransen i markedene for jernbanetransporttjenester etter jernbaneloven § 11b jf. jernbaneforskriften kapittel 11. Det vil i det videre gis en kort oversikt over den historiske utviklingen av reguleringene av oppgavene knyttet til markedsovervåking, før det begrunnes nærmere hvorfor det etter vår vurdering er problematisk at det tilsynelatende foreligger et slikt overlapp.

2.4.2 *Forskriftsreguleringene av oppgavene knyttet til markedsovervåking*

Norge ble gjennom endringsdirektiv 2001/12/EF til direktiv 91/440/EF, samt direktiv 2001/14/EF om fordeling av jernbaneinfrastrukturkapasitet mv., forpliktet til å etablere overvåkings- og klagefunksjoner for jernbanen. Norge valgte opprinnelig å dele oppgavene etter direktivene på to organer. Samferdselsdepartementet ble tillagt overvåkingen av konkurransen etter direktiv 2001/12/EF, mens Statens jernbanetilsyn ble tillagt klagefunksjonen etter direktiv 2001/14/EF. Bakgrunnen for dette var at det var uklart hva oppgavene knyttet til den generelle overvåkingen av konkurransen besto i, og at det ble ansett som hensiktsmessig å legge oppgavene til Samferdselsdepartementet inntil videre. Departementets myndighet knyttet til direktiv 2001/12/EF var opprinnelig angitt i FOR-2003-02-05-136 (tillatelsesforskriften) § 1-4, mens tilsynets myndighet etter direktiv 2001/14 var gitt i FOR-2003-02-05-135 (fordelingsforskriften) § 9-4.

Innføringen av (den gamle) lisensforskriften (FOR-2005-12-16-1490) medførte at Samferdselsdepartementets markedsovervåkingsoppgaver ble regulert i denne forskriften § 1-3. Samferdselsdepartementets kompetanse ble imidlertid overført til tilsynet med virkning fra 1. januar 2009, gjennom en endring av § 1-3.

Reguleringen i den daværende lisensforskriften ble deretter videreført i den tidligere jernbaneforskriften (FOR-2010-12-10-1568), før dagens jernbaneforskrift trådte i kraft med virkning fra 1. januar 2017.

Statens jernbanetilsyn har i dag en bred kompetanse til å drive markedsovervåking. Dette kommer til uttrykk i jernbaneforskriften § 11-1 syvende ledd:

(7) Statens jernbanetilsyn skal ved behov treffe beslutning om hensiktsmessige tiltak for å motvirke diskriminering mellom søkere, skadelig konkurransevridning og alle andre former for uønskede situasjoner i markedene for jernbanetjenester. Dette gjelder også forholdene nevnt i § 11-2 første ledd.

Jernbaneforskriften § 11-2 omhandler mer spesifikt tilsynets rolle som klageorgan. Utgangspunktet er at søkere har vide rettigheter til å klage, jf. § 11-2 første ledd. Statens jernbanetilsyn kan treffe beslutning om avhjelpende tiltak, jf. § 11-2 andre ledd, og endre infrastrukturforvalters beslutning om avslag eller vilkår for et tilbud om infrastrukturkapasitet, jf. § 11-2 tredje ledd.

2.4.3 Forholdet mellom jernbaneloven §§ 11, 11a og 11b

Jernbaneloven § 11 utgjør den generelle bestemmelsen om tilsyn. Departementet kan med hjemmel i denne bestemmelsen delegere tilsynsmyndighet til andre myndigheter. Tilsynets oppgaver om markedsovervåking var opprinnelig fastsatt nettopp med hjemmel i § 11.

Jernbaneloven § 11a trådte, med enkelte forskjeller fra den nåværende lovteksten, i kraft den 1. juli 2005. Bestemmelsen var begrunnet i et behov for å tilrettelegge for konkurranser om persontransport på jernbanen. Det er nærmere behandlet i Ot.prp. nr. 54 (2004-2005) hvilke lovendringer som burde gjennomføres i denne forbindelse.

