

# Høringsnotat – ny forskrift om nasjonal beredskap jf. jernbaneloven § 6 b.

Samferdselsdepartementet sender med dette på høring forslag til ny forskrift om nasjonal beredskap for jernbanevirksomhet, i medhold av jernbaneloven § 6 b.

Samfunnet har blitt mer sårbart for store hendelser, og den sikkerhetspolitiske situasjonen i Norge og internasjonalt har endret seg de senere årene. Dette stiller stadig større krav til beredskap, samarbeid mellom berørte sivile og militære aktører, offentlige og private virksomheter og frivillige aktører for å kunne håndtere henvendelser og opprettholde samfunnskritiske funksjoner. Videreutvikling av totalforsvaret har siden 2016 vært en prioritert oppgave for å styrke samfunnets samlede beredskap for dette formålet.

Forslaget som sendes på høring har som formål å gi nærmere regler om jernbaneloven § 6 b for å sikre at jernbanevirksomheter har beredskap for ekstraordinære situasjoner og dermed en effektiv tilgang til jernbaneressurser dersom en større hendelse eller krise inntreffer. Forslaget omfatter beredskap i hele krisespekteret fra sivile hendelser til krig og krigslignende hendelser jf. hjemmelen i § 6 b.

Forslaget inneholder nærmere regler om vederlag for de tilfeller der de som driver aktivitet knyttet til jernbane blir gitt pålegg om bidrag med ressurser, og dette medfører vesentlige kostnader. Det foreslås at Jernbanedirektoratet blir den myndigheten som skal ta imot og behandle søknader om vederlag, og at Samferdselsdepartementet skal være klageinstans for vedtaket. Det er videre foreslått at Statens jernbanetilsyn skal føre tilsyn med deler av forskriften.

Forslaget er nærmere gjort rede for under. Høringsfrist: 18.10.21. Høringer er åpne, og alle kan sende innspill. Vi ber om at adressatene forelegger høringsbrevet med vedlegg for berørte underliggende etater og organer som ikke er oppført på høringslisten.

## 1. Bakgrunn

Samferdselsdepartementet har det overordnede ansvaret for samfunnssikkerhet og beredskap innenfor sektorene jernbane, vei, luftfart, post, forebyggende sjøsikkerhet, havnesikring og statlig beredskap mot akutt forurensning.

Samfunnssikkerhet handler om samfunnets evne til å verne seg mot og å håndtere hendelser som truer grunnleggende verdier og funksjoner, og som setter liv og helse i fare. Samfunnssikkerhet er nærmere omtalt og definert i Meld. St. 5 (2020-2021) "Samfunnssikkerhet i en usikker verden".

Samfunnet er avhengig av en rekke samfunnskritiske funksjoner, og transportsektoren er definert som en av flere kritiske samfunnsfunksjoner i Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) sin rapport "Samfunnets kritiske funksjoner (KIKS)" og som en grunnleggende nasjonal funksjon (GNF) i henhold til lov om nasjonal sikkerhet (sikkerhetsloven). Samfunnssikkerhetsbidragene fra transportsektoren består av kapabilitetene transportsikkerhet, fremkommelighet og transportevne.

Et stadig mer sammensatt trusselbilde og strukturelle endringer i transportsektoren, stiller nye krav til beredskap. En godt planlagt beredskap gjør ansvarlige aktører bedre i stand til å håndtere hendelser og å gjenopprette samfunnets grunnleggende funksjoner raskt. Jernbanesektoren har en lang tradisjon med beredskap, både for å sikre et høyt transportsikkerhetsnivå og for å håndtere hendelser. Flere større hendelser og kriser de senere årene viser at transportsektoren må planlegge for å bidra ved ukjente og uventede hendelser, og at det må planlegges ut over den alminnelige beredskapen. For jernbaneaktørene vil beredskapen for slike hendelser være å stille med egne ressurser og kapasiteter.

Videre har en økt gjensidig avhengighet mellom ressurser fra Forsvaret og fra det sivile samfunnet gjort det sivil-militære samarbeidet viktig de senere årene. Det har derfor vært satset målrettet på modernisering av totalforsvarskonseptet for å styrke den samlede beredskapen.

Totalforsvarskonseptet innebærer at samfunnets samlede ressurser skal kunne benyttes dersom det er behov for det i en krise eller krig, både i sivile og militære hendelser.

Transportsektoren er en viktig del av totalforsvaret og skal ved hendelser kunne bidra med egne ressurser innenfor både vei, luft sjø og jernbane. Jernbanetjenester vil kunne være en viktig innsatsfaktor i sivile kriser, i tillegg til å gi støtte til Forsvaret og allierte styrker når det er behov for det.

En viktig del av totalforsvarsarbeidet har vært å gjennomføre og evaluere øvelser, for å videreutvikle planer og regelverk som skal sikre et effektivt samvirke under kriser. En god beredskap er avhengig av aktører som kjenner egne og andres roller, ansvar og myndighet og hva som forventes i en krise.

Robuste transportsystemer er et mål i samfunnssikkerhetsarbeidet i transportsektoren. Arbeidet med en forskrift til jernbaneloven § 6 b er en del av arbeidet med å utvikle jernbanesektorens planverk og kompetanse for å sikre effektive bidrag til samfunnet som en del av totalforsvaret.

## **2. Bidrag med jernbanetjenester i ekstraordinære situasjoner, kriser og krig**

God samfunnssikkerhet er avhengig av en rekke aktører som ivaretar ulike deler av ansvaret, både offentlige aktører på ulike forvaltningsnivå, og private og frivillige organisasjoner. Forutsetningen for en vellykket håndtering av en hendelse er at aktørene er best mulig forberedt, og at de kjenner egne og andres roller, ansvar og myndighet. Målet er at ressursene skal finne hverandre og samarbeide effektivt ved større hendelser og kriser. Utgangspunktet for bidrag ved større sektorovergripende hendelser er de grunnleggende prinsippene for beredskap og krisehåndtering: Ansvar, likhet, nærhet og samvirke. Med *ansvarsprinsippet* siktes det til at den som normalt har ansvaret for et område, også har ansvaret for forebygging, beredskap og for å iverksette tiltak ved kriser på området.

