



Jernbaneverket

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

Henvendelse til: Elling Olav Longva
Tlf.: 22 45 53 78
Faks: 22 45 54 98
E-post: elling.olav.longva@jbv.no

Dato: 18.05.2015
Saksref.: 201501223-7
Deres ref.: 15/425
Vedlegg:

Postadresse:
Postboks 4350
NO- 2308 Hamar
postmottak@jbv.no
Sentralbord:
05280
Org. Nr.:
971 033 533 MVA
Bankgiro:
76940501888
jernbaneverket.no

Høring – utkast til nye jernbaneforskrifter

Det vises til brev fra Samferdselsdepartementet datert 16. februar 2015 med høring av nye jernbaneforskrifter.

Videre vises det til innspill som Jernbaneverket tidligere har kommet med, i forbindelse med departementets tidligere arbeid med de nye forskriftene.

Jernbaneverket har gjennomgått høringen og inngir med dette våre kommentarer. Som utgangspunkt har vi ikke tatt sikte på å gjenta innspillene vi tidligere har kommet med, men på noen punkter ser vi det som nødvendig å gjenta noen av innspillene.

I punkt 1 har vi noen overordnede og generelle kommentarer, mens vi i punkt 2 og 3 har kommentarer til enkelte av kapitlene og enkeltbestemmelser i de nye forskriftene.

Siden de fleste endringene gjelder reglene inntatt i forslag til ny jernbaneforskrift så gjelder de fleste kommentarene den forskriften, herunder også de generelle og overordnede kommentarene.

1. Overordnede og generelle kommentarer

1.1 Gjennomføring av direktiv 2012/34/EU i norsk rett – ny jernbaneforskrift og ny lisensforskrift

Departementet foreslår at direktiv 2012/34/EU gjennomføres i norsk rett ved ny jernbaneforskrift og ny lisensforskrift, hvor de reglene i direktivet som gjelder regulering av «jernbanemarkedet» gjennomføres og samles i ny jernbaneforskrift, mens de reglene i dagens jernbaneforskrift som gjennomfører sikkerhetsdirektivet, samt de reglene som er nærmest tematisk knyttet til disse reglene, flyttes over i ny lisensforskrift.

Jernbaneverket støtter en slik tematisk inndeling av forskriftene, slik at bestemmelser som gjelder jernbanemarkedet samles i ny jernbaneforskrift og at bestemmelser som gjelder sikkerhet samles i ny lisensforskrift. Videre er Jernbaneverket enig i at det er mest hensiktsmessig å ha reglene om lisens i den nye lisensforskriften.

Jernbaneverket mener «jernbaneforskriften» er et egnet navn for forskriften som skal gjennomføre reglene som gjelder regulering av jernbanemarkedet, men at «lisensforskriften» ikke er et like egnet navn for forskriften som skal gjennomføre de øvrige delene av regelverket. Det begrunner vi med at forslaget til ny lisensforskrift ikke bare skal omfatte reglene om lisens, men også reglene om sikkerhets sertifikat og sikkerhetsgodkjenning, samt at den kan forveksles med lisensforskriften av 16. desember 2005 nr. 1490 som ble opphevet når den någjeldende jernbaneforskriften trådte i kraft i 2011. Hovedinnholdet i den nye lisensforskriften er de overordnede tillatelsene infrastrukturforvalter og jernbaneforetak må ha for å kunne drive med jernbanevirksomhet, samt saksbehandlingsregler knyttet til disse tillatelsene, og vi mener navnet i større grad bør gjenspeile innholdet i forskriften. Det opplyses imidlertid at Jernbaneverket ikke har funnet noe mer egnet forslag enn «lisensforskriften».

1.2 Måten direktivet gjennomføres på

I forslaget til nye forskrifter har man lagt seg nært opp til teksten i direktivet og deler av direktivet gjengis ordrett i forskriftene. Jernbaneverket har forståelse for at denne metoden foretrekkes, siden man da sikrer seg mot at det oppstår utilsiktede uoverensstemmelser mellom den underliggende traktatrettslige forpliktelsen og innføringen av samme i norsk rett. Etter Jernbaneverkets syn har imidlertid denne metoden svakheter ved at det inntas en del reguleringer som i språkdrakt og for øvrig er fremmed i norsk rett. Av denne grunn inneholder forskriftene etter Jernbaneverkets syn en del bestemmelser som er vage og upresise og som er vanskelig å anvende i praksis.

Jernbaneverket konstaterer imidlertid at en del av regelverket er bearbeidet og forenklet, for eksempel kapittel 6 i ny jernbaneforskrift om avgifter for bruk av jernbaneinfrastruktur og tjenester. Dette vil etter Jernbaneverkets syn lette anvendelsen av disse bestemmelsene. Særlig den nye jernbaneforskriften inneholder imidlertid fortsatt en del bestemmelser som er en direkte gjengivelse av direktivet og som vil være vanskelig å anvende i praksis. I den grad disse bestemmelsene ikke blir bearbeidet og forenklet kan det etter vårt syn avhjelpes med at de blir utdypet og forklart i kommentar til forskriften.

Vi legger til at etter vårt syn er det tilsvarende utfordring med en del av bestemmelsene i någjeldende forskrift, fordelingsforskriften, men at dette kan bli en enda større utfordring med det nye regelverket, siden vi ser en utvikling ved det nye direktivet ved at det inneholder stadig mer skjønnsmessige og ordrike bestemmelser.

1.3 Behov for å presisere innholdet i enkelte bestemmelser

I tillegg til at forskriftene inneholder en del bestemmelser som kan bli vanskelig å anvende fordi de er en direkte gjengivelse av direktivets bestemmelser, så inneholder de en del bestemmelser hvor det etter vårt syn er behov for å presisere det nærmere innholdet i bestemmelsene. Dette gjelder særlig en del sentrale bestemmelser i den nye jernbaneforskriften, og særlig definisjonen av jernbaneinfrastruktur, kategoriseringen av tjenestene og innholdet i priskategoriene.

Generelt er det etter Jernbaneverkets syn uheldig å ha bestemmelser i forskriften hvor innholdet i liten grad er fastlagt. For det første er det uheldig fordi det kan medføre at det blir vanskelig for pliktsubjektene å fastslå sin rettsstilling. For det andre kan det føre til konflikter mellom infrastrukturforvalter og togselskapene. Dersom slike bestemmelser ikke blir presisert i forskriften kan de presiseres i forskriftens kommentarer. Det er imidlertid Jernbaneverkets syn at slike bestemmelser primært bør presiseres i forskriften.

I den grad det kommer sekundærlovgivning fra EU som presiserer slike bestemmelser kan det avhjelpe utfordringen som nevnt ovenfor. For eksempel er det opplyst at det vil komme regelverk som presiserer jernbaneforskriften § 6-2 tredje ledd, om at avgift for tilgang til den minste pakken med tjenester skal fastsettes «til kostnaden som oppstår som en direkte følge av togtrafikken». Frem til det kommer slik sekundærlovgivning vil det imidlertid være vanskelig å fastslå eksakt hva som er det nærmere innholdet i slike bestemmelser.

Vi legger til at etter vårt syn er det tilsvarende utfordring med en del bestemmelser i någjeldende forskrift (fordelingsforskriften). Det er videre vårt syn at grunnen til at det ikke har medført problemer er at Jernbaneverket i liten grad har tatt betalt for sine tjenester. Dersom Jernbaneverket og andre tilbydere av tjenester i større grad begynner å ta betalt for sine tjenester er det grunn til å tro at det vil bli et større behov for å få klarlagt innholdet i disse bestemmelsene.

1.4 Tidspunkt for ikrafttredelse

Vi har forstått det slik at den opprinnelige planen var at forskriftene skulle tre i kraft 15. juni 2015, men at ikrafttreden først vil skje noe senere, og at sannsynlig tidspunkt er en gang i løpet av høsten 2015.

Det opplyses at for Jernbaneverket vil det være optimalt hensiktsmessig om tidspunkt for ikrafttredelse faller sammen med hovedterminkifte. Det vil gjøre overgangen til nytt regelverk enklere og mindre ressurskrevende. Vi antar at ikrafttredelse ved hovedterminkifte vil være en fordel for togselskapene også. Neste hovedterminkifte er 12. desember 2015.

Det er viktig at informasjon om ikrafttredelsestidspunkt formidles til jernbaneverksmyndighetene så tidlig som mulig, slik at man får nok tid til å tilpasse seg til de nye reglene. Det opplyses at Jernbaneverket særlig trenger tid til å tilpasse seg de endrede reglene for tjenester, avgifter for bruk av jernbaneinfrastruktur og tjenester, nettveiledning og kapasitetsfordeling.

2. Ny jernbaneforskrift – kommentarer til kapitler og enkeltbestemmelser

Kapittel 1 - Innledende bestemmelser

§ 1-1 – Virkeområde

Bestemmelsen om virkeområde i § 1-1 er endret og har dels fått ny struktur. I gjeldende forskrifter er virkeområde angitt ved å angi pliktsubjektene (fordelingsforskriften) og hvilke funksjoner/elementer som omfattes (dagens jernbaneforskrift).

Virkeområde i utkast til ny jernbaneforskrift angis nå kun ved å angi de funksjoner/elementer som reguleres, men hvor dette er bygget ut i forhold til dagens jernbaneforskrift, samtidig som angivelse av overordnede tillatelser for jernbaneverksmyndighetene flyttes til ny lisensforskrift. Jernbaneverket støtter i prinsippet en slik oppbygning av virkeområdet i den nye jernbaneforskriften.

Departementet foreslår at «markedsovervåkning» ikke lenger skal angis i bestemmelsen om virkeområde. Vi mener at som i dagens jernbaneforskrift § 1-1 bokstav e) så bør det angis at den gjelder markedsovervåkning. Det begrunner vi med at forskriften, i tillegg til å inneholde det vesentlige av markedsregelverket for jernbanesektoren, også inneholder

reglene for selve markedsovervåkningen, jf. forslag til ny jernbaneforskrift kapittel 11. Vi mener det da er naturlig at markedsovervåkning nevnes i bestemmelsen om virkeområde som ny § 1-1 punkt 1 bokstav e).

Etter vårt syn er den vesentligste endringen knyttet til virkeområde at begrepet «det nasjonale jernbanenettet» ikke lenger benyttes som hjelpebegrep for å angi forskriftens virkeområde. Siden bruken av begrepet i dagens fordelingsforskrift har skapt en del uklarhet støtter Jernbaneverket at begrepet tas ut. Jernbaneverket støtter også at man istedenfor bruker begrepene «jernbanenettet» og «jernbaneinfrastruktur» for å angi hva forskriften gjelder for, og at man legger seg nærmere opp til direktivet.

Jernbaneverket har imidlertid to kommentarer/spørsmål knyttet til at man foreslår å gå bort fra å bruke begrepet «det nasjonale jernbanenettet» i den nye jernbaneforskriften. Det første gjelder at de fleste øvrige forskrifter under jernbaneloven bruker begrepet «nasjonale jernbanenettet» som hjelpebegrep for å angi virkeområde, og Jernbaneverket stiller spørsmål til om det kan skape uklarhet dersom man går bort fra å bruke begrepet i de to nye forskriftene, mens begrepet fortsatt vil være i bruk i øvrige forskrifter. Jernbaneverket har ikke full oversikt over om og eventuelt i hvilken grad dette vil skape uklarhet, men gjør med dette departementet oppmerksom på problemstillingen.

Det andre gjelder at definisjonen av «det nasjonale jernbanenettet» tas ut av forskriften. I dag er begrepet definert i jernbaneforskriften § 1-4 bokstav a). Ettersom begrepet ikke lenger skal brukes i den nye jernbaneforskriften er det naturlig at definisjonen også tas ut. Jernbaneverket har imidlertid forstått det slik at definisjonen i dagens jernbaneforskrift er den offisielle definisjonen av begrepet, og vi stiller spørsmål til om man dermed mister definisjonen for bruk ved anvendelse av de øvrige forskriftene. Vi konstaterer at begrepet også er definert i tillatelsesforskriften § 1-2 bokstav a) og i jernbaneinfrastrukturforskriften § 1-3 bokstav c), men disse definisjonene synes å ha et mindre offisielt preg og kun å være ment for disse to forskriftene. Vi konstaterer videre at det foreslås å oppheve definisjonen av «det nasjonale jernbanenettet» i tillatelsesforskriften, men at definisjonen i jernbaneinfrastrukturforskriften ikke foreslås opphevet.

Etter vårt syn er det viktig at det er konsistent bruk av de ulike begrepene som angir forskriftenes virkeområde, og i den grad ovennevnte ikke er avklart ved de foreslåtte endringene foreslår Jernbaneverket at dette avklares før de nye forskriftene trer i kraft.

Enkeltvedtak og forholdet til forvaltningsloven

I forslag til ny jernbaneforskrift § 1-2 syvende ledd foreslås det at forvaltningslovens bestemmelser om enkeltvedtak skal gjelde for infrastrukturforvalters beslutninger om tildeling av infrastrukturkapasitet.

Jernbaneverket støtter dette forslaget og at bestemmelsen begrenses til å gjelde beslutninger om å tildele eller avslå infrastrukturkapasitet på statens jernbaneinfrastruktur.

Det følger av ny jernbaneforskrift § 1-2 åttende ledd at infrastrukturforvalter på statens jernbaneinfrastruktur skal være underlagt forvaltningsloven så langt den passer. Jernbaneverket er enig i prinsippet om at kravene i forvaltningsloven skal gjelde så langt de passer for enhver infrastrukturforvalter på statens jernbaneinfrastruktur, men etter vårt syn vil det være en fordel om det i forskriften eller i kommentar til forskriften gis anvisning på hvilke bestemmelser i forvaltningsloven som kommer til anvendelse,

herunder når saksbehandlingsreglene i henholdsvis forvaltningsloven og den nye jernbaneforskriften kommer til anvendelse.

Definisjoner

Jernbaneverket støtter at definisjonene i jernbaneforskriften legges så nært som mulig opp mot definisjonene i direktivet. Etter Jernbaneverkets syn vil det bidra til at de sentrale begrepene i forskriften får et fastere og mer avklart innhold.

Jernbanevirksomhet

Departementet foreslår å ta ut definisjonen av begrepet «jernbanevirksomhet», jf. gjeldende jernbaneforskrift § 1-4 bokstav d). Departementet påpeker at det både brukes for å beskrive virksomhet og aktivitet, og at det ikke er naturlig å binde uttrykket til et definert meningsinnhold i forskriften.

Etter Jernbaneverkets syn er begrepet «jernbanevirksomhet» et nyttig begrep som fellesbetegnelse for infrastrukturforvalter og jernbaneforetak, eventuelt som fellesbetegnelse for den aktivitet som infrastrukturforvalter og jernbaneforetak utøver. For eksempel er det nyttig å bruke begrepet i sikkerhetsstyringsforskriften hvor en rekke krav retter seg både mot infrastrukturforvalter og jernbaneforetak. Det som etter vårt syn er uheldig er at det er definert på to ulike måter i jernbaneloven med forskrifter. I jernbaneloven § 3 bokstav d) er jernbanevirksomhet definert som de aktivitetene infrastrukturforvalter og jernbaneforetak foretar (tilsvarende i tillatelsesforskriften § 1-2 bokstav e) og sikkerhetsstyringsforskriften § 1-3 bokstav h), mens det i dagens jernbaneforskrift § 1-4 bokstav d) og i jernbaneinfrastrukturforskriften § 1-3 bokstav l) er brukt som fellesbetegnelse for virksomhetene (infrastrukturforvalter og jernbaneforetak).

Etter vårt syn bør begrepet beholdes i forskriften, men at det avklares hvilken av de to måtene å definere det på som skal brukes, og at det dernest brukes på samme måte i alle forskriftene under jernbaneloven. Eventuelt kan det etableres to forskjellige begreper for 1) den aktivitet som infrastrukturforvalter og jernbaneforetak utøver og 2) selve virksomhetene (infrastrukturforvalter og jernbaneforetak). I så fall vil det etter vårt syn være naturlig at begrepet jernbanevirksomhet forbeholdes som fellesbetegnelse for aktivitetene siden det følger av jernbaneloven.

Det brukes også en del andre begreper i den nye jernbaneforskriften som ligger nært opp til begrepet «jernbanevirksomhet» og som ikke er definert, for eksempel «jernbanetransporttjeneste» i § 8-1 og § 10-1, «jernbanetjeneste» i § 8-6 og «transporttjeneste» i § 8-8. Generelt mener vi det er uheldig å ha så mange lignende begreper uten at de forskjellige begrepene er definert, og vi foreslår det foretas en gjennomgang av disse begrepene med sikte på å oppnå en ensartet begrepsbruk.

Jernbaneinfrastruktur – § 1-3 bokstav d)

Det er en del endringer i definisjonen av begrepet «jernbaneinfrastruktur» i forhold til fordelingsforskriften § 1-2 bokstav e), men Jernbaneverket forstår det slik at det ikke er ment å innebære noen innholdsmessige endringer, slik at dagens definisjon av «jernbaneinfrastruktur» i hovedsak videreføres i den nye jernbaneforskriften. Som utgangspunkt støtter Jernbaneverket at definisjonen i gjeldende forskrift videreføres.

Det er imidlertid Jernbaneverkets syn at definisjonen på noen punkter bør presiseres, jf. for eksempel begrepet «bygninger som benyttes av infrastrukturavdelingen» i vedlegg I siste strekpunkt, som etter vårt syn gir en lite presis definisjon på hvilke bygninger som omfattes av begrepet jernbaneinfrastruktur. Vi mener videre at begrepet «infrastrukturavdelingen» er lite egnet for norske forhold og foreslår at teksten forandres til:

«bygninger som benyttes til betjening av infrastrukturen»

For brukerne av regelverket vil det være en fordel om dette begrepet og andre begreper i definisjonen presiseres i forskriften eller i vedlegg I, eventuelt at det presiseres i kommentar til forskriften.

Søker – § 1-3 bokstav j)

Det er en vesentlig endring i forhold til gjeldende regelverk at kretsen av de som kan søke om infrastrukturkapasitet er utvidet. Etter gjeldende regelverk er det kun jernbaneforetak med tilgang som kan være søker (som kan søke om infrastrukturkapasitet). Det fremgår av bestemmelsen at «fysiske eller juridiske personer.. ..som har en allmenntilgjengelig eller forretningsmessig interesse av å bli tildelt infrastrukturkapasitet» er søker. Departementet påpeker i høringsbrevet at eksemplifiseringen i bestemmelsen omfatter de som typisk vil ha en slik interesse, men at den ikke er uttømmende. Videre fremgår det at infrastrukturforvalter kan stille krav til søkerne, og at disse kravene må være relatert til søkerens evne til å betale infrastrukturavgift og til å utnytte infrastrukturen.

Selv om infrastrukturforvalter kan stille krav til søker knyttet til nærmere angitt kriterier så mener Jernbaneverket at det underliggende regelverket bør gi klarere føringer for hvem som kan være søker. Det bør etter vårt syn i større grad presiseres i forskriften eller i kommentar til forskriften hvilke fysiske og juridiske personer som kan omfattes av begrepet «søker». I tillegg fremstår det som uavklart hva som skal til og hvilken prosess som skal gjennomføres for at en fysisk eller juridisk person skal kunne anses som «søker», og om det foreligger noen krav til godkjenning/autorisering av den som skal være «søker».

Kapittel 2 – Tilgang til å trafikkere jernbanenettet mv.

Jernbaneverket støtter at reglene i kapittel 2 og 3 i gjeldende jernbaneforskrift slås sammen til nytt kapittel 2 i den nye jernbaneforskriften. Videre er det positivt at reglene for øvrig har blitt forenklet.

Jernbaneverket støtter at det i § 2-1 andre ledd presiseres at tilgang etter § 2-1 også omfatter testkjøring og kjøring i forbindelse med opplæring.

I § 2-2 c) foreslår vi at begrepet «museumsvirksomhet» endres til «museumstogvirksomhet»

I § 2-2 bokstav c) siste setning er det en skrivefeil hvor «konkurreranse» skal endres til «konkurransen».

Kapittel 3 – Særskilte krav til jernbaneforetak og infrastrukturforvalter

§ 3-3 Særskilte krav til infrastrukturforvalters drift

Det følger av § 3-3 første ledd at infrastrukturforvalter skal utarbeide en virksomhetsplan som omfatter investerings- og finansieringsprogrammer, og Jernbaneverket stiller spørsmål til om bruken av ordet «virksomhetsplan» her er misvisende.

En virksomhetsplan er slik vi ser det et begrep som brukes om en plan for ett spesifikt år, kommende og inneværende år. Investerings- og finansieringsprogrammer omfatter flere år og vi stiller spørsmål til om det bør brukes et annet begrep. I den engelske direktivteksten heter det «railway undertakings shall determine their business plans, including their investment and financing programmes».

På bakgrunn av ovennevnte foreslår vi at § 3-3 første ledd første setning endres til følgende:

«Infrastrukturforvalter skal fastlegge sine forretningsplaner, inkludert sine investerings- og finansieringsprogrammer.»

På denne måte vil man også unngå at forskriftsteksten indikerer at planen kun omfatter investerings- og finansieringsprogrammer.

Videre fremgår det av § 3-3 andre ledd at departementet skal «sikre at en infrastrukturforvalters resultatregnskap er balansert under normale markedsforhold». Vi forstår kravet som å være at kostnader og inntekter (resultatet) skal balansere, og vi stiller spørsmål til om det er bedre å bruke begrepet resultat.

Bruken av ordet utgifter tilsier at dette er resultater etter kontantprinsipper, og vi stiller spørsmål til om det er hensikten. Vi stiller spørsmål til om ordet utgifter må byttes ut med kostnader, om det er periodisert regnskapsinformasjon som skal legges til grunn. Den opprinnelige direktivteksten har også formuleringen knyttet til resultatregnskapet.

På bakgrunn av ovennevnte foreslår vi at § 3-3 andre ledd endres til følgende:

«Departementet skal sikre at infrastrukturforvalters resultat i henhold til avlagte resultatregnskaper er balansert under normale markedsforhold..».

Vi stiller også spørsmål til om man i bestemmelsen for øvrig bør erstatte ordet «utgift» med «kostnad», som synes å være en mer korrekt begrepsbruk og som er brukt andre steder i forskriften.

For øvrig er det etter vårt syn behov for en nærmere avklaring av hva som menes med et balansert resultat.

§ 3-4 – Atskillelse av regnskaper

I § 3-4 er det krav til atskillelse av regnskaper. Vi foreslår at tittelen til bestemmelsen og tekst i bestemmelsen endres som følger:

«§ 3-4 Separate regnskaper

..skal det avlegges og offentliggjøres separate resultatregnskaper og balanser..».

Den siste setningen gjelder de formuleringene som er like i første og andre ledd.

Videre stiller vi spørsmål til om det bør klargjøres hva som menes med separat regnskap, om det er tilstrekkelig at det avlegges segmentregnskaper etter internasjonal/nasjonal god regnskapsskikk eller om virksomhetene må deles opp i separate juridiske enheter som avlegger egne regnskaper for hvert datterselskap.

Etter vårt syn bør det videre fremgå av forskriften om kravet om avleggelse og offentliggjøring kun er knyttet til årsregnskaper, eller om det også omfatter kvartalsregnskaper.

Kapittel 4 – Jernbanerelaterte tjenester

Generelle kommentarer

Slik Jernbaneverket ser det er den vesentligste endringen i kapittel 4 at enhver som driver serviceanlegg plikter å tilby jernbaneforetak tilgang på like vilkår, jf. § 4-2. Etter gjeldende regelverk (fordelingsforskriften) er det kun infrastrukturforvalter som plikter å stille slike tjenester til disposisjon for jernbaneforetak. Jernbaneverket har forståelse for at slike regler må innføres for å oppfylle forpliktelsene i direktivet, men vår generelle oppfatning er at slik reglene foreslås gjennomført så skaper det en del uklarheter, særlig når det gjelder forholdet mellom Jernbaneverket og andre innehavere av serviceanlegg.

Et eksempel kan illustrere det: dersom en annen innehaver av serviceanlegg enn Jernbaneverket tildeler en tjeneste til et jernbaneforetak, kan det tenkes at jernbaneforetaket er avhengig av å få tildelt sportilgang av Jernbaneverket for å få brukt tjenesten. I et slikt tilfelle må tildelingene samordnes for at jernbaneforetaket skal sikres reell tilgang til tjenesten. Etter Jernbaneverkets syn er det en svakhet ved det nye regelverket at det ikke gir anvisning på hvordan slik samordning skal skje. Dersom det ikke gis anvisning på hvordan slik samordning skal skje, enten i forskriften eller i kommentar til forskriften, må Jernbaneverket etablere egne retningslinjer om dette. Etter Jernbaneverkets syn vil det være en fordel om slike retningslinjer gis i forskrift.

Etter Jernbaneverkets syn er det ytterligere en svakhet ved kapittel 4 at de ulike tjenestekategoriene i liten grad er presisert, jf. §§ 4-1, 4-2, 4-4 og 4-5. De ulike tjenestekategoriene er nærmest en direkte gjengivelse av direktivets vedlegg II. Jernbaneverket har forståelse for at man ved gjennomføringen legger seg nært opp til teksten i direktivet, men ulempen ved en slik gjennomføringsmåte er at det blir brukt en del begreper som ikke har noe klart innhold (begreper som ikke er i vanlig bruk i Norge o.l.) og at beskrivelsen av tjenestene ikke er presis nok.

To eksempler kan illustrere det:

- det er uklart hva «rangerstasjoner» er, jf. § 4-2 bokstav c)
- det er uklart hvilke «bygninger og andre anlegg» på stasjoner som omfattes av tjenesten «stasjoner for passasjerer», jf. § 4-2 bokstav a)

Det som er ulempen ved at regelverket er upresist er at det blir usikkerhet til hva som omfattes av de ulike tjenestene og hva jernbaneforetaket i medhold av reglene har krav på. I tillegg har det betydning for hvilken pris som kan tas for tjenesten, jf. forskriftens kapittel 6. Etter Jernbaneverkets syn er ovennevnte også en svakhet ved gjeldende regelverk (fordelingsforskriften), og vi anser at grunnen til at det ikke har vært mer diskusjon om

innholdet i disse bestemmelsene er at Jernbaneverket i liten grad har tatt betalt for sine tjenester. Nå skal også andre tilbydere av serviceanlegg underlegges dette regelverket og som sannsynligvis i større grad vil ta betalt for sine tjenester, og det er da viktig at de ulike tjenestekategoriene har et avklart og presist innhold. Det vil også ha betydning dersom Jernbaneverket i større grad tar betalt for sine tjenester. På bakgrunn av ovennevnte anbefaler Jernbaneverket at innholdet i de ulike tjenestekategoriene klarlegges og presiseres, enten i forskriften eller i kommentar til forskriften.

I gjeldende regelverk (fordelingsforskriften) er de ulike tjenestekategoriene vedlegg til forskriften, og Jernbaneverket støtter at de i ny jernbaneforskrift flyttes inn i forskriften.

§ 4-1 bokstav c)

I § 4-1 bokstav c) er tjenesten beskrevet som «bruk av jernbaneinfrastruktur, herunder sporvekslere og sporkryss». Teksten er en direkte gjengivelse av direktivets vedlegg II 1. bokstav c) og omformulert i forhold til gjeldende regelverk (fordelingsforskriften) § 3-1 vedlegg I bokstav c) hvor tjenesten er beskrevet som «bruk av spor og forbindelser mellom spor som er nødvendig for å utnytte den tildelte kapasitet».

Etter Jernbaneverkets syn er den nye teksten intetsigende og vi foreslår at teksten i fordelingsforskriften § 3-1 vedlegg I bokstav c) beholdes. Grunnen er at det ikke gir mening å snakke om å kjøre på sporveksler og sporkryss. I «spor» inngår både sporveksler og sporkryss, og begge er en selvfølgelig del av infrastrukturen på lik linje med andre deler av sporet som det er nødvendig å kjøre på. Dersom teksten ikke endres mener vi uansett at begrepet «sporvekslere» i § 4-1 bokstav c) må endres til «sporveksler».

§ 4-2 Løftetjenester

Det fremgår av departementets høringsbrev at «løftetjenester» er eksempel på en tjeneste som omfattes av § 4-2. Vi forstår det slik at departementet mener at løftetjenester omfattes av formuleringen «og tjenester som ytes i disse» i første ledd.

Med «løftetjenester» antas å mene løfting og lossing av gods, altså den godshåndtering som skjer på godsterminaler.

Jernbaneverket stiller spørsmål til om det er riktig og hensiktsmessig at slike tjenester omfattes av § 4-2.

Hovedgrunnen til at vi mener løftetjenester ikke bør omfattes er at dette er tjenester som har en fjernere tilknytning til selve jernbanedriften enn de øvrige tjenestene i § 4-2, og etter vårt syn bør det være et fritt marked for slike tjenester, og som ikke bør være underlagt de særskilte kravene i jernbaneforskriften til pris mv.

Videre vil det kunne være avhengig av hvem som utfører tjenesten og hvordan virksomheten er organisert om løftetjenester omfattes. Pliktsubjekt etter § 4-2 er infrastrukturforvalter og den som driver serviceanlegg. Dersom andre enn disse utfører løftetjenester, noe som i praksis antas å ofte være tilfelle, vil ikke bestemmelsen komme til anvendelse. For eksempel så vil ikke aktører som kun har avtale med jernbaneforetak omfattes, da de hverken er infrastrukturforvalter eller den som driver serviceanlegg.

Dersom løftetjenester omfattes vil det også oppstå vanskelige grensespørsmål om hvilke andre tjenester på serviceanlegg som er mer avledet fra jernbanedriften som omfattes, og

vi mener at kun tjenester som har en nær og direkte tilknytning til selve jernbanedriften bør omfattes, som for eksempel skiftetjenester, hensetting mv.

Uansett bør det etter Jernbaneverkets syn klargjøres i forskriften eller i kommentar til forskriften om løftetjenester omfattes av bestemmelsen. Vi legger til at det over lengre tid har vært uklart om løftetjenester omfattes etter gjeldende regelverk (fordelingsforskriften) og hvor ulike aktører har hatt ulikt syn, og det vil etter vårt syn være en fordel om dette avklares på en tydelig måte i den nye jernbaneforskriften.

§ 4-2 bokstav c)

«Skifteanleg» skal endres til «skifteanlegg».

Kapittel 5 – Nettveiledning

I forslag til ny jernbaneforskrift kapittel 5 videreføres i hovedsak gjeldende krav til nettveiledning (fordelingsforskriften kapittel 2) i tillegg til at det tilkommer en del nye krav.

I direktivet fremgår kravene til nettveiledningens innhold i vedlegg IV, og Jernbaneverket støtter forslaget om at kravene tas inn i forskriften.

I tillegg til kravene som stilles i kapittel 5 er det en del krav til nettveiledningen i forskriftens øvrige kapitler. Jernbaneverket er enig i at de fleste kravene bør samles i kapittel 5, men at de kravene som tematisk hører nærmere sammen med annen regulering plasseres i andre deler av forskriften.

§ 5-1 nr. 1 – Offentliggjøring på minst to offisielle EØS-språk

Det er et nytt krav i § 5-1 første ledd at nettveiledningen skal offentliggjøres på minst to offisielle EØS-språk. Nettveiledningen utgis per i dag på norsk og engelsk, og Jernbaneverket vil anta at dette oppfyller kravet i forskriften. Jernbaneverket har imidlertid ikke fått klarhet i om norsk og engelsk er «offisielle EØS-språk». For det tilfelle at ett eller begge språkene ikke er offisielle EØS-språk, foreslår Jernbaneverket at forskriften endres slik at det blir tilstrekkelig å utgi nettveiledningen på norsk og engelsk. Jernbaneverket kan ikke se det er behov for å utgi nettveiledningen på andre språk enn norsk og engelsk. Utgivelse på andre språk enn norsk og engelsk vil medføre negative konsekvenser for Jernbaneverket i form av merarbeid og kostnader.

§ 5-1 nr. 3 og 4 – Informasjon om andre sine serviceanlegg

Det følger av § 5-1 tredje ledd at nettveiledningen skal inneholde informasjon om alle serviceanlegg som er knyttet til jernbanenettet, og som innebærer at nettveiledningen ikke bare skal inneholde informasjon om infrastrukturforvalters serviceanlegg, men også andres serviceanlegg. Som et alternativ til at informasjonen inntas i nettveiledningen er det tilstrekkelig å vise til et nettsted der informasjonen er tilgjengelig elektronisk og gratis. Dette er en utvidelse i forhold til gjeldende regulering i fordelingsforskriften kapittel 2, hvor nettveiledningen kun skal inneholde informasjon om infrastrukturforvalters serviceanlegg.

På bakgrunn av at det innføres plikt for andre innehavere av serviceanlegg om å stille disse til disposisjon til jernbaneforetak på lik linje med infrastrukturforvalter, er Jernbaneverket

enig i at slik informasjon bør kunngjøres gjennom infrastrukturforvalters nettveiledning. For Jernbaneverket er det imidlertid et viktig prinsipp at infrastrukturforvalter ikke bør ha ansvar for at informasjon om andre sine serviceanlegg er korrekt og oppdatert, men kun et ansvar om å videreformidle informasjon som er gitt infrastrukturforvalter. I tillegg bør andre innehavere av serviceanlegg ha plikt til å fremlegge all relevant informasjon til infrastrukturforvalter.

Vi mener for det første at det bør komme tydeligere frem at infrastrukturforvalters ansvar er begrenset til å videreformidle informasjon andre har levert til infrastrukturforvalter, og at infrastrukturforvalter ikke skal ha noe ansvar dersom det ikke gis korrekt og oppdatert informasjon til infrastrukturforvalter.

For det andre stiller vi spørsmål til om det er manglende sammenheng mellom § 5-1 tredje og fjerde ledd. Det følger av tredje ledd at nettveiledningen skal inneholde informasjon om andre sine serviceanlegg eller vise til et nettsted hvor informasjonen er tilgjengelig. Dersom innehaveren ikke har et slikt nettsted eller ikke ønsker å oppgi nettstedet, så forstår vi bestemmelsen slik at informasjonen må tas inn i nettveiledningen. Da følger det av fjerde ledd at innehaveren er forpliktet til å legge frem opplysninger om «avgiftene for tilgang til anlegget og for yting av tjenester, samt nødvendige tekniske opplysninger». Jernbaneverket stiller spørsmål til om dette er tilstrekkelig for at infrastrukturforvalter skal kunne oppfylle sin forpliktelse etter tredje ledd om å innta opplysninger i nettveiledningen om «vilkårene for tilgang» til anlegget og om «tilbud om tjenester i disse anlegg».

Vi legger til at etter vårt syn er det primært ønskelig at innehaveren av serviceanlegget skal være forpliktet til å ha et nettsted med all relevant informasjon om serviceanlegget, samt forpliktet til å oppgi dette nettstedet til infrastrukturforvalter. I så fall kan infrastrukturforvalters forpliktelse begrenses til å henvise til nettstedet i nettveiledningen, som vil gjøre det vesentlig mindre ressurskrevende for infrastrukturforvalter å forvalte informasjon om andres serviceanlegg.

Kapittel 6 – Avgifter for bruk av jernbaneinfrastrukturen

Generelle kommentarer

Direktivets regler om avgifter for bruk av jernbaneinfrastrukturen er på grunn av sin form og oppbygning blant de bestemmelsene i direktivet som er mest komplisert, og Jernbaneverket er positiv til at departementet har bearbeidet og forenklet disse i forslaget til ny jernbaneforskrift.

Jernbaneverket er videre positiv til at departementet foreslår å ikke gjennomføre bestemmelser i direktivet som ikke passer for hvordan jernbanen per i dag er organisert i Norge, for eksempel kravet i direktivets artikkel 30 nr. 2 om at det skal etableres en avtale mellom myndigheten og infrastrukturforvalter.

Dette til tross er det Jernbaneverkets generelle inntrykk at en del av bestemmelsene i kapittel 6 vil være vanskelig å anvende i praksis, i tillegg til at den del sentrale vilkår om innholdet i de ulike priskategoriene bør presiseres, jf. vår generelle kommentar om dette i punkt 1 ovenfor.

§ 6-2 tredje ledd – Infrastrukturavgifter

Det følger av bestemmelsen at avgift for tilgang til den minste pakken med tjenester skal fastsettes til kostnaden som oppstår som en direkte følge av togtrafikken.

Etter vårt syn er det vanskelig å si hva som er det nærmere innholdet i vilkåret «kostnaden som oppstår som en direkte følge av togtrafikken», og primært er det vårt syn at bestemmelsen bør presiseres i forskriften eller i kommentaren til forskriften.

Det er opplyst at det kommer sekundærlovgivning fra EU som skal presisere dette vilkåret og når et slikt regelverk er etablert kan det avhjelpe ulempene med at vilkåret i § 6-2 tredje ledd er lite presist. Frem til det kommer slik sekundærlovgivning vil det imidlertid være vanskelig å fastslå hva som er det nærmere innholdet i denne bestemmelsen.

§ 6-4 – Rabatter

Det fremgår av tredje ledd at øvrige rabatter skal begrenses til infrastrukturforvalters faktiske besparelser i «administrative kostnader». Slik vi ser det er det ikke gitt hva som ligger i begrepet «administrative kostnader» og etter vårt syn bør begrepet presiseres i forskriften eller i kommentar til forskriften.

§ 6-6 – Ytelsesordning

Bestemmelsen om ytelsesordning er en videreføring av gjeldende forskrift (fordelingsforskriften) § 4-7 og vi kan ikke se at de mindre endringene i teksten til § 6-6 første ledd innebærer noen realitetsendring i forhold til gjeldende regulering.

Vi konstaterer imidlertid at det er inntatt en rekke nye krav til ytelsesordningens innhold og hvilke prinsipper den skal bygge på i § 6-6 andre ledd flg. og vedlegg II, og vi har følgende kommentarer til disse nye kravene:

Det følger av § 6-6 annet ledd at infrastrukturforvalter og søker skal avtale et ytelsesnivå, og forutsetningsvis at ordningen skal baseres på avtalt ytelsesnivå mellom infrastrukturforvalter og det enkelte jernbaneforetak. Utgangspunktet er verdien av en forsinkelse både individuelt og samlet over en periode. Etter vårt syn er det uklart hvordan «samspillseffekter» skal håndteres, særlig når et jernbaneforetak er årsak til forsinkelsen. Videre er det uklart hva som menes med at «ytelsesnivået må ikke bringe en tjenestes økonomiske levedyktighet i fare». Jernbaneverket foreslår at det legges opp til et «regnskap» som viser hvem som debiteres og hvem som krediteres forsinkelsesverdiene (ikke forsinkelsestimer). I og med at avtalen kan gjøres individuell for hvert jernbaneforetak, kan det vel også avtales ulike verdier på forsinkelsestimer, for eksempel ved at lokaltog har større verdi enn fjerntog eller vice versa.

Vi har merket oss at ad hoc ruter bestilt mindre enn fem dager før avgang ikke skal inkluderes i ordningen, og vi stiller spørsmål til hva som gjelder dersom et slikt tog er årsak til forsinkelser for andre tog som står ordinært i ruteplanen. Vi legger også til at en utilsiktet virkning av dette kan bli at flere jernbaneforetak bestiller ruter ad-hoc.

For øvrig er § 6-6 femte til niende ledd gjentatt i vedlegg II bokstav d) til bokstav h) og vi foreslår at denne reguleringen enten tas ut av § 6-6 eller vedlegg II.

§ 6-7 – Reservasjonsavgifter

Det følger av § 6-7 at infrastrukturforvalter kan kreve en avgift for kapasitet som er tildelt, men som ikke brukes, og at innkrevingen av en slik avgift skal være obligatorisk når søkere som har fått tildelt et ruteleie gjentatte ganger unnlater å benytte tildelte leie eller deler av den.

Jernbaneverket støtter at det blir mulig å innføre en slik reservasjonsavgift.

Etter vårt syn bør det imidlertid på en tydeligere måte fremgå hvordan avgiften skal beregnes, og dersom det er meningen at infrastrukturforvalter skal fastsette størrelsen på avgiften og hvilken innretning avgiften for øvrig skal ha, at det fremgår av forskriften eller kommentaren til forskriften. Det er etter vårt syn viktig at dette tydelig fremgår slik at man unngår konflikt mellom infrastrukturforvalter og jernbaneforetak om innholdet i en slik ordning. For øvrig mener vi at det som bør være styrende for innholdet i ordningen er hvilke konsekvenser ikke-bruk har for kapasitetsutnyttelsen, herunder tidspunkt for og omfang av ikke-bruk.