Det fremgår av pkt. 5.9.4 i proposisjonen at departementet gjennom § 11a ønsket å etablere en hjemmel for en sektorspesifikk marknadsregulator. En ønsket imidlertid ikke å ta stilling til den nærmere organiseringen av denne oppgaven, og det ble derfor foreslått at kompetansen i utgangspunktet skulle legges til Samferdselsdepartementet:

«Departementet opprettholder forslaget om hjemmel for en sektorspesifikk marknadsregulator ved at departementet gis adgang til å håndheve alle deler av det foreslåtte sektorspesifikke regelverk om konkurranse om persontransport med jernbane. Departementet ønsker ikke på nåværende tidspunkt å ta stilling til plassering eller organisering av en eventuell marknadsregulator, men ønsker å vurdere behovet for en regulator og hvilke oppgaver regulatoren eventuelt skal ha ut fra en konkret vurdering av hvordan markedet utvikler seg. Det vises til at departementet står fritt til selv å bestemme egen og etaters organisering og ansvarsområde. På samme måte finner departementet ikke grunn til å ta stilling til om klagebehandling bør foretas av andre departementer eller organer. Departementet er enig med AAD i at det må vurderes fortløpende i hvilken grad det er behov for særskilt sektorregulering. Departementet fremholder at sektorreguleringen bør vike for generell konkurranseregulering så snart dette er tilrådelig».

Det har likevel ikke blitt vist til hjemmelen i § 11a ved senere forskriftsreguleringer av markedsovervåkingsoppgaven. Både (den gamle) lisensforskriften (FOR-2005-12-16-1490) og den gamle jernbaneforskriften (FOR-2010-12-10-1568) viser til § 11, men ikke til § 11a.

Artikkel 55 og 56 i direktiv 2012/34/EU oppstilte som kjent i) mer presise krav til markedsovervåkingsorganets uavhengighet enn tidligere direktiver, og ii) krav til oppnevning av et markedsovervåkingsorgan med et bredt mandat. Med virkning fra 1. januar 2017 ble det på denne bakgrunn inntatt en ny bestemmelse om et markedsovervåkingsorgan i jernbaneloven § 11b. Av hensyn til å sikre markedsovervåkingsorganets uavhengighet, ble det videre gjort endringer i § 11 slik at dette organet må oppnevnes av kongen. Det heter blant annet følgende i notatet som ble sendt ut i forbindelse med høringen (pkt. 4.4.3):

«Utover funksjonen som klageorgan omfatter markedsovervåkingsorganets oppgaver blant annet overvåking av markedene for jernbanetransport, tilsyn med nettveiledningen, avgifter, tildeling av ruteleier og tilgang til serviceanlegg. Utover en angivelse av hovedområdene for markedsovervåkingsorganets virksomhet, vurderes det som tilstrekkelig at Kongen gis forskriftshjemmel til å gi nærmere bestemmelser om dets oppgaver.

Det vurderes som hensiktsmessig ikke å spesifisere i jernbaneloven hvilken myndighet som skal føre tilsyn på området for markedsovervåking. Dette er i tråd med jernbanelovens systematikk for øvrig. Som nevnt ovenfor gir direktivet visse føringer i denne forbindelse. Ettersom Samferdselsdepartementet blant annet har oppgaver i forbindelse med avgiftsfastsettelse og tildelingen av kontrakt om offentlig tjenesteyting vil dette være til hinder for at departementet selv fører tilsyn på området for markedsovervåking. Det forutsettes at Kongen i forskrift bestemmer hvilken myndighet som skal føre tilsyn på dette området. Markedsovervåkingsorganet ligger i dag under Statens jernbanetilsyn».

Bestemmelsen om markedsovervåkingsorganets oppgaver og Kongens myndighet til å fastsette nærmere bestemmelser om hva dette omfatter, foreslås inntatt i jernbaneloven ny § 11b første ledd».

Bestemmelsene om markedsovervåking i jernbaneforskriften kapittel 11 er gitt med hjemmel i § 11b.

2.4.4 Den nærmere begrunnelsen for endringsinnspillet

Statens jernbanetilsyn tolker bestemmelsene i jernbaneforskriften kapittel 11, herunder særlig § 11-1 syvende ledd og § 11-2 første jf. andre og tredje ledd, slik at tilsynet i dag ikke bare har en vidtgående kompetanse til å undersøke og gripe inn mot direkte brudd på forskriften, men også mot atferd som er uønsket. Denne brede kompetansen er i tråd med artikkel 56 i direktiv 2012/34/EU, men også med forutsetningene som følger av de tidligere direktivene.

