



SAMFERDSELSDEPARTEMENTET

KOMMENTARER TIL FORSKRIFT 10. DESEMBER 2010 NR. 1568 OM JERNBANEVIRKSOMHET MV. PÅ DET NASJONALE JERBANENETTET (JERNBANEFORSKRIFTEN)

Generelt

Jernbaneforskriften som avløser den tidligere lisensforskriften implementerer direktiv 2004/51/EF om endring av rådsdirektiv 91/440/EØF om utviklingen av fellesskapets jernbaner samt deler av jernbanesikkerhetsdirektivet 2004/49/EF.

Begrepsbruken i forskriften er tilpasset EØS-regelverkets språkbruk på jernbanesektoren. Dette innebærer bl.a. at *lisens og sikkerhetssertifikat* omfatter jernbanelovens *tillatelse til å drive trafikkvirksomhet*. Begrepet *jernbaneinfrastruktur/infrastruktur* erstatter begrepet *kjørevei*, mens den som driver infrastrukturen betegnes som *infrastrukturforvalter*. Videre omfatter begrepet *jernbaneforetak* alle som har lisens og sikkerhetssertifikat til å drive trafikkvirksomhet på det nasjonale jernbanenettet.

Den som driver jernbanevirksomhet (trafikkvirksomhet eller drift av infrastruktur herunder trafikkstyring) må ha kjennskap til det regelverk som gjelder for virksomheten. I tillegg til det regelverk som gjelder for virksomheter generelt, er det fastsatt en rekke bestemmelser som gjelder jernbanevirksomhet spesielt. Blant annet kan nevnes forskrift om fordeling av jernbaneinfrastrukturkapasitet og innkreving av avgifter for bruk av det nasjonale jernbanenettet (fordelingsforkriften), forskrifter om samtrafikkevnen i jernbanesystemet (samtrafikkforskriften) og EØS-krav til regnskap for jernbanevirksomheter. Departementet har også fastsatt forskrifter om undersøkelse av jernbaneulykker og alvorlige jernbanehendelser, samt om varsling og rapportering av ulykker og hendelser. Det er også fastsatt avholdspliktsbestemmelser for personell med sikkerhetsansvar ved jernbane. Forskrifter fastsatt av departementet med hjemmel i jernbanelovgivningen finnes på departementets nettside <http://www.regjeringen.no/nb/dep/sd.html?id=791> under Dokumenter - Lover og regler.

Krav til rullende materiell og kjørevei, krav til trafikkstyring, organisasjon, kompetanse m.m. er fastsatt av Statens jernbanetilsyn i egne forskrifter og finnes på tilsynets nettside www.sjt.no.

Det finnes også bestemmelser fastsatt av andre myndigheter som spesielt angår jernbanevirksomhet, blant annet bestemmelser om frakt av farlig gods og bestemmelser om el-sikkerhet.

Nedenfor gjennomgås enkelte av bestemmelsene i forskriften.

Forskriftens tittel

Fordi forskriften omfatter mer enn lisenser, sikkerhetssertifikater og sikkerhetsgodkjenninger, (jf. virkeområdet i § 1-1), er den tidligere lisensforskriften gitt ny tittel for å fange opp dette med korttittelen "*jernbaneforskriften*". Det er stort sett kun foretatt strukturelle endringer og presiseringer i jernbaneforskriften i forhold til den tidligere lisensforskriften, ikke realitetsendringer.

Kapittel 1 Innledende bestemmelser

Forskriften gjelder for det nasjonale jernbanenettet. Andre jernbaner, herunder sporvei, tunnelbane, forstadsbaner og godsbaner samt private sidespor, terminalspor og havnespor mv., (dvs. privat infrastruktur knyttet til det nasjonale jernbanenettet) reguleres gjennom tillatelsesforskriften.

Til § 1-1 Virkeområde

Av virkeområdet fremgår det at forskriften omfatter de tillatelser som gjelder for tilgang til det nasjonale jernbanenettet og for å drive infrastrukturen. Det er videre presisert at forskriften også omfatter markedsovervåking, tilgang til havne- og terminalspor og tilgang til opplæringsfasiliteter for førere og togpersonale.

Drift av infrastruktur og trafikkstyring på lukkede/avgrensede områder (bedriftsområder, herunder verkstedsområder) faller utenfor jernbanelovens virkeområde og forskriften her. Hvis slik virksomheten foregår utenfor det lukkede området, vil den falle inn under reguleringen i tillatelsesforskriften, eventuelt forskriften her dersom infrastrukturen og trafikkstyringen blir ivaretatt av Jernbaneverket, eller hvis det foregår trafikkvirksomhet utenfor det avgrensede området.

