HØRINGSNOTAT - Utkast til lov om endringer i jernbaneloven (bl.a. som følge av Europaparlaments- og rådsdirektiv 2012/34/EU av 21. november 2012 om etablering av et felles europeisk jernbaneområde)

1. Innledning

Europaparlaments- og rådsdirektiv 2012/34/EU av 21. november 2012 om etablering av et felles europeisk jernbaneområde ble publisert i Official Journal (OJ) 14. desember 2012 med ikrafttredelse 15. desember 2012. Direktivet skal være implementert i EU innen 16. juni 2015.

Direktiv 2012/34/EU er en sammenslåing og omarbeiding av tre direktiver i jernbanepakke I med senere endringer som allerede er implementert i norsk rett. I tillegg er det foretatt en del presiseringer og moderniseringer, herunder tatt ut foreldede bestemmelser. Direktivet har til hensikt å løse problemer for at jernbanen skal kunne bli mer konkurransedyktig, og relaterer seg særlig til uhensiktsmessig finansiering og prising av infrastrukturen, fortsatte konkurransehindringer samt mangel på et velfungerende markedsovervåkingsorgan.

Engelsk versjon av direktivet finnes på følgende link: http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2012:343:0032:0077:EN:PDF
Norsk uoffisiell oversettelse av direktivet følger vedlagt.

Direktivet vurderes tatt inn i EØS-avtalen. En innlemmelse av direktivet i EØS-avtalen vil imidlertid kreve visse endringer og presiseringer i jernbaneloven av 11. juni 1993 nr. 100.

I dette høringsnotatet legger departementet frem forslag til endringer i jernbaneloven som muliggjør en fullstendig implementering av direktivet i norsk rett. Dette omfatter forslag til:
- Ny § 5a om serviceanlegg
- Presisering av § 8 om tilgang til det nasjonale jernbanenettet
- Ny § 11b om tilsynsmyndigheten som markedsovervåkingsorgan.

I tillegg foreslår departementet visse andre presiseringer og endringer i jernbaneloven som det gjennom praktisering av loven har vist seg behov for. Disse omfatter:
- Endringer i rusbestemmelsene i § 3a og § 3c
- Hjemmel for å gi forskrifter om sertifiseringsordninger for enhet med ansvar for vedlikehold av rullende materiell mv. i ny § 5b
- Hjemmel for terrorberedskap/sikring i ny § 6a
- Klargjøring av § 10 om byggegrenser langs jernbanen
- Endringer i § 11 om gjensidig utveksling av taushetsbelagte opplysninger mellom nasjonale myndigheter.

Det foreslås også en endring i jernbaneundersøkelsesloven som omfatter taushetsplikt for enhver som utfører tjeneste eller arbeid for den som driver jernbanevirksomhet knyttet til undersøkelser og rapportering av hendelser og ulykker etter loven i ny § 8a.

2. Direktivets hovedinnhold

Direktiv 2012/34/EU er en sammenslåing og omarbeiding av direktivene 91/440/EØF, 95/18/EF og 2001/14/EF med senere endringer.

2.1 Kapittel I Alminnelige bestemmelser

Formål og virkeområde

Direktivet fastsetter

- Regler for forvaltning av jernbaneinfrastruktur og for den jernbanetransportvirksomhet som utøves av jernbaneforetak som er etablert eller skal etablere seg i en medlemsstat, (jf. direktivets kapittel II)
- Kriterier som skal legges til grunn når en medlemsstat utsteder, fornyer eller endrer lisenser til jernbaneforetak som er etablert eller skal etablere seg i fellesskapsområdet, (jf. kapittel III)
- Prinsipper og fremgangsmåter for fastsettelse og innkreving av jernbaneinfrastrukturavgifter og fordeling av jernbaneinfrastrukturkapasitet, (jf. kapittel IV).

Direktivet gjelder for øvrig infrastruktur som brukes til nasjonale og internasjonale jernbanetjenester.

Unntak fra virkeområde

Det er inntatt unntaksregler i artikkel 2, som gjør at deler av direktivet ikke gjelder for bl.a. jernbaneforetak som bare yter tjenester i byer og forsteder eller regionale tjenester på lokale og regionale frittstående jernbanenett. Det kan for øvrig gjøres unntak for visse jernbaneforetak og infrastruktur, noe som ikke omtales her, da dette må vurderes i arbeidet med utkast til forskrifter i forbindelse med implementering av direktivet.

Definisjoner

Artikkel 3 inneholder definisjoner.

2.2 Kapittel II Utvikling av jernbanene i unionen

Kapitlet omhandler forvaltningsmessig uavhengighet og skille mellom infrastrukturforvalter og transportvirksomhet og mellom forskjellige former for transportvirksomhet, samt finansiell sanering.

Bestemmelsene viderefører stort sett jernbaneforetak og infrastrukturforvalterens uavhengighet, samt regnskapsmessig skille mellom infrastrukturforvalter og jernbaneforetak. Det viderefører i hovedsak regler om finansiering av infrastrukturforvalter og regler om gjeldssanering av offentlig eide eller kontrollerte jernbaneforetak. Reglene om tilgang til jernbaneinfrastruktur og tjenester er stort sett videreført, herunder begrensninger i retten til tilgang i tilfeller hvor det kan medføre negativ økonomisk utvikling i forbindelse med offentlig kjøpte persontransporttjenester.

Artikkel 13 fastsetter vilkår for tilgang til og tjenester som ytes i serviceanlegg nevnt i vedlegg II nr. 2, eksempelvis godsterminaler og vedlikeholdsanlegg. Det fremgår bl.a. at hvis et organ eller et jernbaneforetak som er aktivt og har en dominerende stilling på de nasjonale markeder for jernbanetransporttjenester som serviceanlegget brukes til, skal operatørene av slike serviceanlegg være organisert på en slik måte at de er uavhengige av det nevnte organ eller foretak med hensyn til organisering og beslutningstaking. Slik uavhengighet innebærer ikke krav om at det skal opprettes en separat juridisk enhet for serviceanleggene, og kan oppnås med to atskilte avdelinger innenfor én og samme juridiske enhet. For serviceanlegg nevnt i vedlegg II nr. 2 skal operatøren og organet eller foretaket ha atskilte regnskaper, herunder atskilte balanser og driftsregnskaper.

Når et serviceanlegg nevnt vedlegg II nr. 2 ikke har vært i bruk i minst to påfølgende år, og et jernbaneforetak på grunnlag av påviste behov har tilkjennegitt sin interesse overfor operatøren av nevnte serviceanlegg, skal eieren av anlegget gjøre det offentlig kjent at driften av anlegget

helt eller delvis kan leases eller leies som jernbaneserviceanlegg. Dette gjelder likevel ikke dersom operatøren av nevnte serviceanlegg kan godtgjøre at alle jernbaneforetak er forhindret fra å bruke anlegget p.g.a. en pågående omstillingsprosess.
Kommisjonen kan på grunnlag av erfaringene fra markedsovervåkingsorganene og operatørene av serviceanlegg og på grunnlag av arbeidet i nettverket nevnt i artikkel 57 nr. 1, treffe tiltak som fastsetter nærmere bestemmelser om fremgangsmåte og kriterier som skal følges for tilgang til tjenestene som skal tilbys i serviceanleggene nevnt i nr. 2-4 i vedlegg II.
I artikkel 14 fremgår det at forhandlinger og inngåelse av avtaler mellom medlemsstater og tredjeland skal foregå i samarbeid med Kommisjonen.

2.3 Kapittel III Utstedelse av lisens til jernbaneforetak

Kapitlet inneholder bl.a. vilkår for å få lisens som jernbaneforetak og omfatter krav til god vandel, krav til økonomisk evne, krav til faglig dyktighet og bestemmelser om dekning av erstatningsansvar. Det er også fastsatt regler om gyldighet og tilbakekall mv. av lisenser.
Kommisjonen er delegert myndighet til å gjøre visse endringer i vedlegg III som lister opp krav til økonomisk evne, jf. artikkel 20.
Hovedinnholdet i kapitlet er stort sett i samsvar med tidligere direktiv som allerede er implementert norsk rett.

2.4 Kapittel IV Innkreving av avgifter for bruk av jernbaneinfrastruktur og fordeling av jernbaneinfrastrukturkapasitet

Artikkel 27 om nettveiledningen (Network statement) er noe endret, og nettveiledningen skal nå også inneholde opplysninger om vilkårene for tilgang til serviceanlegg som er knyttet til infrastrukturforvalterens jernbanenett og tilbud om tjenester i disse anleggene, eller henvise til et nettsted der opplysningene er gratis tilgjengelig elektronisk. Innholdet i netteveiledningen er fastsatt i vedlegg IV.
Artikkel 29 inneholder bestemmelser om fastsettelse og innkreving av avgifter, herunder infrastrukturavgifter. Som i dag skal medlemsstatene fastsette avgiftsrammen for slike avgifter og fastsette særskilte avgiftsregler. Sistnevnte kan delegeres til infrastrukturforvalteren.
I artikkel 31 er det fastsatt avgiftsprinsipper. Disse er dels omarbeidet og til dels nye. Det fremgår at medlemsstatene skal kreve at infrastrukturforvalteren og operatøren av serviceanlegg gir markedsovervåkingsorganene alle nødvendige opplysninger om de avgifter som pålegges, slik at markedsovervåkingsorganet kan utføre sine funksjoner som nevnt i artikkel 56. Operatøren av serviceanlegg skal dessuten gi infrastrukturforvalteren opplysninger om de avgifter som skal medtas i nettveiledningen, eller angi nettsted der disse opplysningene er gjort gratis tilgjengelig. Artikkel 32 inneholder mulighet for å fastsette unntak fra avgiftsprinsippene.
I henhold til artikkel 33, som er endret, kan infrastrukturforvalteren i visse tilfeller gi rabatter på avgifter som innkreves for en bestemt del av infrastrukturen, i samsvar med kriteriene fastsatt i artikkelen.
Artikkel 35 inneholder bestemmelser om at infrastrukturavgiftsordningene gjennom en ytelsesordning skal oppmuntre jernbaneforetakene og infrastrukturforvalteren til å redusere forstyrrelser på jernbanenettet til et minimum og forbedre jernbanenettets ytelse. Ordningen kan omfatte bøter for virksomhet som forstyrrer driften av jernbanenettet, kompensasjon til foretak som påføres tap som følge av forstyrrelser og bonuser som belønner ytelse som overstiger planlagte ytelser. Grunnprinsippene for ytelsesordningen fremgår i vedlegg VI nr. 2 og får anvendelse på hele jernbanenettet. Kommisjonen gis myndighet til å vedta delegerte rettsakter om å foreta visse endringer i vedlegg VI nr. 2 bokstav c.

Artikkel 36 fastsetter bl.a. at infrastrukturforvalter kan kreve en passende avgift for kapasitet som er tildelt, men ikke brukes. Innkreving av en slik avgift er obligatorisk når søkere som har fått tildelt ruteleier gjentatte ganger, unnlater å benytte disse eller deler av dem. For å kunne kreve inn en slik avgift skal infrastrukturforvalterne offentliggjøre kriteriene for avgiften i nettveiledningen.
Artiklene 38, 39 og 40 omhandler rett til kapasitet og kapasitetsfordeling, samt regler om samarbeid mellom infrastrukturforvaltere om fordeling av infrastrukturkapasitet på mer enn ett nett. Av artikkel 41 fremgår hvem som kan søke om infrastrukturkapasitet. Det som er nytt er at også andre enn jernbaneforetak kan søke om infrastrukturkapasitet.
Infrastrukturforvalteren kan stille krav til søkerne og disse skal angis i nettveiledningen. De kan bare inneholde bestemmelser om finansiell garanti som ikke kan overstige et hensiktsmessig nivå som skal stå i forhold til søkerens forventede virksomhetsnivå, og en forsikring med hensyn til evnen til å utarbeide bud på infrastrukturkapasitet som er i samsvar med reglene. Kommisjonen skal innen 16. juni 2015 vedta gjennomføringstiltak som fastsetter nærmere regler for de kriterier som skal anvendes etter bestemmelsen.
Det kan fortsatt inngås rammeavtaler om infrastrukturkapasitet for en begrenset periode, jf. artikkel 42. Kommisjonen kan på grunnlag av erfaringer fra markedsovervåkingsmyndighetene m.fl. treffe tiltak som fastsetter nærmere bestemmelser om fremgangsmåte og kriterier som skal følges ved anvendelse av artikkelen.
Artikkel 43 gjelder tidsplan for fordelingsprosessen som er nærmere omtalt i vedlegg VII. Kommisjonen er gitt myndighet til å vedta delegerte rettsakter til visse bestemmelser i vedlegg VII. Infrastrukturforvalterne skal for øvrig bli enig seg imellom om hvilke ruteleier for internasjonal trafikk som skal inngå i ruteplanen.
Artikkel 44 og 45 gjelder søknader om infrastrukturkapasitet og om ruteplanlegging. Artikkel 46 og 47 flg. gir bl.a. regler om samordning i tilfelle konflikt om infrastrukturkapasitet, regler om overbelastet infrastruktur, samt om utarbeiding av en kapasitetsforbedringsplan. Det er også gitt regler om særlige tiltak i tilfeller forstyrrelser i togtrafikken. Reglene er stort sett i samsvar med dagens regler.

Markedsovervåkingsorgan (avsnitt 4 i kapittel IV)

I artikkel 55 og 56 er det inntatt regler om markedsovervåkingsorganet og dets funksjoner. I Norge er det Statens jernbanetilsyn som utøver disse funksjonene.
Av artikkel 55 fremgår det at markedsovervåkingsorganet skal være en frittstående myndighet som organisatorisk, funksjonelt, hierarkisk og når det gjelder beslutningstaking er juridisk atskilt fra og uavhengig av alle andre offentlige eller private enheter. Den skal også være uavhengig av alle infrastrukturforvaltere, avgiftsorganer, fordelingsorganer og søkere når det gjelder egen organisering, finansiering, juridisk struktur og beslutninger. Den skal videre være funksjonelt uavhengig av enhver myndighet som er involvert i tildeling av en kontrakt om offentlig tjenesteyting.
Det er lagt opp til at medlemsstatene kan opprette markedsovervåkingsorganer som har myndighet for flere regulerte sektorer, dersom disse oppfyller kravene til uavhengighet som nevnt over. Markedsovervåkingsorganet for jernbanesektoren kan også rent organisatorisk slås sammen med den nasjonale konkurransemyndigheten, sikkerhetsmyndigheten (jf. direktiv 2004/49/EF om sikkerhet på Fellesskapets jernbaner), eller den lisensutstedende myndighet nevnt i kapittel III i dette direktiv, dersom den felles myndighet oppfyller de nevnte kravene til uavhengighet.
Det er også regler om at medlemsstatene skal påse at markedsovervåkingsorganet bemannes og forvaltes på en måte som sikrer dens uavhengighet. Det skal påses at de personer som har til oppgave å treffe beslutninger for markedsovervåkingsorganet (jf. artikkel 56), for eksempel medlemmer av styret der det er relevant, utpekes av den nasjonale regjering eller det nasjonale ministerråd eller annen offentlig myndighet som ikke har direkte eierskap over regulerte