I høringsbrevet side 33 viser departementet samtidig til departementets kompetanse som overvåker av konkurransen etter jernbaneloven § 11a. Sistnevnte bestemmelse viser blant annet til § 8b om krav til like og ikke-diskriminerende vilkår når det gjennomføres konkurranser om persontransport. Siden den vidtgående angivelsen av markedsovervåkingsorganets myndighet ikke avgrenser mot virkeområdet til § 11a, fremstår departementets kompetanse etter § 11a og tilsynets kompetanse etter jernbaneforskriften kapittel 11, tilsynelatende som overlappende. Vilkår for gjennomføring av konkurranser vil eksempelvis kunne medføre skadelig konkurransevridning eller representere en uønsket hendelse som rammes av jernbaneforskriften § 11-1 syvende ledd. Tilsynet kan også potensielt motta klager fra jernbaneforetak som for eksempel mener at de er diskriminert eller forskjellsbehandlet i forbindelse med konkurranseutsettingen.

Et slikt kompetanseoverlapp er etter tilsynets vurdering problematisk både vurdert opp mot de strenge uavhengighetskravene som følger av artikkel 55 i direktiv 2012/34/EU, og den strenge tolkingen som EU-domstolen har lagt til grunn når det gjelder uavhengighetskrav i tidligere direktiv. Tilsynet viser i denne forbindelse til følgende klare krav til organiseringen av markedsovervåkingsfunksjonen i direktivet artikkel 55 nr. 1:

“Without prejudice to paragraph 2, this body shall be a stand-alone authority which is, in organisational, functional, hierarchical and decision-making terms, legally distinct and independent from any other public or private entity. It shall also be independent in its organisation, funding decisions, legal structure and decision-making from any infrastructure manager, charging body, allocation body or applicant. It shall furthermore be functionally independent from any competent authority involved in the award of a public service contract”.

Når det gjelder tidligere direktiv, viser tilsynet til en nylig prejudisiell avgjørelse fra EU-domstolen om kravene som kan utledes av direktiv 2001/14/EF. Domstolen fremholdt i premiss 86 i sak C-489/15 at det vil være i strid med kravet til overvåkingsorganets «enekompetanse» hvis alminnelige domstoler kan fatte forutgående avgjørelser om rimeligheten av en infrastrukturavgift. EU-domstolens synspunkt var at det er overvåkingsorganet som skal være kompetent til å ivareta overvåkingsfunksjonen, mens organets vedtak eventuelt senere kan bringes inn for en domstol.

Statens jernbanetilsyn anser også at det fra et mer prinsipielt synspunkt er uheldig at Samferdselsdepartementet, gjennom jernbaneloven § 11a, forutsetningsvis er tillagt en rolle som markedsregulator. Departementet har gjennom sitt eierskap til NSB og Bane NOR, og indirekte kontroll over CargoNet, tilknytning til tre sentrale aktører på det norske jernbanenettet. Departementet er også overordnet myndighet til Jernbanedirektoratet, som gjennomfører konkurranser om persontransport etter kollektivtransportforordningen.

Vårt syn er på denne bakgrunn at jernbaneloven § 11a i det minste bør oppheves så langt den gjør departementet til tilsynsmyndighet hva gjelder krav til konkurransegjennomføring på like og ikke-diskriminerende vilkår, jf. henvisningen til loven § 8b. Det kan imidlertid mer grunnleggende settes spørsmålsteget ved nødvendigheten av § 11a, ettersom det uansett fremgår av jernbaneloven § 11 første ledd at «*departementet eller den myndighet som departementet bestemmer, fører tilsyn med at bestemmelser gitt i eller medhold av loven overholdes*». Det foreligger dermed strengt tatt ikke noe lovteknisk behov for en egen § 11a om tilsyn med bestemmelsene i §7b og §§ 8 c til d. Det er derfor tilsynets vurdering at jernbaneloven § 11a bør kunne oppheves i sin helhet.

Når det gjelder den nærmere gjennomføringen av ny artikkel 5 nr. 7 i kollektivtransportforordningen gjennom oppnevning av et uavhengig organ, ser vi grunn til å bemerke at organets oppgave om å vurdere direktetildelinger av avtaler i medhold av nye nr. 4a og 4b, naturlig vil knytte seg til «konkurransen i markedene for jernbanetransport». Jernbaneloven § 11b utgjør dermed, etter tilsynets oppfatning, en passende hjemmel for å gi forskriftsbestemmelser hvor oppgavene tillegges tilsynet. Det ligger samtidig i dette at vi støtter departementets forslag om å legge oppgavene til tilsynet, som allerede i dag fungerer som det oppnevnte uavhengige organet hva gjelder markedsovervåking.

