



Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep  
0030 OSLO

Henvendelse til: Elling Olav Longva  
Tlf.: +47 22 45 53 78  
Faks: +47 22 45 54 98  
E-post: [elling.olav.longva@jbv.no](mailto:elling.olav.longva@jbv.no)

Dato: 06.12.2016  
Saksref.: 201501223-15  
Deres ref.: 16/1879  
Vedlegg:

Postadresse:  
Postboks 4350  
NO- 2308 Hamar

[postmottak@jernbaneverket.no](mailto:postmottak@jernbaneverket.no)

Sentralbord:  
05280

Org. Nr.:  
971 033 533 MVA

Bankgiro:  
76940501888

IBAN-NR.  
N054769405001888

SWIFT:  
DNBANOKK  
[jernbaneverket.no](http://jernbaneverket.no)

## **Høring – revidert utkast til ny jernbaneforskrift og lisensforskrift**

Det vises til brev fra Samferdselsdepartementet av 7. november 2016 med høring av ny jernbaneforskrift og lisensforskrift.

Jernbaneverket har gjennomgått høringen og inngir med dette våre kommentarer. Som utgangspunkt kommenterer vi kun punkter som har blitt endret siden den forrige høringen og helt nye punkter, men på noen få punkter er det behov for å kommentere forhold som var omfattet av den forrige høringen.

Vi har ingen kommentarer til forslag til ny lisensforskrift. Det betyr at samtlige av våre kommentarer gjelder forslag til ny jernbaneforskrift.

I punkt 1 har vi kommentarer til endringer som er gjort i ny jernbaneforskrift siden den forrige høringen. Vi bruker samme nummerering som i departementets høringsnotat.

I punkt 2 har vi kommentarer til noen øvrige punkter i ny jernbaneforskrift.

### **1. Endringer i ny jernbaneforskrift siden den forrige høringen**

#### *2.2 Definisjoner – definisjon av «infrastrukturkapasitet» i § 1-3 bokstav o)*

I forslaget som var på høring våren 2015 ble definisjonen av infrastrukturkapasitet foreslått endret til «jernbaneinfrastruktur som det kan søkes om ruteleier på». Nå foreslås den erstattet med en definisjon som er nærmest identisk med definisjonene fra gjeldende forskrift (fordelingsforskriften § 1-2 bokstav c) og definisjonen i direktivets artikkel 3 nr. 24.

Etter vårt syn er forslaget fra den forrige høringen («jernbaneinfrastruktur som det kan søkes om ruteleier på») en tydeligere og mer forståelig og velegnet definisjon enn definisjonene i fordelingsforskriften og direktivet, og vi foreslår at definisjonen fra den forrige høringen tas inn igjen i forskriften.

#### *2.3 Bransjestandard – § 1-2 åttende ledd og § 2-1 (5)*

Det følger av § 1-2 åttende ledd at Jernbanedirektoratet får ansvar for å opprette og vedlikeholde en felles bransjestandard for utforming og gjennomføring av opplæring av førere og eventuelt annet personell med oppgaver av betydning for sikkerheten på

jernbanen. Etter vårt syn er dette positivt idet en opprettelse av en bransjeforening og etablering av bransjestandarder vil bidra til samordning og en enhetlig utførelse av så vel praktiske forhold som forhold relatert til regelverk. Videre er det etter vårt syn positivt at det i § 2-1 femte ledd beskrives at forutsetningen for at et jernbaneforetak skal kunne utøve tilgangsrettigheter på jernbanenettet er at det er tilknyttet en felles bransjeforening som spesifisert av Jernbanedirektoratet.

I høringsnotatet fra departementet under punkt 2.3.4 fremgår følgende:

*«I tillegg er det nødvendig å vurdere om det bør etableres tilsvarende bransjestandarder for opplæring av andre personellgrupper som utfører oppgaver av betydning for sikkerheten, slik som blant annet ombordpersonell, togledere, togekspeditører osv.».*

Vi er kritiske til at det synes å bli lagt til etablering av tilsvarende bransjestandarder for opplæring av togekspeditører og togledere. Det begrunner vi med at det vil utelukkende være infrastrukturforvalter som har disse personellgruppene og ikke jernbaneforetakene, og det vil være infrastrukturforvalter som skal ha ansvaret for trafikkstyringen og som således må ha kontroll med opplæringsregimet for disse personellgruppene. Vi foreslår dermed at det tydeliggjøres i forskriften eller veiledning til forskriften at togekspeditører og togledere ikke omfattes av bestemmelsene om bransjestandard.

#### *2.5 Avtale mellom myndigheten og infrastrukturforvalter – § 3-2*

Som en følge av ny organisering av jernbanesektoren foreslår departementet at direktivets artikkel 30 innføres ved ny § 1-2 syvende ledd og ny § 3-2.

Etter vårt syn er det uklart om avtale som nevnt i § 3-2 omfatter kun jernbaneinfrastruktur som definert i § 1-3 bokstav d) eller om den også omfatter fasiliteter, anlegg mv. som inngår i definisjonen av serviceanlegg i § 1-3 bokstav f), eventuelt om disse definisjonene har betydning for § 3-2 og eventuelt hvilken betydning de i så fall har. Grunnen til at dette er uklart er at § 3-2 og vedlegg III synes kun å gjelde «infrastruktur», men at «serviceanlegg» er nevnt i vedlegg III nr. 1 første setning, men ikke ellers.

Departementet anmodes om å klargjøre anvendelsesområdet til § 3-2, enten i forskriften eller i kommentar eller veiledning til forskriften.

#### *2.6 Hvem som kan anmode om jernbanerelaterte tjenester – § 4-1*

Departementet foreslår at også andre søkere enn jernbaneforetak skal kunne anmode om tjenester etter jernbaneforskriften § 4-1.

Søker er definert i jernbaneforskriften § 1-3 j) og omfatter både jernbaneforetak og andre som har en legitim interesse av å søke om og få tildelt infrastrukturkapasitet. Dette er en utvidelse i forhold til gjeldende regelverk hvor kun jernbaneforetak kan søke om og få tildelt infrastrukturkapasitet. Andre søkere enn jernbaneforetak vil typisk være kunder av jernbaneforetak som planlegger bruk av en togtjeneste. Søker må utpeke et jernbaneforetak som skal stå for togtjenesten, jf. § 8-2 første ledd andre punktum.

Slik vi oppfatter denne endringen knytter den seg til søknad om infrastrukturkapasitet (jernbaneforskriften kapittel 8) og ikke til bruk av tjenestene (jernbaneforskriften kapittel 4). I denne forbindelse vises det til hvordan § 4-1 er utformet og tilsvarende bestemmelse i direktivet artikkel 13 nr. 1 og vedlegg II, hvor det fremgår at infrastrukturforvalter blant annet skal tilby følgende tjenester til jernbaneforetak:

- bokstav b) retten til å bruke kapasitet som tildeles
- bokstav c) bruk av jernbaneinfrastruktur,...

Dersom andre søkere skrives inn i § 4-1 vil disse få slike rettigheter overfor infrastrukturforvalter, og vi antar at det ikke er meningen at de skal ha det (vi antar at det kun er jernbaneforetak som skal ha rett til å bruke tjenestene). Det vises videre til at det ikke er bestemmelser om utpeking av jernbaneforetak i kapittel 4 slik det er i kapittel 8. Videre vises det til at etter direktivet artikkel 13. nr. 1 så er det kun jernbaneforetak som er rettighetshaver.

På bakgrunn av ovennevnte stiller vi spørsmål til om «andre søkere» må tas ut av § 4-1. Dersom «andre søkere» ikke tas ut stiller vi spørsmål til om det må reguleres nærmere hvordan søkere skal utpeke jernbaneforetak som skal benytte tjenesten, slik det er gjort i kapittel 8.

### *2.7. Nettveiledning – § 5-1 tredje og fjerde ledd*

Det fremgår av § 5-1 tredje ledd at infrastrukturforvalters nettveiledning skal inneholde informasjon om alle serviceanlegg som er knyttet til jernbanenettet eller vise til nettsted der slik informasjon finnes. Dette omfatter ikke bare informasjon om infrastrukturforvalters egne serviceanlegg, men også informasjon om andres serviceanlegg. For andres serviceanlegg så plikter innehaveren av serviceanlegget å fremlegge slike opplysninger til infrastrukturforvalter eller opplyse om et nettsted der slik informasjon finnes, jf. § 5-1 fjerde ledd.