foretak. Medlemsstatene skal for øvrig avgjøre om disse personer skal utpekes for en fast periode som kan forlenges, eller på et permanent grunnlag, som gir mulighet for avskjed bare av disiplinære årsaker som ikke er knyttet til deres beslutningstaking.
For øvrig skal medlemsstatene sikre at disse personene handler uavhengig av alle markedsinteresser knyttet til jernbanesektoren, og de kan derfor ikke ha noen interesse i eller forretningsforbindelse med noen av de regulerte foretak eller enheter. Disse personene skal årlig avgi en forpliktelseserklæring og en interesseerklæring om at det ikke foreligger noen direkte eller indirekte interesser som vil kunne anses å berøre deres uavhengighet. Videre skal disse personene ikke delta i beslutninger i saker som berører et foretak de har hatt en direkte eller indirekte tilknytning til i løpet av året behandlingen av saken ble iverksatt.
Disse personene skal for øvrig ikke søke eller motta instrukser fra noen regjering eller annen offentlig eller privat enhet når de utfører sine markedsovervåkingsfunksjoner, og de skal ha full beslutningsmyndighet når det gjelder rekruttering og forvaltning av markedsovervåkingsorganets personale. De skal etter at de har avsluttet sitt ansettelsesforhold i markedsovervåkingsorganet ikke kunne ta noen stilling i noen av de regulerte foretakene eller enhetene på minimum ett år.
Artikkel 56 lister opp markedsovervåkingsorganets funksjoner. Det fremgår her at en søker har rett til å klage til markedsovervåkingsorganet dersom vedkommende mener å ha blitt urettferdig behandlet, utsatt for forskjellsbehandling eller fått sine rettigheter krenket på annen måte, særlig når det gjelder beslutninger som er truffet av infrastrukturforvalteren, jernbaneforetakene eller operatørene av serviceanlegget.
Med forbehold av de nasjonale konkurransemyndigheters myndighet til å sikre konkurransen på markedene for jernbanetjenester, skal markedsovervåkingsorganet ha myndighet til å overvåke konkurransesituasjonen på markedene for jernbanetjenester på eget initiativ. Formålet med dette er å unngå forskjellsbehandling av søkerne særlig når det gjelder nettveiledningen, kriterier i nettveiledningen, fordelingsprosessen og resultatet av denne, avgiftsordningen, nivået på eller strukturen til infrastrukturavgifter, ordninger for tilgang i samsvar med artikkel 10-13, og tilgang til og innkreving av avgifter for tjenester i samsvar med artikkel 13.
For øvrig skal markedsovervåkingsorganet samarbeide tett med den nasjonale sikkerhetsmyndighet i henhold til rådsdirektiv 2008/57/EF om samtrafikkevnen i Fellesskapets jernbanesystem og med den lisensutstedende myndighet i henhold til dette direktiv (dvs. direktiv 2012/34/EU). Bl.a. skal medlemsstatene sikre at disse myndighetene i fellesskap utvikler en ramme for utveksling av opplysninger og samarbeide for å motvirke negative virkninger for konkurransen eller sikkerheten på jernbanemarkedet.
Medlemsstatene kan beslutte at markedsovervåkingsorganet skal ha til oppgave å vedta ikke-bindende uttalelser om foreløpige utgaver av forretningsplaner som nevnt i artikkel 8 nr. 3, avtalen om sporkapasitet og kapasitetsforbedringsplanen for særlig å angi hvorvidt disse instrumenter er forenlige med konkurransesituasjonen på markedene for jernbanetjenester.
Det er også fastsatt at markedsovervåkingsorganet skal ha den nødvendige organisatoriske kapasitet med hensyn til menneskelige og materielle ressurser, som skal stå i forhold til jernbanesektorens betydning i medlemsstaten.
Ellers skal markedsovervåkingsorganet påse at avgifter som er fastsatt av infrastrukturforvalteren er i samsvar med kapittel IV avsnitt 2.
Markedsovervåkingsorganet skal videre regelmessig og under alle omstendigheter minst hvert annet år rådføre seg med representanter for brukerne av godstransport og persontransporttjenestene for å ta hensyn til deres synspunkter på jernbanemarkedet. Det skal også ha myndighet til å kreve relevante opplysninger fra infrastrukturforvalteren, søkerne og alle berørte parter i den berørte medlemsstat. For øvrig er det fastsatt regler for innhenting av

slike opplysninger, og dersom disse ikke følges skal markedsovervåkingsorganet kunne håndheve krav med passende sanksjoner, herunder bøter.
Beslutninger fattet av markedsovervåkingsorganet skal være bindende for alle parter som omfattes av beslutningen, og skal ikke være gjenstand for kontroll av en annen forvaltningsinstans. Dette innebærer en avskjæring av klageadgangen. Det skal kunne håndheve sine beslutninger med passende sanksjoner, herunder bøter. Medlemsstatene skal sikre at beslutningene som treffes av markedsovervåkingsorganet, er underlagt domstolskontroll. Klagen kan ha utsettende virkning på markedsovervåkingsorganets beslutning bare dersom en umiddelbar anvendelse av markedsovervåkingsorganets beslutning kan forårsake uopprettelige eller åpenbart urimelige skader for den klagende part.
Markedsovervåkingsorganet skal ha myndighet til å utføre tilsyn eller ta initiativ til eksterne tilsynsaktiviteter hos infrastrukturforvaltere, operatører av serviceanlegg og dersom det er relevant, jernbaneforetak for å kontrollere at de overholder bestemmelsen i artikkel 6 om atskillelse av regnskaper.
Uten at det berører myndigheten til de nasjonale myndigheter med ansvar for statsstøttespørsmål kan markedsovervåkingsorganet også trekke konklusjoner fra regnskapene vedrørende spørsmål om statsstøtte som den skal rapportere til nevnte myndigheter.
Kommisjonen gis myndighet til å vedta delegerte rettsakter til enkelte bestemmelser i vedlegg VIII som gjelder regnskapsopplysninger som på anmodning skal legges fram for markedsovervåkingsorganet.
Det er i artikkel 57 tatt inn bestemmelser om at markedsovervåkingsorganene i fellesskapet skal samarbeide.

2.5 Kapittel V Sluttbestemmelser

Direktivet skal være gjennomført i nasjonal rett senest 16. juni 2015.

3. Gjeldende rett - generelt

Jernbaneloven regulerer anlegg og drift av jernbane m.m. Av lovens virkeområde fremgår det at loven også gjelder faste og løse innretninger og all aktivitet knyttet til jernbane.
Det kan således fastsettes bestemmelser som går ut over de vanlige jernbaneanleggene, som f.eks. serviceanlegg, verksteder, terminaler mv.

Videre kan Kongen gi forskrift om utfylling og gjennomføring av EØS-avtalen på jernbaneområdet, jf. § 16, (delegert til Samferdselsdepartementet i kgl.res. 4. april 1997 nr. 275).

I jernbaneloven er det i stor grad stilt krav til den som driver jernbanevirksomhet og til personell med sikkerhetsansvar i virksomhetene, og i liten grad til den som driver jernbanerelaterte tjenester (serviceanlegg).

Etter jernbaneloven § 8 kan Kongen bestemme at den som har tillatelse til å drive trafikkvirksomhet etter § 6, kan få tilgang til å trafikkere kjørevei som er en del av det nasjonale jernbanenettet. Kongen kan gi nærmere bestemmelser om omfanget og vilkårene for slik tillatelse, (delegert til Samferdselsdepartementet i kgl.res. 22. november 1996 nr. 1076).

Etter jernbaneloven § 11 skal departementet eller den myndighet som departementet bestemmer føre tilsyn med at bestemmelser gitt i eller i medhold av loven overholdes. Myndigheten er delegert til Statens jernbanetilsyn.

I kapittel 4 gjennomgås de bestemmelsene i direktivet hvor departementet ser behov for å gjøre endringer og presiseringer i jernbaneloven. I den sammenheng gis det også en nærmere vurdering av gjeldende rett på området.

4. Forslag til endringer og presiseringer i jernbaneloven som muliggjør en fullstendig implementering av direktivet i norsk rett

4.1 Tilgang til serviceanlegg

4.1.1 Direktivets innhold

Direktivet innfører begrepet *serviceanlegg*. Dette vil si anlegg innrettet med henblikk på å kunne yte de jernbanerelaterte tjenestene som er nevnt i direktivet vedlegg II nr. 2 til 4, herunder blant annet godsterminaler og tjenester ytet der. En operatør av et serviceanlegg er definert som enhver offentlig eller privat enhet som har ansvar for å forvalte et eller flere serviceanlegg eller for å yte en eller flere jernbanerelaterte tjenester til jernbaneforetak.
Det fremgår av direktivet artikkel 13 nr. 2 at operatører av serviceanlegg på en ikke-diskriminerende måte skal tilby alle jernbaneforetak tilgang, herunder sportilgang, til anlegg angitt i vedlegg II nr. 2, samt tilgang til tjenestene som blir levert i slike anlegg. Kravet om tilgang gjelder kun i den grad slike anlegg eksisterer. Bestemmelsen omfatter blant annet tilgang til godsterminaler, skifteanlegg, vedlikeholdsanlegg, samt havneanlegg som er knyttet til jernbaneaktivitet.
Videre fremgår det av direktivet artikkel 13 nr. 7 og nr. 8 at dersom operatøren yter noen av tjenestene nevnt i vedlegg II nr. 3 og 4, skal operatøren på anmodning tilby disse tjenestene på en ikke-diskriminerende måte. Vedlegg II nr. 3 og 4 omhandler kun tilgang til tjenester som operatøren faktisk yter. Bestemmelsene omfatter blant annet kjørestrøm og skreddersydde kontrakter om kontroll av transport av farlig gods.
Det fremgår av artikkel 27 nr. 2 at nettveiledningen (som utgis av infrastrukturforvalteren) skal inneholde opplysninger om vilkårene for tilgang til serviceanlegg som er knyttet til jernbanenettet og for tilbud om tjenester i disse anleggene, eller henvise til et nettsted der opplysningene er gratis tilgjengelig elektronisk.

4.1.2 Gjeldende rett

I likhet med dagens regelverk innebærer direktivet et krav om ikke-diskriminerende tilgang for jernbaneforetak til serviceanlegg, samt tilgang til tjenester som blir levert i slike anlegg. Plikten til å gi tilgang for jernbaneforetak til serviceanlegg er i dag hjemlet i forskrift.
Når det gjelder tjenester som ytes av infrastrukturforvalter er disse i dag regulert i fordelingsforskriften §§ 3-1 til 3-3, med henvisning til vedlegg I. Infrastrukturforvalter plikter i henhold til fordelingsforskriften vedlegg I nr. 2 å gi tilgang via jernbanenettet til serviceanlegg og ytelser av tjenester der i den grad den rår over de nevnte anleggene.
Tjenester som ytes av andre enn Jernbaneverket er regulert i jernbaneforskriften § 2-5. Sistnevnte bestemmelse gjelder kun tilgang til spor og yting av tjenester i terminaler og havner knyttet til jernbanevirksomhet som mer enn en sluttbruker benytter eller kan benytte.

4.1.3 Forslag til endring

Direktivets bestemmelse om plikt for en operatør av et serviceanlegg til å gi tilgang for alle jernbaneforetak vil være et inngrep i dennes rettsstilling som bør hjemles i lov. For å kunne gjennomføre direktivet bør det derfor inntas en ny bestemmelse i jernbaneloven. Både Sverige og Danmark har inntatt tilsvarende bestemmelser i henholdsvis *Järnvägslagen* og *Bekendtgørelse av lov om jernbane*.

Forslaget innebærer en plikt for en operatør av et serviceanlegg til å tilby *alle* jernbaneforetak tilgang til serviceanlegg, herunder tilgang til spor og tjenester. Plikten er således ikke begrenset til å gjelde tilgang til spor og yting av tjenester i terminaler og havner som mer enn en sluttbruker benytter eller kan benytte, slik dagens jernbaneforskrift § 2-5 fastsetter.

Alle operatører av serviceanlegg plikter å gi tilgang. Dette innebærer at det innføres en leveringsplikt for operatøren av serviceanlegget. Til forskjell fra dagens forskrifter sondrer direktivet, og den foreslåtte bestemmelsen, ikke mellom tilgang og tjenester som ytes av henholdsvis infrastrukturforvalter og andre enn infrastrukturforvalter.

Begrepet "ikke-diskriminerende" innebærer at jernbaneforetakene skal tilbys tilgang til anlegg og tjenester i anlegg på likeverdige vilkår og betingelser, herunder priser, kredittbetingelser og rabatter. Vilkårene for tilgang må baseres på objektive kriterier. Dette betyr at det ikke kan differensieres alene ut fra hva tjenestene skal brukes til eller overfor hvilke aktører de tilbys. Eksterne aktører skal på tilsvarende måte som jernbaneforetaket i den vertikalt integrerte enheten (se pkt 4.2.3) tilbys ytelser med like egenskaper og funksjonalitet. Vilkårene må være av en slik art at det er mulig å kontrollere etterlevelsen av ikke-diskrimineringsprinsippet. Dagens fordelingsforskrift bruker begrepet "uten forskjellsbehandling", mens begrepet som foreslås brukt er ”ikke-diskriminerende”. Ordlyden i direktivbestemmelsen er imidlertid uendret, og det legges ikke opp til noen endring av det materielle innholdet i kravet om tilgang.

Direktivet artikkel 13 nr. 2 henviser til nr. 2 i vedlegg II som angir anleggene operatøren av et serviceanlegg skal tilby tilgang til. Det vurderes som hensiktsmessig å angi disse anleggene i forskrift. Det foreslås derfor inntatt ny bestemmelse i jernbaneloven som gir departementet hjemmel til å gi nærmere bestemmelser i forskrift om tilgangen til anlegg og tjenester.

Direktivet artikkel 27 nr. 2 om innholdet i nettveiledningen forutsetter at operatører av serviceanlegg gir relevante opplysninger til infrastrukturforvalter. Det foreslås derfor presisert i bestemmelsen at departementet kan gi nærmere forskrift om plikt til å gi opplysninger om tilgang til anlegg og ytelser av tjenester i disse.

Av direktivet artikkel 13 nr. 9 fremgår at Kommisjonen på grunnlag av erfaringene fra reguleringsmyndighetene og operatørene av serviceanlegg og på grunnlag av arbeidet i nettverket nevnt i artikkel 57 nr. 1, kan fastsette gjennomføringsrettsakter om fremgangsmåte og kriterier som skal følges for tilgang til tjenestene som skal tilbys i serviceanleggene nevnt i nr. 2-4 i vedlegg II. På denne bakgrunn foreslås inntatt ny bestemmelse i jernbaneloven som gir departementet hjemmel til å gi nærmere bestemmelser i forskrift.

Bestemmelsene foreslås inntatt som første ledd i jernbaneloven ny § 5a, jf. fjerde ledd.

4.1.4 Økonomiske og administrative konsekvenser

Da det ikke vil bli endringer av det materielle innholdet i kravet om tilgang, vil ikke implementering av direktivet medføre økonomiske eller administrative konsekvenser for verken staten eller private.

4.2 Organisering av operatør av serviceanlegg

4.2.1 Direktivets innhold

Direktivet artikkel 13 nr. 3 stiller visse krav til en operatør av et serviceanlegg som er under direkte eller indirekte kontroll av et organ eller et foretak som er aktivt og som har en dominerende stilling i de nasjonale markeder for jernbanetransporttjenester som anlegget brukes til. Det stilles krav om at operatøren av serviceanlegget er organisert på en slik måte at den er uavhengig av dette organet eller foretaket med hensyn til organisering og beslutningsstakning. Det stilles videre krav om regnskapsmessig skille mellom disse enhetene.

Dersom oppgavene på serviceanlegget er ivaretatt av infrastrukturforvalter, eller operatøren av serviceanlegget er under direkte eller indirekte kontroll av infrastrukturforvalter, skal kravene til organisatorisk og regnskapsmessig skille anses oppfylt dersom kravene til infrastrukturforvalter om uavhengighet for grunnleggende funksjoner i direktivet artikkel 7 er oppfylt.

Kravet til organisering relaterer seg kun til serviceanleggene referert til i vedlegg II nr. 2 bokstav a, b, c, d, g og i, hvilket innebærer at blant annet vedlikeholdsanlegg ikke er omfattet. Omfattet er blant annet godsterminaler, stasjoner for passasjerer, skifteanlegg og havneanlegg knyttet til jernbanevirksomhet.

4.2.2 Gjeldende rett

Det er i dag ikke særskilte krav i jernbaneloven til organiseringen av enheter som yter jernbanerelaterte tjenester.

4.2.3 Forslag til endring

Direktivets bestemmelse om organisering av operatøren av serviceanlegg vil kunne være et inngrep i en privat aktørs rettsstilling og bør hjemles i lov. For å kunne gjennomføre direktivet må det derfor inntas en ny bestemmelse i jernbaneloven. Kravet om regnskapsmessig skille bør av hensyn til helheten også inntas i samme lovbestemmelse.