Videre mener vi begrepet «gjentatte ganger» i andre ledd annen setning bør erstattes av et mer eksakt begrep, som for eksempel «mer enn en gang», slik at det på en tydelig måte fremgår av forskriften når det er obligatorisk å ha en slik avgift.

§ 6-9 – Avgifter for jernbanerelaterte tjenester mv.

I andre og tredje ledd fremgår det at avgift for bruk av tjenester som nevnt i §§ 4-2, 4-3 og 4-4 ikke skal overstige kostnaden ved å yte tjenesten, med tillegg av en rimelig tjeneste.

Etter vårt syn er det vanskelig å si hva som er det nærmere innholdet i vilkåret «kostnaden ved å yte tjenesten, med tillegg av en rimelig tjeneste», og primært er det vårt syn at bestemmelsen bør presiseres i forskriften eller i kommentaren til forskriften, jf. tilsvarende kommentar til § 6-3 tredje ledd.

Dersom det ikke kommer sekundærlovgivning som presiserer innholdet i denne bestemmelsen, vil det etter vårt syn være større behov for at denne bestemmelsen presiseres enn § 6-2 tredje ledd.

Kapittel 8, 9 og 10 – Kapasitetsfordeling mv.

Kapasitetsfordeling mv. er i dag regulert i fordelingsforskriften kapittel 5 og 7. I den nye jernbaneforskriften foreslås det at regelverket omstruktureres slik at kapasitetsfordeling på søknadsstadiet reguleres i kapittel 8, samordning, tvisteløsning og prioritering reguleres i kapittel 9, mens kapittel 10 regulerer situasjonen etter ruteleie er tildelt. Jernbaneverket støtter en slik ny strukturering av reglene om kapasitetsfordeling.

Slik Jernbaneverket oppfatter det er den vesentligste endringen ved de nye reglene at andre enn jernbaneforetak kan søke om infrastrukturkapasitet. Generelt er det Jernbaneverkets syn at det er en del uklarheter knyttet til slike andre søkere enn jernbaneforetak, for eksempel om Jernbaneverket skal forholde seg til søker eller til det jernbaneforetaket som søker har utpekt. Videre fremstår det som uklart om det er søker eller jernbaneforetaket som søker har utpekt som blir innehaver av ruteleiet. Jernbaneverket foreslår at disse uklarhetene klargjøres i forskriften eller i kommentar til forskriften.

§ 8-1 – Rett til kapasitet

Det fremgår av første ledd første setning at tildelt kapasitet ikke kan overdras til et annet foretak eller en annen type tjeneste. Vi stiller spørsmål til om «foretak» bør endres til «andre jernbaneforetak» eller «andre», avhengig av om andre enn jernbaneforetak kan være innehaver av et ruteleie.

§ 8-2 – Søknad

Bestemmelsen i § 8-2 fjerde ledd andre setning er identisk med § 8-5 tredje ledd og vi foreslår at den enten tas ut av § 8-2 eller § 8-5.

§ 9-5 Prioriteringskriterier

Forslag til ny § 9-5 stiller opp en prioriteringsliste for hvordan ulike grupper av transporttjenester skal prioriteres i forhold til hverandre, og dersom det må prioriteres innad den enkelte gruppe at det skal anvendes en metode med kriterier hvor det avgjørende er «transporttjenestens betydning for samfunnet».

Det er Jernbaneverkets generelle syn at det i så stor grad som mulig bør fremgå av forskriften hvordan det skal prioriteres ved overbelastning.

Jernbaneverket er dermed positiv til at det stilles opp en liste over hvordan ulike grupper transporttjenester skal prioriteres, men mener det hadde vært hensiktsmessig om forskriften kunne gått lenger i å si hvordan det skal prioriteres innad den enkelte gruppen.

Det opplyses at Jernbaneverket har etablert en metode for å beregne samfunnsnyten som skal benyttes ved konflikt innad den enkelte gruppen.

Det kan videre virke som at forskriftsteksten er absolutt mht at det ikke er mulig å prioritere på tvers av prioriteringsgruppene. Jernbaneverket finner det ikke hensiktsmessig at forskriften stenger for det og foreslår at det gis en åpning for å kunne prioritere på tvers av prioriteringsgruppene. Slik forslaget er utformet vil det for eksempel innebære at nattog som omfattes av gruppe 1 (tjenester som inngår i avtale med staten om plikt til offentlig tjeneste) alltid vil bli prioritert foran godstransport som går om natten, og Jernbaneverket stiller spørsmål til om det alltid er hensiktsmessig.

For øvrig støtter Jernbaneverket hvordan de ulike gruppene av transporttjenester prioriteres i forhold til hverandre.

Videre mener vi begrepet «avtale med staten om plikt til offentlig tjeneste» i § 9-5 første ledd nr. 1 er uklart, og at særlig bruken av begrepet «plikt til offentlig tjeneste» gjør det uklart. For eksempel er det uklart for oss om Flytogets trafikkering av Oslo S – Drammen omfattes av nr. 1. Vi stiller spørsmål til om begrepet bør erstattes med «avtale om kjøp av offentlig transport», og under enhver omstendighet mener vi at det på en tydeligere måte bør fremgå av forskriften eller i kommentaren til forskriften hva som omfattes av nr. 1.

§ 9-6 Kapasitetsanalyse

I andre ledd er det en skrivefeil hvor «kjørers» skal endres til «kjøres».

§ 10-1 – Avtaler med infrastrukturforvalteren

I § 10-1 er det krav om at ethvert jernbaneforetak som skal yte jernbanetransporttjenester må inngå nødvendige avtaler med infrastrukturforvalter.

Vi forstår det slik at dette er en videreføring av gjeldende regulering i fordelingsforskriften § 8-1, og at det fortsatt vil være et krav om å ha etablert slike avtaler (sportilgangsavtale el) for å kunne benytte tildelte ruteleier.

Avtaler etter § 10-1 kan betraktes som en privatrettslig avtale eller som en offentligrettslig tillatelse på vilkår, eller som en avtale med både privat- og offentligrettslige elementer. Dette kommer tydelig frem i direktivets artikkel 28:

«...skal inngå de nødvendige avtaler på offentlig- eller privatrettslig grunnlag med den berørte jernbaneinfrastrukturens infrastrukturforvaltninger.»

Tradisjonelt har det vært vanlig å betrakte avtaler etter fordelingsforskriften § 8-1 som privatrettslige avtaler, men i senere år har det offentligrettslige elementet blitt tillagt større vekt, som blant annet har medført at Jernbaneverket nå sender avtalene på høring til jernbaneforetakene når de skal endres.

Hverken fordelingsforskriften § 8-1 eller den nye forskriften § 10-1 gir anvisning på hvilken status avtaler etter § 14-1 skal ha, og Jernbaneverket foreslår at dette klargjøres i forskriften eller i kommentaren til forskriften.

Det er en skrivefeil i § 10-1 hvor «i vareta» skal endres til «ivareta».