Slik § 5-1 tredje og fjerde ledd er utformet så er infrastrukturforvalter forpliktet til å ha slik informasjon i nettveiledningen uavhengig av om innehaveren av serviceanlegget gir slik informasjon til infrastrukturforvalter eller ikke. Etter vårt syn bør det fremgå av bestemmelsen at infrastrukturforvalters forpliktelse etter tredje ledd kun gjelder i den grad innehaveren av serviceanlegget har overholdt sine forpliktelser etter fjerde ledd.

### *2.10 Innholdet i sportilgangsavtalene – § 10-1*

Departementet har gjort endringer i § 10-1 for å bringe den i samsvar med gjeldende regulering. Vi konstaterer at teksten i forslaget ikke er identisk med teksten i fordelingsforskriften § 8-1 og stiller spørsmål til om feil tekst er inntatt i forslaget.

Etter hva vi forstår har det ikke vært meningen å endre innholdet i § 10-1 og for øvrig har vi ikke noe syn på om teksten fra fordelingsforskriften § 8-1 eller teksten fra den forrige høringen brukes i den nye jernbaneforskriften.

### *2.13 Markedsovervåkingsorganets myndighet – § 11-1*

I § 11-1 brukes benevnelsene «Statens jernbanetilsyn» og «markedsovervåkingsorganet» om hverandre. Vi stiller spørsmål til om dette er bevisst og om det ikke bør brukes en betegnelse, enten Statens jernbanetilsyn eller markedsovervåkingsorganet.

## **2. Øvrige kommentarer til ny jernbaneforskrift**

*Infrastrukturavgift – forholdet mellom § 1-2 (3) og § 6-2 (3) flg.*

Etter vårt syn er det et noe uklart forhold mellom § 1-2 (3) og § 6-2 (3) flg.

Det følger av § 1-2 (3) at Samferdselsdepartementet fastsetter rammene for infrastrukturavgifter som infrastrukturforvalter skal innkreve etter kapittel 6.

Det følger videre av § 6-2 (3) at infrastrukturforvalter skal fastsette infrastrukturavgiften til den kostnad som er en direkte følge av den enkelte togtjenesten (såkalt «marginalkostnad»)

Det vises videre til vedtak fra Statens jernbanetilsyn av 4. oktober 2016 etter klage fra LKAB Malmtrafik AB på kjøreveisavgiften på Ofotbanen. Det fremgår av vedtaket at slik Statens jernbanetilsyn forstår regelverket så skal infrastrukturavgiften fastsettes til marginalkostnaden av infrastrukturforvalteren og ingen andre, og at unntak kan kun gjøres ved bruk av unntaksmulighetene i regelverket.

Dette må etter vårt syn innebære at Samferdselsdepartementets fastsettelse av rammer ikke omfatter inntektsrammer.

På bakgrunn av ovennevnte foreslås det at forholdet mellom § 1-2 (3) og § 6-2 (3) flg. klargjøres i forskriften eller i kommentar eller veiledning til forskriften.

#### *Infrastrukturavgift – begrepsbruk i § 6-3 bokstav f)*

I § 6-3 bokstav f) benyttes begrepene «heltog» og «vognlasttog». Etter vårt syn gir ikke disse begrepene mening og at det således er en dårlig oversettelse av direktivet Annex VI nr. 1. bokstav f) («block trains versus single wagon load trains»). Vi antar at den engelske teksten betyr lasting av enkeltvogner og ikke hele tog. På denne bakgrunn foreslår vi følgende som alternativ formulering:

*«blokktoget og tog hvor vogner lastes eller losses enkeltvis»*

#### *Ytelsesordning – § 6-6 (2)*

Vi stiller spørsmål til om det bør klargjøres i forskriften hva som menes med at infrastrukturforvalter og søker skal «avtale» et ytelsesnivå.