Formålet med bestemmelsen er å sikre like vilkår for alle jernbaneforetak. For å sørge for transparens og lik tilgang til serviceanlegg og tjenester der, gjøres et skille mellom transporttjenester på den ene siden og serviceanlegg på den andre siden, dvs. et skille mellom operatøren av serviceanlegget og organet eller foretaket som har en dominerende stilling i de nasjonale jernbanetransportmarkedene. Dette har til hensikt å gjøre det enklere å kontrollere at en vertikalt integrert tilbyder med dominerende stilling ikke utnytter sin posisjon til å fortrenge sine konkurrenter ut av markedet eller til å diskriminere mellom egen virksomhet og eksterne virksomheter. Et organisatorisk skille har til hensikt å bidra til å legge grunnlaget for rettferdig konkurranse mellom jernbaneforetakene og full åpenhet og tilgang på like vilkår til tjenestene og yting av disse.

Direktivet stiller ikke krav om et selskapsmessig skille, dvs. oppdeling i juridiske enheter, og heller ikke et eierskapsmessig skille. Serviceanlegget vil derfor fortsatt kunne være underlagt organets eller foretakets kontroll og eierskap. Det fremgår av direktivet at det vil være tilstrekkelig med opprettelse av adskilte avdelinger i en juridisk enhet for å oppfylle kravet til organisatorisk skille.

Terminologien som direktivet benytter om kontroll og dominans er begreper som også brukes i den generelle konkurranseretten. På denne bakgrunn anses det som naturlig å tolke begrepene med utgangspunkt i den generelle konkurranseretten. Departementet er foreslått

gitt hjemmel til å fastsette nærmere bestemmelser i forskrift, herunder om rekkevidden av kravene til kontroll, dominans og avgrensningen av markedet.
Bestemmelsen foreslås inntatt som annet ledd i ny § 5a i jernbaneloven.

4.2.4 Økonomiske og administrative konsekvenser

Kravet om at operatører av serviceanlegg er organisert på en slik måte at de er uavhengig av foretak som er aktivt og som har en dominerende stilling i de nasjonale markeder for jernbanetransporttjenester som anlegget brukes til, vil medføre økonomiske konsekvenser for foretak som både har en dominerende stilling i de nasjonale markeder for jernbanetransporttjenester og er operatør av serviceanlegg. Det må påregnes moderate kostnader ved å opprette adskilte avdelinger innad i foretaket og innføre og praktisere regnskapsmessig skille mellom enhetene. Et slikt skille kan imidlertid også ha positive effekter gjennom en bedre kartlegging av ressursbruken i foretaket, og dermed forbedret grunnlag for beslutningstaking. Det vil bli mindre ressurskrevende for markedsovervåkingsorganet å kontrollere at foretak som har en dominerende stilling i de nasjonale markeder for jernbanetransporttjenester ikke stenger konkurrenter ute gjennom eksempelvis marginskvis eller gir fortrinn til egen virksomhet, f. eks. gjennom kryssubsidiering.
Kravet om organisatorisk skille har til hensikt å bidra til å sikre rettferdig konkurranse mellom jernbaneforetakene og full åpenhet og tilgang på like vilkår til jernbanerelaterte tjenester og yting av disse. Mer rettferdig konkurranse i jernbanemarkedene kan legge til rette for økt konkurranse, som normalt vil være et viktig hjelpemiddel for å oppnå effektiv ressursutnyttelse i markedene. Mer effektiv ressursutnyttelse vil gi positive bidrag til samfunnets verdiskaping, men disse er vanskelige å kvantifisere. I alle tilfelle kan det forventes en positiv effekt i markedet gjennom økt tillit til at forutsetningene for rettferdig konkurranse er til stedet.

4.3 Serviceanlegg som ikke er i bruk

4.3.1 Direktivets innhold

Det fremgår av direktivet artikkel 13 nr. 6 at hvor et serviceanlegg som nevnt i nr. 2 i vedlegg II ikke har vært i bruk i en periode på minimum to år sammenhengende, skal eieren gjøre det offentlig kjent at driften av serviceanlegget er tilgjengelig, helt eller delvis, for utleie eller leasing som et jernbaneserviceanlegg. En forutsetning er at et jernbaneforetak på grunnlag av påviste behov har tilkjennegitt sin interesse overfor operatøren av serviceanlegget. Unntak gjelder for det tilfelle at operatøren godtgjør at alle jernbaneforetak er forhindret fra å bruke anlegget på grunn av en pågående omstillingsprosess.

4.3.2 Gjeldende rett

Jernbaneloven stiller i dag ikke krav knyttet til serviceanlegg som ikke er i bruk.

4.3.3 Forslag til endring

Direktivet stiller krav om at eieren av serviceanlegget skal gjøre det offentlig kjent at serviceanlegget er tilgjengelig for andre til det formål å kunne drifte det som et serviceanlegg. Det følger av direktivet at dette skal skje ved at serviceanlegget stilles til disposisjon gjennom utleie eller leasing. Det stilles ikke krav om overdragelse av anlegget.

Etter departementets vurdering følger det av det ovennevnte kravet at eieren av serviceanlegget på markedsmessige vilkår skal inngå avtale med en interessent om overlatelse av driften. Det legges til grunn at leie- eller leasingavtale inngås etter forhandling mellom partene og at en slik avtale innebærer at eieren minst skal få dekket sine kostnader. Kravet om å inngå leie- eller leasingavtale om driften på serviceanlegget er et inngrep i en eiers rettsstilling som bør hjemles i lov. For å kunne gjennomføre direktivet bør det derfor inntas en ny bestemmelse i jernbaneloven.
Kravet om at interessenten må kunne påvise et faktisk behov for driften på serviceanlegget innebærer at ikke enhver fremvist interesse vil være tilstrekkelig, og at eventuelle reelle alternative løsninger som vil kunne dekke interessentens behov må tas i betraktning.
Det foreslås at departementet kan fastsette nærmere bestemmelser i forskrift.
Bestemmelsen foreslås tatt inn i jernbaneloven ny § 5a tredje og fjerde ledd.

4.3.4 Økonomiske og administrative konsekvenser

Forslaget vil medføre lave kostnader ved å gjøre offentlig kjent at serviceanlegg er tilgjengelige og inngåelse av kontrakter, herunder forhandlingskostnader, mellom eier av serviceanlegg og den som skal leie eller lease serviceanlegget.
Eieren av serviceanlegg plikter kun å leie ut anleggene dersom de har stått ubrukt i minimum to år sammenhengende og det ikke foregår en omstillingsprosess. Dermed vil forslaget medføre inntekter for eieren av serviceanlegg, som denne ellers ikke ville hatt. Tilgang til serviceanlegg for interesserte leietakere gir mulighet for lønnsom drift av serviceanleggene og dermed profitt for leietakeren. Videre vil tilgangen medføre økt tilgjengelighet av jernbanerelaterte tjenester som er helt nødvendig for å kunne tilby godstransport med jernbanen, og dermed mulighet for et bedre fungerende marked for godstransport. Et bedre fungerende marked legger igjen grunnlaget for bedre ressursutnyttelse, større verdiskaping og mindre sløsing av samfunnets ressurser gjennom bedre kapasitetsutnyttelse på serviceanleggene.
Det kan forventes noe økt ressursbruk for markedsovervåkingsorganet i forbindelse med klager vedrørende utleie/leasing av serviceanlegg og betingelsene for dette.

4.4 Markedsovervåkingsorganets organisering og oppgaver

4.4.1 Direktivets innhold

Det fremgår av direktivet artikkel 55 nr. 1 at hver medlemsstat skal opprette ett nasjonalt markedsovervåkingsorgan for jernbanesektoren. Denne myndigheten skal være en frittstående myndighet som organisatorisk, funksjonelt, hierarkisk og når det gjelder beslutningstaking er juridisk atskilt fra og uavhengig av alle andre offentlige eller private enheter. Den skal også være uavhengig av alle infrastrukturforvaltere, avgiftsorganer, fordelingsorganer og søkere når det gjelder egen organisering, finansiering, juridisk struktur og beslutninger. Den skal videre være funksjonelt uavhengig av enhver myndighet som er involvert i tildelingen av kontrakt om offentlig tjenesteyting.
Myndigheten kan imidlertid organisatorisk slås sammen med reguleringsorgan i andre sektorer dersom den felles myndighet oppfyller kravet til uavhengighet. Myndigheten kan slås sammen med den nasjonale konkurranse- eller sikkerhetsmyndigheten.
Som det fremgår av kapittel 4.5 og 4.6 innebærer direktivet artikkel 55 nr. 3 og 56 nr. 9 at instruksjonsadgangen overfor markedsovervåkingsorganet og klageadgang overfor de avgjørelser som markedsovervåkingsorganet treffer, avskjæres.

4.4.2 Gjeldende rett

Det fremgår av jernbaneloven § 11 første ledd at departementet eller den myndighet som departementet bestemmer, fører tilsyn med at bestemmelser gitt i eller i medhold av loven overholdes.
Markedsovervåkingsorganet ligger i dag under Statens jernbanetilsyn, og er således organisatorisk slått samen med sikkerhetsorganet. Det fremgår av jernbaneforskriften § 1-3 åttende ledd at Statens jernbanetilsyn overvåker konkurransen på markedene for jernbanetransport. Jernbaneforskriften §§ 8-1 til 8-3 gir bestemmelser om formålet med markedsovervåking, klager og bestemmelser om tilsynets myndighet til å treffe visse tiltak på grunnlag av klage eller på eget initiativ. Statens jernbanetilsyn utøver tilsyn og kontroll som markedsovervåkingsorgan etter fordelingsforskriften § 9-5, og behandler i første instans klager etter fordelingsforskriften § 9-4.

4.4.3 Forslag til endring

Departementet legger til grunn at det vil være tilstrekkelig for å oppfylle direktivets krav i artikkel 55 nr. 1 om uavhengighet, at instruksjonsadgangen overfor markedsovervåkingsorganet avskjæres, og at klageadgangen for de avgjørelser markedsovervåkingsorganet treffer avskjæres, jf. kapittel 4.5 og 4.6.
Ettersom avskjæringen ikke nødvendigvis vil gjelde tilsynsmyndigheten som sådan, men kun et begrenset område av tilsynsmyndighetens virksomhet, anses det som hensiktsmessig at det inntas en ny bestemmelse i jernbaneloven hvor disse saksområdene fremgår. Utover funksjonen som klageorgan omfatter markedsovervåkingsorganets oppgaver blant annet overvåking av markedene for jernbanetransport, tilsyn med nettveiledningen, avgifter, tildeling av ruteleier og tilgang til serviceanlegg. Utover en angivelse av hovedområdene for markedsovervåkingsorganets virksomhet, vurderes det som tilstrekkelig at Kongen gis forskriftshjemmel til å gi nærmere bestemmelser om dets oppgaver.
Det vurderes som hensiktsmessig ikke å spesifisere i jernbaneloven hvilken myndighet som skal føre tilsyn på området for markedsovervåking. Dette er i tråd med jernbanelovens systematikk for øvrig. Som nevnt ovenfor gir direktivet visse føringer i denne forbindelse. Ettersom Samferdselsdepartementet blant annet har oppgaver i forbindelse med avgiftsfastsettelse og tildelingen av kontrakt om offentlig tjenesteyting vil dette være til hinder for at departementet selv fører tilsyn på området for markedsovervåking. Det forutsettes at Kongen i forskrift bestemmer hvilken myndighet som skal føre tilsyn på dette området. Markedsovervåkingsorganet ligger i dag under Statens jernbanetilsyn.
Bestemmelsen om markedsovervåkingsorganets oppgaver og Kongens myndighet til å fastsette nærmere bestemmelser om hva dette omfatter, foreslås inntatt i jernbaneloven ny § 11b første ledd.

4.4.4 Økonomiske og administrative konsekvenser

Oppgavene til markedsovervåkingsorganet er noe utvidet i direktivet forhold til dagens regulering, bl.a. når det gjelder serviceanlegg. Det er imidlertid vanskelig å anslå hvorvidt dette vil medføre økte administrative og økonomiske konsekvenser for tilsynet, da det vil avhenge av bl.a. antall klagesaker. Til nå har det imidlertid ikke vært mange slike saker, og det er derfor ikke grunn til å anta at dette vil medføre særlige økte administrative eller økonomiske kostnader i forbindelse med denne utvidelsen.
Økonomiske og administrative konsekvenser av at instruksjonsadgangen overfor markedsovervåkingsorganet og klageadgang overfor markedsovervåkingsorganets vedtak avskjæres, behandles under henholdsvis kapittel 4.5 og 4.6.

4.5 Avskjæring av instruksjonsadgang

4.5.1 Direktivets innhold

Det fremgår av direktivet artikkel 55 nr. 3 at personer ansvarlig for avgjørelsene som markedsovervåkingsorganet treffer ikke skal instrueres av et statlig organ eller en annen offentlig eller privat enhet ved utførelsen av sine funksjoner som markedsovervåkingsorgan. Videre fremgår det av direktivet artikkel 55 nr. 1 at markedsovervåkingsorganet skal være uavhengig av blant annet alle avgiftsorganer og søkere når det gjelder dets beslutninger.

4.5.2 Gjeldende rett

Utgangspunktet når det gjelder forvaltningsorganers instruksjonsmyndighet er at overordnede organer kan instruere underordnede organer. Som overordnet organ har Samferdselsdepartementet en formell adgang til å instruere tilsynet, herunder markedsovervåkingsorganet.

4.5.3 Forslag til endring

Direktivets bestemmelse om at personer ansvarlig for avgjørelsene som markedsovervåkingsorganet treffer ikke skal instrueres, er antatt å innebære at markedsovervåkingsorganet som sådan ikke skal kunne instrueres ved utførelsen av sine funksjoner. En slik avskjæring av instruksjonsadgangen bør hjemles i lov. For å kunne gjennomføre direktivet må det derfor inntas en ny bestemmelse i jernbaneloven. Det anses som hensiktsmessig at en nærmere angivelse av de områdene avskjæringen av instruksjonsadgangen omfatter fremgår av lovteksten. Både lov om konkurranse mellom foretak og kontroll med foretakssammenslutninger (konkurranseloven) og lov om elektronisk kommunikasjon (ekomloven) har liknende bestemmelser om avskjæring av instruksjonsadgangen i henholdsvis § 8 og § 10-2. For øvrig har Olje- og energidepartementet i notat som ble sendt på høring 17. september 2013 foreslått lignende bestemmelse i lov om produksjon, omforming, overføring, omsetning, fordeling og bruk av energi m.m. (energiloven) ny § 2-3.

Direktivet artikkel 55 nr. 3 innebærer at departementets alminnelige instruksjonsmyndighet overfor tilsynet som markedsovervåkingsorgan avskjæres. Avskjæringen av instruksjonsadgangen får altså ikke virkning for tilsynets øvrige områder, herunder tilsynets funksjon som sikkerhetsmyndighet.

Bakgrunnen for direktivbestemmelsen og endringsforslaget er å sikre markedsovervåkingsorganets uavhengighet overfor andre offentlige myndigheter. Direktivets vide ordlyd innebærer en generell avskjæring av instruksjonsmyndigheten og ikke bare en avskjæring av instruksjonsmyndigheten begrenset til enkeltsaker. Videre anses avskjæringen å omfatte instruksjon om behandling og prioritering av saker.

Samferdselsdepartementet har aldri instruert tilsynet som markedsovervåker i konkrete saker eller om prioritering av saksområder. Den foreslåtte endring vil derfor ha liten praktisk betydning for tilsynets virksomhet.

Bestemmelsen foreslås inntatt i jernbaneloven ny § 11b annet ledd.

4.5.4 Økonomiske og administrative konsekvenser

Implementering av direktivet med hensyn til avskjæring av instruksjonsadgang overfor markedsovervåkingsorganet vil ikke medføre økonomiske eller administrative konsekvenser for offentlig myndighet eller andre aktører i jernbanemarkedet. Samferdselsdepartementet har

aldri benyttet seg av muligheten til å instruere markedsovervåkingsorganet og det har derfor ikke vært brukt ressurser på dette tidligere.

