



## Departementets vurdering av enkelte høringsinnspill og omtale av forskriftsendringene

### Ny formålsbestemmelse

Departementet fikk flere merknader til den foreslåtte formålsbestemmelsen. Flere var positive til at det oppstilles en formålsbestemmelse. Samtidig ga enkelte høringsinstanser uttrykk for uklarerhet rundt forholdet mellom transportpolitiske målsetninger og den enkelte virksomhets kommersielle interesser, og at det kan være uklart hva begrepet «jernbanepolitiske mål» faktisk går ut på. Disse høringsinstansene ga uttrykk for at det kan være utfordrende å tolke øvrige bestemmelser i jernbaneforskriften i lys av formålsbestemmelsen.

Enkelte av høringsinstansene som støttet forslaget til bestemmelse ga samtidig uttrykk for at den kunne styrkes eller tydeliggjøres ytterligere. Særlig foreslo Norsk Lokomotivførerforbund at bestemmelsen burde ta inn en henvisning til ordnede arbeidsforhold. Norsk jernbaneforbund mener det må tas flere organisatoriske grep enn de som er foreslått, og har utarbeidet et alternativt organisasjonskart med en samlet jernbanesektor. Statens jernbanetilsyn foreslo at formålsbestemmelsen heller burde vise til effektiv ressursbruk og velfungerende jernbanemarkeder som førende hensyn for beslutninger hos virksomhetene. Tilsynet stilte også spørsmål ved om en slik formålsbestemmelse er i tråd med direktiv 2012/34/EU.

Departementet har merket seg at de fleste høringsinstansene som har uttalt seg stiller seg positive til en egen formålsbestemmelse i jernbaneforskriften, særlig i kombinasjon med øvrige foreslåtte bestemmelser. Ordlyden i formålsbestemmelsen tilsier at man ikke kan utlede rettigheter og plikter direkte av bestemmelsen, men den må leses i sammenheng med de øvrige bestemmelsene i jernbaneforskriften. Dette er det gjort nærmere rede for i høringsnotatets kapittel 5.8.2. For øvrig legger departementet til grunn at det ikke er motstrid mellom bestemmelsen og relevante forpliktelser etter EØS-avtalen. Dette er drøftet nærmere i kapittel 4 (på side 18) og 5.7 i høringsnotatet. Et sentralt hensyn bak forslagene var å gi et nødvendig supplement til EØS-reglene på området, tilpasset brukerne av regelverket og den nasjonale konteksten som de aktuelle EØS-reglene gjennomføres i. Direktiv 2012/34/EU forutsetter at det finnes nasjonale jernbanepolitiske mål, og det bør derfor fremgå av et nasjonalt rettslig rammeverk hva de gjeldende nasjonale jernbanepolitiske målene er<sup>1</sup>. Også for lovgiver i EU er det et underliggende hensyn å legge til rette for et godt togtilbud. Virkemidlene man velger for å

---

<sup>1</sup> Se også artikkel 2a i kollektivtransportforordningen, som krever at spesifikasjonene til offentlig tjenesteyting i de aktuelle avtalene skal «være i samsvar med de politiske målene fastsatt i dokumentene om offentlig transportpolitikk i medlemsstatene.»

oppnå et godt togtilbud i Norge, slik som omfanget av offentlige tjenester og tildelingsform for trafikkavtaler, må uansett være innenfor relevante krav i EØS-avtalen.

Når det gjelder forslaget fra Norsk Lokomotivførerforbund om å vise til ordnede arbeidsforhold som et underliggende mål, viser departementet til formålsbestemmelsen i arbeidsmiljøloven § 1-1, som uansett gjelder også for virksomheter som driver i jernbanesektoren. Departementet anser ordnede arbeidsforhold for å være en sentral forutsetning for at de ansatte i jernbanen kan bidra til oppfyllelsen av de jernbanepolitiske målene. Det er etter departementets syn likevel ikke naturlig å skrive dette inn i formålsbestemmelsen i jernbaneforskriften.