2.5 Forslag til endring av jernbaneloven som ikke er dekket av høringen

Tilsynet skal som markedsovervåker være uavhengig fra departementet. Dette kommer blant annet til uttrykk ved at den alminnelige adgangen til å klage over markedsovervåkingsorganets vedtak er avskåret. Jernbaneaktører som bestrider gyldigheten av pålegg fra tilsynet som markedsovervåker, er derfor henvist til å anlegge søksmål.

Det vil per i dag være Staten ved Samferdselsdepartementet som er rette saksøkt for søksmål over tilsynets vedtak. Dette innebærer at Samferdselsdepartementets prosessfullmektige vil måtte gjøre prosessrisikovurderinger, samt vurdere strategien for å forsvare vedtaket i retten.

Denne systematikken kan etter vår vurdering utfordre tilsynets uavhengighet som markedsovervåker. Vi foreslår derfor at departementet vurderer å innføre en regulering etter modell av den som gjelder på andre spesielle forvaltningsområder, slik at tilsynet ved markedsovervåkingsorganet gjøres til adressat for søksmål til egnet domstol innenfor sitt virkeområde. En slik modell er for eksempel gjennomført innenfor den alminnelige konkurranseretten gjennom konkurranseloven § 39 fjerde ledd. Tilsynet legger til grunn at en eventuell gjennomføring av forslaget om tilsynet som adressat for eventuelle søksmål, ikke får negative budsjettmessige konsekvenser for tilsynet.

Statens jernbanetilsyn ber også departementet vurdere hvorvidt det bør innføres en spesifikk frist for søksmål over markedsovervåkingsorganets vedtak. En situasjon hvor det ikke gjelder noen slik frist fører til manglende forutberegnelighet for aktørene og tilsynet. Tilsynet viser også her til den alminnelige konkurranseretten, hvor det etter konkurranseloven § 39 tredje ledd gjelder en søksmålsfrist på tre måneder for konkurranseklagenemndas vedtak.

3 Øvrige kommentarer

Når det gjelder omtalen av ERA-forordningen finner tilsynet grunn til å bemerke at det i den generelle omtalen av forordningen sies at ERAs myndighet til å utstede felles sikkerhets sertifikat og tillatelse til å bringe kjøretøyer i omsetning er begrenset til å gjelde operasjoner som involverer flere land. Dette er etter tilsynets forståelse av regelverket ikke korrekt, da ERA også vil ha myndighet til å utstede sertifikat gjeldende i kun ett land dersom søker velger ERA som utstedende myndighet.

Når det gjelder omtalen av avtalene som skal inngås mellom ERA og den nasjonale sikkerhetsmyndigheten ønsker vi først å bemerke at bruk av en «pool of experts» eller bruken av nasjonale eksperter til å gjøre vurderinger på vegne av ERA ikke følger av ERA-forordningen eller dens bestemmelser. En eventuell deltakelse, og bruk av, eksperter i en slik «pool of experts» vil følge av avtale mellom ERA og nasjonal sikkerhetsmyndighet. Videre uttales det at det skal utarbeides samarbeidsavtaler mellom ERA og de nasjonale sikkerhetsmyndigheter. Vi antar her at det refereres til plikten til å inngå samarbeidsavtale som følger av ERA-forordningen artikkel 76. For ordens skyld vil vi bemerke at avtaler etter denne artikkelen er knyttet til samarbeidet mellom ERA og nasjonale sikkerhetsmyndigheter om vurdering av nasjonale krav, og avtalene skal fordele oppgaver og vilkår for leveranser, leveringsfrister og fordeling av gebyrer, jf. artikkel 76 nr. 2. Involvering eller fordeling av eksperter følger ikke av de avtalene som partene etter artikkel 76 vil være forpliktet til å inngå.

For øvrig vil tilsynet kunne være behjelpelig med å utforme konkrete forslag til justerte lovtekster der departementet vurderer dette som ønskelig

Med hilsen

Erik Ø. Reiersøl-Johnsen

Direktør

Dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur