

# Jernbanedirektoratet

**Postadresse**

Postboks 16  
Sentrum  
0101 Oslo

**Besøksadresse**

Biskop Gunnerusgt. 14a  
0185 Oslo

**Sentralbord**

05280  
  
+47 22 45 50 00  
(Fra utlandet)

**E-post**

jernbanedirektoratet@jbv.no

**Foretaksregisteret**

916810962

Samferdselsdepartementet

Postboks 8010 Dep  
0030 Oslo

Vår dato

5.12.2016

Vår referanse

Vår saksbehandler

Jo Menzony Bakken

Deres dato

Deres referanse

16/1879-

## Høring av reviderte utkast til ny jernbaneforskrift og lisensforskrift

Det vises til Samferdselsdepartementet høring av reviderte utkast til jernbaneforskrift og lisensforskrift med høringsfrist 5. desember 2016.

De reviderte forskriftene bygger, slik Jernbanedirektoratet ser det, opp under intensjonen med jernbanereformen. På sikt vil det nye forskriftsverket underbygge en klarere ansvars- og rollefordeling i jernbanesektoren. 2017 vil imidlertid bli en overgangsperiode. Som beskrevet nærmere under, innebærer en ikrafttredelse av forskriftene straks, eller fra 1.1.2017, at deler av avtaleverket mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR og årsakskodene som er lagt til grunn i ytelsesordningen vil kunne være i strid med bestemmelser i den nye jernbaneforskriften.

## Merknader til revidert jernbaneforskrift

### Kapittel 1: Innledende bestemmelser

#### § 1-3. Definisjoner

d) Oversettelsen av oversikten over baneelementene i vedlegg I er lite intuitiv. For nærmere kommentarer og alternative oversettelser, se vedlegg 1.

### Kapittel 3: Særskilte krav til jernbaneforetak og infrastrukturforvalter

#### § 3-2. Avtale mellom myndigheten og infrastrukturforvalter

(1) Avtalen mellom myndigheten nevnt i § 1-2 og infrastrukturforvalter skal ha en varighet på minst fem år. I den uoffisielle norske oversettelsen av Direktiv 2012/34/EU, vedlagt Prop. 8 L (2016-2017), blir det imidlertid beskrevet at strategien for vedlikehold, fornyelse og utvikling av infrastrukturen skal ha en varighet på minst fem år. Den nåværende formuleringen i forskriftsforlaget sammenfaller derfor ikke med det som står i direktivet. For å unngå uklarhet om det er avtalene, eller strategiske dokumenter som Nasjonal transportplan (NTP) og/eller handlingsprogrammet som skal ha varighet på fem år, bør det etterstrebes en enhetlig forståelse av begrepene avtale og strategi og forholdet mellom disse begrepene.

Det er lagt til grunn at direktoratets avtale med Bane NOR vil ha en avtaleperiode på fire år. Begrunnelsen er nødvendig samordning med rulleringen av NTP. Jernbanedirektoratet forutsetter at samordningen mellom avtalen og NTP videreføres. Ved en forskriftsfestet avtaleperiode på minst fem år vil det derfor kunne utarbeides avtaler med opsjon utover den opprinnelige avtaleperioden på fire år, slik at kravet på fem år ivaretas. Avtalene vil uavhengig av dette kunne reforhandles hvert fjerde år, slik man sikrer samordning med NTP-prosessen. Utvidelsen vil være basert på mellomperioden i NTP (i første omgang 2022-2023).

Avtalen mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR omfatter et incentiv i form av at en del av vederlaget fra Jernbanedirektoratet er avhengig av at tog kjøres som planlagt (ikke innstilles) og at de er i rute. Formlene for beregning av de to parametere er regularitet og driftsstabilitet.

Ved fastsettelsen av det variable vederlaget for 2017 er dagens årsakskoder i TIOS lagt til grunn. Forutsatt at jernbaneforskriften trer i kraft 1. januar 2017, vil grunnlaget for fastsettelsen av statens variable vederlag til Bane NOR, slik direktoratet forstår det, dermed ikke være i fullstendig overenstemmelse med årsakskodene i jernbaneforskriften.

## **Kapittel 6: Avgifter for bruk av jernbaneinfrastruktur og tjenester**

### **§ 6-2. Infrastrukturavgifter**

(1) Infrastrukturforvalter (Bane NOR) skal fastsette og innkreve avgifter for bruk av jernbaneinfrastruktur. Sett opp mot § 1-2 (3) hvor myndigheten til å fastsette rammene for infrastrukturavgiftene er lagt til Samferdselsdepartementet, kan denne formuleringen bidra til klarhet om hvem som faktisk fastsetter infrastrukturavgiftene. Jernbanedirektoratet mener det her må vurderes om begrepet «fastsette» skal erstattes med begrepet «beregne».

(3) Det legges her til grunn en forskriftsfestet bestemmelse om prinsippet for fastsettelsen av avgiften for tilgangen til den minste pakken jernbanerelaterte tjenester. Sett opp mot § 1-2 (3), hvor det går frem at rammene for infrastrukturavgiftene skal fastsettes av Samferdselsdepartementet, vil det, inntil avgiftene faktisk reflekterer «den kostnaden som oppstår som en direkte følge av den enkelte togtjenesten», være uklart hvilken av de to bestemmelsene som har forrang.

(9) Innkreving av avgifter for kapasitet som brukes til vedlikehold vil i praksis innebære at infrastrukturforvalter innkrever avgifter fra seg selv.

### **§ 6-6. Ytelsesordning**

(4) Bane NOR har foreslått en ytelsesordning som i 2017 viderefører dagens årsakskoder. Jernbanedirektoratet viser i den forbindelse til Jernbaneverkets tidligere utredninger om ytelsesordningen hvor de praktiske og økonomiske konsekvenser av å innføre årsakskodene i jernbaneforskriftens vedlegg 2 er synliggjort. Konsekvensene er i første rekke knyttet til en nødvendig omlegging av TIOS, som er systemet hvor årsaker registreres, samt opplæring og kursing av trafikkstyrere.

Jernbanedirektoratet ser at det vil være svært krevende å innføre de nye årsakskodene i praksis før det nye forskriftsverket trer i kraft 1.1.2017. Forutsatt at jernbaneforskriften trer i kraft 1. januar 2017, vil dermed den foreslåtte ytelsesordningen, slik direktoratet forstår det, være i strid med jernbaneforskriften frem til nødvendige tekniske og kompetansemessige tiltak er gjennomført i Bane NOR.

### **§ 12-5. Ikrafttredelse**

For å unngå klarhet mellom aktørene i jernbanesektoren i perioden frem til årsakskodene i den nye jernbaneforskriften kan tas i bruk og inngåelse av nye flerårige avtaler mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR i 2018, bør det vurderes om Samferdselsdepartementet, i tråd med jernbaneforskriftens § 12-4, skal utforme spesifikke unntaksbestemmelser for områdene det gjelder. Unntaksbestemmelsen kan i første omgang gis en varighet på ett år.

## **Merknader til revidert lisensforskrift**

### **Kapittel 1. Innledende bestemmelser**

#### **§ 1 Virkeområde**

b) Jernbanenettet er definert i § 2 til «hele jernbaneinfrastrukturen som forvaltes av en infrastrukturforvalter». Det må vurderes om denne definisjonen presist nok?

c) Om definisjonen på «jernbanenett» i § 2 settes inn her så lyder setningen: «sikkerhetsgodkjenning til infrastrukturforvalter for å drive jernbaneinfrastruktur på hele jernbaneinfrastrukturen som forvaltes av en

infrastrukturforvalter». Jernbanedirektoratet anbefaler at punkt c) endres til: «sikkerhetsgodkjenning til infrastrukturforvalter for å drive jernbaneinfrastruktur»

d) Bør tilføyes «og infrastrukturforvaltere og deres underleverandører». Dette er virksomheter som også har behov for utdanning av førere og andre som utfører oppgaver av sikkerhetsmessig betydning.

e) Det bør her vurderes å konkretisere formuleringen slik at den lyder: «sikkerhetstilsyn med jernbaneforetak og infrastrukturforvaltere».

## § 2 Definisjoner

a) Jernbanedirektoratet stiller seg spørsmål om dette en tilstrekkelig presis definisjon av jernbanenettet. Det kan tolkes til å omfatte all jernbaneinfrastruktur som forvaltes av en hvilken som helst infrastrukturforvalter. Denne definisjonen er direkte oversatt fra DIRECTIVE 2012/34/EU, men intensjonen i direktivet er trolig at forskriftsteksten skal tilpasses til den konkrete virkelighet i de enkelte land.

c) Dersom ikke begrepene «styring, kontroll og signal» kan gis konkrete definisjoner vil det være tilstrekkelig å bruke «trafikkstyring» som samlebegrep.

e) I lys av definisjonen i punkt b) bør begrepet «jernbanetjenester» defineres nærmere. Det bør avklares om dette begrepet er synonymt med øvrige lignende begreper:

- «tjenester» (§ 28)
- «driftsform» (§10)
- «jernbanetransporttjenester» (§ 6)
- «transporttjenester» (§14-4)

Dersom dette er synonyme begreper, bør det vurderes å gjøre begrepsbruken mer enhetlig.

## § 3 Myndighet

(5) «Trafikkstyrer» er en konkret stillingsbetegnelse/funksjon hos infrastrukturforvalter. Det antas at dette forskriftspunktet skal leses som «den som driver trafikkstyring», det vil si virksomheten og ikke en enkelt funksjon innenfor virksomheten. Forutsatt at fullmakten gjelder en enkelt stilling/funksjon vil det, i tråd med togfremføringsforskriften, være «togleder» og ikke «trafikkstyrer» som skal ha fullmakten.

## § 4 Ansvar for virksomheten og sikker drift av jernbanesystemet

(2) Begreper som «innehaver» og «innkjøper» brukes normalt om en funksjon/ansatt. Ansvar etter forskriften bør tillegges en virksomhet og ikke til en enkeltperson innenfor en virksomhet.

## Kapittel 2. Lisens for jernbaneforetak

### § 10 Faglig dyktighet

Begrepene «driftskontroll» og «driftsformer» er udefinerte begreper. I den opprinnelige teksten står det skrevet: «.....safe and reliable operational control and supervision of the type of operations specified in the licence.» En alternativ norsk oversettelse vil være: «....sikker og pålitelig ledelse og overvåking av foretakets virksomhet».

## Kapittel 3. Sikkerhetssertifikat for jernbaneforetak

### § 17 Vilkår for sikkerhetssertifikat

b) Virksomheter vil i mange tilfeller søke om sikkerhetssertifikat før de har tilsatt personale. Forskriftskravet bør derfor endres til: «.....og beskrivelse av hvorledes foretaket skal sikre at personell oppfyller kravene i eller i medhold av jernbaneloven og hvorledes foretaket vil sikre seg dokumentasjon som.....» .

### § 22 Rett til tilgang til opplæring m.m.

(2) Dette punktet virker å være tilfeldig detaljert. Jernbanedirektoratet anbefaler at punktet erstattes med en referanse til førerforskriften og opplæringsforskriften som gir en mer systematisk tilnærming til kompetansekravene. I motsatt fall må, som et minimum, følgende begrep defineres:

- «linjekunnskap»
- «driftsregler»
- «driftsmetoder»
- «system for styring»

Begrepet «signalgivning» er definert i togfremføringsforskriften § 3.13. som «...fremgangsmåter ved nødsituasjoner på...» bør endres til «beredskapsplaner for...» i tråd med begrepsbruk i andre forskrifter.

(3) Følgende står skrevet «Når jernbaneforetak ansetter nye førere, nytt togpersonell og nytt personell til å utføre viktige sikkerhetsoppgaver skal det kunne ta hensyn til opplæring, kvalifikasjoner og erfaring som kan være oppnådd tidligere fra andre jernbaneforetak».

Dette er en svært upresis omtale. Punktet bør presiseres til «andre funksjoner som utfører arbeidsoppgaver av betydning for trafikksikkerheten» (se opplæringsforskriften mv.).

## **Kapittel 6. Avsluttende bestemmelser**

### **§ 32 Rapport**

(d) Begrepet «overvåking» knyttes gjerne til virksomhet utført av andre offentlige organer. I tråd med § 3, punkt 2 anbefales begrepet endret til: «...tilsyn med....».