Det må vurderes konkret hva som anses som et avgrenset verksteds-/bedriftsområde. Sentrale momenter her vil være hvem som eier grunnen/sporene og hvilke sikkerhetstiltak som er på plass for å hindre materiell å komme ut på trafikkert spor ved et uhell.

Til § 1-2 Forutsetninger for trafikkering

Bestemmelsen er tatt inn for å klargjøre for brukerne hva som kreves for å kunne trafikere det nasjonale jernbanenettet. Det må være åpnet for den type transport det ønskes å drive med, jf. tilgangsbestemmelsene i kapittel 2 i forskriften. For å utføre transporten må jernbaneforetak både ha lisens etter kapittel 5 og sikkerhetssertifikat etter kapittel 6 i forskriften. Når et jernbaneforetak har lisens og sikkerhetssertifikat, må det i tillegg søke, og få tildelt ruteleie fra infrastrukturforvalter. Vilåårene mv. for å få tildelt ruteleie er regulert i egen forskrift (fordelingsforskriften).

Infrastrukturforvalterens nettveiledning (Network statement) inneholder bl.a. en nærmere beskrivelse av framgangsmåten for å søke om ruteleier. Det må søkes om ruteleier for all trafikkvirksomhet på det nasjonale jernbanenettet samt for all nødvendig transport av rullende materiell.

Kravene til lisens og sikkerhetssertifikat gjelder uavhengig av hvilken trafikkvirksomhet som skal drives på jernbanenettet. Det forutsettes at alle jernbaneforetak må oppfylle de til enhver tid gjeldende bestemmelser som fastsettes i eller i medhold av jernbanelovgivningen.

I sikkerhetsgodkjenningen av infrastrukturforvalter ligger også trafikkvirksomhet knyttet til drift og vedlikehold av infrastrukturen mv., samt godkjenning av trafikkstyrerfunksjonen, jf. nærmere omtale til § 7-1.

Til § 1-3 Myndighetens oppgaver, delegering mv.

Av bestemmelsen fremgår myndighetenes oppgaver og det er klargjort at Statens jernbanetilsyn er "*tilsynsmyndighet*" i henhold til jernbaneloven, herunder ivaretar markedsovervåkingsfunksjonen. Tidligere delegeringer av departementets myndighet etter jernbaneloven er videreført. Fordi tilsynet er tillagt myndigheten som "*tilsynsmyndighet*" etter jernbaneloven, vil tilsynets myndighet til bl.a. å utøve tilsyn og illegge tvangsmulkt mv. følge direkte av jernbaneloven. I forbindelse med at Statens jernbanetilsyn er tillagt myndigheten som markedsovervåker, er tilsynet delegert myndighet til å gi forskrifter som utfyller kapittel 8 om markedsovervåking.

Til § 1-4 Definisjoner

Definisjonen av "*det nasjonale jernbanenettet*" knytter seg til den infrastruktur som *Jernbaneverket* forvalter. Bakgrunnen er at det i dag kun er én infrastrukturforvalter på det nasjonale jernbanenettet. Private spor herunder terminalspor, som forvaltes av Jernbaneverket på vegne av staten i den hensikt å kunne stille dem til rådighet for alle som trafikkerer det nasjonale jernbanenettet, anses å inngå i det nasjonale jernbanenettet. Andre private spor knyttet til statens jernbanenett omfattes ikke av definisjonen, men dette er ikke til hinder for at Jernbaneverket eventuelt gjennom avtaler påtar seg å drive disse. I den grad slike spor er åpne for flere enn en

sluttbruker, skal de stilles til rådighet for alle uten forskjellsbehandling, jf. § 2-5. I den grad slike spor drives av private, må de ha tillatelse etter tillatelsesforskriften kapittel 4. Dersom andre enn Jernbaneverket skal drive deler av det nasjonale jernbanenettet som ikke er å anse som terminal- og havnespor o.l., vil dette måtte reguleres etter § 4-2 annet ledd.

Oversikt over hvilke spor som inngår i det nasjonale jernbanenettet og tilknyttede spor som stilles til rådighet, fremgår av nettveiledningen (Network statement) som publiseres av Jernbaneverket.

Definisjonen av "*jernbaneforetak*" er todelt: den ene definisjonen er inntatt i fordelingsforskriften og gjelder jernbaneforetak hvis *hovedvirksomhet* er gods- og/eller persontransport. I tillegg omfatter definisjonen ethvert annet offentlig eller privat foretak som yter gods- og/eller persontransport. Et foretak som kun disponerer godsvogner og/eller passasjervogner, men ikke sørger for selve trekkraften og driften av denne, anses ikke som et jernbaneforetak. I begrepet jernbaneforetak inngår i tillegg til ordinære trafikkutøvere, også virksomheter som vil drive museumstogkjøring og lignende på det nasjonale jernbanenettet.

I direktiv 92/106/EØF er "*kombinert godstransport*" definert som:

Godstransport mellom medlemsstatene der lastebil, tilhenger, semitrailer med eller uten trekkbil, flak eller container på 20 fot eller mer benytter vei på den innledende og avsluttende strekningen og på resten av strekningen jernbane eller innlands vannvei, eller sjøveien når denne strekningen overskrider 100 km i luftlinje, og den innledende eller avsluttende strekningen tilbakelegges

- mellom punktet der varene lastes og den nærmeste, egnede jernbanestasjon for lasting for den innledende strekningen og mellom den nærmeste, egnede jernbanestasjon for lossing og punktet der varene losses for den avsluttende strekningen, eller
- innenfor en radius på høyst 150 km i luftlinje fra laste- eller lossehavnen.

Kapittel 2. Tilgang til å trafikere det nasjonale jernbanenettet mv.

Til § 2-1 Jernbaneforetak som har tilgang til å trafikere det nasjonale jernbanenettet

Bestemmelsen regulerer hvilke foretak som har tilgang til å trafikere det nasjonale jernbanenettet, og som *ikke* må søke departementet særskilt om tilgang. En forutsetning for tilgangen er at jernbaneforetaket har lisens og sikkerhetssertifikat for den aktuelle transporten og strekning, og at hovedvirksomheten er transport av gods og/eller personer, jf. definisjonen i fordelingsforskriften av jernbaneforetak.

For å utøve tilgangsrettigheten, må foretaket få tildelt ruteleier, se § 1-2.

NSB AS har i dag enerett til drive *persontransport* på hele jernbanenettet, med de unntak som fremgår av denne paragrafen, dvs. Flytoget AS og foretak som driver internasjonal persontransport, samt jernbaneforetak som tildeles avtale om å utføre persontransporttjenester med det offentlige.

Den som har *tilgang til deler* av det nasjonale jernbanenettet for å drive persontrafikk og/eller godstrafikk, har også tilgang til å benytte *andre deler* av det nasjonale jernbanenettet til nødvendig transport av materiellet til og fra skifteområder, terminalområder, vedlikeholdsbase, verksteder og lignende. I forbindelse med slik transport kan det *ikke* tas med passasjerer eller gods.

Til § 2-2 Jernbaneforetak som kan søke departementet om tilgang til å trafikere det nasjonale jernbanenettet for å utføre persontransport

Bestemmelsen legger opp til at departementet i *særlige tilfeller* kan gi tilgang til jernbaneforetak for å trafikere hele eller deler av jernbanenettet, utover de tilfeller som omfattes av § 2-1.

Det vil kunne gis tilgang til å drive trafikkvirksomhet i tilfeller hvor NSB har nedlagt slik nasjonal persontransport som det søkes om og i tilfeller hvor NSB aldri har drevet slik trafikk på den aktuelle strekningen. Med slik trafikk forstås et sammenlignbart transporttilbud. Det gis ikke tilgang for å drive trafikkvirksomhet som vil være i konkurranse med *eller svekke* grunnlaget for virksomheten til NSB. Det er videre et vilkår for å gi tilgang at dette vil bidra til en hensiktsmessig trafikkavvikling. Dersom den trafikk som vil drives fører til et overlappende trafikktilbud, vil dette tale imot at tilgang blir gitt.

Museumsvirksomhet er museal jernbanevirksomhet hvor formålet ikke er gods- eller persontransport, men en demonstrasjon av jernbanevirksomhet fra en gitt tidsperiode, demonstrasjon av en viss type jernbanemateriell eller lignende. Demonstrasjonen av virksomheten kan foregå ved at det transporteres personer.

Foretak som vil drive *annen persontransport med et begrenset omfang*, kan søke departementet om tilgang til jernbanenettet. Her vil de transporter som tidligere har gått inn under begrepet "hobbypreget virksomhet" (bl.a. i form av chartervirksomhet) eventuelt fanges opp. Det er ikke aktuelt å gi tilgang til å drive ordinær persontransport som kommer i konkurranse med NSB eller med jernbaneforetak som er tildelt avtale med det offentlige om å utføre persontransporttjenester. Det vil her kun være aktuelt å gi tilgang for mer ad hoc preget virksomhet som er begrenset i omfang, for eksempel lukkede turer for å demonstrere en type materiell e.l. Dersom den virksomhet det søkes om antas å komme i konflikt med/svekker grunnlaget for

annen trafikk, vil dette være et argument for ikke å gi tilgang. Departementet anser at det må legges vesentlig vekt på uttalelser fra det eller eventuelt de foretak som har en rett til å drive persontransport på nettet etter § 2-1. Det presiseres at tilgangen etter § 2-2 er en *unntaksregel*, idet utgangspunktet er at det ikke er åpnet for å drive nasjonal persontransport på jernbanenettet, utover den som utføres av NSB, eventuelt andre som har fått slik tillatelse etter § 2-1. Ved en eventuell innvilgelse av slik tilgang vil departementet bl.a. kunne sette vilkår som begrenser tilgangen både i tid og omfang. Tilgangen kan trekkes tilbake når vilkårene for tilgangen ikke lenger er oppfylt. Også en tilgang som er gitt inntil videre, kan trekkes tilbake/falle bort når forutsetningene for tilgangen endrer seg, for eksempel ved at banestrekninger det er gitt tilgang til er besluttet nedlagt eller brukt til andre formål, jf. også tilbakekallsbestemmelsen i § 2-4.

For øvrig gir ikke en tilgangsrettighet automatisk trafikkeringsrett på en banestrekning, idet dette er avhengig av bl.a. tildeling av ruteleier fra Jernbaneverket.

Til § 2-3 Forbud mot overdragelse o.l.

Bestemmelsen er i seg selv ikke nødvendig, da forbudet følger av at tillatelser mv. gis til en bestemt juridisk person. Imidlertid har det vist seg i praksis at ikke alle har forstått dette prinsippet. Det er derfor presisert i forskriften, samtidig som at det klargjøres at forbudet mot overdragelse også omfatter leie, leasing, lån og eventuelle andre måter på overlatelse.

Til 2-5 Tilgang til havne- og terminalspor som er knyttet til det nasjonale jernbanenettet

Terminalspor som Jernbaneverket disponerer, omfattes ikke av denne bestemmelsen, da disse allerede er en del av det nasjonale jernbanenettet. Disse omfattes av fordelingsforskriften. Det er private havne- og terminalspor som er åpne for mer enn en sluttbruker som omfattes av bestemmelsen.

Tjenester som ytes i terminaler og havner referer seg til tjenester knyttet til *jernbanevirksomhet*, for eksempel vil dette kunne være sportildeling, trafikkstyring og skiftetjenester o.l. Havnetjenester og terminaltjenester som ytes til jernbaneforetak, og som ikke anses som en del av jernbanevirksomheten (for eksempel lasting og lossing) omfattes ikke av denne forskriften. Slike tjenester vil bl.a. kunne omfattes av konkurranselovgivningen.

Havner og terminaler som er knyttet til det nasjonale jernbanenettet vil framgå av Jernbaneverkets nettveiledning (Network statement), eventuelt med henvisning til hvor opplysninger om tilgang m.v. kan finnes.

Bestemmelsen regulerer ikke spor som er å anse som private industrispor og baner for egen godstransport, eller hvor tjenesten som ytes kun omfatter den som disponerer sporet/banen.

Godkjenningen for private til å drive sidespor, herunder terminal- og havnespor som er knyttet til det nasjonale jernbanenettet, er regulert i tillatelsesforskriften.

Kapittel 3 Nærmere om retten til internasjonal persontransport

Til 3-1 Vurdering av hovedformålet med transporten

Statens jernbanetilsyn skal, på bakgrunn av forespørsel fra berørte myndigheter eller jernbaneforetak, foreta en vurdering av hvorvidt hovedformålet med en ny internasjonal rute er internasjonal persontransport. Åpningen av markedet for internasjonal persontransport skal ikke benyttes for å åpne markedet for nasjonal persontransport for konkurranse. Det er bare ruter som har som hovedformål å frakte passasjerer over en grense, som det åpnes for. I vurderingen skal det bl.a. legges vekt på omsetningsandel og passasjervolum, beregnet på grunnlag av antatt andel av henholdsvis nasjonal og internasjonal persontransport, og lengden av ruten og antall stopp på hver side av grensen.

Til 3-2 Rett til stopp underveis på ruten, herunder rett til å ta opp og sette av passasjerer i Norge

Bestemmelsen fastslår hovedregelen om at jernbaneforetak som driver internasjonal persontransportruter skal ha rett til å stoppe underveis for å ta med passasjerer fra enhver stasjon langs ruten og til å sette dem av på en annen stasjon, herunder stasjoner som ligger i Norge, dvs. også en rett til kabotasje. Hovedregelen må imidlertid ses i sammenheng med begrensingsretten i § 3-3.

Jernbaneforetak som ønsker å starte opp en internasjonal passasjertransportrute må melde fra om dette til infrastrukturforvalteren og til Statens jernbanetilsyn.

Til 3-3 Begrensning i retten til å ta opp og sette av passasjerer i Norge

Norge har benyttet seg av muligheten til å begrense retten til ta opp og sette av passasjerer i Norge (kabotasje) som fremgår av direktiv 2007/58/EF artikkel 1 nr. 8. På strekninger hvor det planlegges en internasjonal rute hvor det også foreligger en eller flere kontrakter om offentlig tjenesteytelse, skal Statens jernbanetilsyn, på forespørsel fra berørte myndigheter eller jernbaneforetak, vurdere hvorvidt den internasjonale ruten vil kunne skade den økonomiske likevekten i kontrakten(e) om offentlig tjenesteytelse. Dersom Statens jernbanetilsyn kommer til at dette er tilfelle, vil ikke operatøren av den internasjonale ruten ha rett til å drive kabotasje på aktuelle

stasjoner i Norge. Det er en forutsetning at kontrakten(e) om offentlig tjenesteytelse er inngått i henhold til EØS-retten.