§ 10-4 – Særlige tiltak i tilfelle forstyrrelser

Korttittelen til forskrift av 31. mars 2006 nr. 379 om varslings- og rapporteringsplikt i forbindelse med jernbaneulykker og jernbanehendelser er «varslings- og rapporteringsforskriften», og dermed antar vi «varslingsforskriften» skal endres til «varslings- og rapporteringsforskriften».

Kapittel 11 – Markedsovervåkning

§ 11-4 – Opplysninger som kan kreves fremlagt ved kontroll av regnskaper

Vi foreslår at begrepet «adskilte regnskaper» erstattes med «separate regnskaper», som etter vårt syn er en riktigere oversettelse av direktivet og en bedre begrepsbruk.

Som nevnt mener vi også at det trengs en presisering av hva som menes med separate regnskaper, og om det er tilstrekkelig med segmentinformasjon.

Videre mener vi bruken av revisjon (revisjon av virksomhetens kontantstrømmer) blir feil, og vi foreslår at teksten endres til:

«..herunder en detaljert gjennomgang av virksomhetens kontantstrømmer..»

I bokstav a) punkt 5 mener vi begrepet «selskapsinterne» bør erstattes med «konserninterne». Selskapsinterne er internt i selskapet, mens konserninterne er mellom selskapene i konsernet, og det er vel sistnevnte man her har ment.

På denne bakgrunn foreslår vi at det gjøres følgende endring:

«..fullstendige opplysninger om betalinger mellom selskapene i konsernet».

Under krav knyttet til tilsyn med avgifter for adgang til jernbanespor i bokstav b), så fremgår det av punkt 3 at Statens jernbanetilsyn kan kreve bruk av en relevant kostnadsmetode for dette formålet. Her bør det etter vårt syn klargjøres om det kun skal gjelde metode eller krav om spesifikk metodikk for kostnadsfordelinger, og uansett bør det omskrives til enten metode eller metodikk for kostnadsfordelinger. Begrepet kostnadsmetode er etter vårt syn ikke et egnet begrep.

I bokstav c) punkt 3 og 4 brukes også begrepet utgifter, jf. vår kommentar til § 3-3 ovenfor. Vi stiller spørsmål til om «vedlikeholdsutgifter» bør endres til «vedlikeholdskostnader», og tilsvarende at «driftsutgifter» bør endres til «driftskostnader».

Etter vårt syn er det viktig at det er koherens i forskriften med hensyn til om det skal være regnskap etter kontant eller etter periodisert regnskapsrammeverk som er kravet. Det ser ut til at det er et periodisert regnskap som er lagt til grunn i direktivteksten, uten at dette er formulert eksplisitt. Kostnader er begrepet som brukes i et periodisert regnskap.

Uansett stiller vi spørsmål til oppstillingen i både direktivet og forskriften, idet et årsregnskap avlagt etter god regnskapsskikk (internasjonal eller nasjonal, offentlig eller privat sektor) vil inneholde et resultatregnskap som viser driftskostnader med noter. Når det gjelder krav om finansielle resultater, kortfattet kostnadsregnskap og regnskap over vedlikeholdsutgifter er det etter vårt syn behov for en detaljering av dette kravet i forskriften med tilhørende regelverk. Kravene bør videre inneholde definisjon av hva som menes med finansielle resultater og vedlikeholdskostnader.

3. Ny lisensforskrift – kommentarer til kapitler og enkeltbestemmelser

Generelt

Vi oppfatter det slik at forslaget til ny lisensforskrift i all hovedsak viderefører gjeldende bestemmelser i dagens jernbaneforskrift om lisens, sikkerhetssertifikat og sikkerhetsgodkjenning, herunder saksbehandlingsreglene knyttet til dette.

Vi er som nevnt positiv til at disse reglene samles i en egen forskrift, jf. punkt 1 ovenfor, og for øvrig har vi kun noen mindre kommentarer til enkeltbestemmelser i forslaget til ny forskrift, jf. nedenfor.

Kapittel 1 – Innledende bestemmelser

Etter vårt syn har virkeområdet i § 1 fått en hensiktsmessig utforming.

Noen av våre kommentarer til sentrale begreper og definisjoner til den nye jernbaneforskriften er også relevant for den nye lisensforskriften, herunder særlig våre kommentarer til begrepet «det nasjonale jernbanenettet» og definisjonen av «jernbanevirksomhet». Videre stiller vi spørsmål til om definisjonen av «jernbaneinfrastruktur» bør tas inn § 2, eventuelt at definisjonen i den nye jernbaneforskriften § 1-3 bokstav d) også gjøres gjeldende for den nye lisensforskriften.

Kapittel 2 – Lisens for jernbaneforetak

§ 11 – Forsikring og garanti

Bestemmelsen om forsikring og garanti synes å være absolutt mht at den ikke gir mulighet for lavere forsikringsdekning enn 4500 G, og etter vårt syn hadde det vært ønskelig med en åpning for lavere forsikringsdekning i noen tilfeller.

Dette kan for eksempel være aktuelt der jernbanevirksomheten er begrenset til skifting på terminalområde/skiftestasjon, hvor høyt krav til forsikringsdekning kan virke begrensende for mulighet til å konkurransesette terminalene.

Vi kan ikke se at den nye lisensforskriften inneholder en generell bestemmelse om at det kan innvilges unntak fra forskriften, og dermed antar vi at en slik bestemmelse eventuelt må inntas i § 11.

Kapittel 4 – Sikkerhetsgodkjenning av infrastrukturforvalter

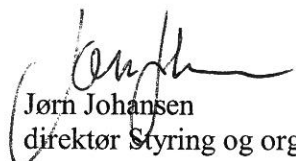
Departementet foreslår å endre vilkårene for egentransport, jf. forslag til ny § 23 første ledd annet punktum.

Egentransport er i dag regulert i jernbaneforskriften § 7-1 første ledd annet punktum hvor det fremgår at «sikkerhetsgodkjenningen omfatter egentransport i forbindelse med drift og vedlikehold o.l. av infrastrukturen». Dette foreslås endret til at «infrastrukturforvalter med sikkerhetsgodkjenning kan utføre egentransport i forbindelse med utbygging, drift, vedlikehold og sporadiske transportbehov relatert til driften av jernbanenettet».

Jernbaneverket er positiv til at bestemmelsen søkes presisert fordi gjeldende bestemmelse etter vårt syn er uklar mht om og eventuelt i hvilken grad det er tillatt å frakte gods og personer i forbindelse med egentransport. Det er Jernbaneverkets oppfatning at endringen klargjør bestemmelsen, men siden de nye vilkårene er så vidt generelle foreslår Jernbaneverket at det søkes ytterligere presisert hvilke typer transporter som omfattes av bestemmelsen i kommentar til forskriften.

Med hilsen


Elisabeth Enger
jernbanedirektør


Jørn Johansen
direktør Styring og organisasjon

Dokumentet er godkjent elektronisk