*Likhetsprinsippet* omfatter at den organisasjon man opererer med ved hendelser skal være mest mulig lik den man har til daglig. *Nærhetsprinsippet* innebærer at kriser skal søkes løst på lavest mulig nivå, både geografisk og organisatorisk. Enkelte kriser kan ha et omfang eller være av en slik art at de krever krisehåndtering på sentralt nivå. Det kan være at hendelsen er akutt, har nasjonal utbredelse eller krever nasjonal prioritering av ressurser fordi det nasjonale strategiske nivået har en annen oversikt over situasjonen. *Samvirkeprinsippet* betyr at aktørene har et selvstendig ansvar for å sikre et godt samarbeid med andre relevante aktører som har betydning for evnen til god beredskap.

Samferdselsdepartementet har ansvaret for bidrag fra transportsektoren ved krisehåndtering for nasjonale ekstraordinære hendelser i samsvar med ansvarsprinsippet. Dersom det er behov for jernbaneressurser i en hendelse som krever nasjonal koordinering og krisehåndtering, vil Samferdselsdepartementet kunne ta i bruk påleggshjemmelen i § 6 b for å sikre jernbaneressurser fra jernbanevirksomhetene. Avhengig av hvilken type krise eller hendelse det er snakk om, vil Samferdselsdepartementet kunne rette pålegg direkte til virksomhetene som omfattes av virkeområdet til § 6 b.

En forespørsel om jernbaneressurser i en ekstraordinær situasjon kan komme fra lederdepartement i krisen eller andre sektordepartementer; herunder anmodninger fra Forsvaret. Dette vil følge etablerte krisehåndteringsmekanismer.

## **3. Nærmere om hjemmelen i jernbaneloven § 6 b og behovet for en forskrift**

Jernbaneloven § 6 b er Samferdselsdepartementets hjemmel for bidrag til økt samfunnssikkerhet og bidrag til nasjonal beredskap i jernbanesektoren. Lovhjemmelen er et viktig instrument for å kunne skaffe til veie jernbaneressurser dersom en krise gjør det nødvendig med prioritering fra nasjonalt

nivå. Med bestemmelsen kan departementet pålegge alle som driver aktivitet knyttet til jernbane å stille med jernbaneressurser i ekstraordinære situasjoner. Bestemmelsen ble vedtatt ved lov 16. desember 2016 og trådte i kraft 1. januar 2017. Det har vært forutsatt fra ikrafttredelsen at bestemmelsen skulle suppleres med en forskrift med utfyllende bestemmelser.

Bestemmelsen gir Samferdselsdepartementet hjemmel til å pålegge den som driver aktivitet knyttet til jernbane krav til beredskap og oppgaver ved ekstraordinære situasjoner, kriser og krig. Med ekstraordinære situasjoner menes hendelser i hele krisespekteret, fra kriser i fred til sikkerhetspolitiske situasjoner, krig, terror, klimahendelser, storulykker og pandemier. Det listes i bestemmelsens første ledd bokstavene a) – f) opp at det kan gis pålegg om oppgaver i form av beredskapsplanlegging, rapportering eller utveksling av informasjon, fysisk og logisk sikring av viktige anlegg og systemer, transporttjenester i alle ledd av transportkjeden, samarbeid med andre nasjonale eller internasjonale aktører, og gjennomføring av eller deltakelse i øvelser og militære operasjoner. Bestemmelsens andre ledd gir videre regler om at staten skal yte et rimelig vederlag dersom et pålegg medfører vesentlige kostnader for den det er rettet mot, og at disse ikke oppveies av tilsvarende fordeler. Bestemmelsens tredje ledd omfatter hjemmel for departementet til å gi forskrift hvor nærmere regler om pålegg etter første ledd og vederlag etter andre ledd fastsettes. Med bakgrunn i dette hjemmelsgrunnlaget blir forskriften fremmet.

Arbeidet med en forskrift til jernbaneloven § 6 b er et ledd i Samferdselsdepartementets arbeid med robuste transportsystemer i totalforsvaret. Det er behov for å gi utfyllende regler til lovhjemmelen for å sikre at jernbanesektoren har planlagt beredskap for ekstraordinære hendelser.

Nullalternativet, det vil si å ikke gi slike supplerende krav, er ikke tilfredsstillende for å sikre effektive bidrag ved at aktørene kjenner sine og andres roller, ansvar og myndighet. En forskrift til § 6 b skal tydeliggjøre hvilke plikter de ulike jernbaneaktørene har, hvilke krav til beredskap som stilles og hvem som omfattes. Videre skal forskriften gi nærmere regler om vederlag for pålegg som medfører vesentlige kostnader. Dette vil gi forutsigbarhet for aktørene om hva som forventes av dem og visshet om at de kan bli pålagt oppgaver etter loven. Også for myndighetene medfører forskriften mer forutberegnelighet da det blir enklere å planlegge med hvilke ressurser jernbaneaktørene kan yte.

#### **4. Oppdrag og arbeidsform**

Statens jernbanetilsyn (SJT) er underlagt Samferdselsdepartementet. En del av Statens jernbanetilsyn sitt oppdrag er å være en aktiv bidragsyter i prosesser knyttet til videreutvikling av totalforsvaret.

Statens jernbanetilsyn fikk i supplerende tildelingsbrev av 26. april 2019 i oppdrag å utarbeide utkast til forskrift og utkast til høringsnotat i jernbaneloven § 6 b. arbeidet med å utarbeide en forskrift til jernbaneloven § 6 b har vært ledet av Statens jernbanetilsyn, og er gjennomført med en kjernegruppe i Statens jernbanetilsyn og en utvidet arbeidsgruppe hvor Bane NOR og Jernbanedirektoratet har deltatt.

Det er avholdt møter med Forsvarsstaben og Forsvarsdepartementet, Kystverket samt dialog med Luftfartstilsynet. Videre er det gjennomført dialogmøter med Bybanen AS, Sporveien Trikken AS, Boreal Bane AS og Keolis Norge AS. Statens jernbanetilsyn har i tillegg gitt en orientering om arbeidet til Sikringsutvalget for jernbane og tunnelbane (SUS).

Utarbeidelsen av forskriften er samordnet så langt det passet med revisjon av forskrift om sikring på jernbane (sikringsforskriften), et arbeid som pågikk parallelt i Statens jernbanetilsyn.

## **5. Nærmere beskrivelse av forslaget**

### Sammendrag

Forskriftens oppbygging er todelt, og består for det første av regler som angir krav om at jernbanevirksomheter skal ha beredskap og beredskapsplaner. For det andre gis det nærmere regler om retten til vederlag og hvordan vederlag skal beregnes. Dette er gjenspeilet i formålsbestemmelsen. Reglene om kravene til beredskap, beredskapsplanlegging og deltakelse i Samarbeidsforum for sikring og nasjonal beredskap finnes i §§ 3, 4 og 5. i bestemmelsene §§ 6, 7 og 8 er det gitt regler om rett til vederlag, beregning av vederlag samt en bestemmelse om regress. I tillegg har forskriften en bestemmelse om virkeområde i § 2, bestemmelse om tilsyn og pålegg i § 9, bestemmelse om adgang til å gi unntak fra forskriften i § 10 og en straffebestemmelse i § 11.