Offentlig myndighet som tildelte kontrakt om offentlig tjeneste og infrastrukturforvalteren er berørte myndigheter i denne sammenheng. I tillegg kan det eller de jernbaneforetak som oppfyller kontrakten om offentlig tjeneste, be Statens jernbanetilsyn om en slik vurdering.

Det er ikke ønskelig at de internasjonale rutene skal få "skumme fløten" i det nasjonale persontransportmarkedet slik at lønnsomheten i kontrakten(e) om offentlig tjenesteytelse forringes.

Dersom tilsynet kommer til at den økonomiske likevekten i kontrakten om offentlige tjenesteytelse vil kunne bli skadelidende, er resultatet at retten til å ta opp og sette av passasjerer internt i Norge begrenses. Retten til å utføre internasjonal persontransport (uten kabotasje) vil ikke kunne begrenses etter disse bestemmelsene jf. at det allerede før direktiv 2007/58/EF ble innlemmet i EØS-avtalen og norsk rett, var åpnet for internasjonal persontransport for internasjonale sammenslutninger.

Til 3-4 Saksbehandlingsregler mv.

Bestemmelsen gir de saksbehandlingsregler som skal gjelde for søknader om internasjonale ruter. Det påhviler jernbaneforetaket som har til hensikt å søke om infrastrukturkapasitet for å drive internasjonal persontransport å underrette både infrastrukturforvalteren og Statens jernbanetilsyn om dette. Statens jernbanetilsyn skal så sørge for at denne informasjonen videreformidles i de tilfeller der det foreligger en kontrakt om offentlig tjenesteytelse på strekningen.

Kapittel 4 Særskilte vilkår mv. til jernbaneforetak og infrastrukturforvalter i forbindelse med driften

Det er presisert at bestemmelsene gjelder vilkår som må oppfylles i forbindelse med *driften* av infrastruktur og trafikkvirksomheten. (I tillegg er det i § 4-2 annet ledd presisert at det for eventuelle fremtidige private infrastrukturforvaltere kan stilles krav om forsikring/garanti).

Til § 4-1 Særskilte vilkår mv. til jernbaneforetak i forbindelse med driften

Det kreves godkjenning fra Samferdselsdepartementet av transportvilkårene/befordringsvedtektene for jernbaneforetak som driver ordinær nasjonal persontransport. For jernbaneforetak som driver godstransport kreves det ikke godkjenning.

Før Samferdselsdepartementet behandler søknad om godkjenning av transportvilkårene, vil vilkårene normalt bli forelagt Forbrukerombudet. Jernbaneforetaket kan selv på forhånd forelegge utkast til transportvilkår for Forbrukerombudet, og legge ved uttalelse derfra når det søkes om godkjenning av vilkårene. Endringer av transportvilkårene skal også godkjennes, og vil normalt bli forelagt Forbrukerombudet.

Det er for øvrig viktig å merke seg at transportvilkårene ikke kan ha dårligere vilkår eller være i konflikt med bestemmelser som følger av forskrift av 3. september 2010 nr.1241 om gjennomføring av Europaparlaments- og rådsforordning (EF)nr. 1371/2007 av 23. oktober 2007 om jernbanepassasjerers rettigheter og forpliktelser (jernbanepassasjerrettighetsforskriften), som bl.a. setter minimumskrav til jernbaneforetak som driver ordinær persontransport. Ved en eventuell konflikt der vilkårene i transportvilkårene er dårligere enn i forskriften, vil forskriftens regler gjelde.

For internasjonal person- og godstransport gjelder også reglene i COTIF (overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk). Den nye COTIF av 1999 trådte i kraft 1. juli 2006 og COTIF-loven av 10. desember 2004 nr. 82 gjelder fra samme dato.

Tilleggsavgift for reisende uten gyldig billett skal være godkjent av Samferdselsdepartementet.

Til § 4-2 Særskilte krav til infrastrukturforvalter i forbindelse med driften

Virksomhetsplan med investerings- og finansieringsprogrammer

Bestemmelsen i første ledd er i dag bare relevant for Jernbaneverket, og pålegger infrastrukturforvaltere å lage slike planer.

Særskilte krav til private som vil drive infrastruktur

Annet ledd er tatt inn for å kunne gi regler i tilfelle det i fremtiden skulle være aktuelt for private infrastrukturforvaltere å drive deler av det nasjonale jernbanenettet.

