



SAMFERDSELSDEPARTEMENTET

KOMMENTARER TIL FORSKRIFT 10. DESEMBER 2010 NR. 1569 OM TILLATELSE TIL Å DRIVE TRAFIKKVIRKSOMHET OG INFRASTRUKTUR FOR SPORVEI, TUNNELBANE, FORSTADSBANE OG GODSBANE, SAMT SIDESPOR, HAVNESPOR M.M. (TILLATELSESFORSKRIFTEN)

Generelt

Den som driver jernbanevirksomhet 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 forskrifter om undersøkelse av jernbaneulykker og alvorlige jernbanehendelser, samt om varsling og rapportering av jernbaneulykker og jernbanehendelser. 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.odin.dep.no/sd/norsk/bn.html> under Dokumenter - Lover og regler.

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

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

Tillatelsesforskriften gjelder i hovedsak for jernbanevirksomhet som ikke er knyttet til det nasjonale jernbanenettet. Forskriften omfatter imidlertid sidespor, terminalspor og lignende knyttet til det nasjonale jernbanenettet.

Nedenfor gjennomgås enkelte av bestemmelsene i tillatelsesforskriften.

Forskriftens tittel

For å klargjøre nærmere hva forskriften regulerer fremgår det allerede i tittelen at jernbanevirksomhet krever to tillatelser; tillatelse for å drive trafikkvirksomhet og tillatelse til å drive infrastruktur.

Kapittel 1. Innledende bestemmelser

Til § 1-1. Virkeområde

Jernbanevirksomhet generelt

Forskriften gjelder for sporbundne transportmidler, dvs. jernbane i tradisjonell forstand (med unntak av det nasjonale jernbanenettet), sporvei, tunnelbane, godsbane, museumsbane etc. Berg- og dalbaner og andre sporbundne baner i leke- og fornøylesparker og lignende faller utenfor jernbanelovgivningens virkeområde da de ikke anses som transportmidler. Det samme gjelder gruvebaner innenfor et avgrenset bedriftsområde, da disse i hovedsak må anses som et hjelpemiddel til bruk i bedriftens egen produksjon. Verkstedsdrift og produksjonsvirksomhet er ikke å anse som jernbanevirksomhet etter forskriften her. I den grad virksomheten skjer i form av flytting av materiell *utenfor* det som kan regnes som verksteds-/produksjonsområdet, vil det være den trafikkutøver/jernbanevirksomhet som normalt bruker/eier materiellet som flyttes, som er ansvarlig for den fremføringen som skjer. Verkstedene og produksjonsbedriftene må anses som leverandører på vanlig måte.

I § 1-1 bokstav a er det gitt en eksemplifisering av hvilke baner som faller inn under virkeområdet til forskriften. Godsbaner er nå særskilt nevnt, uten at dette innebærer en endring fra tidligere. Jernbanevirksomhet som omfattes gjelder både drift av infrastruktur og selve trafikkvirksomheten inkludert trafikkstyring, jf. § 1-2 bokstav e.

I bokstav b) er det tatt inn en presisering om at driften av private sidespor mv. som er tilknyttet det nasjonale jernbanenettet, jf. definisjonen i § 1-2 bokstav a, omfattes av forskriften her. Kravet til tillatelse etter tillatelsesforskriften gjelder imidlertid ikke spor som Jernbaneverket etter avtale har påtatt seg å drive, (se jernbaneforskriftens § 7-1 første ledd i.f.). Øvrige krav i både tillatelsesforskriften og kravforskriften gjelder imidlertid for driften av private sidespor mv.

Utgangspunktet er etter dette at alle jernbaner faller inn under forskriften, det være seg bruksbaner (dvs. baner til eget bruk, for eksempel som benyttes i en bedrifts produksjon o.l.), baner som driver kommersielt og

museumsbaner, med mindre det fremgår av forskriften at de faller utenfor denne, eller at det er gitt særskilt unntak, jf. § 1-5.

Baner for transport til eget bruk (bruksbane) som ligger innenfor et avgrenset bedriftsområde, jf. § 1-1 annet ledd bokstav a, faller utenfor forskriften og jernbaneloven.

Kabelbaner reguleres i egen forskrift.

Det kan i visse tilfeller være grensetilfeller om en bane er avgrenset til et bedriftsområde eller ikke. 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. Definisjoner

a) det nasjonale jernbanenettet

Definisjonen er utelukkende tatt med av pedagogiske hensyn.

b) infrastruktur

Jernbaneloven anvender ikke begrepet "*infrastruktur*". I jernbaneloven anvendes "*kjørevei*". Begrepet "*kjørevei*" har i praksis blitt erstattet med begrepet "*infrastruktur*", og er blitt brukt i bl.a. forskrifter som implementerer EØS-jernbanerettsakter i norsk rett. Begrepet "*infrastruktur*" brukes derfor i stedet for kjørevei i forskriften, men innholdsmessig omfatter begrepet det samme som "*kjørevei*" etter jernbaneloven § 3 første ledd bokstav a.

Til § 1-3. Virksomhetstillatelser

For å klargjøre for brukerne hvilke virksomhetstillatelser som kreves, samt hvilket kapittel som skal anvende ved søknad og etterlevelse for de ulike tillatelsene, er dette presisert i denne bestemmelsen.

Til § 1-4. Ansvar for trafikkstyring

Ansvaret for trafikkstyring er etter jernbaneloven § 6 i utgangspunktet lagt til den som driver infrastrukturen, men med mulighet for departementet til å gi tillatelse til at det kan overføres til andre. Når det gjelder virksomheter utenfor det nasjonale jernbanenettet, har det imidlertid vist seg at det som regel er trafikkutøveren som har fått ansvaret for trafikkstyringen. Av den grunn legges det opp til at det er valgfritt om det er infrastrukturvirksomheten eller trafikkvirksomheten som skal ha

ansvaret for trafikkstyringen. Imidlertid er det av trafikksikkerhetsmessige hensyn ikke mulig at flere aktører har ansvaret for trafikkstyringen på samme strekning. I søknad til Statens jernbanetilsyn om tillatelse etter kapittel 3 eller 4 må det fremgå hvorvidt trafikkstyringen skal inngå i den tillatelsen det søkes om.

Til § 1-5. Unntak

Unntaket for virksomheter som faller utenfor forskriften er innsnevret i forhold til tidligere forskrift. Dette innebærer at de banene som tidligere falt utenfor forskriftens virkeområde som følge av at de ikke krysser offentlig vei eller for øvrig ikke utgjør en vesentlig trafikksikkerhetsrisiko, i utgangspunktet nå faller inn under forskriftens virkeområde.

Forskriften legger nå opp til at departementet kan unnta virksomheter fra jernbaneloven og forskriften her dersom jernbanevirksomheten er av svært begrenset omfang og der formålet primært ikke er transport av passasjerer eller gods, jf. *første ledd*. Dette betyr at virksomheter som mener de vil kunne komme inn under unntaket, må søke departementet og angi de grunner som de mener er relevant i den forbindelse.

Annet ledd angir nærmere de vilkår som departementet vil legge vekt på ved avgjørelsen om en virksomhet skal unntas fra forskriften og således jernbaneloven.

Departementet anser at unntaket vil kunne benyttes for museumsbaner som driver i et svært begrenset omfang, slik som tidligere, mens godsbaner som har et transportformål stort sett vil falle inn under jernbaneloven og forskriften her.

Med "*svært begrenset omfang*" menes her en begrenset driftsperiode og at banens lengde ikke tilsier at det er behov for å regulere den etter jernbaneloven.

Departementet mener at den endring som er inntatt i § 1-5 vil føre til mindre tolkningstvil enn tidligere om hvilke baner som kan unntas etter loven og forskriften her.

For de virksomheter som etter denne forskriftsendringen kommer inn under tillatelsesforskriftens virkeområde, er det gitt romslige overgangsordninger. Det er fastsatt at disse virksomhetene må ha

tillatelse til å drive trafikkvirksomhet og/eller infrastruktur senest innen 1. januar 2013 (dvs. en to års overgangsperiode), jf. § 5-2.

Til § 1-6. Myndighetenes oppgaver, delegering mv.

Av bestemmelsen fremgår myndighetenes oppgaver og det er klargjort at Statens jernbanetilsyn er "*tilsynsmyndighet*" i henhold til jernbaneloven. Tidligere delegeringer av departementets myndighet etter jernbaneloven til tilsynet videreføres. Fordi tilsynet er tillagt myndigheten som "*tilsynsmyndighet*" etter jernbaneloven, vil tilsynets myndighet til bl.a. å utøve tilsyn og ilegge tvangsmulkt mv., følge direkte av jernbaneloven.

Statens jernbanetilsyn er i § 1-6 *sjette ledd* gitt en generell hjemmel til i forskrift eller enkeltvedtak *å gjøre unntak fra forskriften, samt å tilpasse kravene til den virksomheten som drives*. Dette vil gi tilstrekkelig fleksibilitet til å kunne fravike forskriftskrav og vilkår for baner som ikke driver utstrakt transportvirksomhet eller som ikke driver kommersiell virksomhet. Dette vil særlig kunne ha betydning for søknader fra museumsbaner, fra baner for transport av gods til eget bruk og sidespor, der de generelle reglene om vandel og konkurs, økonomisk evne mv. kan lempes. Etter departementets vurdering er de viktigste vilkårene som slike baner må oppfylle; krav til sikkerhet ved driften og krav om forsikring/garanti for å dekke erstatningsansvar som kan oppstå på grunn av virksomheten.

Kapittel 2. Særskilte vilkår for rutegående persontransport

I kapitteloverskriften og i § 2-1 er det klargjort at bestemmelsen gjelder bare virksomheter som driver ordinær rutegående persontransport.

Det fremgår av bestemmelsen at Samferdselsdepartementet skal godkjenne transportvilkår (befordringsvedtekter) for virksomheter som driver ordinær rutegående persontransport. Bestemmelsen gjelder derfor ikke for museumsbaner.

Dersom fylkeskommunen gir tilskudd til lokal jernbane som driver ordinær persontransport innen et fylke, er det imidlertid fylkeskommunen som fastsetter transportvilkår, eventuelt godkjenner disse. I slike tilfeller vil saker om godkjenning av ruteplan, takster og tilskudd ikke kunne påklages til departementet.

Dersom det skal fastsettes tilleggsavgift for reisende uten gyldig billett eller tilbakeholdsrett, jf. jernbaneloven §§ 7 og 7a, skal departementet godkjenne dette. I så fall skal departementet også godkjenne de aktuelle transportvilkårene hvor vilkårene for tilleggsavgift og eventuelt tilbakeholdsrett er inntatt.

Kapittel 3 og 4 Tillatelseskapitlene

Kapittel 3 omfatter tillatelse til å drive trafikkvirksomhet mens kapittel 4 omfatter tillatelse til å drive infrastruktur.

Vilkårene som gjelder for de to tillatelsestypene er tilnærmet like. Vilkårene må være oppfylt også for å opprettholde tillatelsene, dvs. at kravene må være oppfylt til enhver tid.

Det vises til at det kan gjøres unntak og tilpasninger dersom vilkår i konkrete tilfeller ikke anses hensiktsmessig i forhold til driften, jf. nærmere omtale til § 1-6 *sjette ledd*. Eksempler på dette kan være drift av godsbaner til eget bruk, museumsbaner, sidespor og lignende, der det foregår begrenset trafikk.

Presiseringen av at det kreves to tillatelser, én for drift av trafikkvirksomhet og én for drift av infrastruktur innebærer at virksomheter som driver eller som ønsker å drive både trafikkvirksomhet og infrastruktur må ha tillatelser etter både kapittel 3 og 4. De virksomheter som har en samlet tillatelse til å drive både trafikkvirksomhet og infrastruktur etter den tidligere tillatelsesforskriftens kapittel 3, må søke om nye tillatelser. Det kreves at disse virksomhetene må ha fått nye tillatelser senest 5 år etter ikrafttredelse av forskriften, dvs. innen 1. januar 2016, jf. § 5-2 *annet ledd*. De virksomhetene dette får virkning for vil få et eget informasjonsskiv fra tilsynet. I og med at disse virksomhetene allerede oppfyller kravene i begge kapitlene, vil dette ikke ha vesentlig konsekvenser utover det å dokumentere at gjeldende krav er oppfylt for begge virksomhetsdelene. Disse virksomhetene vil da få utstedt to tillatelser i stedet for én; én for å drive trafikkvirksomhet og én for å drive infrastruktur.

Til § 3-2 og 4-2 Vilkår for å drive trafikkvirksomhet/infrastruktur

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

Etter *annet ledd* kan tillatelse nektes dersom særlige grunner taler mot det. Bestemmelsen kan benyttes etter en konkret vurdering av virksomheten eller omstendighetene rundt selskapets virksomhet hvor det framkommer forhold av en slik spesiell karakter at tillatelse ikke bør gis selv om vilkårene for øvrig i kapitlene er oppfylt. Stort sett vil slike forhold bli fanget opp av kravet til vandel og konkurs, men det kan være tilfeller hvor for eksempel det dreier seg om konkursgjengangere som ikke fanges opp av bestemmelsene.