### Nærmere om forholdet mellom beredskapsplanlegging og pålegg etter jernbaneloven § 6 b

Forskriften §§ 3, 4 og 5 innfører krav til at jernbanevirksomhetene som er omfattet av forskriften skal ha beredskap og beredskapsplaner for ekstraordinære situasjoner, krise og krig. Kravene skal sikre en forberedt beredskap, slik at de raskt og effektivt kan stille med jernbanetjenester ved pålegg fra Samferdselsdepartementet dersom en nasjonal situasjonsforståelse eller tidskrisiske hendelser gjør det nødvendig. Bakgrunnen for pålegget og behovet for bistand kan være nasjonale prioriteringer av ressurser eller identifiserte behov gjennom en sentral situasjonsforståelse. Målet med å innføre kravene om beredskap er at jernbaneaktørene vil være forberedt dersom et slikt pålegg om å yte bistand blir gitt. Beredskapsplanleggingen skal sikre at virksomhetene har etablert en oversikt over egne tilgjengelige ressurser og en organisasjon som er klar til å iverksette pålegget på en effektiv måte.

Denne beredskapen vil også kunne bidra til at jernbanevirksomhetene er bedre forberedt på å stille med ressurser i situasjoner det er behov for bistand uten at det blir gitt pålegg etter § 6 b. Dette kan for eksempel være tilfelle ved en lokal, eskalerende hendelse.

Det fremgår av lovteksten i § 6 b at myndigheten til å gi pålegg etter jernbaneloven er "departementet", som her betyr Samferdselsdepartementet. Pålegg kan gis til "den som driver aktivitet knyttet til jernbane". Bestemmelsen inneholder en opplisting i første ledd bokstav a) – f) over hvilke oppgaver som det kan gis pålegg om "å utføre". Som utgangspunkt vil dette være bidrag med virksomhetenes egne jernbaneressurser, og kan gjelde både materiell og personell. Det kan også være aktuelt med pålegg om å tilpasse drift, eller stans av aktivitet eller drift, avhengig av situasjon. Forskriftens krav til beredskapsplanlegging stiller krav til at det skal oppnås operativ beredskap for å kunne gjennomføre slike oppgaver.

Et pålegg fra departementet etter § 6 b skiller seg fra rekvisisjoner, tjenesteyting etter avtale eller planer som allerede er inngått. Som utgangspunkt er pålegg etter § 6 b innrettet som et virkemiddel for at staten skal kunne få bistand i en krise eller hendelse. Ett av kravene til beredskap er å ha en oppdatert oversikt over eget materiell og personell. For å bidra med relevante jernbanetjenester, vil departementet i krisen kunne innhente oversikt over aktuelle ressurser gjennom Rådgivende forum for sivil transportberedskap, gjennom dialog med Bane NOR eller Jernbanedirektoratet, eller i direkte dialog med jernbanevirksomhetene.

#### Forskriftens virkeområde

Forskriftens formål er å bidra til å oppfylle samfunnets behov for jernbanetjenester i form av å gi pålegg med hjemmel i jernbaneloven § 6 b. Forskriftens virkeområde følger av § 2, og virkeområdet er ikke det samme for alle bestemmelsene i forskriften.

Forskriften §§ 3, 4 og 5 om krav til beredskap, beredskapsøvelser og deltakelse i Samarbeidsforum for sikring og nasjonal beredskap gjelder for alle jernbanevirksomheter unntatt museumsbaner og godsbaner. Jernbanevirksomheter er et samlebegrep for jernbaneforetak og de som driver infrastruktur. Forskriften gjelder for jernbane, sporvei, tunnelbane, forstadsbane og trikk, herunder private sidespor som har egen tillatelse, som f.eks. Oslo Havn.

Forskriften §§ 6, 7 og 8 gjelder for alle som pålegges oppgaver etter jernbaneloven § 6 b, det vil si hele jernbaneloven § 6 b sitt virkeområde. Bestemmelsene i §§ 6, 7 og 8 inneholder regler om rett til vederlag, hvordan vederlaget beregnes samt en regel om regress.

Virkeområdet for §§ 3, 4 og 5 gjenspeiler hvilke aktører det er formålstjenlig og forholdsmessig å pålegge en plikt til å drive beredskapsplanlegging for nasjonal beredskap, med bakgrunn i aktørenes ressurser og omfang. For museumsbaner og godsbaner er det foreslått eksplisitt unntak fra kravene til beredskap, beredskapsplanlegging og deltakelse i Samarbeidsforumet. Museumsbanedrift er omfattet av jernbaneloven og museumsbaneforskriften. Godsbaner er jernbanevirksomhet på privat infrastruktur som kun benyttes til egen godstransport, og som er omfattet av sidesporforskriften. Det er per i dag kun en godsbane med tillatelse (Kirkenes – Bjørnevatn). Det bemerkes likevel at disse virksomhetene kan bli pålagt oppgaver etter jernbaneloven § 6 b direkte dersom en situasjon gjør at det er behov for ressurser fra museumsbaner eller godsbaner. Museumsbaners drift er sesongbasert og har begrenset med ressurser. Det er vurdert som lite praktisk å se for seg hendelser der museumsbaner og godsbaner vil kunne få en rolle med å bidra med jernbaneressurser i det som er scenariotekning for nasjonale hendelser. Disse foreslås derfor unntatt fra krav til beredskap for slike hendelser.

Oversikt over museumsbaner og godsbaner med tillatelse finnes på [www.sjt.no](http://www.sjt.no).

#### Om kravene til beredskap

Beredskap er i Meld. St. 5 (2020-2021) "Samfunnssikkerhet i en usikker verden" definert som planlagte og forberedte tiltak som gjør oss i stand til å håndtere uønskede hendelser slik at konsekvensene blir minst mulig. For at jernbanevirksomhetene skal være i best mulig stand til å bistå på en effektiv måte, stiller forskriften krav til beredskap (§ 3), krav til å gjennomføre beredskapsøvelser (§ 4) og obligatorisk deltakelse i samarbeidsforum (§ 5).

