



**For Jernbane**

[www.jernbane.no](http://www.jernbane.no)

Pb 154 1431 As

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET	
AVD./SPV: BS	S.BOT: EC
- 2 SEPT. 2005	
S.NR: 05/860-21	
ARKIVSIF: 705.5	AVSNR: VET

Samferdselsdepartementet

Deres ref. 05/860 EC

Vår dato 31.08.05

**Høringsuttalelse; forslag til ny tillatelsesforskrift og ny lisensforskrift**

Vi takker for utsettelse av høringsfristen til 1. september.

**Vi har disse innsigelsene til Samferdselsdepartementets forslag til nye forskrifter:**

1. EUs formål med sikkerhetsdirektivet er å styrke jernbanetransportens rolle ved økt interoperabilitet mellom medlemsstatene. Dette er også i tråd med For Jernbanes formålsparagraf. I direktivets innledning uttaler EU eksplisitt at det ikke må lages nye nasjonale særregler. En hurtig gjennomlesning av Statens Jernbanetilsyns forslag til ny sikkerhetsforskrift viser at også de har sett bort fra EUs hensikt, da utkastet inneholder en rekke nye kostbare nasjonale særkrav.

2. Departementets forslag om å unnta "private sidespor" fra lisensforskriften (og dermed sikkerhetsdirektivets virkeområde) er ikke i tråd med EU-direktivet. EU-direktivet gjelder all trafikk på skinner, men åpner for unntak for lukkede persontrafikksystemer (Trikk/T-bane) og for bruksbaner. Departementets forslag innebærer et todelt regelverk; et for det nasjonale jernbanenet inkl. statlig eide sidespor, og et annet for private sidespor og lukkede banesystemer. Departementet har oversatt EU direktivets "privately owned railway infrastructures", se direktivets art 2b med "private sidespor". Dette gir ikke direktivet hjemmel for. Direktivet åpner for å unnta det man i norsk tradisjon kaller "bruksbaner". Bruksbaner er lukkede banesystemer hvor eier driver banen utelukkende til eget bruk. Et godt eksempel på dette er den nå nedlagte Thamshavnbanen. Et annet mulig eksempel er Borregaards spor i Sarpsborg.

Departementets forslag vil føre til at private sidespor, i motsetning til statlig eide, faller inn under et annet regelverk. Dette vil skape usikkerhet og føre til at interoperabiliteten som vi i dag har mellom statlige og private spor i Norge etter hvert vil bli borte.

Vi foreslår som alternativ at forvaltningsavtalene tidligere NSB (før '96) hadde med private sidesporeiere videreføres mellom disse og JBV. Dette vil gjøre det enkelt for eierne - og togoperatørene slipper å forholde seg til at de trafikkerer sidespor som ligger under ulike regelsett.

3. EUs sikkerhetsdirektiv stiller krav til nasjonalstaten, sikkerhetsmyndigheten (i Norge SJT), infrastrukturforvalter/trafikkstyrer og togoperatørene. Vi undrer oss over hvorfor SD i sitt forslag har utelatt de reglene som gjelder for sikkerhetsmyndigheten? For dem forskriften ellers retter seg mot er det et klart behov for å vite hvilke krav og forventninger som kan stilles til myndighetene, spesielt gjelder dette for nye togoperatører.

Forslagets § 1-4 b trenger en presisering slik at det kommer klart frem at infrastrukturforvalter også omfatter trafikkstyrerfunksjonen hos infrastrukturforvalter Det er dette som er ment i EU direktivet.

Vennlig hilsen  
Kjell Erik Onsrud, leder