Det er få bestemmelser i jernbaneforskriften som direkte omhandler arbeidsforhold, men dette er delvis regulert andre steder i jernbanelovgivningen. Bl.a. skal jernbaneloven § 8 d bidra til at ansatte hos togoperatører og underleverandører ikke får svekkede lønns- og arbeidsvilkår ved skifte av operatør etter anbudskonkurranse. Videre krever kollektivtransportforordningen artikkel 4 nr. 4a at operatøren etter en kontrakt om offentlig tjenesteyting følger gjeldende krav på det sosiale og arbeidsrettslige området som følger av EØS-avtalen, nasjonal rett eller kollektive avtaler. Jernbanedirektoratet kan i sine kontrakter med persontogselskaper stille krav om at de oppfyller visse sosiale standarder, eller de kan fastsette sosiale kriterier i kontraktene hvis de anser det nødvendig.

Regjeringen har lagt frem en handlingsplan mot sosial dumping og arbeidslivskriminalitet<sup>2</sup>, og en egen handlingsplan mot sosial dumping i transportsektoren<sup>3</sup>. Selv om jernbanesektoren ikke er særskilt behandlet i sistnevnte handlingsplan, er regjeringen opptatt av at det ikke skal skje en negativ utvikling i sektoren. Det kan oppstå press på lønns- og arbeidsvilkår, særlig i kommersielle selskaper, i forbindelse med anbudskonkurranser og hos leverandører av renholdstjenester, vedlikeholdstjenester osv. Selv om utenlandske togselskaper opererer i Norge, har arbeidsmarkedet ikke hatt en tilsvarende utvikling som i vei- og luftfartssektoren. Departementet følger uansett utviklingen i sektoren nøye, og vil vurdere egnede tiltak hvis det skulle oppstå behov for det.

Ut fra de mottatte høringssvarene har ikke departementet funnet tilstrekkelig grunnlag for å endre på den foreslåtte bestemmelsen, og viser til omtalen av bestemmelsen i kapittel 5.3 i høringsnotatet. Som del av instruksjonsforbudet overfor markedsovervåkingsorganet etter jernbaneloven § 11 a annet ledd er det likevel tatt inn en presisering i jernbaneforskriften § 11-1 første ledd nytt fjerde punktum om at markedsovervåkingsorganet ikke skal anse formålsbestemmelsen som en instruks om hvordan myndighetsutøvelsen skal foregå.

---

<sup>2</sup> [Sosial dumping og arbeidslivskriminalitet - regjeringen.no](https://www.regjeringen.no)

<sup>3</sup> [Handlingsplan mot sosial dumping i transportsektoren - regjeringen.no](https://www.regjeringen.no)

## **Nye bestemmelser om departementets rolle, særlig innføring av oppdragsbrev til infrastrukturforvalter**

Departementet merker seg at de fleste hørings svarene er positive til å innføre et oppdragsbrev og at dette fremgår av forskriften. De fleste hørings svarene tyder på at mange anser dette for å være et riktig virkemiddel for bedre måloppnåelse og samhandling i jernbanesektoren. Bestemmelsen om at departementet skal spille en større rolle ved fastsettelse av infrastrukturavgifter, særlig påslag, har også blitt tatt godt imot av flere av høringsinstansene. Enkelte høringsinstanser har foreslått ytterligere presiseringer av avgiftsbestemmelsene.

Jernbanedirektoratet peker på at en modell med oppdragsbrev vil gi en mer helhetlig styring når det koordineres med departementets oppdrag til Jernbanedirektoratet i tildelingsbrev. SJ Norge AS trekker frem behovet for mer faglig styring, snarere enn politisk styring. I den sammenheng anfører de at det er sentralt at Jernbanedirektoratet i rollen som et samordnede fagorgan gis styrket mandat og virkemidler til å styre tilgangsselskapene (dvs. Bane NOR, Entur og Norske tog) gjennom avtaler og oppfølging av disse. I forlengelsen av dette uttaler SJ Norge AS at de imøteser en revidering og forbedring av alle togselskaperenes tilgangsavtaler, som underbygger «klare roller og naturlige incitamenter for effektive aktører i sektoren». Vygruppen AS og Go- Ahead Norge AS sine hørings svar fremhever også betydningen av gode, enhetlige og balanserte tilgangsavtaler. Videre anfører Norsk lokomotivførerforbund at et oppdragsbrev til Bane NOR er et fornuftig virkemiddel innenfor den organisasjonsmodellen som er i dag. Forbundet anser at forslaget til nye forskriftsbestemmelser vil stå seg om det i fremtiden skulle bli en mer samlet organisasjonsmodell.