Det følger av forslaget til § 3 at virksomhetene skal ha beredskap. I kravet om beredskap ligger det å være i stand til å operasjonalisere beredskapsplaner og på en effektiv måte utføre jernbanetjenester i ekstraordinære hendelser, krise og krig. Scenarier for hva slags hendelser dette kan være, vil følge av andre ROS-analyser og av f.eks. DSB i sine årlige analyser av sannsynlige større hendelser som kan ramme Norge.

Jernbanevirksomhetene må utarbeide beredskapsplaner for organisasjonen som identifiserer egne ressurser og hvordan disse kan stilles til disposisjon, eventuelt tilpasse drift eller stanse aktivitet eller drift. Forskriften har funksjonelle krav og det er lagt til grunn et minimumsnivå og en forventning om at virksomhetene foretar nødvendig beredskapsplanlegging som sikrer at de er i stand til å samhandle og bistå. Det stilles krav om å etablere organisatorisk beredskap og rutiner, tilpasset virksomhetenes drift og ressurser. For å sikre et effektivt bidrag er det også stilt krav om at virksomhetene skal ha oversikt over avhengigheter de måtte ha fra andre for å være i stand til å yte bistand. Dette kan f.eks. være drivstoff, strøm, personell mv. Slike avhengigheter må

beredskapsplanen ta høyde for. Beredskapsplanen må være dokumentert og ha en tydelig ansvarsfordeling med varslingslister og operasjonelle planer or å ta imot og iverksette pålegg eller anmodninger om bistand. Kravet om at beredskapsplanen skal være dokumentert betyr at den skal være tilgjengelig og kjent for relevant personell, og at det skal være kontroll på dokumentene. Til slutt er det stilt krav om at beredskapsplanene skal være samordnet med andre relevante aktører, i den grad det er nødvendig for å sikre beredskap.

Det følger videre av forslaget § 4 at jernbanevirksomhetene skal gjennomføre og delta i beredskapsøvelser. Godt beredskapsarbeid forutsetter at involverte ressurser vet hva som skal gjøres og hvordan man skal handle når en hendelse inntreffer. En av de mest effektive metodene å skaffe seg slik kompetanse på, er gjennom beredskapsøvelser. Øvelser skal sikre at beredskapen fungerer etter sin hensikt "i fredstid". Ved å følge opp læringspunkter etter øvelser vil dette bidra til en kontinuerlig forbedring av beredskapsplanene der det er nødvendig. Forskriften stiller derfor som krav at jernbanevirksomhetene regelmessig skal gjennomføre og delta i øvelser. Med kravet om å gjennomføre egne øvelser menes at egne beredskapsplaner stress-testes i større eller mindre grad, og ofte med utgangspunkt i et tenkt scenario. Øvelser kan gjennomføres som teoretiske "skrivebords-øvelser" som f.eks. en test på at varslingslister er oppdatert eller praktiske øvelser som involverer test av utstyr og drift. Deltakelse i øvelser sammen med andre kan være med beredskapsaktører, private virksomheter, andre jernbanevirksomheter eller andre aktører man har samarbeid med eller virksomheter. Offentlige virksomheter vil f.eks. kunne være departement, Fylkesberedskapsråd eller Forsvaret.

Det må gjennomføres og deltas i så mange øvelser som er nødvendig for at organisasjonen er trygg på sin egen beredskap. Det vil være opp til virksomhetene selv å vurdere hva som er tilstrekkelig for å oppnå god beredskap. Det er en forutsetning for å oppfylle kravet at øvelser gjennomføres regelmessig, dokumenteres, og at læringspunkter følges opp gjennom oppdatering av beredskapsplanen.

Det bemerkes at virksomhetene i tillegg til kravene til beredskapsøvelser etter § 4 i forskriften, kan bli pålagt å delta også i andre øvelser og militære operasjoner ut over de som gjennomføres på eget initiativ, jf. jernbaneloven § 6 b første ledd bokstav f).

Forskriften § 5 stiller krav om obligatorisk deltakelse i Samarbeidsforum for sikring og nasjonal beredskap. Etter forslaget blir dagens Sikringsutvalg for jernbane og tunnelbane (SUS), som er opprettet i medhold av sikringsforskriften, utvidet til ett felles forum som skal ivareta samordning av problemstillinger knyttet til sikring og nasjonal beredskap. SUS vil endre navn til Samarbeidsforum for



sikring og nasjonal beredskap. Det er i all hovedsak de samme aktørene som deltar i begge, og det er vurdert som både effektivt og å gi synergier å samle aktørene i ett forum.

Formålet med Samarbeidsforumet er å være en viktig arena for aktørene for å ivareta samvirkeprinsippet innenfor nasjonal beredskap. Spesielt vil dette være viktig for nye jernbaneaktører som ikke er med i dagens SUS. Samarbeidsforumet skal organiseres og ledes av Bane NOR SF. For å oppnå et godt utbytte av forumet forventes alle virksomhetene å bidra aktivt for å sikre nødvendig informasjonsdeling og samordning av beredskapsplanlegging mv. Forumet er ikke et operativt beredskapsforum. Bestemmelsen og kravet er koordinert med arbeidet med evaluering av sikringsforskriften, som nevnt over.

### Nærmere om rett til vederlag

Forslaget til forskrift §§ 6, 7 og 8 inneholder nærmere regler om vederlag. Bestemmelsene gjelder for de tilfellene hvor det blir gitt et pålegg etter jernbaneloven § 6 b, og ikke for forskriftens øvrige krav til beredskap i §§ 3, 4 og 5. Reglene om rett til vederlag gjelder ikke der det er inngått særskilte avtaler.

Retten til vederlag følger av jernbaneloven § 6 b andre ledd der det står: "Medfører et pålegg vesentlige kostnader for den det er rettet mot, og disse ikke oppveies av tilsvarende fordeler, skal departementet fastsette et rimelig vederlag for dette". Videre er det gitt hjemmel i § 6 b tredje ledd til å gi nærmere regler om utmåling av vederlag. Det følger av forarbeidene til § 6 b<sup>1</sup> at:

Av omsyn til aktørernes økonomiske stilling vert det føreslått innført ei skjønnsmessig vederlagsordning for dei som blir pålagde vernebuingsoppgåver. Ordninga gjer det mogeleg å kome fram til konkrete og rimelege resultat basert på ei samla vurdering. Aktørane har ikkje noko rettskrav på fullt vederlag, men departementet føreset at ein så langt det er mogeleg skal søkje å dekkje vernebuingsbehov gjennom frivillige og avtalebaserte ordningar. Berre i dei tilfella når det ikkje er mogeleg å nå fram til slike ordningar, kan departementet gi pålegg. Departementet legg til grunn at det vert gitt forskrift med nærare vilkår om utmåling av vederlag.