Slik § 6-6 (2) er utformet, kan den oppfattes slik at det kan inngås avtale om ytelsesnivå med hver enkelt søker (i hovedsak togselskap), basert på individuelle forhandlinger med hver enkelt aktør med mulighet for å differensiere mellom søkere og produkter. Satt på spissen kan man tenke seg at en slik fremgangsmåte vil resultere i individuelt fremforhandlede avtaler med ulike krav til oppetid og regularitet for ulike aktører innenfor samme markedssegment, blant annet avhengig av den enkelte søkers forhandlingsstyrke, individuelle prestasjonsforutsetninger mv.

Vi antar at det ikke har vært meningen med bestemmelsen, da en slik løsning blant annet vil være i direkte strid med den plikt til likebehandling og ikke-diskriminering som er grunnleggende i forskriften.

Vi går derfor ut fra at bestemmelsen skal forstås slik, at krav til ytelsesnivå ikke kan fastsettes ensidig av infrastrukturforvalter uten at søkerne (togselskapene) er hørt (altså er gitt mulighet til å uttale seg om forholdet/ordningen), men at ytelsesordningen, dersom den differensieres for ulike markedssegmenter (passasjer/godstrafikk, langdistansetraffikk kontra lokaltraffikk osv.), skal likebehandle aktørene innenfor de ulike markedssegmenter, og at den ikke åpner for individuelt fremforhandlede avvik fra fastsatte ytelseskrav. Slik er da også, så vidt vites, tilsvarende ordninger innrettet både i Sverige og Danmark. Kravet om individuell avtale er formelt gjennomført ved at det inngås avtale etter § 10-1 med hvert enkelt togselskap. Den enkelte avtalen vil imidlertid i vid utstrekning være basert på standardvilkår som er like (identiske) for samtlige aktører innenfor samme markedssegment. Og med slik fremgangsmåte/ordning som inkluderer

en høringsrunde vil forskriftskravet om at «infrastrukturforvalter og søker skal avtale et ytelsesnivå» anses for oppfylt, slik at ytterligere krav vedrørende tilblivelsesmåten for avtalen ikke kan leses ut av bestemmelsen.

Slik vi ser det, bør det vurderes å tydeliggjøre dette i forskriften eller i kommentar eller veiledning til forskriften, slik at mulige misforståelser kan unngås.

#### *Ruteleier som ikke brukes – § 10-2*

I § 10-2 er det foreslått en endring om at infrastrukturforvalters plikt til å kreve at det gis avkall på et ruteleie skal gjelde særlig for overbelastet infrastruktur. Etter vårt syn er det ikke noe selvstendig rettslig innhold i denne endringen siden plikten til å kreve at det gis avkall på ruteleie gjelder i et hvert tilfelle hvor ikke-bruken overstiger en forhåndsdefinert terskelverdi. Forslaget kan derimot, etter vårt syn, bidra til å skape en oppfatning om at ikke-bruk er mindre problematisk når det gjelder infrastruktur som ikke er overbelastet. Etter vårt syn vil det være uheldig og vi foreslår at bestemmelsen gjøres generell og lik for alle tilfeller, ved å ta inn igjen teksten fra den forrige høringen.

#### *Avgift fra jernbaneforetak som tilbyr persontransport – § 12-2*

Det fremgår av § 12-2 (1) at myndigheten med ansvar for kjøp av offentlige tjenester kan innkreve avgift fra jernbaneforetak som tilbyr persontransport.

På bakgrunn av det som fremgår av § 12-2 (2) første setning forstår vi at dette er et administrasjonsgebyr eller lignende som myndigheten kan innkreve, men vi foreslår det tydeliggjøres i overskriften til bestemmelsen eller i første ledd, slik at avgift etter § 12-2 ikke forveksles med infrastrukturavgift etter kapittel 6 eller andre avgifter som infrastrukturforvalter kan innkreve etter regelverket.

Med hilsen  
Torkil Eckhoff  
juridisk direktør  
Juridisk seksjon

Elling Olav Longva  
seniorrådgiver

**Dokumentet er godkjent elektronisk**