4.6 Avskjæring av klageadgang

4.6.1 Direktivets innhold

Det fremgår av direktivet artikkel 56 nr. 9 at avgjørelser som markedsovervåkingsorganet treffer ikke skal være gjenstand for prøving av et annet forvaltningsorgan. Bakgrunnen for direktivbestemmelsen er å sikre markedsovervåkingsorganets uavhengighet overfor andre offentlige myndigheter.
Det følger videre av direktivet artikkel 56 at medlemsstatene skal sikre at beslutningene som treffes av markedsovervåkingsorganet er underlagt domstolskontroll.

4.6.2 Gjeldende rett

Statens jernbanetilsyn er i dag klageorgan i første instans i saker som gjelder fordelingsforskriften § 9-4, herunder Jernbaneverkets avgjørelser om fordeling av infrastruktur. Videre er tilsynet klageorgan i første instans i saker som gjelder jernbaneforskriften § 8-2, hvilket omfatter klage hvor søkere eller andre berørte parter i saker som omfattes av § 1-3 åttende ledd mener at de har blitt urettferdig behandlet, utsatt for forskjellsbehandling eller krenket på andre måter. Vedtak som tilsynet treffer kan i dag påklages til departementet som overordnet forvaltningsorgan. Hovedregelen om klageadgang fremgår av fvl. §§ 28 flg. Det må tungtveiende grunner til for å gjøre unntak fra hovedregelen om klagerett etter fvl. § 28.
Tilsynet kan innhente opplysninger med hjemmel i jernbaneloven § 11 annet ledd, jf. jernbaneforskriften §§ 1-3 femte og åttende ledd, jf. § 8-3. Reglene i fvl. §§ 28 flg. om klage over enkeltvedtak får ikke nødvendigvis direkte anvendelse på slike avgjørelser. Pålegg om å gi opplysninger kan imidlertid påklages etter fvl. § 14 annet ledd dersom vedkommende mener at han ikke har plikt eller lovlig adgang til å gi opplysningene.
Forvaltningsloven kap. IV om saksforberedelsen til enkeltvedtak har bestemmelser om partenes innsyn i dokument eller opplysninger. Reglene i fvl. §§ 28 flg. om klage over enkeltvedtak får ikke nødvendigvis direkte anvendelse på slike avgjørelser. Avslag på slike krav kan imidlertid påklages etter fvl. § 21.
Tilsynets avslag på krav om innsyn kan påklages til departementet som overordnet forvaltningsorgan i henhold til lov om rett til innsyn i dokument i offentleg verksemd (offentleglova) § 32 første ledd.
Den som vil ha overprøvd et endelig vedtak truffet av forvaltningen, kan gå til søksmål mot staten. Domstolene kan prøve et vedtaks faktiske grunnlag, om lovanvendelsen er korrekt, om det foreligger feil ved saksbehandlingen og om det foreligger såkalt myndighetsmisbruk. Forvaltningens skjønnsutøvelse, det vil si om inngrepet er hensiktsmessig og rimelig, kan imidlertid i kun prøves når dette er særskilt bestemt eller ellers kan utledes av lovgivningen. Jernbaneloven har ikke i dag noen bestemmelse som utvider domstolenes prøvingsrett ved at spørsmål som ellers hører inn under forvaltningens skjønn kan prøves fullt ut.

4.6.3 Forslag til endring

Direktivets bestemmelse innebærer at avgjørelser som markedsovervåkingsorganet treffer ikke skal være gjenstand for prøving av et annet forvaltningsorgan. Kravet som direktivet oppstiller er absolutt. Dette betyr at dagens ordning, hvor avgjørelser tilsynet som markedsovervåkingsorgan treffer kan påklages til departementet, ikke kan videreføres.

For å kunne gjennomføre direktivet må det inntas en ny bestemmelse i jernbaneloven. Det anses som hensiktsmessig at en nærmere angivelse av de områdene avskjæringen av klageretten omfatter fremgår av lovteksten. Avskjæringen vil ikke omfatte tilsynet som sådan, men være begrenset til å omfatte tilsynet som markedsovervåkingsorgan. Avskjæringen vil således ikke få virkning for tilsynets øvrige myndighetsområder.
Også konkurranseloven har bestemmelser om avskjæring av klageadgangen samt om avskjæring av adgangen til å omgjøre tilsynets vedtak. Det er videre i forslag til endringer i energiloven foreslått at adgangen til å omgjøre enkeltvedtak truffet av reguleringsmyndigheten skal avskjæres.
Departementet legger til grunn at avskjæringen av klageadgangen etter direktivet gjelder individuelle vedtak (enkeltvedtak) og ikke generelle vedtak (forskrifter). Både enkeltvedtak som markedsovervåkingsorganet treffer på grunnlag av klage fra en søker, og enkeltvedtak som treffes i forbindelse med saker markedsovervåkingsorganet tar opp på eget initiativ (ex officio) vil være avskåret fra klageadgang. Videre legges det til grunn at enkeltvedtak om korrigerende tiltak vil være avskåret fra klageadgang.
Når det gjelder pålegg om å gi opplysninger får ikke nødvendigvis reglene i fvl. §§ 28 flg. om klage over enkeltvedtak direkte anvendelse på slike avgjørelser, men avgjørelsene kan påklages i henhold til fvl. § 14 annet ledd. Informasjonsinnhenting er en sentral oppgave i forbindelse med utøvelsen av rollen som markedsovervåker av jernbanemarkedet. For å kunne gjennomføre direktivet vurderes at også slike avgjørelser må avskjæres fra klageadgang. Ettersom avgjørelser om pålegg om å gi opplysninger altså ikke nødvendigvis omfattes av begrepet "enkeltvedtak" må særregelen om klageadgang etter fvl. § 14 annet ledd avskjæres.
Når det gjelder avgjørelser av krav etter offentleglova om innsyn hos markedsovervåkingsorganet og avgjørelser om avslag på krav om å få gjøre seg kjent med et dokument eller opplysning etter fvl. § 21, får reglene i fvl. §§ 28 flg. om klage over enkeltvedtak ikke direkte anvendelse. Slike avgjørelser knytter seg ikke direkte seg til utøvelsen av funksjonen som markedsovervåkingsorgan. Departementet legger til grunn at slike avgjørelser ikke omfattes av den foreslåtte bestemmelsen om avskjæring av klageadgangen.
Sett i sammenheng med de hensynene som gjør seg gjeldende for å avskjære instruksjons- og klageadgangen, nemlig å sikre markedsovervåkingsorganets uavhengighet, legges det til grunn at også departementets omgjøringsadgang etter fvl. § 35 avskjæres overfor markedsovervåkingsorganet.
Ettersom den forvaltningsmessige klageadgangen avskjæres vil aktørene være henvist til domstolsprøving av markedsovervåkingsorganets vedtak. Det er ikke vurdert som hensiktsmessig i denne omgang å foreslå opprettelse av nemnd for behandling av klager over vedtak som markedsovervåkingsorganet treffer. Siden opprettelsen av markedsovervåkingsfunksjonen har Samferdselsdepartementet ikke mottatt klager vedrørende vedtak truffet av Statens jernbanetilsyn som markedsovervåkingsorgan. Antall klager, og vedtak truffet av sistnevnte, har vært begrenset.
På bakgrunn av den foreslåtte avskjæringen av klageadgangen og det forhold at det ikke er foreslått opprettet en klagenemd, foreslås at domstolene skal ha kompetanse til å prøve alle sider av de vedtak markedsovervåkingsorganet treffer. Dette er i tråd med direktiv 2012/34/EU hvor det fremgår at beslutningene som treffes av markedsovervåkingsorganet skal være underlagt domstolskontroll. Forslaget innebærer at domstolene i tillegg til å prøve om et inngrep er rettmessig kan prøve det forvaltningsmessige skjønnet, det vil si om inngrepet er hensiktsmessig og rimelig, og treffe realitetsavgjørelse i saken. Domstolenes kompetanse vil dermed tilsvare departementets kompetanse som klageorgan i tradisjonelle forvaltningssaker. Konkurranseloven § 29 har en tilsvarende bestemmelse vedrørende klage

på vedtak om overtredelsesgebyr. Det samme har lov om akvakultur § 30 (ikrafttredelse 1. januar 2014).
Bestemmelsen foreslås inntatt i jernbaneloven ny § 11b tredje ledd.

4.6.4 Økonomiske og administrative konsekvenser

Dersom avskjæringen av muligheten til å påklage markedsovervåkingsorganets vedtak til Samferdselsdepartementet medfører hyppigere domstolsprøving av vedtakene, må det påregnes høyere kostnader til saksbehandling både for aktører som vil bringe markedsovervåkingsorganets vedtak inn for domstolene og for markedsovervåkingsorganet. Det må påregnes at ressursbruken hos domstolene vil kunne øke noe.
Foreløpig har ingen av markedsovervåkingsorganets vedtak blitt påklaget til Samferdselsdepartementet, så ressursbruken i departementet vil være uendret.

4.7 Karenstid

4.7.1 Direktivets innhold

Direktivet artikkel 55 nr. 3 innebærer at personer som er ansvarlig for avgjørelsene som blir fattet av markedsovervåkingsorganet ikke kan ha en stilling i noen av tilsynsobjektene for en periode på minst ett år etter opphør av stillingen i markedsovervåkingsorganet.

4.7.2 Gjeldende rett

Det er innført karanteneregler i form av retningslinjer for statsansattes overgang til stillinger utenfor statsforvaltningen (fastsatt av det daværende Moderniseringsdepartementet 4. juli 2005 i personalmeldingen PM 12/2005). Jernbaneloven har imidlertid ikke bestemmelser om karenstid.

4.7.3 Forslag til endring

Karenstid innebærer at det nedlegges et tidsbestemt forbud mot at vedkommende tar ansettelse hos ny arbeidsgiver eller driver virksomhet innenfor nærmere angitte arbeidsområder. Kravet om karenstid er et inngrep i den privates rettsstilling som bør inntas i lov. For å kunne gjennomføre direktivet må det derfor inntas en forskriftshjemmel i jernbaneloven som regulerer dette.
Avtaleloven § 38 setter grenser for hvor omfattende karenstidsklausuler kan være. Bestemmelsen innebærer at en avtale inngått av konkurransehensyn ikke er bindende hvis den urimelig innskrenker vedkommendes adgang til erverv eller må anses å strekke seg lenger enn påkrevet for å verne mot konkurranse. Forskrift om karenstid gitt med hjemmel i jernbaneloven vil måtte vurderes opp mot avtalelovens bestemmelse.
Ut fra direktivets ordlyd legges til grunn at det bare er den eller de personene som har det øverste ansvaret for de vedtak markedsovervåkingsorganet treffer vil omfattes.
Forskriftshjemmelen om karenstid foreslås tatt inn i jernbaneloven ny § 11b fjerde ledd.

4.7.4 Økonomiske og administrative konsekvenser

Forslaget kan potensielt medføre tap av arbeidsinntekt for personer som ilegges karantene og tap av kompetanse for tilsynsobjektene som ønsker å ansette vedkommende som er ansvarlig for vedtak markedsovervåkingsorganet treffer.

For staten antas ikke endringene å medføre særlige administrative eller økonomiske konsekvenser.

4.8 Utveksling av taushetsbelagte opplysninger mellom markedsovervåkingsorganer

4.8.1 Direktivets innhold

Direktivet artikkel 57 omhandler samarbeid mellom markedsovervåkingsorganene i medlemsstatene. Direktivet innebærer at markedsovervåkingsorganene skal utveksle opplysninger om sitt arbeid og om sine prinsipper og praksis for beslutningstaking, og særlig opplysninger om de viktigste punktene i deres fremgangsmåter og om problemer i tolkningen av innarbeidet unionsrett på jernbaneområdet. Markedsovervåkingsorganene skal ha et nært samarbeid, blant annet gjennom arbeidsordninger, for å gi hverandre gjensidig bistand innenfor rammen av deres oppgaver med å overvåke markeder, behandle klager eller foreta undersøkelser. Direktivet innebærer krav om at markedsovervåkingsorganer, dersom de blir rådspurt i forbindelse med innkreving av avgifter for et internasjonalt ruteleie, og i forbindelse med overvåkingen av konkurransen på markedet i tilknytning til internasjonale jernbanetransporttjenester, skal legge frem alle opplysninger som de selv har rett til å kreve i henhold til nasjonal lovgivning.
For å oppnå formålet nevnt i avsnittet ovenfor følger det av direktivet artikkel 57 at markedsovervåkingsorganene skal delta og samarbeide i et nettverk som møtes regelmessig. Kommisjonen skal være medlem av, samordne og støtte nettverkets arbeid samt gi anbefalinger til nettverket, der dette er relevant.

4.8.2 Gjeldende rett

Tilsynet er underlagt de alminnelige taushetspliktsreglene i lov om behandling i forvaltningssaker (forvaltningsloven). Jernbaneloven gir i dag ikke klar hjemmel for utveksling av taushetsbelagt informasjon mellom tilsynet, herunder markedsovervåkingsorganet, og andre staters markedsovervåkingsorganer eller europeiske organisasjoner som tilsynet deltar i.
EØS-bestemmelsen i jernbaneloven § 16 gir hjemmel for norske myndigheter og norske jernbaneforetak til uten hinder av taushetsplikt å kunne gi EFTAs overvåkingsorgan og EFTA-statenes faste komité opplysninger som er nødvendige for gjennomføring av EØS-avtalen.
Tilsynet deltar i dag i nettverket European Network of Rail Regulatory Bodies (ENRRB) som er opprettet i henhold til direktivet 2012/34/EU artikkel 57. Det vises til kapittel 4.8.1 ovenfor. Videre deltar tilsynet i Independent Regulators' Group – Rail (IRG-Rail) som er en gruppe bestående av uavhengige markedsovervåkingsorganer i Europa. I forbindelse med jernbanekorridor nr. 3 vil tilsynet samarbeide med andre lands markedsovervåkingsorganer i henhold til forordning 913/2010/EU artikkel 20 og direktiv 2012/34/EU artikkel 57.

4.8.3 Forslag til endring

Det vil i forbindelse med samarbeidet som direktivet legger opp til mellom tilsynet som markedsovervåkingsorgan og andre EØS-staters markedsovervåkingsorganer kunne bli nødvendig å formidle opplysninger som er taushetsbelagte etter norsk lov. Dette vil for eksempel kunne gjelde forretningshemmeligheter etter fvl. § 13 første ledd nr. 2.

For å oppfylle direktivets krav til samarbeid mellom markedsovervåkingsorganene i EØS er det således nødvendig å innta hjemmel i jernbaneloven for utlevering av taushetsbelagte opplysninger fra tilsynet til markedsovervåkingsorganer i andre EØS-stater samt til organisasjoner bestående av slike markedsovervåkingsorganer i EØS. Adgangen til å utlevere slike taushetsbelagte opplysninger vil kun gjelde i den grad det er nødvendig for å fremme håndhevelsen av direktiv 2012/34/EU artikkel 57.
Konkurranseloven, ekomloven og lov om produksjon, omforming, overføring, omsetning, fordeling og bruk av energi m.m. (energiloven) har tilsvarende bestemmelser om utlevering av taushetsbelagt opplysninger til annen stat og internasjonale organisasjoner.
Bestemmelsen foreslås tatt inn i jernbaneloven ny § 11b femte ledd, jf. sjette ledd.
For øvrig vises det til kapittel 5.6 om utveksling av opplysninger med nasjonale myndigheter.

4.8.4 Økonomiske og administrative konsekvenser

Forutsatt at taushetsbelagte opplysninger kun kan formidles videre med samtykke fra myndigheten, antas ikke bestemmelsen å ha økonomiske eller administrative konsekvenser for aktørene i jernbanemarkedet.
For staten vil ikke endringene medføre administrative eller økonomiske konsekvenser. Det forventes ikke at ressursbruken ved utlevering av informasjon hos markedsovervåkingsorganet vil øke betydelig som følge av bestemmelsen.