Statens jernbanetilsyn har i sitt hørings svar reist forslag om en egen styringsforskrift. Departementet kan ikke se at en slik forskrift vil bidra til å oppnå et av de sentrale formålene ved forslaget, nemlig å skape et mer helhetlig uttrykk for hvordan sektoren er bygget opp og hvilke roller og ansvar de ulike aktørene og myndighetene har. Departementet viser for øvrig til drøftingene i høringsnotatets kapittel 4 hva gjelder riktig og hensiktsmessig gjennomføring av bestemmelsene i direktiv 2012/34/EU.

Ut fra de mottatte hørings svarene har ikke departementet funnet tilstrekkelig grunnlag for å endre på den foreslåtte bestemmelsen, og viser til omtalen av bestemmelsen i kapittel 5.3 i høringsnotatet.

### **Presisering av Jernbanedirektoratets rolle**

Statens jernbanetilsyn foreslår at Jernbanedirektoratets oppgaver bør fremgå av tildelingsbrev og andre styrende dokumenter, snarere enn å forskriftsfeste dette i jernbaneforskriften slik forslaget legger opp til. De peker på at direktoratets rolle i dag kommer til uttrykk i øvrige regelverk. De mener også at Jernbanedirektoratets rolle ville være egnet til å reguleres i en egen «styringsforskrift».

Norsk Lokomotivforbund mener at forslag til ny bestemmelse ikke går langt nok i å «stramme opp formål og rolleavklaringer i jernbaneforskriften». De peker på at det er jernbanereformens fragmentering som har skapt særinteresser og målkonflikter i sektoren. De anfører derfor at det bør utredes en mer samlet modell for norsk jernbane.

Jernbanedirektoratet viser til at forslag til § 1-6 er i tråd med gjeldende instruks, og anfører at det er positivt at roller og ansvar forankres i jernbaneforskriften. De trekker også frem viktigheten av å skille mellom Jernbanedirektoratets ansvar for togtilbudet på den ene siden og Bane NOR sitt ansvar for den årlige ruteplanleggingen og kapasitetsfordelingen på den andre siden. De mener dette ikke klart går frem av forslaget ordlyd. Derfor anbefaler de følgende tillegg til forslaget § 1-6 «Jernbanedirektoratet har blant annet ansvar for togtilbudet, og Bane NOR har ansvar for den årlige ruteplanen og tilhørende kapasitetsfordeling». Endelig påpeker de at forslaget § 1-6 nr. 5 kun gir Jernbanedirektoratet mulighet til å gi råd og innspill, i motsetning til å gi pålegg eller stille krav overfor andre aktører.

Entur AS har i sitt høringssvar påpekt at Jernbanedirektoratets rolle som fagorgan i forslaget § 1-6 nr. 5 antas å være noe snevrere enn den «rollen andre direktorater i samferdselssektoren har i rollen som fagorgan». Vygruppen AS peker på at det er viktig at direktoratet stiller krav til tilgangsselskapenes leveranser og at dette gjenspeiles i avtalene togselskapene har med tilgangsselskapene. Go-Ahead Norge AS slutter seg i all hovedsak til dette.

Bane NOR er positive til at Jernbanedirektoratets rolle blir beskrevet i jernbaneforskriften slik forslaget legger opp til. Samtidig legger de til grunn at forslaget ikke har til hensikt å endre dagens ansvarsforhold, i den forstand at Bane NOR fortsatt vil ha en selvstendig rolle i det de beskriver som den «langsiktige planleggingen av jernbanesektoren gjennom sin rolle i NTP-prosessen».

De fleste høringssvarene støtter en tydeliggjøring av Jernbanedirektoratets rolle i forskriften. Forslag til bestemmelse er bygget opp rundt gjeldende instruks, slik Jernbanedirektoratet påpeker.

Det er etter departementets syn hensiktsmessig å skille mellom bestemmelser som omhandler den løpende eiendomsforvaltningen og prosessen for avhending og etterbruk av nedlagte strekninger. Det er derfor tatt inn et nytt sjette ledd i § 1-6 angående dette. Denne bestemmelsen er nærmere omtalt nedenfor.