Til § 3-3 og § 4-3 Vandel og konkurs

Den som søker om tillatelse må ha råderett over eget bo og kunne inngå forpliktelser knyttet til virksomheten. Søkeren må derfor ikke være under konkursbehandling, dvs. være slått konkurs. Tidligere konkurs trenger ikke være til hinder for å kunne få tillatelse til å drive jernbanevirksomhet. Gjentatte konkurser hos søkeren eller selskaper søkeren har vært involvert i, kan imidlertid være en særlig grunn i vurderingen etter § 3-2 *annet ledd* og § 4-2 *annet ledd*. Kravene til 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 § 3-4 og § 4-4 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 § 3-5 og § 4-5 Faglig dyktighet

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

Nærmere krav til organisasjon og faglig dyktighet er fastsatt av Statens jernbanetilsyn, jf. særlig kravforskriften.

Til § 3-6 og § 4-6 Forsikring/garanti

Det skal fremlegges forsikring/garanti som viser at virksomheten kan dekke eventuelt erstatningsansvar som kan oppstå på grunn av virksomheten. Statens jernbanetilsyn fastsetter minimumsnivået på forsikringen/garantien for den enkelte virksomhet. Tilsynet har akseptert et forsikringsnivå på 1500 G (folketrygdens grunnbeløp) for museumsbaner. G blir endret årlig (1 mai).

Til § 3-7 og § 4-7 Sikkerhetsstyringssystem m.m.

Virksomheten må ha et sikkerhetsstyringssystem i tråd med kravene i kravforskriften, og må legge fram en beskrivelse av hvordan sikkerhetsstyringssystemet sikrer samsvar med krav i eller i medhold av jernbaneloven og andre regler som gjelder for virksomheten.

Det pålegges også virksomheten å oppfylle spesifikke krav som er nødvendig for sikker drift. Statens jernbanetilsyn gir nærmere veiledning om slike krav.

Til § 3-8 og 4-8 Ansvaret for virksomheten

Bestemmelsene er i og for seg unødvendige da det følger av alminnelige prinsipper ved å inneha tillatelser. Departementet har likevel av pedagogiske grunner tatt inn bestemmelsene for å tydeliggjøre for innehaveren av tillatelse at det følger et ansvar med å ha tillatelse.

Til § 3-9 og 4-9 Forbud mot overdragelse o.l.

Bestemmelsen er i utgangspunktet unødvendig men departementet anser av pedagogiske grunner at det er viktig at virksomheten forstår at det ikke er tillatt å la andre virksomheter anvende en tillatelse som er gitt til én bestemt virksomhet. Dette har dessverre vist seg å være et problem i praksis.

Til § 3-10 og § 4-10 Tillatelsens gyldighet

Det er ikke fastsatt noen tidsbegrensning for hvor lenge en tillatelse gjelder. Utgangspunktet er at tillatelsen gjelder så lenge virksomheten oppfyller vilkårene for å inneha denne.

Til § 3-11 og § 4-11 Varsel ved vesentlige endringer av betydning for tillatelsen

Statens jernbanetilsyn skal varsles ved vesentlige endringer som har betydning for tillatelsen til å drive trafikkvirksomhet eller infrastruktur, herunder skifte av daglig leder, endringer i eierforhold, for eksempel fusjon, overtakelse eller større endringer i eiersammensetningen, samt funksjonelle eller faktiske endringer av betydning for driften, vesentlige endringer i sikkerhetsstyringssystemet mv. Statens jernbanetilsyn kan i slike tilfeller kreve at det skal søkes om ny tillatelse. Virksomheten kan fortsette mens søknaden behandles dersom sikkerheten ivaretas.

Til § 3-12 og § 4-12 Suspensjon og tilbakekall

Tilsynet er gitt mulighet til å benytte suspensjon som virkemiddel i stedet for tilbakekall av tillatelser. Dette er et mindre inngripende virkemiddel enn tilbakekall og vil dermed kunne anvendes i de tilfeller dette anses tilstrekkelig for å oppnå ønsket effekt.

Kapittel 5. Saksbehandlingsregler og avsluttende bestemmelser

Til § 5-2. Overgangsbestemmelser

Det fremgår at virksomheter som ikke lenger er unntatt fra jernbanelovgivningen må ha tillatelse til å drive trafikkvirksomhet og/eller infrastruktur etter forskriften her innen 1. juli 2013.

Det fremgår videre at de virksomheter som har en samlet tillatelse til å drive både trafikkvirksomhet og infrastruktur etter gjeldende forskrifts kapittel 3 gis en overgangsperiode på 5 år til å ha tillatelser i samsvar med den nye inndelingen, jf. også at det er en 5 års frist i dag på fornyelse av sikkerhetsgodkjenning for infrastruktur.

De virksomheter som departementet og tilsynet kjenner til, vil bli/er varslet om disse bestemmelsene.

Til § 5-2. Ikrafttredelse mv.

Forskriften er gjort gjeldende fra 1. januar 2011.