Bestemmelsen gir Samferdselsdepartementet nødvendig myndighet til å fastsette vilkår i tråd med direktiv 2001/14/EF, dersom slike virksomheter blir opprettet.

Kapittel 5 Lisens for jernbaneforetak

Kapitlet omhandler kravene til lisens og omfatter de vilkår som fremgår av lisensdirektivet 95/18/EF med endringer som er inntatt i artikkel 29 i jernbanesikkerhetsdirektivet. Vilkårene for å få lisens må være oppfylt også for å

opprettholde lisensen, dvs at kravene må være oppfylt til enhver tid. I kravet til lisens ligger som tidligere kravene til vandel, økonomisk evne og faglig dyktighet.

Det er foretatt noen justeringer i forhold til den tidligere lisensforskriften, bl.a. ved at ansvar for virksomheten, forbud mot overdragelse o.l. og lisensens gyldighet er skilt ut i egne paragrafer, jf. § 5-8, § 5-9 og § 5-10.

Til § 5-1 Krav om lisens

Lisensen er gyldig i hele EØS-området og Sveits. Lisens fra annen EØS-stat eller Sveits gjelder også i Norge med de begrensinger som følger av tilgangsbestemmelsene, jf. kapittel 2. En lisens gir i seg selv ikke tilgang til nettet, idet det kreves i tillegg sikkerhetssertifikat etter kapittel 6 før det kan søkes om infrastrukturkapasitet etter fordelingsforskriften.

Til § 5-2 Vilkår for lisens

Kravet om at jernbaneforetaket må være etablert i Norge, innebærer at virksomheten må være registrert i foretaksregisteret med eget organisasjonsnummer.

Til § 5-3 Vandel m.m.

Den som søker om lisens må ha råderett over eget bo og kunne inngå forpliktelser knyttet til virksomheten. Søkeren må derfor ikke være under konkursbehandling, dvs. være slått konkurs. Kravene angående vandel og konkurs kan også stilles til daglig leder og andre personer i ledelsen.

Hvorvidt de forhold som er nevnt i annet ledd bokstav a, b og c er alvorlige, er gjenstand for en vurdering i det enkelte tilfellet. Forholdene må vurderes ut fra hvilken betydning de har for den virksomhet som skal drives.

Det kreves at eieren og eventuelt andre personer i ledelsen legger fram politiattest. Politiattesten må være oppdatert, og normalt ikke være mer enn tre måneder gammel.

Til § 5-4 Økonomisk evne

Det må fremlegges dokumentasjonen som nevnt i bestemmelsen som viser at virksomheten har tilfredsstillende økonomisk evne.

Tidspunktet på 12 måneder regnes fra det tidspunktet virksomheten skal starte.

Til § 5-5 Faglig dyktighet

Jernbaneforetaket må ha en egen ledelsesorganisasjon som har den kompetanse som er nødvendig for å kunne ivareta de forpliktelser som følger av å inneha lisens.

Nærmere krav til organisasjon og faglig dyktighet er fastsatt i forskrifter gitt av Statens jernbanetilsyn.

Til § 5-6 Forsikring/garanti

Det er fastsatt et minimumsbeløp for dekning av erstatningsansvar. Minimumsbeløpet er knyttet til folketrygdens grunnbeløp (G). G blir endret årlig (1. mai). Kravet til minimumsbeløp fratar ikke det enkelte jernbaneforetak ansvaret for selv å vurdere behovet for ytterligere dekning hensett til den virksomhet som skal drives.

Til § 5-8 Ansvar for virksomheten

Det er presisert at ansvaret for virksomheten ligger hos den som får lisensen, noe som naturlig følger av det å inneha lisens. Ansvaret omfatter alle sider av jernbanevirksomheten. Bestemmelsen er ikke til hinder for at jernbaneforetaket kan endre de interne ansvarsforhold uten at dette får betydning for lisensen, med mindre bestemte ansvarsforhold inngår i vilkårene for lisensen. Bestemmelsen er heller ikke til hinder for at virksomheten kan benytte leverandører og lignende til å utføre enkelte av arbeidsoppgavene for seg. Ansvaret ligger like fullt hos den som innehar lisensen.

Til § 5-9 Forbud mot overdragelse o.l.

Det er presisert at forbudet mot overdragelse også gjelder leie, leasing, lån og eventuelle andre måter på overlatelse.

Til § 5-11 Fornytt lisens ved endring av jernbaneforetakets rettslige stilling m.m.

Tilsynet skal varsles om andre endringer i jernbaneforetaks rettslige stilling mv. Det samme gjelder utvidelse av virksomheten. Det er da opp til tilsynet å vurdere hvorvidt det skal kreves at det søkes om ny lisens.