Etter lovens ordlyd vil et pålegg som medfører vesentlige kostnader gi rett til et rimelig vederlag. Det er presisert i forarbeidene<sup>2</sup> at dette ikke betyr rettskrav på fullt vederlag. Vederlaget skal være rimelig. Den språklige motsatsen til "rimelig" vil være "urimelig", og vil bero på en samlet og skjønnsmessig vurdering.

---

<sup>1</sup> Prop. 143 L (2015-2016) Endringer i jernbanelova og einskilde andre lover (reform av jernbanesektoren).

<sup>2</sup> Ibid.

Vurderingen av om kravet til at kostnadene er vesentlige vil måtte bero på en konkret helhetsvurdering. Det skal særlig legges vekt på den økonomiske konsekvensen pålegget har hatt for virksomheten.

Kostnadene må være påløpt som følge av pålegget, altså foreligger krav om årsakssammenheng, jf. lovens ordlyd "medfører". Det betyr at retten er begrenset til faktiske kostnader, og at kostnadene må være reelle og dokumenterte.

Lovens ordlyd sier videre at kostnader kun dekkes så fremt de "ikke oppveies av tilsvarende fordeler". Dette fordrer en vurdering av om det er eventuelle fordeler som skal gå til fratrukk i regnestykket.

Basert på lovens prinsipper er det foreslått regler om retten til vederlag (§ 6), og regler om hvordan vederlaget skal beregnes (§ 7).

Etter § 6 har dermed jernbanevirksomhetene krav på å få behandlet et krav om vederlag dersom virksomheten er gitt et pålegg etter jernbaneloven § 6 b. forslaget går ut på at krav om vederlag skal behandles av Jernbanedirektoratet. Vederlagskrav skal rettes til Jernbanedirektoratet, som skal fatte vedtak om et rimelig vederlag dersom vilkårene for kostnadsdekning er dokumentert, og vilkårene er oppfylt.

Samferdselsdepartementet vil være klageinstans for eventuelle klager over enkeltvedtak fattet av Jernbanedirektoratet, i henhold til de alminnelige saksbehandlingsreglene i forvaltningsloven.

Som utgangspunkt skal krav om vederlag fremsettes samlet når pålegget ikke lenger gjelder og kravet er endelig dokumentert. Dersom et pålegg gir virksomheten vesentlige kostnader når pålegget gjelder, så kan et krav fremsettes før pålegget er avsluttet.

Fristen for å fremsette krav om vederlag er seks måneder etter at pålegget ikke lenger gjelder. Samferdselsdepartementet kan forlenge fristen dersom det er nødvendig. Terskelen for å forlenge fristen er lav dersom det er gode grunner til å gi utsatt frist.

Etter forskriften § 7 er det gitt nærmere regler for hvordan vederlagskravet skal beregnes. Jernbanedirektoratet skal foreta en konkret vurdering av faktiske påløpte kostnader. Forslaget er utarbeidet i overensstemmelse med prinsippene lagt til grunn i loven og forarbeidene, samt alminnelige prinsipper for erstatning. Det bemerkes at jernbanevirksomhetene har en selvstendig plikt til å bidra til å redusere eventuelle negative konsekvenser av pålegget. Det er også tatt inn en presisering i bestemmelsen om at merkostnader som følge av skade på andre også kan kreves dekket. Kravet må dokumenteres.

Etter § 8 kan det også kreves regress fra staten dersom en jernbanevirksomhet har blitt erstatningsansvarlig for en skade som er oppstått som en direkte følge av pålegget.

#### Om tilsyn og pålegg

Etter § 9 er det foreslått at Statens jernbanetilsyn skal føre tilsyn med §§ 3, 4 og 5. Hjemmelen for tilsyn følger av jernbaneloven § 11.

Bestemmelsens første ledd tydeliggjør for det første at det vil bli ført tilsyn med etterlevelse av forskriften, og for det andre at det er Statens jernbanetilsyn som er tilsynsmyndighet. Videre følger det av første ledd at tilsynet er avgrenset til bestemmelsene §§ 3, 4 og 5 som omhandler kravene til beredskap, beredskapsplanlegging og deltakelse i Samarbeidsforum for sikring og nasjonal beredskap.

Formålet med bestemmelsen er å sikre at jernbanevirksomhetene har en planmessig og kunnskapsbasert etterlevelse av forskriftens bestemmelser om beredskap, beredskapsøvelser og deltakelse i Samarbeidsforum for sikring og nasjonal beredskap. Det er en forutsetning for reell gjennomføring av forskriften at den etterleves og at pålegg etterkommes. Statens jernbanetilsyn fører i dag tilsyn etter jernbaneloven på en rekke områder, blant annet sikringsforskriften. Tilsynet kan gjennomføres som tradisjonelle revisjoner og tilsyn, og Statens jernbanetilsyn vil også få ansvar for veiledning om kravene i regelverket.

I forslaget § 9 andre ledd er det vist til kompetansen som Statens jernbanetilsyn har ved at de kan fatte vedtak etter jernbaneloven § 11 om korrigerende tiltak og stans. Statens jernbanetilsyn kan ilegge tvangsmulkt etter jernbaneloven § 13. Bestemmelsene om tilsyn og reaksjoner er ment som insentiver til etterlevelse og for å sikre gjennomføring av forskriften.

#### Straff

Det er foreslått å ta inn en bestemmelse i forskriften som tydeliggjør at manglende etterlevelse av forskriften, eller enkeltvedtak gitt i medhold av forskriften, er straffbar. Hjemmelen for straffebestemmelsen og rekkevidden av straffebudet følger av jernbaneloven § 22, og gjelder både uaktsom og forsettlig overtredelse. En uttrykkelig bestemmelse om straff er vurdert å ha en preventiv og forebyggende virkning, og er også tatt inn for å understreke viktigheten av at forskriftens handlingsregler følges. Det bemerkes også at medvirkning til overtredelse av forskriften er straffbar, jf. straffeloven § 15.