### **Nye bestemmelser om forvaltning og avhending av eiendommer som brukes til jernbaneinfrastruktur**

Nordre Land kommune er positiv til de foreslåtte endringene i forskriften § 3-6 tredje ledd som vektlegger samfunnsinteresser ved frigivelse av jernbaneinfrastruktur til andre formål. Kommunen peker på at bestemmelsen bør utformes mer konkret, slik at den i større grad ivaretar «vertskommunen» for den nedlagte infrastrukturen. Kommunen

foreslår enkelte omformuleringer for å ivareta det de mener er statens ansvar for fremtidig forurensing som kan oppstå og som kan knyttes til avviklet jernbanedrift, og at forslaget bør vise eksplisitt til forurensingsloven § 2 nr. 5. Dette sluttet også foreningen Fra togspor til turvei seg i hovedsak til.

Videre peker Nordre Land kommune på viktigheten av en sentral koordinering ved opprydding og etterbruk av nedlagt jernbaneinfrastruktur, da det mangler nasjonale prinsipper og overordnet koordinering av opprydding og gjenbruk av nedlagte jernbanestrekninger som Valdresbanen. Kommunen foreslår bl.a. at det bør angis et tidsperspektiv for prosesser om nedlegging og etterbruk, særlig fordi avvikling av jernbaneinfrastruktur ofte tar tid og arealbeslaget bør avgjøres innen rimelig tid.

Flytoget er positive til at forslaget viser til formålsbestemmelsen ved forvaltning av eiendom knyttet til jernbane. De anfører videre at de håper forslaget vil gjøre «forhandlinger om problemstillinger i grenselandet mellom serviceanlegg og sportilgang enklere i tiden fremover.»

Statens jernbanetilsyn stiller seg positive til forslaget slik det fremstår i høringen. Tilsynet mener samtidig at det bør fremgå av bestemmelsen en overordnet føring fra departementet til Bane NOR om at «midlene som Bane NOR får fra eiendomsdrift skal eller kan brukes i andre deler av Bane NOR.

Norsk lokomotivførerforbund foreslår at forslaget § 3-6 tredje ledd får en henvisning til at også samfunnsinteresser og arbeidsforholdene til arbeidstakere på jernbane ivaretas ved avvikling og avhending av jernbaneeiendom.

Bane NOR har ingen innvendinger til ordlyden i forslaget første setning. Til den forståelsen legger de til grunn at «reguleringen – i de tilfellene der en og samme eiendom betjener flere formål – kun gjelder for de delene av en eiendom som har jernbaneinfrastruktur eller serviceanlegg», se også Flytogets merknad. Til forslaget for øvrig reiser foretaket spørsmål om det er hensiktsmessig at Bane NOR blir satt til å foreta avveininger som er «i tråd med samfunnets interesser». Dette er «politiske vurderinger som det er mest naturlig at stat eller kommune har ansvaret for». De vurderer også at det kan være vanskelig å operasjonalisere denne bestemmelsen, og anfører at det i det minste vil kreve «utførlig veiledning fra departementets side hvilke vurderingstemaer som skal være relevante, og hvordan ulike hensyn skal vektles opp mot hverandre». Bane NOR reiser også spørsmål til i hvilken grad forurensing skal vektlegges slik forslaget fremstår. Endelig peker foretaket på utfordringer rundt håndheving av den foreslåtte bestemmelsen.

Departementet vil, basert på innspill fra Jernbanedirektoratet knyttet til bruken av ordet «plan» i § 3-6 første ledd, presisere at «plan» i denne sammenhengen ikke er ment å omfatte nasjonal transportplan (NTP). Departementet vil vurdere om det er aktuelt å gi nærmere retningslinjer for utarbeidelse og oppdatering av en slik plan, i tråd med bestemmelsen i siste punktum.

Statens jernbanetilsyns forslag om å oppstille føringer for hvordan inntekter som kommer fra eiendomsdrift kan brukes i andre deler av Bane NOR, vurderer departementet som lite hensiktsmessig å forskriftsfeste, da dette er mer egnet til behandling i andre prosesser om finansiering av foretaket.