Til § 5-12 Suspensjon og tilbakekall av lisens

En lisens kan suspenderes eller tilbakekalles ved brudd på vilkårene. Med suspensjon menes en midlertidig oppheving av lisensen. Det vil være opp til tilsynet å vurdere om det vil benytte muligheten for å suspendere en lisens i stedet for å tilbakekalle den, bl.a. vurdert ut fra alvorlighetsgraden av bruddet på vilkårene. Dersom suspensjon velges, og det viser seg at jernbaneforetaket ikke oppfyller kravene innen en nærmere fastsatt frist, vil en naturlig reaksjon være tilbakekall.

Kapittel 6 Sikkerhetssertifikat for jernbaneforetak

Det er også i dette kapitlet tatt inn bestemmelser om ansvar for virksomheten og forbud mot overdragelse mv., jf. § 6-6 og § 6-7 slik at bestemmelsene er i overensstemmelse med tilsvarende paragrafer i kapittel 2 og 5.

For øvrig er retten til tilgang til opplæring, som tidligere var inntatt under administrative bestemmelser i lisensforskriften, flyttet til dette kapitlet, da bestemmelsen gjelder rettigheter i forbindelse med å kunne få utstedt sikkerhetssertifikat, jf. § 6-10.

Til § 6-1 Krav om sikkerhetssertifikat

Formålet med sikkerhetssertifikatet er å bevise at jernbaneforetaket har utarbeidet et sikkerhetsstyringssystem og oppfyller kravene fastsatt i eller i medhold av jernbaneloven (herunder TSler og andre relevante bestemmelser i EØS-regelverket, samt nasjonale sikkerhetsregler).

Sikkerhetssertifikatet er delt i to deler, en generell del (såkalt del A) og en nettspesifikk del (såkalt del B), jf. § 6-2. Den generelle delen utstedes av den EØS-staten som har utstedt lisensen til jernbaneforetaket, og omfatter en bekreftelse på at jernbaneforetaket har et sikkerhetsstyringssystem som oppfyller kravene i sikkerhetsdirektivet. Den generelle delen av sikkerhetssertifikatet gjelder i hele EØS-området og Sveits for tilsvarende jernbanevirksomhet. Den nettspesifikke delen av sikkerhetssertifikatet utstedes av den EØS-staten der jernbaneforetaket ønsker å drive virksomhet. Denne delen av sikkerhetssertifikatet er en bekreftelse på at jernbaneforetaket oppfyller de spesielle krav som gjelder for det enkelte jernbanenettet. For å få utstedt den nettspesifikke delen av sikkerhetssertifikatet, må jernbaneforetaket oppfylle de nasjonale sikkerhetsreglene som er fastsatt i eller med hjemmel i jernbaneloven. (I kommisjonsforordning om felles sikkerhetsmetode for vurdering av samsvar med kravene til sikkerhetssertifikater (1158/2010) vises det til vedlegg 2 når det gjelder sikkerhetssertifikat del A og vedlegg 3 når det gjelder del B).

Til § 6-2 Vilkår for sikkerhetssertifikat

Jernbaneforetak som er etablert i Norge må få utstedt sikkerhetssertifikat fra Statens jernbanetilsyn som omfatter både kravene i første ledd bokstav a og b (dvs. den generelle delen og den nettspesifikke delen). Sertifiseringen etter bokstav a gjelder i hele EØS-området for tilsvarende jernbanetransport.

Til § 6-3 Forsikring

Bestemmelsen sikrer at jernbaneforetak som har lisens utstedt fra en annen EØS-stat eller Sveits har minst den samme forsikringsdekning som de norske jernbaneforetakene. Se også kommentarene til § 5-6.

Til § 6-8 Fornyelse og endring av sikkerhetssertifikat

Det kreves at jernbaneforetak skal søke om fornyelse av sikkerhetssertifikatet minst hvert femte år. Eventuelle endringer som har betydning for sikkerhetssertifikatet skal videre meldes til tilsynet, samt innføring av ny type kategori av personell eller nye typer rullende materiell. Sikkerhetssertifikatet skal ajourføres helt eller delvis ved alle vesentlige endringer av virksomhetens art eller omfang. Det anføres at sikkerhetssertifikatets del B ikke kan gis med lengre varighet enn del A.

Kapittel 7 Sikkerhetsgodkjenning av infrastrukturforvalter

Det er også i dette kapitlet tatt inn bestemmelser om ansvar for virksomheten og forbud mot overdragelse mv., jf. § 7-4 og § 7-5 slik at bestemmelsene er i overensstemmelse med tilsvarende paragrafer i kapittel 2, 5 og 6.