4.9 Tilgang til det nasjonale jernbanenett, vilkår mv.

4.9.1 Direktivets innhold

Etter direktivet artikkel 41 kan søkere inngi søknader om infrastrukturkapasitet. For å benytte slik infrastrukturkapasitet skal søkerne utpeke et jernbaneforetak som skal inngå en avtale med infrastrukturforvalteren. I henhold til artikkel 3 nr. 19 er søker definert på følgende måte:
"søker" et jernbaneforetak eller en internasjonal sammenslutning av jernbaneforetak eller fysiske eller juridiske personer, for eksempel vedkommende myndigheter i henhold til forordning (EF) nr. 1370/2007 og avskipere, speditører og operatører innenfor kombinert transport, som har en allmennyttig eller forretningsmessig interesse av å anskaffe infrastrukturkapasitet.
(Forordning 1370/2007 om offentlig persontransport med jernbane på vei mv. (Kollektivtransportforordningen)).
I kapittel IV avsnitt 2 i direktivet er det fastsatt bestemmelser om infrastrukturavgifter og avgifter på tjenester. Dette omfatter fastsettelse og innkreving av avgifter, infrastrukturkostnader og regnskaper, avgiftsprinsipper, unntak fra avgiftsprinsippene, rabatter, kompensasjonsordninger for ubetalte miljø-, ulykkes- og infrastrukturkostnader, ytelsesordning, reservasjonsavgifter og samarbeid om avgiftsordninger for flere enn ett jernbanenett.

4.9.2 Gjeldende rett

Etter jernbaneloven § 8 kan Kongen bestemme at den som har tillatelse til å drive trafikkvirksomhet etter § 6, kan få tilgang til å trafikkere kjørevei som er en del av det nasjonale jernbanenettet. Kongen kan gi nærmere bestemmelser om omfanget og vilkårene for slik tillatelse (delegert til Samferdselsdepartementet, jf. kgl. res 22. november 1996 nr. 1076). Videre kan Kongen gi forskrift om utfylling og gjennomføring av EØS-avtalen på jernbaneområdet, jf. § 16, (delegert til Samferdselsdepartementet, jf. kgl.res. 4. april 1997 nr. 275).

Regler om tilgang til det nasjonale jernbanenettet og avgiftsordningen mv. er i dag fastsatt i forskrift av 5. februar 2003 nr. 135 (fordelingsforskriften) med hjemmel i bl.a. jernbaneloven § 8 og § 16.

4.9.3 Forslag til endring

I utgangspunktet anser departementet at jernbaneloven § 8, jf. § 16, gir tilstrekkelig hjemmel for å implementere direktivets regler om søkere og om infrastrukturavgifter og øvrige avgifter i serviceanlegg mv. som Jernbaneverket forvalter på vegne av staten. Imidlertid anser departementet at det bør komme klarere fram at også tilgang til serviceanlegg og tjenester i disse som Jernbaneverket forvalter, omfattes av § 8.

Etter § 8 fremgår det i dag at *"..den som har tillatelse til å drive trafikkvirksomhet ..., kan få tilgang til å trafikkere kjørevei som er en del av det nasjonale jernbanenettet."* I jernbaneloven § 3 er kjørevei definert på følgende måte: *"kjørevei: sporanlegg med tilhørende grunn og innretninger, signal- og sikringsanlegg, strømforsyningsanlegg og kommunikasjonsanlegg."* Det kan etter dette stilles spørsmål om serviceanlegg og tjenester i disse som forvaltes av Jernbaneverket er inkludert i begrepet "det nasjonale jernbanenettet".

Departementet foreslår derfor at det klargjøres at serviceanlegg også omfattes av § 8, samtidig som det også presiseres at vilkårene til å fastsette avgifter mv. kommer klarere fram enn i dag.

Det vises til nærmere omtale under merknader til den enkelte paragraf i kapittel 7.

Departementet foreslår ikke nærmere regler om hvem som kan søke om infrastrukturkapasitet utover de som har tillatelse etter jernbaneloven § 6, da selve utførelsen av transporttjenesten uansett må utføres av et jernbaneforetak som inngår avtale med infrastrukturforvalteren. Departementet mener at det er tilstrekkelig å fastsette hvem som kan søke om infrastrukturkapasitet etter EØS-bestemmelsen i § 16.

5. Øvrige forslag til endringer som det har vist seg behov for under praktisering av jernbaneloven

5.1 Ruspåvirkning

I jernbaneloven § 3a, § 3b og § 3c er det inntatt regler om alkoholpåvirkning mv. for førere av rullende materiell og den som har oppgaver knyttet sikkerheten ved jernbane, pliktmessig avhold og om alkotest, utåndingsprøve og blodrøve. Disse endringene ble vedtatt 5. mai 2006 og trådte i kraft 1. juli samme år. Bakgrunnen for å innta bestemmelsene i jernbaneloven, var at departementet foreslo å oppheve avholdspliktloven og videreføre og oppdatere de aktuelle avholdspliktbestemmelsene til henholdsvis jernbaneloven og vegtrafikkloven, jf. Ot.prp. nr. 39 (2005-2006) Om lov om endringer i vegtrafikkloven og jernbaneloven m.m.(avholdsplikt og promillegrense mv.)
Etter dette er det gjort endringer i vegtrafikkloven med formål å forbedre reglene om misbruk av narkotiske stoffer og legemidler, jf. Prop. 9 L (2010-2011) Endringer i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (endringar relatert til ruspåvirka køyring m.m.), se særlig kapittel 3, 5 og 7. Senere er det også gjort endringer i luftfartsloven for å få lignende regler på området, jf. Prop. 83 L (2011-2012) Endringer i luftfartsloven (se kapittel 5 Misbruk av alkohol og andre rusmidler).

Det er særlig kontroll med at promillereglene mv. blir overholdt, og lovbestemte grenser for når en skal anses påvirket av andre rusmidler enn alkohol som nå skiller vegtrafikkloven og luftfartsloven fra reglene i jernbaneloven.
Dagens rettstilstand på jernbaneområdet gjør det vanskelig å fastslå hvorvidt en person er påvirket av andre rusmidler enn alkohol, og de begrensede testmulighetene ved mistanke gjør det både tidkrevende og inngripende å få fastslått med sikkerhet hvorvidt en person har inntatt rusmidler med bedøvende eller berusende effekt. Siden loven ikke inneholder grenser for når man uansett skal regnes som påvirket av slike stoffer, vil man bare ha brutt loven dersom man er "under påvirkning" av slike stoffer. Tilvendte personer vil derfor kunne innta visse mengder uten å kunne kalles påvirket av stoffet.
Departementet foreslår derfor at reglene i jernbaneloven oppdateres til å omfatte tilsvarende regler som gjelder på vegtrafikk- og luftfartsområdet når det gjelder kontroll av påvirkning og hjemmel for å fastsette grenser for når en skal anses påvirket av andre berusende midler enn alkohol, da de samme hensyn gjør seg gjeldende for de som har sikkerhetsansvar ved jernbane. Videre vurderes det om det er grunnlag for å endre straffenivået for brudd på avholdsreglene etter jernbaneloven.

5.1.1 Reglene i tilsvarende land som vi kan sammenligne oss med

Sverige

Ifølge den svenske jernbanelov (Järnvägslag (2004:519)) er det straffbart å føre et maskindrevet jernbanemateriell etter å ha inntatt alkoholholdige drikker i så stor mengde at alkoholkonsentrasjonen under eller etter ferden er minst 0,2 promille i blodet eller 0,10 milligram per liter i utåndingsluften. Strafferammen er bøter eller fengsel i høyst 6 måneder. Til samme straff dømmes også den som etter å ha inntatt narkotika som nevnt i § 8 i narkotikastraffeloven (1968:64) i så stor mengde at det under eller etter ferden finnes noe narkotisk emne i blodet. Dette gjelder dog ikke dersom lege eller annen reseptutsteder har foreskrevet bruk av narkotikaen. Likeledes dømmes også den som fører et maskindrevet jernbanemateriell og som er så påvirket av alkoholholdige drikker at det kan antas at han eller hun ikke kan fremføre materiellet på et sikkert vis. Det samme gjelder om føreren er like påvirket av noe annet berusende middel.
Dersom brudd på ovennevnte bestemmelser anses som grovt, skal føreren dømmes til fengsel i maksimalt to år. Når det bedømmes om lovbruddet er grovt skal det særskilt tas hensyn til om

- føreren har hatt en alkoholkonsentrasjon på minst 1,0 promille i blodet eller 0,50 milligram per liter i utåndingsluften,
- føreren ellers har vært overstadig påvirket av alkohol eller noe annet berusende middel, eller
- fremføringen av materiellet har innebåret en påtakelig fare for trafikksikkerheten.

Den som utfører en tjeneste som har vesentlig betydning for sikkerheten og som er påvirket av alkohol eller et annet middel slik at det må antas at vedkommende ikke kan utføre disse oppgavene på en betryggende måte, dømmes til bøter eller fengsel i høyst to år.
Det er ikke fastsatt grenser for bruk av annet berusende middel enn alkohol i den svenske jernbaneloven.

Danmark

I den danske jernbanelov (Bekendtgørelse af lov om jernbane (nr. 969 av 8. oktober 2009)) er det inntatt følgende bestemmelser om alkohol og andre bevissthetsforstyrrende midler m.v.:

Det fremgår at en sikkerhetsklassifisert person ikke må utføre eller forsøke å utføre sikkerhetsklassifiserende funksjoner når vedkommende har en alkoholkonsentrasjon i blodet på 0,20 promille eller høyere. Det samme gjelder når vedkommende har tatt spiritus eller andre bevissthetsforstyrrende midler i et slikt omfang at vedkommende er ute av stand til å utføre sikkerhetsklassifiserte funksjoner på en fullt betryggende måte.
Politiet kan for å konstatere en eventuell overtredelse av alkoholkonsentrasjonen, til enhver tid forlange at en person som er omfattet av forbudet, tar utåndingsprøve. Videre kan politiet fremstille en person til å ta blod- eller urinprøve, hvis det er grunn til å tro at vedkommende har overtrådt bestemmelsene om alkohol og andre bevissthetsforstyrrende midler og en utåndingsprøve ikke er tilstrekkelig, eller hvis vedkommende nekter eller er ute av stand til å ta utåndingsprøve. Når særlige omstendigheter taler for det, kan politiet fremstille vedkommende til undersøkelse hos en lege.
Transportministeren fastsetter etter samråd med justisministeren bestemmelser om de nevnte prøver og undersøkelser.
Straffen for overtredelse av de ovennevnte forbudene er fengsel inntil 2 år. Under særlig formildende omstendigheter kan det likevel straffes med bøter. Det er heller ikke i den danske jernbaneloven fastsatt grenser for bruk av annet berusende middel enn alkohol.

Oppsummering

Utgangspunkter er at både Sverige og Danmark har tilsvarende regler som i Norge når det gjelder påvirkning av alkohol og andre berusende midler. Imidlertid er det ikke i de to lands jernbanelovgivninger tatt inn bestemmelser om lovbestemte grenser for når en person skal anses påvirket av andre berusende midler enn alkohol. Straffenivået er også ulikt. I Norge er straffenivået etter jernbaneloven § 22 bøter eller fengsel inntil ett år og overtredelsen er forseelse, mens det i Sverige og Danmark er inntil 2 års fengsel, eller bøter.

5.1.2 Nærmere om reglene i vegtrafikkloven og luftfartsloven

Bakgrunn

Som nevnt innledningsvis inneholder jernbaneloven ikke eksakte grenser for når en fører av rullende materiell eller personer som utfører oppgaver knyttet til sikkerheten ved jernbane, skal anses som påvirket av andre rusmidler enn alkohol, slik sammenlignbare lover gjør.
Det er i forarbeidene til endringer av påvirkningsbestemmelsene i luftfartsloven og vegtrafikkloven uttalt at det er et ønske å ha faste grenser også for andre rusmidler enn alkohol, og at lovene blir harmoniserte på alle transportområdene. Siden jernbanen er den siste transportsektoren uten en slik bestemmelse er det naturlig å innføre grenser for andre rusmidler enn alkohol også her.

Nærmere om vegtrafikklovens rusbestemmelser

Loven ble endret i 2010 med det formål å skape bedre samsvar mellom lovens regler om alkoholpåvirket kjøring og kjøring under påvirkning av andre stoffer samt å forbedre trafikksikkerheten (jf. Prop. 9 L (2010-2011)). Ved å innføre svært lave grenser for når man uansett regnes som påvirket av andre rusmidler enn alkohol, legges en nær-nulltoleranse til grunn, og det vil i praksis ikke være mulig å nyte rusmidler i tiden før man kjører uten å komme i straffansvar. Den nærmere bakgrunn for bestemmelsene er kort oppsummert i Prop. 83 L (2011-2012) kapittel 5.3 (endringer i luftfartsloven).
Vegtrafikkloven kapittel IV inneholder bestemmelser om ruspåvirkning. Utgangspunktet i § 21 er at ingen må føre eller forsøke å føre kjøretøy når han er i en slik tilstand at han ikke kan anses skikket til å kjøre på en trygg måte, hva enten det har sin årsak i at han er påvirket av alkohol eller annet berusende eller bedøvende middel, eller i at han er syk, svekket, sliten eller

trett, eller skyldes andre omstendigheter. Paragraf 22 gir nærmere bestemmelser om ruspåvirkning, § 22a om testing av ruspåvirkning og § 22 b om pliktmessig avhold. Overtredelse av bestemmelsene er inntatt i § 31. Det fremgår her at den som forsettlig eller uaktsomt overtrer bestemmelser gitt i eller i medhold av loven, straffes med bøter eller fengsel inntil ett år, dersom forholdet ikke går inn under strengere straffebud. Overtredelse er forseelse, uansett straffens størrelse. Strafferammen er noe ulik ut fra graden av påvirkning. Reglene er meget detaljerte og varierer ut fra alvorlighetsgrad fra bot for alkoholkonsentrasjon i blodet til og med 0,5 promille eller alkoholkonsentrasjon i utåndingsluften til og med 0,25 milligram pr. liter luft, eller ved nærmere bestemt konsentrasjon i blodet av annet berusende eller bedøvende midler, til bot og betinget eller ubetinget fengsel opp til og med 1,2 promille eller til og med 0,6 milligram i utåndingsluften, eller ved en nærmere bestemt konsentrasjon i blodet av annet berusende eller bedøvende middel. Videre er straffen bot og ubetinget fengsel ved alkoholkonsentrasjon i blodet over 1,2 promille eller over 0,6 milligram pr. liter luft, eller ved nærmere bestemt konsentrasjon i blodet av annet berusende eller bedøvende middel.
Ved utmåling av straffen skal det tas særlig hensyn til graden av påvirkning og hvilke farer kjøringen har medført. Videre er det inntatt regler om hvordan straffen skal være dersom vedkommende tidligere har vært straffet etter disse bestemmelsene mv.
Påvirkningsgraden hos førere som har inntatt legemiddel i henhold til gyldig resept, vurderes konkret.

Nærmere om luftfartslovens rusbestemmelser

Da loven ble endret i 2012 ble blant annet bestemmelsene om misbruk av alkohol og andre rusmidler endret for å få bedre samsvar med reglene i vegtrafikkloven på dette området. Prop. 83 L (2011-2012) om endringer i luftfartsloven innfører nye hjemler for ruspåvirkning og forskriftshjemler som gjør det mulig å fastsette grenseverdier, samt hjemler for testing ved mistanke om påvirkning. Det ble i proposisjonen påpekt at manglende samsvar med gjeldende regler i vegtrafikkloven er uheldig, særlig når det gjelder muligheten for å foreta promillekontroll uten at det foreligger konkret mistanke om lovbrudd. Slike regler finnes allerede i jernbaneloven, og det ble i forslaget til luftfartsloven vist blant annet til løsningen som er brukt i jernbaneloven.