Departementet har merket seg øvrige høringsinnspill, og at et flertall av høringsinstansene som har uttalt seg støtter at det tas inn en bestemmelse om eiendomsforvaltning i forskriften. Basert på de innkomne merknadene har departementet foretatt enkelte justeringer i ordlyden sammenlignet med forslaget som var på høring. Dette går særlig ut på å markere et skille mellom løpende forvaltning av eiendommer og prosessen for avhending og etterbruk av nedlagte strekninger ved å flytte denne bestemmelsen til § 1-6, jf. omtalen ovenfor om Jernbanedirektoratets rolle. Departementets merknader i høringsnotatet om hensynene bak bestemmelsen står ved lag selv om bestemmelsen er flyttet og ordlyden er noe endret.

Nytt § 1-6 sjette ledd regulerer prosessen for etterbruk ved nedlegging av jernbanestrekninger i tråd med det som er etablert praksis, uten å endre ved den opprinnelige intensjonen med bestemmelsen slik dette er omtalt i høringsnotatet. I enkelte tilfeller der etablering av nye jernbanestrekninger gjør at de tidligere jernbanearealene kan brukes til andre formål, er denne etterbruken håndtert som del av utbyggingsprosjektet, og det er ikke behov for en egen prosess for videre etterbruk. Et eksempel på dette ser vi langs Mjøsa nord for Eidsvoll og for det nye dobbeltsporet på Jærbanen, der ny gang- og sykkelvei har blitt åpnet i tidligere jernbanetraseer. Det er da ikke behov for andre etterfølgende prosesser.

I andre tilfeller kan en tidligere strekning være nedlagt uten at etterbruken har vært avklart på forhånd. Dette er gjerne tilfelle for traseer som har ligget ubrukt en tid etter at togtrafikken har opphørt, slik som Valdresbanen. Det er i slike tilfeller behov for en forsvarlig prosess der lokale myndigheter og berørte interessenter bør involveres for at eierskapet og etterbruken av de aktuelle arealene skal få en ryddig og demokratisk forankring innen rimelig tid. Den nye bestemmelsen skal sikre at Jernbanedirektoratet og Bane NOR ser hen til relevante samfunnsinteresser i slike prosesser. Bestemmelsen gjør at Bane NOR på vegne av staten kan utøve sin forvaltning av eiendommer på en forsvarlig måte og i samfunnets interesse. Staten er eier i Bane NOR for å ivareta forvaltning og utvikling av nasjonal jernbaneinfrastruktur og jernbaneeiendom, og statsråden har et ansvar overfor Stortinget for at selskapet ivaretar målet med eierskapet. Dette inkluderer også at eiendomsforvaltningen er i tråd med forpliktelsene etter Grunnloven § 19.

Normalt vil nødvendige avklaringer av eierforhold og etterbruk avklares i forbindelse med en reguleringsplanprosess etter plan- og bygningsloven, siden det som regel vil være nødvendig å omregulere de arealene jernbanen har beslaglagt. Den etablerte prosessen innebærer at Jernbanedirektoratet inngår avtale med Bane NOR om avhending og etterbruk når det foreligger en plan for dette. Etter bestemmelsen er det lagt opp til at departementet kan gi oppdrag om å inngå slik avtale når det anses å være behov for det. Slike oppdrag må ta hensyn til de konkrete omstendighetene ved den aktuelle

strekningen, og må legge opp til en god balansering av kost-nyttevurderinger basert på ansvarsforhold som følger av gjeldende lovgivning. Dette kan særlig være knyttet til miljø, eventuell forurensning i grunnen, sikring, ivaretagelse av kulturminner osv., og må da omtales i avtalen som inngås mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR, og må gjenspeiles i videre avtaler med ny grunneier.

Den nye bestemmelsen i jernbaneforskriften endrer ikke på ansvarsforholdene etter f.eks. forurensningsloven og forurensningsforskriften, men legger opp til at forhold knyttet til eventuell forurensning skal avklares gjennom ryddige prosesser med god involvering. Dette kan inkludere, men er ikke begrenset til, overføring av eventuelt forurensningsansvar eller avtale om opprydning o.l. Det presiseres at det er tiltakshaver som står bak initiativet (f.eks. frivillige terrenginngrep for å tilrettelegge for tursti) som etter det regelverket har plikter i forbindelse med eventuell forurensning som resultat av deres tiltak/aktivitet i grunnen. Hvis ny grunneier frivillig gjør tiltak som medfører terrenginngrep i forurenset grunn, blir grunneier ansvarlig som tiltakshaver etter forurensningsforskriften kap. 2 – uavhengig av ansvaret etter forurensningsloven § 7.