#### Om unntak

Forslaget inneholder en bestemmelse i § 10 om at det er adgang til å gi unntak fra forskriften. Det er foreslått at det må foreligge "særlige grunner" for å få unntak, noe som innebærer at terskelen skal være høy. Dette er begrunnet i formålet bak forskriftens krav til beredskap. Det kan tenkes virksomheter eller situasjoner hvor det, av årsaker som ikke gjelder forhold på virksomhetens side, vil gjøre det byrdefullt eller lite formålstjenlig å etterleve et eller flere av kravene i forskriften. Avgjørelsen vil måtte bero på en skjønnsmessig interesseavveining, og det skal særlig legges vekt på begrunnelsen for å bli innvilget unntak vurdert mot hvilken risiko dette gir for svekket beredskapssevne. Det foreslås at Samferdselsdepartementet skal behandle søknader om unntak.

## **6. Økonomiske og administrative konsekvenser**

Forskriften er ny og etablerer nye beredskapskrav til jernbaneaktørene, samt administrative oppgaver for Jernbanedirektoratet, Statens jernbanetilsyn og Samferdselsdepartementet. Beredskapsoppgaver og innsats i nasjonale kriser løses i dag gjennom jernbanevirksomhetenes ordinære planverk, avtaler og dugnadsinnsats. Sannsynligheten for og omfanget av ekstraordinære bidrag ut over beredskapsansvaret som aktørene allerede har, er vanskelig å forutse. Beredskapskravene må likevel oppfylles.

Kravene som forskriften oppstiller vil ha administrative og økonomiske konsekvenser for aktørene, men i ulik grad etter virksomhetens art og størrelse.

### **6.1 Økonomiske konsekvenser**

#### **a) For virksomhetene**

Forskriften stiller krav om at det må gjennomføres opplæring og øvelser, både egne og deltakelse i andre relevante øvelser samt i Samarbeidsforum for sikring og nasjonal beredskap. Noe reisevirksomhet må påregnes, spesielt med tanke på deltakelse i sivil-militære (totalforsvar) øvelser dersom det er relevant for virksomheten. Det antas at deltakelse i møter kan, og til en viss grad bør, skje digitalt også for å teste beredskap og samhandling uten å møtes fysisk. Deltakelse i øvelser og samarbeid med andre aktører antas også å gi en gevinst for aktørene ved at samarbeid og beredskapsplanlegging vil føre til økt kompetanse og trygghet på egen og andres roller, ansvar og myndighetsfordeling i normalsituasjon og kriser.

#### **b) For det offentlige**

Jernbanedirektoratet

Oppgaven vil innebære en utvidelse av direktoratets oppgaver. Det er imidlertid vanskelig å forutse antall saker om vederlag. Den økonomiske byrden for Jernbanedirektoratet antas å være ikke betydelig, og det antas at oppgaven kan løses innenfor direktoratets eksisterende rammer.

#### Statens jernbanetilsyn

Statens jernbanetilsyn fører tilsyn med jernbanevirksomhetene som er omfattet av forskriften på en rekke områder i dag, men tilsyn med fagområdet nasjonal beredskap er en utvidelse av tilsynsansvaret og vil medføre en økning i arbeidsoppgaver for Statens jernbanetilsyn. Statens jernbanetilsyn må sørge for å inneha riktig kompetanse innenfor samfunnssikkerhet og sivil-militært samarbeid (totalforsvaret) for å kunne følge opp kravene i forskriften. Tilsynsansvaret vil også medføre veiledningsoppgave overfor aktørene.

#### Samferdselsdepartementet

Samferdselsdepartementet har ansvaret for samfunnssikkerhet og beredskap i transportsektoren, og innehar hjemmelen i jernbaneloven § 6 b i nasjonale kriser. Samferdselsdepartementet vil være klageorgan for vedtak om vederlag fattet av Jernbanedirektoratet. Saksmengden er antatt liten, og kan trolig dekkes av dagens ressurser i departementet.

### **6.2 Administrative konsekvenser**

#### **a) For virksomhetene**

For å oppfylle kravene til beredskapsplanlegging etter forskriften vil det måtte gjennomføres blant annet oppdatering av egne beredskapsplaner, ressursoversikt, beredskapsrutiner og varslingslister. Videre må virksomhetene planlegge og gjennomføre egne beredskapsøvelser og delta i andre relevante beredskapsøvelser, og det må settes av ressurser til å delta i Samarbeidsforum for sikring og nasjonal beredskap.

Jernbanevirksomhetene som blir underlagt forskriften har i dag allerede beredskapsansvar, og er underlagt ulike krav om beredskap etter forskjellig regelverk. Flere av aktørene har også inngått samarbeidsavtaler med Forsvaret. For de store aktørene vil kravene om beredskapsplanlegging for nasjonale hendelser som denne forskriften skal sikre, være oppgaver og beredskap de allerede planlegger for og etterlever. For noen av de mindre aktørene vil dette være nye oppgaver. Flere av jernbanevirksomhetene som underlegges forskriften deltar allerede i dagens SUS.

Forslaget innebærer en utvidelse av ansvaret Bane NOR SF har i dagens SUS ved at forumet utvides, og koordineringsansvaret vil omfatte flere aktører.

## **b) For det offentlige**

### Jernbanedirektoratet

Jernbanedirektoratet vil være den offentlige myndigheten som skal ta imot, behandle og fatte vedtak om vederlagskrav etter forskriften. Krav om vederlag vil først være aktuelt dersom det er gitt pålegg etter jernbaneloven § 6 b. Det antas at man ved hendelser vil forsøke å inngå avtaler om ressurser og bidrag før påleggshjemmelen i jernbaneloven § 6 b blir brukt. Jernbanedirektoratet må sette av ressurser med økonomisk kompetanse for dette, og sørge for rutiner for saksbehandling av krav om vederlag. Saksbehandlingen skal følge reglene i forvaltningsloven, og Jernbanedirektoratet vil være saksforberedende organ for Samferdselsdepartementet i tilfelle et enkeltvedtak om vederlag blir påklaget. Jernbanedirektoratet innehar slik kompetanse i dag gjennom konsesjons- og kontraktstildeling til jernbanevirksomhetene, og det legges til grunn at direktoratet kjenner aktørene og fagområdet godt.

### Statens jernbanetilsyn

Statens jernbanetilsyn fører tilsyn med jernbanevirksomhetene som er omfattet av forskriften på en rekke områder i dag, men tilsyn med fagområdet nasjonal beredskap er en utvidelse av tilsynsansvaret og vil medføre en økning i arbeidsoppgaver for Statens jernbanetilsyn. Statens jernbanetilsyn må sørge for å inneha riktig kompetanse innenfor samfunnssikkerhet og sivil-militært samarbeid (totalforsvaret) for å kunne følge opp kravene i forskriften. Tilsynsansvaret vil også medføre en veiledningsoppgave overfor aktørene.