Luftfartsloven § 6-11, § 6-12 og § 6-13 inneholder bestemmelser om alkoholpåvirkning mv., pliktmessig avhold og alkotest, utåndingsprøve og blodprøve for fartøysjefen og ombordpersonale. I § 4-11 om alkoholpåvirkning mv. er det fastsatt at departementet kan bestemme i forskrift at § 6-11, § 6-12 og § 6-13 skal gjelde tilsvarende for den som har oppgaver av betydning for sikkerheten i forbindelse med bygging av luftfartøy, fremstilling av tilbehør og reservedeler og utføring av vedlikeholds-, reparasjons- og endringsarbeider på luftfartøy, tilbehør og reservedeler. Likeledes kan departementet ved forskrift presisere hvilke typer personell dette er. Videre er det i § 7-4a om alkoholpåvirkning mv. gitt tilsvarende bestemmelser om at departementet kan gi forskrift om at nevnte paragrafer skal gjelde for de som utfører flysikringstjeneste og om hvilke typer personell som omfattes.
I luftfartsloven § 14-12 om overtredelse av § 6-11 og § 6-12, jf. § 4-11 og § 7-4a fremgår følgende:

> *"Den som gjør eller forsøker å gjøre tjeneste om bord i strid med bestemmelsene i § 6-11 og § 6-12, straffes med bøter eller med fengsel inntil 2 år. Har noen gjort tjeneste påvirket av alkohol eller annet berusende eller bedøvende middel eller har overtrådt bestemmelsene i § 6-12 tredje ledd, anvendes fengselstraff, om ikke særdeles formildende omstendigheter er til stede. Denne bestemmelsen gjelder tilsvarende for den som overtrer forskrift gitt i medhold av § 4-11 og § 7-4a."*

Det uttales i Prop. 83 L (2011-2012) at luftfartslovgivningen allerede hadde et forbud mot misbruk av blant annet legemidler, men da det manglet eksakte grenser for hva som regnes som forbudt påvirkning av disse stoffene blir bestemmelsene mindre tydelige. Det ble tatt inn i loven en forskriftshjemmel for at departementet i forskrift kan gi nærmere bestemmelser om når en person i alle tilfelle må anses som påvirket av annet berusende eller bedøvende middel enn alkohol.

5.1.3 Jernbanelovens rusbestemmelser og forslag til endring

5.1.3.1 Jernbaneloven § 3 a

Gjeldende rett

Jernbaneloven § 3 a lyder:

"Ingen må føre eller forsøke å føre rullende materiell
1. med en alkoholkonsentrasjon i blodet som er større enn 0,2 promille, eller en alkoholmengde i kroppen som kan føre til så stor alkoholkonsentrasjon i blodet,
2. med en større alkoholkonsentrasjon i utåndingsluft enn 0,1 milligram per liter luft.
3. under påvirkning av et annet berusende eller bedøvende middel enn alkohol, eller
4. når sykdom, legemidler, tretthet eller lignende årsak gjør han eller hun uskikket til å utføre tjenesten på betryggende måte.
Villfarelse med hensyn til alkoholkonsentrasjonens størrelse fritar ikke for straff. Forbudet gjelder tilsvarende for den som utfører eller forsøke å utføre oppgaver knyttet til sikkerheten ved jernbane.
Den som forbudet i første ledd gjelder for, må ikke nyte alkohol eller ta annet berusende eller bedøvende middel i de første seks timer etter at tjenesten er avsluttet, når vedkommende forstår eller må forstå at det kan bli politietterforskning på grunn av utførelsen av tjenesten. Dette forbudet gjelder likevel ikke etter at blodprøve eller utåndingsprøve er tatt, eller politiet har avgjort at slik prøve ikke skal tas.
Departementet kan gi nærmere forskrift om hvem som omfattes av denne bestemmelsen."

Departementet har i forskrift 16. oktober 2006 nr. 1160 gitt nærmere bestemmelser om hvilket personell som omfattes av forbudet (fråhaldspliktforskrifta). De personellgrupper som er listet opp i forskriften omfatter de som har oppgaver direkte knyttet til sikkerheten ved jernbanedriften, f.eks. de som utfører trafikkstyring, utfører eller leder skifting, utfører sikkerhetsoppgaver om bord i tog, og har ansvaret for sikkerhetsoppgaver ved arbeid og aktiviteter i og ved spor.

Forslag til endring

For å få tilsvarende regler som på vegtrafikk- og luftfartsområdet foreslås det at departementet kan gi forskrift om når en person i alle tilfelle må anses som påvirket av annet berusende eller bedøvende middel enn alkohol.

I luftfartsloven § 6-11 fjerde ledd er det tatt inn en bestemmelse om at en person ikke skal regnes som påvirket dersom vedkommende har brukt legemiddel i tråd med de krav som er knyttet til sertifikat gitt i medhold av luftfartsloven kapittel V. I vegtrafikkloven § 22 tredje ledd fremgår det at grensene for påvirkning etter loven ikke gjelder hvor overskridelsen skyldes legemiddel inntatt i henhold til gyldig resept. En tilsvarende regel finnes ikke i jernbaneloven.

I jernbaneloven § 3 d fremgår det at fører av rullende materiell og annet personell som skal utføre oppgaver knyttet til sikkerheten ved jernbane må oppfylle de vilkår som tilsynsmyndigheten fastsetter om kvalifikasjoner, alder, helse, fysisk og psykisk skikkethet, vandel, edruskap, utdanning, opplæring og trening m.m.

I forskrift av 27. november 2009 nr. 1414 om sertifisering av førere av trekkraftkjøretøy på det nasjonale jernbanenettet (førerforskriften) fastsatt av Statens jernbanetilsyn er det satt krav til helse og helseundersøkelser mv. I § 9 skal førere være medisinsk og yrkespsykologisk skikket i henhold til forskriftens vedlegg II for å kunne føre trekkraftkjøretøy på en sikker måte. I vedlegg II stilles det krav til at førere ikke skal ha noen helseproblemer eller ta medisiner, legemidler eller stoffer som kan forårsake plutselig bevissthetstap, en reduksjon i oppmerksomhet eller konsentrasjon, plutselig tap av arbeidsevne, tap av balanse eller koordineringsevne eller betydelig begrensning av mobilitet. Undersøkelse av medisinsk skikkethet omfatter bl.a. tester for psykotrope stoffer som ulovlige legemidler eller psykotrop medisinering og misbruk av alkohol. (Et psykoaktivt eller psykotropisk stoff er et kjemisk stoff som i hovedsak virker på sentralnervesystemet der det forandrer hjernens funksjon og fører til midlertidige endringer i persepsjon, humør, bevissthet, eller adferd).
I forskrift av 18. desember 2002 om krav til helse for personell med arbeidsoppgaver av betydning for trafikksikkerheten ved jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. er det i § 13 tatt inn en bestemmelse om at det ikke skal foreligge bruk av narkotika eller avhengighet av eller misbruk av alkohol. Legemidler som kan påvirke reaksjonsevne, konsentrasjonsevne eller vurderingsevne kan bare benyttes etter særskilt vurdering og anvisning av lege.
Departementet foreslår at det også i jernbaneloven inntas en bestemmelse når det gjelder bruk av legemiddel i tråd med de krav som er knyttet til medisinsk skikkethet for førere og annet personell med oppgaver knyttet til sikkerheten ved jernbane, jf. luftfartsloven § 6-11 fjerde ledd.
For øvrig foreslås det en redaksjonell endring når det gjelder annet personell med oppgaver knyttet til sikkerheten ved jernbane ved at forbudet flyttes til første ledd. Videre er overskriften til paragrafen foreslått endret tilsvarende for å fange opp at bestemmelsen også omfatter annen ruspåvirkning enn alkhol.
Det vises for øvrig til kapittel 7 Merknader til den enkelte paragraf.

5.1.3.2 Jernbaneloven § 3 c

Gjeldende rett

Jernbaneloven § 3 c lyder:

"Politiet kan ta alkotest (foreløpig blåseprøve) av en person

1. *som det er grunn til å tro har overtrådt bestemmelsene i §§ 3 a og 3 b,*
2. *som med eller uten egen skyld er innblandet i en jernbaneulykke eller jernbanehendelse, eller*
3. *når det blir krevd som ledd i kontroll av jernbanedriften.*

Dersom resultatet av alkoholtesten eller andre forhold gir grunn til å tro at bestemmelsene i §§ 3 a eller 3 b er overtrådt, kan politiet fremstille personen for utåndingsprøve, blodprøve og klinisk legeundersøkelse for å søke å fastslå påvirkningen. Slik fremstilling skal i alminnelighet finne sted for den som nekter å medvirke til alkotest.

Utåndingsprøve tas av politiet. Blodprøve kan tas av lege, sykepleier eller bioingeniør. Klinisk legeundersøkelse foretas når det er mistanke om påvirkning av andre midler enn alkohol eller andre særlige grunner taler for det.

Departementet kan gi nærmere forskrifter om undersøkelser som nevnt i paragrafen her."

Det er i bestemmelsen ikke særlig henvist til test av person som er påvirket av annet berusende eller bedøvende middel, slik som i luftfartsloven § 6-13 og vegtrafikkloven § 22 a.

Forslag til endring

Jernbaneloven § 3 c inneholder stort sett nødvendige hjemler for politiet til å ta tester av ruspåvirkede personer eller fremstille vedkommende for å ta blodprøve mv. hos lege, sykepleier eller bioingeniør, tilsvarende bestemmelsen i vegtrafikkloven § 22 a før denne ble endret. Det er derfor kun behov for mindre presiseringer som går på testing av personer som er påvirket av andre rusmidler enn alkohol, herunder spyttprøve. Forslaget tar utgangspunkt i jernbaneloven § 3 c slik den lyder i dag, og tilpasses de endringene som er tatt inn i vegtrafikklovens bestemmelse slik den i dag lyder.
Det vises i den sammenheng til kapittel 7 Merknader til den enkelte paragraf.

5.1.3.3 Jernbaneloven § 22 annet ledd

Gjeldende rett

Jernbaneloven § 22 annet ledd lyder:

"Den som uaktsomt eller forsettlig overtrer forbudet i §§ 3 a eller3 b, straffes med bøter eller fengsel inntil ett år. Overtredelse er forseelse."

Straffebestemmelsen ble inntatt i forbindelse med opphevelse av avholdspliktloven, jf. Ot.prp. nr. 39 (2005-2006) og viderefører innholdet i straffebestemmelsen i avholdspliktloven § 7. Det ble forutsatt at domstolene ved utmåling av straff ville se hen til hvordan brudd på tilsvarende bestemmelser innen luftfart, sjø og vegtrafikkområdet straffes.
Også i vegtrafikkloven er straffen bøter eller fengsel inntil ett år, mens det er inntatt mer detaljerte straffebestemmelser innenfor grensene for når bot og fengsel skal benyttes når det gjelder ruspåvirkning. Overtredelse er forseelse, uansett straffens størrelse. I luftfartsloven er straffen fastsatt til bøter eller med fengsel inntil 2 år. Har noen gjort tjeneste påvirket av alkohol eller annet berusende eller bedøvende middel eller har overtrådt bestemmelsene i § 6-12 tredje ledd, anvendes fengselstraff, om ikke særdeles formildende omstendigheter er til stede. Tilsvarende straff anvendes for brudd på forskrifter gitt i medhold av rusbestemmelsene.
Som nevnt under kapittel 5.1.1. varier straffenivået i den svenske jernbaneloven ut fra hvor grovt bruddet anses å være, og varierer fra bøter eller fengsel i maksimalt 6 måneder til fengsel i høyst to år. I Danmark er straffen for overtredelse fengsel inntil 2 år. Under særlig formildende omstendigheter kan det likevel straffes med bøter.

Forslag om ikke å gjøre endring

Som det fremgår over inneholder vegtrafikkloven relativt detaljerte regler om hvilken straff ulike grader av ruspåvirkning normalt skal føre til.
Departementet anser at tilsvarende detaljerte regler ikke er egnet inntatt i jernbaneloven. Vegtrafikkloven er en lov om masseovertredelser, og behovet for standardisering er derfor langt større enn det er i jernbaneloven. Forbudsreglene i jernbaneloven retter seg, i likhet med de tilsvarende reglene i luftfartsloven, i hovedsak mot yrkesutøvere. (Det samme gjør også tilsvarende regler i sjøloven).
Straffenivået i jernbaneloven er imidlertid lavere enn i luftfartsloven som er bøter eller inntil 2 års fengsel. Spørsmålet er derfor om straffenivået bør heves. Tilsvarende regler i Sverige og Danmark har også et straffenivå på inntil 2 års fengsel.
Etter en nærmere vurdering har departementet kommet fram til at en bør beholde dagens straffenivå som er i samsvar med strafferammen i vegtrafikkloven. Det vil være naturlig at domstolene tar utgangspunkt i praktisering av straffebestemmelsen i vegtrafikkloven når de fastsetter straff for brudd på jernbanelovens rusbestemmelser.

5.1.3.4 Økonomiske og administrative konsekvenser

Forslaget til endringer i jernbaneloven §§ 3 a og 3 c kan ikke sees å ha vesentlig økonomiske eller administrative konsekvenser. Dersom en skal benytte seg av muligheten

til å foreta rutinemessige kontroller (stikkprøvekontroller) av eventuelle brudd på avholdsreglene, vil det kunne kreve enkelte ressurser fra politiet. På samme måte vil oppfølgende prøvetaking og analyser av innsamlede prøver kunne kreve noen ressurser hos Folkehelseinstituttet. I forbindelse med at de nye hjemlene i vegtrafikkloven skulle tas i bruk har det blitt foretatt investeringer i nytt analyseutstyr som skal brukes av Folkehelseinstituttet. Det antas at dette utstyret bør kunne brukes også til analyse av prøver tatt innenfor jernbane. Den generelle vurderingen er derfor at ressursbruken vil være en helt annen, og langt mer beskjeden enn tilfellet innenfor vegsektoren. For øvrig vil det lette politiets arbeid ved at det skal fastsettes grenseverdier for når en person skal anses påvirket av ulike berusende eller bedøvende midler. Departementet anser at disse grensene bør være i samsvar med de som er fastsatt etter vegtrafikklovgivningen, og vil foreslå at forskriften på vegtrafikkområdet eventuelt får tilsvarende anvendelse på jernbaneområdet.

5.2 Vedlikehold av rullende materiell

I de senere årene er det på europeisk nivå sett behovet for å regulere nærmere styringen og gjennomføringen av vedlikeholdet av rullende materiell. Bakgrunnen er at flere ulykker har vist at det kan være uklare ansvarsforhold knyttet til vedlikehold. Dette kan resultere i at jernbaneforetak ikke har nødvendig kontroll på om det materiellet som brukes er vedlikeholdt i henhold til det som er forutsatt for materiellet, slik at det ikke er i tilstrekkelig sikker stand. Dette gjelder særlig materiell som sirkulerer mellom ulike aktører og i ulike områder, slik som standard godsvogner. Vedlikehold er en del av ansvaret med å drive trafikkvirksomhet etter jernbaneloven § 6, men utviklingen på jernbanen i den senere tid har gjort det nødvendig å tydeliggjøre ansvaret og oppgavene til de enkelte aktørene som er involvert i vedlikehold.

5.2.1 Gjeldende rett

Virkeområdet i jernbaneloven § 1 ble endret i 2009 for bl.a. å tydeliggjøre at den også gjelder for aktiviteter som er relatert til bl.a. vedlikehold. Det fremgår av Ot. prp. nr. 83 (2008-2009) at endringene da var en *"... presisering av ordlyden slik at det klarere fremgår at også annen virksomhet enn det som direkte er knyttet til anlegg og drift av jernbane omfattes av loven. Dette kan være verksteder […]"*.

5.2.2 Forslag til endring

Det er fortsatt behov for en hjemmel for å kunne gi nærmere bestemmelser om vedlikeholdsstyringen, bl.a. gjennom sertifiseringsordninger for enheter med ansvar for vedlikehold av rullende materiell. For godsvogner gjelder i dag forordning (EU) nr. 445/2011, som stiller krav til at alle godsvogner skal være registrert med en tilknyttet enhet med ansvar for vedlikehold. Disse enhetene må være sertifisert etter en nærmere beskrevet ordning. Jernbaneforetak kan ikke kjøre tog bestående av vogner som ikke er tilknyttet en sertifisert enhet med ansvar for vedlikehold. Det er forventet at denne ordningen kan utvides i fremtiden til å gjelde for alle typer rullende materiell.