Øvrige merknader fra Bane NOR anser departementet for å være tatt hensyn til gjennom den endelige formuleringen av de to aktuelle bestemmelsene om eiendomsforvaltning. De nye bestemmelsene medfører ikke noen endringer i hva som følger av gjeldende lovgivning om f.eks. ansvar for forurensning. Henvisningen til formålsbestemmelsen innebærer etter departementets syn ikke noen større endring i hva som allerede forventes av Bane NORs eiendomsforvaltning slik dette kommer til uttrykk i vedtektene osv. Dette er også i tråd med hvordan departementet oppfatter Bane NORs praktisering av foretakets forvaltning av eiendommer som brukes til jernbaneformål. Videre vil spørsmålet om klage til Statens jernbanetilsyn løses ved den nye tilføyelsen i § 11-1 første ledd, se omtale nedenfor.

### **Presisering av bestemmelser om netterklæring**

Flere høringsinstanser har uttrykt støtte til forslaget om denne presiseringen. Rana Gruber v/Advokatfirmaet Grette støtter forslaget om at «nettveileder» skal endres til «netterklæring». Dette slutter også Bane NOR seg til. Rana Gruber v/Advokatfirmaet Grette foreslår ytterligere presiseringer til ny § 5-1 første ledd pkt. tre til fem. Flytoget AS stiller seg positive til at nettveiledningen skal være rettslig bindende, og trekker også frem at det er i tråd med praksis i øvrige EØS-land. Vygruppen AS, Go-Ahead Norge AS, SJ Norge AS, Jernbanedirektoratet og Statens jernbanetilsyn er i all hovedsak enig i dette og stiller seg bak forslaget. De trekker frem at det vil skape økt forutsigbarhet i sektoren og styrke kunde- og leverandørforholdet mellom togselskapene og Bane NOR.

Bane NOR peker på at forslaget etter deres oppfatning presiserer «gjeldende rett og ikke innebærer materiell endringer», og at det pågår et arbeid for å videreutvikle og forbedre Network Statement.

På bakgrunn av tilbakemeldingene fra høringsinstansene, har ikke departementet gjort noen endringer, slik at bestemmelsene nå lyder som foreslått. Rana Gruber

v/Advokatfirmaet Grette sine innspill til ytterligere reguleringer er ansett for å være dekket av gjeldende rett i stor grad. Departementet vil likevel vurdere om det gjennom praktisering av bestemmelsene kan vise seg ytterligere behov for reguleringer, og tar derfor innspillene med til eventuelle videre arbeider med forskriftsendringer.

### **Endring av enkelte bestemmelser om infrastrukturavgifter, særlig påslag**

De fleste høringsinstansene som har uttalt seg stiller seg bak nødvendigheten av en strammere regulering av avgiftsbestemmelsene i forskriften. Flytoget AS er positive til at forslaget slik de forstår det klart fastslår at avgiften er en ren betaling for bruk av infrastrukturen etter marginalkostnad og at påslag skal være et unntak. De påpeker også at det kan være et behov for å forskriftsfeste «visse minstekrav til beregningsgrunnlaget, på samme måte som ved evalueringen av «tåleevne» etter jbf. §6-3.»

Mantena AS uttrykker i sitt i høringssvar at det bør «legges til en ytterligere tekst som i større grad forplikter infrastruktureier til å iverksette bærekraftige og kostnadsreducerende tiltak.» De foreslår ny § 6-1 første ledd tredje punktum «Infrastruktureier er forpliktet til å foreta energieffektiviserende tiltak og tiltak som reduserer leietakers kostnader.» Videre gir Mantena uttrykk for at de foreslåtte endringene i § 6-3 kan oppfattes som en innskrenkning i infrastrukturforvalters tilgang til å vedta påslag på avgifter. De anfører at hvis en slik forståelse legges til grunn må det også føre til endringer i sportilgangsavtalen.