### Samferdselsdepartementet

Samferdselsdepartementet har i dag det overordnede ansvaret for samfunnssikkerhet og beredskap i transportsektoren, og forvalter i dag jernbaneloven § 6 b. Departementet må videre sørge for å forvalte og følge opp forskriften i henhold til rettsutviklingen og påse at forskriften følges opp av Statens jernbanetilsyn. Som klageorgan for vedtak om vederlag må Samferdselsdepartementet ha tilstrekkelig med ressurser og rutiner for saksområdet.

## **6.3 Samlet vurdering**

Forskriftsforslaget gir nærmere regler for å sikre beredskap og en effektiv tilgang til jernbaneressurser dersom en større hendelse eller kritesituasjon oppstår. Kravene i forskriften er nødvendige bidrag for å styrke totalforsvaret i Norge, og vil medføre en redusert sårbarhet dersom forskriften etterlevs. De økonomiske og administrative konsekvensene må likevel veies opp mot denne gevinsten. Det er vanskelig å tallfeste gevinstene i form av redusert sårbarhet, samt

kostnadene for jernbanevirksomhetene, Jernbanedirektoratet, Statens jernbanetilsyn og Samferdselsdepartementet.

Det kan ha store kostnader for samfunnet dersom det ikke er etablert tilfredsstillende beredskap. Gevinsten ved å innføre kravene er vurdert som større enn ulempene og kostnadene som forslaget innebærer, og det er en samlet vurdering at forskriften ikke oppstiller uforholdsmessige krav til jernbanevirksomhetene eller myndighetene vurdert opp mot hensynene forskriften vil ivareta.

## **7. Kommentarer til bestemmelsene i forslaget**

### *Til § 1 Formål*

Forskriftens formål speiler formålet til jernbaneloven § 6 b. Formålet med forskriften er å gi regler som skal sørge for at jernbanevirksomhetene har nødvendig beredskap for å kunne bidra med ressurser i ekstraordinære situasjoner, krise og krig og således at de er forberedt på å bidra med sine ressurser utover den alminnelige beredskapen eller "dugnad" når det uventede inntreffer. Det følger videre uttrykkelig av formålsbestemmelsen at forskriften gir nærmere regler om vederlag.

### *Til § 2 Virkeområde*

Bestemmelsen angir hvem de ulike delene av forskriften gjelder. Utgangspunktet er at forskriften har det samme virkeområdet som jernbaneloven § 6 b jf. 1.

I første ledd er det angitt hvem som er underlagt forskriftens krav til beredskapsplanlegging og beredskapsøvelser i §§ 3 og 4, og deltakelse i Samarbeidsforum for sikring og nasjonal beredskap i § 5. Disse bestemmelsene gjelder for jernbanevirksomheter, unntatt museumsbaner og godsbaner. Med begrepet jernbanevirksomheter menes virksomheter med tillatelse til drift av infrastruktur eller trafikkvirksomhet jf. jernbaneloven § 1. Det følger av jernbaneloven § 1 at loven gjelder "anlegg og drift av jernbane, sporvei, tunnelbane og lignende sporbundet transportmiddel". Forskriften gjelder for jernbane, sporvei, tunnelbane, forstadsbane og trikk, herunder private sidespor som f.eks. Oslo Havn.

Det er i forskriftens første ledd gitt eksplisitt unntak for museumsbaner og godsbaner. Unntaket gjelder for bestemmelsene med krav om å ha forberedt beredskap. Begrunnelsen for unntaket for disse virksomhetene er at de både har begrenset drift og begrensede ressurser, og det er vurdert som lite sannsynlig at dette er ressurser som vil bli etterspurt ved de større krisene eller hendelsene som forskriften retter seg mot. Det er derfor verken relevant eller forholdsmessig å pålegge disse virksomhetene forskriftens krav om å ha en forberedt beredskap. Det er viktig å påpeke at både museumsbaner og godsbaner faller inn under jernbaneloven § 6 b, og at de kan pålegges å stille med

jernbaneressurser dersom en konkret hendelse oppstår som gjør det nødvendig å be om bidrag fra ressurser disse virksomhetene har.

I andre ledd er det angitt at forskriftens bestemmelser i §§ 6, 7 og 8 om vederlag gjelder alle som blir pålagt oppgaver etter jernbaneloven § 6 b. Bestemmelsene om vederlag vil være aktuelle dersom jernbanevirksomheter blir pålagt oppgaver etter jernbaneloven § 6 b i en krise eller hendelse. Det følger av loven at det skal gis et rimelig vederlag dersom pålegget medfører vesentlige kostnader. Bestemmelsene om vederlag vil således gjelde alle som faller inn under jernbaneloven § 6 b, og som blir pålagt oppgaver etter lovens oppregning i a) – f). Bestemmelsene om pålegg er knyttet til direkte pålegg etter loven, og gjelder ikke beredskapsoppgaver etter forskriften.

#### *Til § 3 Beredskap*

Det følger av bestemmelsen at virksomhetene skal ha beredskap. I kravet om beredskap ligger det å være i stand til å operasjonalisere beredskapsplaner, og på en effektiv måte stille med jernbanetjenester ved ekstraordinære hendelser, krise og krig. Kravet innebærer at jernbanevirksomhetene utarbeider beredskapsplaner for organisasjonen som identifiserer egne ressurser og hvordan disse kan stilles til disposisjon. Hvordan virksomheten kan tilpasse driften, stanse aktivitet eller drift. Forskriften har lagt til grunn et minimumsnivå med funksjonelle krav. I dette ligger et krav om at virksomhetene foretar nødvendig beredskapsplanlegging for å sikre at beredskapen er tilstrekkelig. Det må etableres organisatorisk beredskap og rutiner som er tilpasset virksomhetens drift og ressurser. Videre er det også stilt krav om at virksomhetene må ha oversikt over avhengigheter til andre for å være i stand til å yte bistand. Dette kan f.eks. være drivstoff, strøm, personell mv.

Beredskapsplanen må være dokumentert og ha en tydelig ansvarsfordeling, med varslingslister og operasjonelle planer for å ta imot og iverksette pålegg fra departementet eller anmodninger om bistand. Beredskapsplanen må samordnes med andre relevante aktører i den grad det er nødvendig for å sikre god beredskap.