Det foreslås derfor en bestemmelse i jernbaneloven ny § 5b for å dekke dette behovet.

5.2.3 Økonomiske og administrative konsekvenser

Innføring av den nye bestemmelsen vil i seg selv ikke ha noen økonomiske eller administrative konsekvenser for staten eller private aktører, siden det allerede er innført en sertifiseringsordning for enheter med ansvar for vedlikehold av godsvogner. Det er i tilfelle denne ordningen som utvites til å gjelde øvrig rullende materiell at det kan få konsekvenser. For staten vil en eventuell fremtidig utvidelse ikke ha vesentlige økonomiske eller administrative konsekvenser, da den etablerte sertifiseringsordning ivaretas av private aktører. Norsk akkreditering vil kunne få en større arbeidsbelastning hvis det velges som akkrediteringsorgan. Det vil bli mer omfattende sertifisering og kontroll med enheter med ansvar for vedlikehold, og det kan både få administrative og økonomiske konsekvenser i forbindelse med sertifisering. Det må forventes at disse kostnadene i betydelig grad overføres

til jernbaneforetakene som bruker det rullende materiellet. Kostnadene antas imidlertid å være små sammenlignet med et jernbaneforetaks samlede utgifter til vedlikehold, men for mindre jernbaneforetak kan de økte kostnadene oppleves som betydelige. Imidlertid vil dette måtte vurderes i forbindelse med en eventuell innføring av en slik ordning og tas opp i forbindelse med forskriftsarbeidet.

5.3 Hjemmel for terrorberedskap/sikring

I St.prp. nr. 1 (2005-2006) Samferdselsdepartementet blir det lagt vekt på at samferdselssektoren skal ha den nødvendige kriseberedskapen for å håndtere og eventuelt redusere omfanget av en krisesituasjon slik at konsekvensene for samfunnet reduseres. Samtidig står samferdselssektoren overfor nye utfordringer og nye trusselbilder, bl.a. terrorisme. Terrorisme krever andre former for sikring og kriseberedskap enn det samferdselssektoren har hatt kompetanse til å vurdere innenfor tradisjonell transportberedskap.

På denne bakgrunn ba Samferdselsdepartementet i 2006 SINTEF om å utrede hvordan security (”sikring”) og beredskap for skinnegående transport best kan ivaretas av overordnet myndighet, herunder hvorvidt det er behov for en tilsynsordning. Rapporten ble avgitt i juni 2007 og sendt på høring med frist november 2007. Rapporten konkluderer med at det foreligger et behov for at Samferdselsdepartementet utarbeider et regelverk for security og beredskap for skinnegående transport, men at trikk ikke bør inkluderes da den bør betraktes og behandles som en del av vegtrafikken. Begrunnelsen for dette er at trikk har flere likhetstrekk med veigående transport, mens t-bane har flest likhetstrekk med jernbane. Rapporten foreslår at regelverket bør identifisere funksjonskrav og ikke spesifikke løsninger, og at tilsynet med overholdelse av regelverket bør legges til Statens jernbanetilsyn.

5.3.1 Gjeldende rett

I jernbanelovgivningen er det bestemmelser som stiller krav til jernbanevirksomhetenes beredskap når det gjelder ikke tilsiktede handlinger (”safety”/”sikkerhet”). Det finnes ikke bestemmelser om security (tilsiktede handlinger).

5.3.2 Forslag til endring

SINTEF har i sin rapport identifisert et generelt behov for et fastere regime for arbeidet i forhold til tilsiktede handlinger (”security”/”sikring”) mot skinnegående transport, blant annet for at Samferdselsdepartementet bedre skal kunne ivareta sitt overordnede ansvar. Departementet foreslår derfor at det gis en hjemmel i jernbaneloven for å kunne gi bestemmelser om sikring mot tilsiktede handlinger. For at departementet skal kunne vurdere om arbeidet med sikring mot tilsiktede handlinger som terror og sabotasje er tilstrekkelige, er det behov for å stille tydelige krav i regelverk eller instrukser. Det foreslås at disse kravene fastsettes i forskrifts form og at Statens jernbanetilsyn kan gjennomføre tilsyn i forlengelsen av det tilsynsarbeidet tilsynet gjør på sikkerhetsområdet. I første omgang foreslås det at forskriftene skal omfatte tradisjonell jernbane og t-banen i Oslo. Det anses imidlertid hensiktsmessig at en hjemmel til å fastsette slike bestemmelser har samme virkeområde som jernbaneloven i tilfelle det senere skulle vise seg behov for å utvide virkeområdet til å omfatte andre virksomheter som reguleres av loven. Departementet har imidlertid ikke avdekket behov for en forskriftshjemmel som dekker andre ulovlige handlinger, da dette vil dekkes opp av gjeldende regelverk for sikkerhet relatert til ”safety”, og som bl.a. hjemles i jernbaneloven § 6, der det kan fastsettes vilkår som omfatter en ”sikker” transportavvikling.

Det foreslås at bestemmelsen om sikring mot tilsiktede handlinger tas inn i jernbaneloven ny § 6a.

5.3.3 Økonomiske og administrative konsekvenser

Hjemmelen for departementet til å fastsette forskrifter om sikring mot tilsiktede handlinger antas ikke i seg selv å medføre økonomiske og administrative konsekvenser. Selve hjemmelen innebærer imidlertid, sammenholdt med jernbaneloven § 11, en utvidelse av tilsynsvirksomhetens ansvarsområde og omfang som vil medføre et økt ressursbehov for tilsynet. Det er imidlertid vanskelig å vurdere hvilke konsekvenser de/n fremtidige forskriften/ene vil ha for de relevante myndigheter og virksomheter før forhold som innhold, struktur, nivå og virkeområde er fastsatt. Konsekvensene må derfor utredes i forbindelse med at utkast til forskrift/er blir sendt på høring.

5.4 Presisering av jernbaneloven § 10 Tilgrensende eiendommer

I forbindelse med en sak som Jernbaneverket hadde ble det stilt spørsmål om Jernbaneverket kunne stille vilkår i forbindelse med nedgraving av ledninger under jernbanens eiendom der det foreligger reguleringsplan. Samferdselsdepartementet antok i den konkrete saken at jernbaneloven § 10 regulerer forhold som ikke var avklart i reguleringsplanen. Dersom planen har bestemmelser om forhold som hører inn under Jernbaneverkets kompetanse etter § 10, vil planen måtte gå foran de vilkår som er oppstilt/kan oppstilles etter jernbaneloven. Videre anførte departementet at dersom det er forhold som ikke er avklart/regulert i reguleringsplanen, vil det ut fra en tolkning av ordlyden i § 10, kunne settes vilkår som reguleringsplanen ikke har fastsatt. Departementet vurderte det slik at Jernbaneverket kan fastsette vilkår som ivaretar jernbaneinteressene, men kan ikke nekte at kablene legges på Jernbaneverkets grunn når det følger av fastsatt reguleringsplan.

5.4.1 Gjeldende rett

I jernbaneloven § 10 er det inntatt en bestemmelse om byggeforbud mv. langs jernbanen. Bestemmelsen avløste lov av 7. september 1854 indeholdende Bestemmelser angaaende Jernveie til almindelig Afbenyttelse § 3, jf. §§ 4 og 5 og lov 6. juni 1884 nr. 3 angaaende Forandring i Lov indeholdende Bestemmelser Om Jernveie til almindelig Afbenyttelse af 7de September 1854 § 3, som ga myndighet til Statens jernbaner til å gi tillatelse til utgraving av grunnen innen en viss avstand fra jernbanelinjen mv.

Jernbaneloven § 10 første ledd lyder:

> *"§ 10. (Tilgrensende eiendommer)*
> *Det er forbudt uten etter avtale med kjøreveiens eier å oppføre bygning eller annen installasjon, foreta utgraving eller oppfylling innen 30 meter regnet fra nærmeste spors midtlinje, dersom ikke annet følger av reguleringsplan. Dette gjelder ikke når sporanlegget er en del av offentlig eller privat vei."*

Bestemmelsen tok utgangspunkt i byggegrensen i veglova § 29, jf. Ot. prp nr 63 (1992-93) som den gang var 30 meter.

Imidlertid er jernbaneloven § 10 noe uklart utformet, og regulerer i utgangspunktet ikke jernbanens egen grunn, bare tilgrensende eiendommer. Det er således et lovtomt rom der kjøreveiens eier i dag kan utøve sin eierrådighet.

5.4.2 Nærmere om vegloven og plan- og bygningslovens bestemmelser

I vegloven § 32 er det inntatt følgende bestemmelse:

> *"§ 32. Elektrisk eller annen kraftleidning, telegraf- eller telefonleidning, vass-, kloakk- eller annen leidning eller renne av alle slag, løypestreng, taubane eller privat*

skinnegang eller feste for leidning m.m. som nemnt, må ikkje utan særskilt løyve leggast over, under, langs eller nærare offentlig veg enn 3 meter frå vegkant, målt vassrett. Dersom omsynet til trygg ferdsel, vegvedlikehaldet eller moglig seinare utbetring av vegen tilseier det, kan vegstyremakta for særskilt fastsatte strekningar sette ein større avstand, men ikkje større enn til byggegrensa for vedkomande veg. Desse reglane gjeld også dersom det i anna lov er gitt høve til å føre leidning eller renne over, under eller langs eigedomsområdet for offentlig veg.
Løyve etter første ledd gir regionvegkontoret for riksvegar og fylkesvegar, og kommunen for kommunale vegar.
Departementet gir nærare føresegner om utgiftsdeling og sakshandsaming i samband med løyve etter denne paragrafen og § 30."

(Paragraf 30 fastsetter at byggverk, opplag eller annen større innretning mv. ikke må plasseres innenfor byggegrenser som er fastsatt i eller med hjemmel i § 29 uten særskilt tillatelse).

I plan- og bygningsloven § 29-4 Byggverkets plassering, høyde og avstand fra nabogrense, første ledd fremgår:

"Byggverkets plassering, herunder høydeplassering, og byggverkets høyde skal godkjennes av kommunen. Kommunen skal påse at veglovas bestemmelser om byggegrense og frisikt blir fulgt. Bygning med gesimshøyde over 8 meter og mønehøyde over 9 meter kan bare føres opp hvor det har hjemmel i plan etter kapittel 11 eller 12."

Selv om de samme hensyn gjør seg gjeldende når det gjelder jernbanens byggegrense, er dette ikke særskilt tatt inn i plan- og bygningsloven. Imidlertid antar departementet at Jernbaneverket i forbindelse med reguleringsplan langt på vei kan ivareta de hensyn som jernbaneloven oppstiller. Videre kan Jernbaneverket inngi innsigelser til planen.

5.4.3 Forslag til endring

Selv om det er gitt tillatelse til å legge eller oppføre anlegg og installasjoner mv. innenfor jernbanens byggegrense etter plan- og bygningsloven eller annen lovgivning, bør det kunne stilles vilkår etter jernbaneloven § 10, tilsvarende de vilkår som kan stilles etter vegloven § 32.

Når det gjelder anlegg og installasjoner under, ved siden av eller over jernbanen er det muligens enda viktigere å sette vilkår pga. de tekniske anleggene som hører til et jernbaneanlegg, i motsetning til på vegsiden. Departementet foreslår derfor at kjøreveiens eier i tilfeller der det foreligger reguleringsplan kan fastsette vilkår for å ivareta jernbanesikkerheten, jernbanens uforstyrrede drift, vedlikehold og eventuelle senere oppgradering av jernbanen. Slike vilkår kan ikke omfatte bestemmelser som kan endre vedtatt reguleringsplan eller hindre gjennomføring av en slik plan. Det samme gjelder om det følger av annen lovgivning en rett til å oppføre anlegg eller installasjoner, tilsvarende veglova § 32 første ledd i.f. Vilkårene som stilles må være sakelig og ta hensyn til jernbanens interesser. Som i dag bør de tilstrebes å være mest mulig lik de vilkår som stilles på vegsiden. I den forbindelse kan det opplyses at departementet har 8. oktober 2013 fastsatt en forskrift om saksbehandling og ansvar ved legging og flytting av ledninger over, under og langs offentlig veg. Det foreslås derfor at departementet også kan fastsette forskrift med hensyn til vilkår mv. som kan stilles på jernbaneområdet i tråd med veglovens bestemmelse.

Endringen foreslås tatt inn i jernbaneloven § 10, jf. nærmere omtale under merknadene til den enkelte paragraf i kapittel 7.

5.4.3 Økonomiske og administrative konsekvenser

Forslaget anses ikke å ha særskilte økonomiske konsekvenser, da det allerede i dag stilles vilkår i forbindelse med tillatelse til å oppføre anlegg mv. innenfor byggegrensen. Klargjøringen av bestemmelsen vil på den annen side gjøre det enklere og mer forutsigbart for offentlige myndigheter og tiltakshavere om hvilke regler som gjelder.

5.5 Utveksling av taushetsbelagte opplysninger med nasjonale myndigheter

5.5.1 Bakgrunn

Tilsynet som markedsovervåkingsorgan fører tilsyn med konkurranseregler som er sektorspesifikke for jernbanemarkedet. Dette innebærer at tilsynet har en grenseflate mot de nasjonale konkurransemyndighetene. Det ventes at tilsynet vil gjennomføre tilsynsoppgaver til dels i samarbeid med nasjonale konkurransemyndigheter.
Departementet foreslår å fastsette krav om sikring mot tilsiktede handlinger i forskrifts form og at Statens jernbanetilsyn kan gjennomføre tilsyn i forlengelsen av det tilsynsarbeidet tilsynet gjør på sikkerhetsområdet, se kapittel 5.3. Dette innebærer at tilsynet vil ha en grenseflate mot andre myndigheter som har tilsvarende funksjoner på andre sektorer, herunder Politiets sikkerhetstjeneste (PST), Nasjonal sikkerhetsmyndighet (NSM) og Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB).

5.5.2 Gjeldende rett

Jernbaneloven gir i dag ikke hjemmel for utveksling av taushetsbelagte opplysninger mellom tilsynet og andre myndigheter.
Lov om varsling, rapportering og undersøkelse av jernbaneulykker og jernbanehendelser m.m. (jernbaneundersøkelsesloven) § 23, jf. § 17 femte ledd gir tilsynsmyndigheten adgang til å gi videre opplysninger som er taushetsbelagte til utenlandske og internasjonale myndigheter og organisasjoner når dette følger av internasjonale avtaler som Norge har inngått. Dette gjelder imidlertid kun opplysninger som er innrapportert i medhold av loven § 8, og opplysninger som er fremkommet under forklaring for undersøkelsesmyndigheten etter § 14.