Med hilsen  
Jernbanedirektoratet

Christoffer Serck-Hanssen  
Fungerende direktør

*Tekst for godkjenning settes inn ved ekspedering.*

## Vedlegg 1. Alternative beskrivelser og oversettelser av banelementer

Direktiv 2012/34/EU	Høringsutkast Jernbaneforskriften	Alternativt forslag til oversettelse	Kommentar
LIST OF RAILWAY INFRASTRUCTURE ITEMS	LISTE OVER JERNBANEINFRASTRUKTUR- ANLEGG		
Railway infrastructure consists of the following items, provided they form part of the permanent way, including sidings, but excluding lines situated within railway repair workshops, depots or locomotive sheds, and private branch lines or sidings:	Jernbaneinfrastruktur omfatter følgende anlegg, såfremt disse utgjør en del av banelegemet, men ikke spor innenfor reparasjonsverksteder, depoter og lokomotivstaller samt private sidelinjer og sidespor:	Jernbaneinfrastruktur omfatter følgende anlegg, såfremt disse utgjør en del av kjørevegen, inkludert sidespor, men ikke spor innenfor jernbaneverksteder, driftsbanegårder og lokomotivstaller, og ikke private sidelinjer og sidespor:	
Ground area	- sidespor - grunn	Grunnareal	
Track and track bed, in particular embankments, cuttings, drainage channels and trenches, masonry trenches, culverts, lining walls, planting for protecting side slopes, etc.; passenger and goods platforms, including in passenger stations and freight terminals; four-foot way and walkways; enclosure walls, hedges, fencing; fire protection strips; apparatus for heating points; crossings etc.; snow protection screens,	Spor og sporunderlag, særlig fyllinger, skjæringer, dreneringskanaler og grøfter, oppmurede grøfter, kulverter, bekledningsmurer, beplantning for beskyttelse av skråninger osv.; perronger og godsramper, herunder på stasjoner for passasjerer og godsterminaler; gangstier og gangveier; sperremurer, hekker, gjerder; branngater, sporvekselvarmer; sporkryss osv.; snøskjermer	Underbygning; fyllinger, skjæringer, dreneringsanlegg, kulverter, støttmurer, beplantning for stabilisering av skråninger, plattformer og lasteramper ved stasjoner og godsterminaler, gangstier og gangveger, hekker, gjerder, branngater, sporvekselvarme, planoverganger, snøskjermer etc.	
Engineering structures: bridges, culverts and other overpasses, tunnels, covered cuttings and other underpasses; retaining walls, structures for protection against avalanches, falling stones, etc.,	Tekniske strukturer: broer, kulverter og andre overganger, tunneler, overdekkede skjæringer og andre underganger; støttmurer, konstruksjoner for vern mot snøskred, steinras osv.	Faste konstruksjoner; bruer og andre overbygg, tunneler, kulverter, underganger, støttmurer, snøskjermer og rasoverbygg, ledemurer etc..	
Level crossings, including appliances to ensure the safety of road traffic,	Planoverganger, herunder sikkerhetsinnretninger for veitrafikken	Planoverganger inkludert veisikringsanlegg	

Superstructure, in particular: rails, grooved rails and check rails; sleepers and longitudinal ties, small fittings for the permanent way, ballast including stone chippings and sand; points, crossings, etc.; turntables and traverses (except those reserved exclusively for locomotives),	Overbygning, særlig skinner, rilleskinner og tvangsskinner; jernbanesviller og langsviller, smådeler for spor, ballast inklusive grus og sand; sporveksler og skinnestykker osv.; dreieskiver og skyvebroer (med unntak av slike som er reservert utelukkende for lokomotiver)	Overbygning; skinner, sviller, skinnbefestigelse, ballast, sporveksler, sporforbindelser, dreieskiver og traverser (unntatt traverser kun for lokomotiver).	«longitudinal ties» = langsgående sviller
Access way for passengers and goods, including access by road and access for passengers arriving or departing on foot,	Atkomstveier for passasjerer og gods, herunder atkomst via vei og atkomst for gående passasjerer ved ankomst og avreise	Atkomstveier for passasjerer og gods, for gående og kjørende.	
Safety, signalling and telecommunications installations on the open track, in stations and in marshalling yards, including plant for generating, transforming and distributing electric current for signalling and telecommunications; buildings for such installations or plant; track brakes,	Sikkerhets-, signal- og telekommunikasjonsutstyr på fri linje, i stasjoner og skiftestasjoner, herunder anlegg for produksjon, omdanning og fordeling av elektrisk strøm for signalgiving og telekommunikasjon; bygninger for slike installasjoner eller anlegg; sporbremser	Trafikkstyrings- og kommunikasjonsanlegg på fri linje, stasjoner, godsterminaler og skiftestasjoner, inkludert strømforsyningsanlegg til disse, samt eventuelle sporbremseanlegg.	
Lighting installations for traffic and safety purposes,	Lysanlegg for trafikk- og sikkerhetsformål	Belysning på stasjoner og terminaler	
Plant for transforming and carrying electric power for train haulage: substations, supply cables between substations and contact wires, catenaries and supports; third rail with supports,	Anlegg for omdanning og overføring av elektrisk strøm for togframdrift: understasjoner, forsyningskabler mellom understasjoner og kontakttråder, bæreliner og stolper; tredjeskinne med stolper	Omformer- og matestasjoner for strømforsyning til togdrift, inkludert tilførselskabler, kontaktledningsanlegg.	
Buildings used by the infrastructure department, including a proportion of installations for the collection of transport charges.	Bygninger som brukes av infrastrukturforvalter, herunder en del av anleggene for innkreving av transportavgifter		