#### *Til § 4 Beredskapsøvelser*

Bestemmelsen stiller krav om at virksomhetene må øve på sin egen beredskap, både i egen organisasjon og deltakelse i øvelser sammen med andre. Deltakelse i øvelser sammen med andre er beredskapsaktører, private eller offentlige virksomheter, jernbanevirksomheter eller andre aktører som man samarbeider eller samvirker med, eventuelt kan tenkes å samvirke med under hendelser. Offentlige virksomheter vil i denne sammenhengen kunne være departement, Fylkesberedskapsråd eller Forsvaret. Å øve på om beredskapen fungerer er en forutsetning for å lykkes når planverk må brukes i praksis. Det stilles derfor krav om at det skal øves regelmessig. Virksomhetene må selv



vurdere behovet for antall øvelser og frekvens. Det må gjennomføres eller delta i så mange øvelser som er nødvendig for å være trygg på at beredskapsplanene og beredskapen fungerer etter sin hensikt.

#### *Til § 5 Samarbeidsforum for sikring og nasjonal beredskap*

Jernbanevirksomhetene som faller inn under virkeområdet til denne bestemmelsen jf. § 2 er pliktig å delta i Samarbeidsforum for sikring og nasjonal beredskap. Samarbeidsforumet er et felles forum for samordning av nasjonal beredskap etter forskriften, og sikring etter sikringsforskriften. Dette bransjeforumet vil være en sentral arena for aktørene for å ivareta samvirkeprinsippet gjennom informasjondeling, og nødvendig samordning av beredskap, beredskapsplanlegging, gjennomføring og evaluering av øvelser innenfor nasjonal beredskap. Samarbeidsforumet skal organiseres og ledes av Bane NOR SF,<sup>3</sup> men for å oppnå ønsket utbytte av møtene, så forventes aktivt bidrag fra alle deltakerne.

#### *Til § 6 Rett til vederlag*

Bestemmelsen slår fast at dersom et pålegg etter jernbaneloven § 6 b medfører vesentlige kostnader, så har virksomheten rett til et "rimelig" vederlag. Retten er begrenset til faktiske og dokumenterte kostnader som følge av pålegget, og det er ikke rettskrav på fullt vederlag.

Krav om vederlag rettes til Jernbanedirektoratet som må saksbehandle kravene i samsvar med forvaltningslovens regler. Jernbanedirektoratet skal fatte vedtak om et rimelig vederlag dersom vilkårene for kostnadsdekning er dokumentert og oppfylt. Samferdselsdepartementet er klageinstans for vedtak fattet av Jernbanedirektoratet.

Dersom virksomheten har blitt påført vesentlig kostnader på grunn av pålegget, så kan krav om vederlag fremsettes mens pålegget fortsatt gjelder. Utgangspunktet er imidlertid at krav fremsettes samlet når pålegget er ferdig og kravet endelig dokumentert. Det er gitt en frist på seks måneder på å fremme et krav på vederlag. Fristen løper fra pålegget ikke lenger gjelder. Samferdselsdepartementet kan forlenge fristen.

#### *Til § 7 Hvordan vederlaget beregnes*

Hva som er et rimelig vederlag og om kostnadene som kreves dekket er vesentlige vil bero på en konkret og skjønnsmessig helhetsvurdering av hvert krav. Et relevant vurderingstema vil være den økonomiske konsekvensen pålegget har hatt for virksomheten.

---

<sup>3</sup> Jf. § 2-3 i ny sikringsforskrift, sendt på høring den 15. juni 2021 og tilgjengelig på [Høring om endring i sikringsforskriften \(sjt.no\)](https://www.sjt.no).

Kostnader vil kun bli dekket så fremt de "...ikke oppveies av tilsvarende fordeler", noe som betyr at eventuelle fordeler må gå til fratrekk. Jernbanevirksomhetene har en selvstendig plikt til å bidra til å redusere eventuelle negative konsekvenser av pålegget.

Kostnadene må være påløpt som følge av pålegget, hvilket vil si at det må være årsakssammenheng mellom pålegget og kostnadene. Dersom pålegget har medført besparelser skal dette komme til fradrag. Retten til vederlag er begrenset til faktiske kostnader, og kostnadene må være dokumenterte. Merkostnadene som følge av skade på andre kan også kreves dekket.

#### *Til § 8 Regress*

Bestemmelsen fastslår at staten er ansvarlig for å erstatte skader oppstått som en direkte følge av et pålegg etter jernbaneloven § 6 b. dersom utførelsen av oppgaver etter jernbaneloven § 6 b har medført en skade som det er utbetalt erstatning for, så kan den som har blitt erstatningsansvarlig for skaden kreve erstatningsbeløpet dekket av staten v/ Samferdselsdepartementet.

#### *Til § 9 Tilsyn og pålegg*

I første ledd er det foreslått at det vil bli ført tilsyn med etterlevelse av forskriften, og at det er Statens jernbanetilsyn som er tilsynsmyndighet. Videre følger det av første ledd at tilsynet er avgrenset til bestemmelsene §§ 3, 4 og 5, som omhandler kravene til beredskapsplanlegging.

I andre ledd er det vist til kompetansen Statens jernbanetilsyn har ved at de kan fatte vedtak om korrigerende tiltak og stans. Videre kan Statens jernbanetilsyn ilegge tvangsmulkt etter jernbaneloven § 13.

Hjemmelen og rekkevidden for tilsynet følger av jernbaneloven § 11. Bestemmelsene om tilsyn og reaksjoner er ment som incentiver til etterlevelse og for å sikre gjennomføring av forskriften.

#### *Til § 10 Unntak*

Bestemmelsen fastslår at Samferdselsdepartementet kan gjøre unntak fra forskriften. Unntak kan bare skje dersom særlige grunner foreligger. At det foreligger "særlige grunner" innebærer at en søknad om unntak må ha en kvalifisert begrunnelse og det skal foretas en risikobasert vurdering. Videre må et unntak ikke være i strid med andre forpliktelser, herunder forpliktelser innenfor sivil-militært samarbeid og NATO-avtalen.

#### *Til § 11 Straff*

Bestemmelsen slår fast at manglende etterlevelse av forskriften eller enkeltvedtak gitt i medhold av forskriften er straffbar. Bestemmelsen antas å ha en preventiv og forebyggende virkning, og understreker viktigheten av at forskriftens handlingsregler følges. Hjemmel og rekkevidde for

straffebestemmelsen følger av jernbaneloven § 22, og gjelder både uaktsom og forsettlig overtredelse. Videre vil medvirkning til overtredelse av forskriften være straffbar, jf. straffeloven § 15.