Rana Gruber v/Advokatfirmaet Grette har fremmet konkrete forslag som de mener vil tydeliggjøre ytterligere system for fastsettelse av påslag. Norsk Industri og Fellesforbundet støtter forslaget om at departementet skal ta del i beslutningen om innkreving av påslag, og at beslutninger om markedssegmentering bør godkjennes av Statens jernbanetilsyn eller departementet. Bane NOR skal kun ha forslagsrett til markedssegmentering. For øvrig støtter de høringsinnspillene fra Rana Gruber v/Advokatfirmaet Grette.

Statens jernbanetilsyn støtter forslaget om å tydeliggjøre at påslag er unntak fra avgiftsprinsippene. De anfører at det er i tråd med direktiv 2012/34 artikkel 32. De legger til grunn at dersom «Bane NOR ikke oppnår full dekning for sine kostnader, kan de beregne og fastsette påslag etter de strenge reglene for dette i jernbaneforskriften § 6-3. Videre støtter vi en tydeliggjøring av at departementet fastsetter de budsjettmessige og regulatoriske rammene for infrastrukturavgifter.» Statens jernbanetilsyn bemerker videre i sitt høringssvar at det kan være grunn til å presisere i forslag til forskrift § 6-3 første ledd gjelder inntektsramme, i motsetning til metoder eller satser. I forlengelsen av denne anførselen bør også forslaget § 6-3 sjette ledd presiseres tilsvarende.

Jernbanedirektoratet foreslår enkelte presiseringer som gir uttrykk for at de bør ha en rolle etter avgiftsbestemmelsene i kraft av de er ansvarlig for trafikkavtalene og fordi konsekvenser av fastsettelse av avgifter treffer togselskapene.



Bane NOR stiller spørsmål i sitt hørings svar ved om det er hensiktsmessig å legge vekt på at påslag er et unntak, fordi de anfører at «departementet har åpnet for at det kan innkreves påslag dersom alle vilkårene i forskriften er oppfylt.»

Vygruppen AS bemerker at det er positivt at departementet fremhever i høringsnotatet kapittel 5.9.3 at «infrastrukturavgiftene er betaling for bruk av jernbaneinfrastrukturen.» De legger videre til grunn i sitt hørings svar at infrastrukturavgiftene ikke skal bli oppfattet som en «fiskal avgift av brukerne, men at infrastrukturavgiftene underbygger det forretningsmessige forholdet mellom infrastrukturforvalter og togselskapene.»

Departementet har merket seg hørings svarene som i hovedsak støtter opp om de foreslåtte endringene. Selv om enkelte høringsinstanser har foreslått ytterligere presiseringer, ønsker ikke departementet å regulere området mer omfattende enn det som er nødvendig. Det er derfor ikke gjort endringer utover det som ble foreslått, utenom redigeringsmessige endringer av tekst som ved en inkurie hadde falt ut av høringsutkastet. Departementet vil likevel vurdere gjennom praktiseringen av reglene om det er behov for ytterligere reguleringer, og da vil de innkomne innspillene tas i betraktning. Videre vil departementet ta initiativ til å etablere en fast rutine for prosess med godkjenning av påslag i samråd med Bane NOR, Statens jernbanetilsyn og Jernbanedirektoratet.

Hva gjelder Mantena sitt innspill, forstår departementet dette for å være relatert til bestemmelsen om avgifter/betaling for bruk av serviceanlegg. Departementet vurderer at innspillet delvis kan ivaretas gjennom den nye formålsbestemmelsen i § 1-1 a og øvrige krav til serviceanlegg i forskriften. Departementet merker seg for øvrig innspillet og vil følge det opp i egne prosesser med Bane NOR.

### **Endring i bestemmelsene om ytelsesordning**

Persontogselskapene har hatt høringsinnspill om kravene til ytelsesordning og departementets omtale av denne i høringsnotatet. Vygruppen AS fremhever betydningen av at ytelsesordningen forplikter infrastrukturforvalter på en måte som gjenspeiler togselskapenes forpliktelser overfor de reisende gjennom lovgivning om passasjerrettigheter mv. og kundeforpliktelser for øvrig. Go-Ahead Norge AS slutter seg til Vygruppens synspunkter om dette. Flytoget AS uttaler at det er viktig at endret forslag «legger tydelig til grunn at sportilgangsavtalene skal forhandles individuelt mellom Bane NOR og det enkelte jernbaneforetak, jf. henvisningen til at «Infrastrukturforvalter og søker skal avtale et ytelsesnivå for de jernbanetjenestene jernbaneforetak skal drive.».