Til § 7-1 Krav om sikkerhetsgodkjenning

I *første ledd* er det presisert at sikkerhetsgodkjenningen av infrastrukturforvalter omfatter egentransport i forbindelse med drift og vedlikehold og lignende av infrastrukturen. Drift av infrastrukturen omfatter også trafikkstyringen. I dag er det bare én infrastrukturforvalter av det nasjonale jernbanenettet, Jernbaneverket. Sikkerhetsgodkjenningen inkluderer at Jernbaneverket kan utføre transporter som omfatter bl.a. eget personell og materiell i forbindelse med vedlikehold og utbygging, samt flytting av materiellet. Også vedlikehold som omfatter stasjoner vil omfattes, herunder søppeltømming etc. Dersom infrastrukturforvalter benytter underleverandører, må styringssystemet ta høyde for dette slik at sikkerhetsstyringen sikres. Ansvar for virksomheten ligger hos den som har sikkerhetsgodkjenningen.

Videre har departementet gitt Jernbaneverket som en midlertidig ordning anledning til å ta med andres gods til *vegløse* områder der ingen jernbaneforetak vil påta seg slik transport. Omfanget og vilkårene for dette fremgår av departementets brev til Jernbaneverket av 8. mai 2005. En forutsetning var at Jernbaneverket skulle ha nødvendige tillatelser til å utføre godstransport. I og med at Jernbaneverket nå må ha sikkerhetsgodkjenning etter kapittel 7 i forskriften, har departementet og tilsynet kommet fram til at denne godkjenningen også kan omfatte slik sporadisk kjøring. Dette innebærer at Jernbaneverket ikke trenger lisens og sikkerhetssertifikat for denne sporadiske kjøringen som primært skal skje i forbindelse med Jernbaneverkets egne transporter, og som skal prises slik at de dekker de kostnader som transporten

påfører Jernbaneverket med tillegg av kjørevegsavgift, forsikring etc. som andre transportører må innkalkulere.

Sikkerhetsgodkjenningen av infrastrukturforvalteren (dvs. Jernbaneverket) vil også omfatte tilknyttet infrastruktur som infrastrukturforvalteren etter avtale påtar seg å drive for private. Dette innebærer at sikkerhetsgodkjenningen vil omfatte alle *tilknyttede* spor uavhengig av status (*inkludert museumsbanespor*), som Jernbaneverket vil påta seg å drive. I slike tilfeller trenger ikke den "private" infrastrukturforvalter egen sikkerhetsgodkjenning etter tillatelsesforskriften. Sikkerhetsgodkjenningen omfatter imidlertid ikke frittstående infrastruktur, og det må eventuelt søkes om tillatelse etter tillatelsesforskriften dersom Jernbaneverket ønsker å påta seg slik drift.

Departementet anser at skifting i forbindelse med Jernbaneverkets egentransport går inn under sikkerhetsgodkjenningen. Imidlertid må den som tilbyr skifting for andre, som i dag, ha "lisens og sikkerhetssertifikat". Dette må i tilfelle også gjelde for Jernbaneverket dersom det ønsker å tilby en slik tjeneste. Etter departementets mening må de samme krav som gjelder for andre som tilbyr skiftetjenester også gjelde for Jernbaneverket.

For øvrig vises det til kommisjonsforordning om felles sikkerhetsmetoder for vurdering av samsvar med kravene til sikkerhetsgodkjenning (1169/2010),

Kapittel 8 Markedsovervåking

Til § 8-1 Formålet med markedsovervåking

Bestemmelsen er ny, og angir formålet med den markedsovervåkingen som Statens jernbanetilsyn er tillagt. Formålet er å fremme konkurranse for derigjennom å arbeide for et effektivt jernbanemarked med sunn konkurranse og likeverdige vilkår, samt bidra til effektiv bruk av samfunnets ressurser.

Til § 8-2 Klage

For å kunne klage må vedkommende være part i saken eller være berørt på annen måte. "Andre berørte" vil derfor være aktører som faller inn under jernbanelovgivningen. Etter fordelingsforskriften er det "søkeren" som har klagerett, jf. § 9-4.

Til § 8-3 Statens jernbanetilsyns myndighet

Dersom tilsynet finner at det skjer en uønsket utvikling på jernbanemarkedet, må det først ta stilling til om det selv har hjemmel innenfor delegert myndighet etter

jernbaneloven for å foreta en endring for å rette opp forholdet. Aktørene har opplysningsplikt overfor tilsynet i slike saker. Tilsynet kan treffe egne vedtak for å rette situasjonen. Dersom imidlertid tilsynet ikke har hjemmel for å foreta seg noe i saken, må det vurdere hvem som eventuelt har myndighet til å gjøre noe med saken.

Tilsynets myndighet til å treffe beslutning om nødvendige tiltak, innebærer således at det eventuelt kan gjøre noe selv, eller ta saken opp med overordnet myndighet (departementet) eller for eksempel Konkurransetilsynet i de tilfeller hvor konkurranselovgivningen kan komme til anvendelse.