Norsk Lokomotivførerforbund anfører i sitt hørings svar at forslagene ikke går langt nok i å sikre godstogselskapenes interesser. De anfører at «Ytelses- og kompensasjonsordningen [ikke er] drivende nok for å bedre infrastrukturvedlikeholdet, som er den største årsaken til forsinkelser og innstillinger.»

Bane NOR peker i sitt hørings svar på at endringen fra «kan» til «skal» i forslaget første ledd «kan være uheldig fordi det reduserer handlingsrommet til å skape en så treffsikker ytelsesordning som mulig.»

Departementet har merket seg de ulike innspillene. Til Bane NORs innspill kan det bemerkes at det ligger et handlingsrom hos infrastrukturforvalter ved at økonomiske reaksjoner og kompensasjon osv. skal være hensiktsmessige. Ved å gjøre det obligatorisk å innføre tiltak som er hensiktsmessige, sikrer man at treffende incentiver tas inn i ytelsesordningen. Departementet vil følge opp at forskriftens intensjoner tas hensyn til i egne prosesser med Jernbanedirektoratet og Bane NOR. Departementet vil legge vekt på togselskapenes og lokomotivførerforbundets tilbakemeldinger i dette arbeidet.

### **Øvrige endringer etter gjennomført høring**

Som tidligere nevnt tok departementet inn en presisering i § 11-1 første ledd for å presisere at markedsovervåkingsorganet ikke er bundet av formålsbestemmelsen i sin myndighetsutøvelse. Dette følger uansett av jernbaneloven § 11 a annet ledd. Samtidig tok departementet inn en bestemmelse om at markedsovervåkingsorganet ikke skal føre tilsyn med de nye bestemmelsene om departementets og Jernbanedirektoratets oppgaver samt eiendomsforvaltning i hhv. § 1-2, § 1-6 og § 3-6 tredje ledd, da det ikke er naturlig å legge dette under markedsovervåkingsorganets myndighetsområde utover det som følger av eksisterende EØS-rettslige forpliktelser på området.

### **Andre høringsinnspill**

SJ Norge AS påpeker i sitt hørings svar at det etter deres syn er en rekke uttalelser i KPMGs rapport, som det er vist til i høringsnotatet, som de ikke kan slutte seg til. Dette dreier seg særlig om utsagn i rapporten som omhandler togselskapenes vedlikeholdsansvar gjennom avtaleperioden. Dette er også tatt opp i et eget etterfølgende møte med departementet. Departementet tar med seg innspillene i det videre arbeidet med å vurdere hensiktsmessig og effektiv ansvarsdeling mellom Norske tog AS og togoperatørene for vedlikehold av persontogmateriell.

NHO Logistikk og Transport støtter formålet med endringene, og peker på at et sterkt byråkrati ikke må stå i veien for effektiviteten i sektoren. De anbefaler at jernbanesektoren må være markedsorientert og at kundebehovene må stå i sentrum.

Tekna fremhever betydningen av gode fagmiljøer som kan sikre rekruttering og videreutvikle spisskompetanse innen ulike fagområder. Delta jernbane peker på at det bør være sterkere overordnede føringer i forskriften om riktig beredskap for håndtering av uforutsette hendelser slik at skinnebrudd, nedrevet kjøreledning, signalfeil osv raskt kan utbedres. Foreningen viser også til økte kostnader i jernbanen i den senere tid.

Telemark fylkeskommune slutter seg til intensjonene i de foreslåtte endringene, og ser frem til videre dialog og samarbeid om bedre tilbud for både persontransport og gods på jernbane. Drangedal kommune har gitt et tilsvarende hørings svar. Nome og Midt-

Telemark Interkommunalt politisk råd gir uttrykk for en forventning om at endringene bør komme de reisende til gode med et mer forutsigbart togtilbud.