5.5.3 Forslag til endring

På bakgrunn av de ovennevnte grenseflater tilsynet har blant annet mot Konkurransetilsynet (KT), PST, NSM og DSB vurderes det som hensiktsmessig at disse myndighetene, innenfor bestemte rammer, gis adgang til å utveksle taushetsbelagt informasjon. Dette vurderes som viktig for å sørge for et velfungerende og effektivt samarbeid mellom tilsynet og disse myndighetene. Når det gjelder forholdet til PST er dette først og fremst begrunnet i behovet for utveksling av informasjon på sikringsområdet, særlig i forbindelse med tilsyn.
Departementet har ikke avdekket behov for en slik hjemmel for å ha en slik utveksling av taushetsbelagte opplysninger generelt med politiet.
Det generelle forvaltningsrettslige utgangspunktet er at offentlige myndigheter ikke har adgang til å utveksle taushetsbelagt informasjon innbyrdes med mindre det er særlig hjemmel i lov eller forskrift. Det kan nevnes at lov om elektronisk kommunikasjon (ekomloven) også har en tilsvarende slik særskilt bestemmelse i § 9-6 om utveksling av taushetsbelagte opplysninger til Konkurransetilsynet. Lov om produksjon, omforming, overføring, omsetning, fordeling og bruk av energi m.m. (energiloven) har en tilsvarende bestemmelse i § 10-1 om utlevering av taushetsbelagte opplysninger til andre norske myndigheter.
Adgangen til å utveksle taushetsbelagte opplysninger vil være begrenset til nærmere angitte myndigheter, samt nærmere angitte saksområder. Den foreslåtte bestemmelsen om utveksling av opplysninger mellom tilsynet og konkurransemyndigheten vil være begrenset til å omfatte

opplysninger som er nødvendige for fremme håndhevelsen av norsk regulering av jernbanemarkedet. Den foreslåtte bestemmelsen om utveksling av opplysninger mellom tilsynet på den ene side og PST, NSM og DSB på den annen side vil være begrenset til å omfatte opplysninger som er nødvendige for å fremme håndhevelsen av sikring på området for skinnegående transport.
Det vurderes som hensiktsmessig å innta en samlet bestemmelse i jernbaneloven om utveksling av opplysninger som omfatter både Statens jernbanetilsyn og de ovenfor nevnte myndighetene. Bestemmelsen vil således gi de angitte myndighetene adgang til å utveksle taushetsbelagt informasjon uten ytterligere behov for regelverksendringer.
Adgangen til å utveksle taushetsbelagte opplysninger omfatter alle opplysninger som myndighetene besitter, uavhengig av hvordan myndighetene har tilegnet seg disse. Dette innebærer at både egenprodusert informasjon (f.eks. interne vurderinger) og informasjon fra eksterne kilder (f.eks. gjennom en klage) omfattes. Adgangen til å utveksle informasjon begrenses til opplysninger som er nødvendige for at myndighetene skal kunne utføre sine oppgaver. En anmodning om å utveksle opplysninger må begrunne hvorfor dette anses nødvendig. Det er opp til organet som mottar anmodningen å vurdere spørsmålet om utveksling. Hva som anses nødvendig må vurderes konkret i det enkelte tilfellet. I denne skjønnsmessige vurdering vil hensynet til et velfungerende og effektivt samarbeid mellom myndighetene være et sentralt element.
Ved utlevering av opplysninger bør myndigheten kunne stille som vilkår at opplysningene bare kan formidles videre med samtykke fra myndigheten, og bare for det formål som samtykket omfatter. Formålet med dette er å sikre at mottakerorganet opprettholder samme grad av konfidensialitet for de utvekslede opplysningene som avsenderorganet. Et organ som mottar en begjæring om innsyn etter lov om rett til innsyn i dokument i offentleg verksemd (offentleglova) skal vurdere kravet konkret og selvstendig, jf. offentleglova § 29 første ledd. Denne vurdering trenger nødvendigvis ikke å være sammenfallende i forskjellige organer som sitter på samme opplysninger, f.eks. avsenderorgan og mottakerorgan. Videre kan offentleglova § 14 om interne dokumenter føre til offentlighet, fordi mottakerorganet neppe kan unnta et slikt dokument fra offentlighet med denne hjemmel, selv om det er unntatt offentlighet av avsenderorganet. Begrunnelsen for dette er at dokumentet ikke lenger kan anses som internt når det sendes ut av organet. På denne bakgrunn er det behov for en særlig bestemmelse som skal sikre at opplysninger som er unntatt offentlighet i avsenderorganet, blir unntatt innsyn i mottakerorganet, ved at mottakerorganet må ha skriftlig samtykke fra avsenderorganet for å kunne gi innsyn.
Bestemmelsen om utveksling av opplysninger i forbindelse med sikring foreslås inntatt i jernbaneloven § 11 som nytt sjette og syvende ledd.
Bestemmelsene om utveksling av opplysninger med Konkurransetilsynet foreslås inntatt i jernbaneloven ny § 11 b femte ledd første punktum, jf. sjette ledd.

5.5.4 Økonomiske og administrative konsekvenser

Forutsatt at taushetsbelagte opplysninger kun kan formidles videre med samtykke fra myndigheten, antas ikke bestemmelsen å ha økonomiske eller administrative konsekvenser for aktørene i jernbanemarkedet.
For staten vil ikke endringene medføre administrative eller økonomiske konsekvenser. Det forventes ikke at ressursbruken på utlevering av informasjon hos markedsovervåkingsorganet vil øke betydelig som følge av bestemmelsen.

6. Endringer i andre lover

6.1 Taushetsplikt for jernbanevirksomheter etter lov 3. juni 2005 om varsling, rapportering og undersøkelse av jernbaneulykker og jernbanehendelser m.m. (jernbaneundersøkelsesloven)

Statens jernbanetilsyn som tilsynsmyndighet etter jernbaneundersøkelsesloven har tatt opp med Samferdselsdepartementet at gjeldende regler om taushetsplikt etter jernbaneundersøkelsesloven kan få uheldige følger fordi ikke alle virksomheter loven gjelder for er underlagt reglene om taushetsplikt.
I dag har undersøkelsesmyndigheten og tilsynsmyndigheten taushetsplikt etter jernbaneundersøkelsesloven §§ 17 og 23 for opplysninger de får innrapportert. Imidlertid er jernbanevirksomhetene som er innblandet i en hendelse eller ulykke på jernbanen og som har plikt til å varsle/rapportere om den, ikke underlagt taushetsplikt for de samme opplysningene. Flere av jernbanevirksomhetene er underlagt offentleglovas regler om innsyn. De av jernbanevirksomhetene som er omfattet av offentleglova har derfor opplysningsplikt for de samme opplysningene som hos undersøkelsesmyndigheten og tilsynsmyndigheten er underlagt taushetsplikt. Opplysningene kan gjelde sensitive forhold som skyld, personopplysninger og andre identifiserende opplysninger m.m.
En mulig følge av at sensitive opplysninger blir kjent for allmennheten er at rapporteringsviljen hos jernbanevirksomhetene reduseres av frykt for offentliggjøring av slik informasjon, og da særlig identifisering av enkeltpersoner. At hendelser og ulykker innrapporteres og undersøkes er av svært stor betydning for å opprettholde og øke sikkerhetsnivået på jernbanen, og virkemidler som gjør at rapporteringsviljen opprettholdes eller økes er av stor betydning i den sammenheng.
Problemstillingen gjelder bare jernbanevirksomheter som er underlagt offentleglovas virkeområde, dvs. per i dag i hovedsak Jernbaneverket, NSB AS og NSB Gjøvikbanen AS, Flytoget AS, Oslotrikken AS og Oslo T-banedrift AS. Jernbanegodsselskapene omfattes ikke av offentleglova.
Ved å pålegge disse virksomhetene en taushetsplikt for opplysninger de får kjennskap til i forbindelse med innrapportering og undersøkelser av ulykker og hendelser på jernbanen, vil virksomhetene kunne unnta opplysningene fra offentligheten med hjemmel i offentleglova § 13.

6.1.1 Gjeldende rett

Her omtales gjeldende rett for virksomheter underlagt offentleglova, og hvilke hjemler for taushetsplikt som finnes for disse virksomhetene i dag.

Arkivloven med forskrifter

Loven gjelder for alle offentlige organ. I lovproposisjonen er det uttalt at offentlig organ i loven skal forstås på samme måte som forvaltningsorgan etter forvaltningsloven og offentleglova. Hensynet til sammenheng tilsier at jernbanevirksomheter som omfattes av offentleglova også omfattes av arkivloven og arkivforskriften. Offentlige organer plikter å holde arkiv i samsvar med arkivforskriften, og å registrere alle inngående og utgående dokumenter som etter offentleglova § 4 må regnes som saksdokumenter for organet, dersom de er gjenstand for saksbehandling eller har verdi som dokumentasjon.

Jernbaneundersøkelsesloven

Loven pålegger den som driver jernbanevirksomhet å rapportere opplysninger om hendelser til undersøkelses- og tilsynsmyndigheten, jf. også varslings- og rapporteringsforskriften. Enhver som utfører tjeneste eller arbeid for undersøkelses- og tilsynsmyndigheten har

taushetsplikt etter forvaltningsloven for opplysninger de mottar under utførelse av sitt arbeid, §§ 17 og 23. Det samme gjelder opplysninger som har fremkommet ved innrapporteringer og under forklaring. Undersøkelsesmyndigheten skal holde tilsynsmyndigheten løpende oppdatert om forhold som avdekkes i løpet av undersøkelsen i den grad det er nødvendig for jernbanesikkerheten.

Offentleglova med forskrift

Lovens virkeområde omfatter blant annet staten med underliggende etater, kommune og fylkeskommune, selvstendige rettssubjekter der staten, kommunen eller fylkeskommunen har eierandel som gir halvparten av stemmene i det øverste organet eller der staten, kommunen eller fylkeskommunen har rett til å velge mer enn halvparten av medlemmene med stemmerett i det øverste organet, men bare dersom selskapet ikke konkurrerer direkte og på like vilkår som private. NSB AS, NSB Gjøvikbanen AS, Oslo T-banedrift AS, Oslotrikken AS, Flytoget AS og Jernbaneverket omfattes av lovens virkeområde.
Loven gjør i § 13 unntak fra innsynsretten for opplysninger som er underlagt taushetsplikt. Hjemmelen for taushetsplikten må finnes i andre lover. Taushetsplikt etter jernbaneundersøkelsesloven gjelder som nevnt bare undersøkelses- og tilsynsmyndigheten. Videre kan virksomheter som er underlagt offentleglova, men ikke forvaltningslovens taushetspliktsbestemmelser, unnta fra offentlighet dokumenter som faller inn under forvaltningslovens taushetspliktsbestemmelser. Forvaltningsloven gir kun hjemmel til å unnta opplysninger om noens personlige forhold, samt opplysninger av konkurransemessig betydning. Opplysninger i forbindelse med undersøkelse av ulykker vil ikke dekkes av denne bestemmelsen.
Lovens § 24 andre ledd gir grunnlag for å unnta fra innsyn dokumenter om lovbrudd inntil saken er avgjort. Ved undersøkelser etter jernbanehendelser vil det fremkomme opplysninger som ikke nødvendigvis gjelder lovbrudd. Det kan være behov for å unnta opplysningene fra offentligheten også etter at saken er avgjort. Det er rapporteringsplikt for alle jernbanehendelser, selv om det ikke iverksettes undersøkelser i etterkant.
Offentlegforskrifta inneholder en oppramsning av hvilke rettssubjekter og dokumenter hos visse rettssubjekter som er unntatt fra virkeområdet til offentleglova. NSB AS sin korrespondanse med datterselskaper og med kunder av selskapet er omfattet av forskriften. Det er derimot ikke de andre jernbanevirksomhetene, og heller ikke NSBs korrespondanse med andre enn de nevnte partene.

6.1.2 Sammenlignbare rettsområder

Det bør tilstrebes like regler på de forskjellige transportområdene i den utstrekning det er hensiktsmessig og ikke strider mot andre hensyn.

På luftfartsområdet er det bare Avinor AS og Oslo Lufthavn AS som er underlagt offentleglova og som dermed kan komme i samme situasjon som de nevnte jernbanevirksomhetene. Sektoren er i større grad privatisert og drives av selskaper som ikke er underlagt regler om innsynsrett. Likheten til jernbanen er derfor ikke betydelig.

Luftfartsloven

Lovens § 12-19 pålegger den som utfører tjeneste eller arbeid for undersøkelsesmyndigheten en taushetsplikt for de opplysninger vedkommende får kjennskap til under utførelsen av sitt arbeid. Lovens ordlyd og omfang er lik den vi finner i jernbaneundersøkelsesloven. I § 12-26 hjemles taushetsplikten for enhver som utfører tjeneste eller arbeid for luftfartsmyndighetene (Luftfartstilsynet), og her gjelder reglene i § 12-19 så langt de passer.

Taushetspliktsreglene i § 13a-2 gjelder i følge siste ledd ikke for opplysninger som mottas i henhold til regler i kapittel XII, derunder § 12-19 og § 12-26. Disse er derfor uttømmende.

Loven har ingen regler om taushetsplikt for de som driver virksomhet på luftfartsområdet. Situasjonen i gjeldende rett er derfor lik den vi finner for jernbane.

6.1.3 Forslag til endring

Det har vært vurdert om det er hensiktsmessig å gjøre endringer i offentlegforskrifta slik at dokumenter sendt mellom selvstendige rettssubjekter og undersøkelses- og tilsynsmyndigheten blir unntatt fra offentleglovas virkeområde. En slik løsning vil omfatte jernbaneforetakene som er omfattet av loven, men ikke Jernbaneverket som er en offentlig etat og derfor ikke kan tas inn under et slikt unntak. Hensynet til like regler for alle som driver jernbanevirksomhet, samt at alle aktører kan finne reglene i samme lov eller forskrift tilsier derfor at denne løsningen ikke bør velges. Lovteknisk sett er det mest heldig at alle regler som gjelder undersøkelser i forbindelse med jernbanehendelser samles i ett regelverk.
Etter å ha forelagt spørsmålet for lovavdelingen i Justisdepartementet har Samferdselsdepartementet konkludert med at en hjemmel for taushetsplikt i jernbaneundersøkelsesloven er mest hensiktsmessig.
Å pålegge jernbanevirksomhetene taushetsplikt for opplysninger de blir gjort kjent med i forbindelse med undersøkelse av jernbanehendelser og jernbaneulykker medfører en begrensning i borgernes innsynsrett, i det opplysningene blir underlagt taushetsplikt og dermed ikke kan gis ut ved innsynskrav. Da jernbaneundersøkelsesloven ble vedtatt fikk tilsyns- og undersøkelsesmyndigheten taushetsplikt, og denne ble vurdert som hensiktsmessig til tross for at det går på bekostning av innsynsretten. Det var trolig ikke ønsket at borgerne skulle kunne få innsyn i slike opplysninger ved å henvende seg til en annen part, nemlig mottaker av opplysningene. De foreslåtte endringene vil støtte opp om hensynene bak jernbaneundersøkelseslovens taushetspliktsregler og sørge for at formålet bak taushetsplikten ikke bli uthulet. Rapporten fra havarikommisjonen vil uansett være offentlig og således dekke behovet for allmennhetens innsyn.
Bestemmelsen foreslås tatt inn i jernbaneundersøkelsesloven som ny § 8a.

6.1.4 Økonomiske og administrative konsekvenser

Endringene antas ikke å medføre økonomiske eller administrative konsekvenser for virksomhetene. Endringen gjør at innsynskrav må avvises for dokumenter som inneholder taushetsbelagt informasjon, eventuelt at delvis innsyn kan tilkjennes. Slike vurderinger er virksomheter underlagt offentleglova allerede pålagt å gjøre i dag, og det antas at mengden innsynskrav ikke vil endre seg som følge av lovendringen.
For det offentlige vil derfor eventuelle klager på avslag om innsyn derfor bli det samme som i dag, og ikke medføre noen konsekvenser.

7. Kommentarer til de enkelte bestemmelsene i lovutkastet

Til § 3 a (Alkoholpåvirkning og annen ruspåvirkning mv.)
I overskriften er det gjort en tilføyelse slik at det klart går fram at bestemmelsen også omfatter annen ruspåvirkning enn alkohol.
I *første ledd* er det gjort en redaksjonell endring ved at forbudet mot å *utføre eller forsøke å utføre oppgaver knyttet til sikkerheten ved jernbane*, som i dag følger av annet ledd annet punktum er tatt inn sammen med forbudet mot å føre eller forsøke å føre rullende materiell. Dette medfører at forbudet kommer klarere fram i loven enn i dag. Fråhaldspliktforskrifta av

16. oktober 2006 nr. 1160 regner opp de som faller inn under bestemmelsen når de utfører oppgaver som direkte har betydning for sikkerheten ved jernbane.
Nytt *annet ledd* tilsvarer vegtrafikkloven § 22 tredje ledd første setning. Det forutsetter at det fastsettes i forskrift hvilken konsentrasjon i blodet som må overstiges for at personen skal regnes som påvirket. Departementet anser at det er hensiktsmessig å la de samme grenser som gjelder etter vegtrafikkloven også få anvendelse for jernbane.
Nytt *tredje ledd* gjør et unntak fra første og annet ledd, ved at en person ikke skal regnes som påvirket dersom han eller hun har brukt legemiddel i tråd med de helse- og medisinske krav som er fastsatt i eller med hjemmel i loven. Tilsvarende regel er inntatt i luftfartsloven § 6-11 fjerde ledd, og departementet mener at de samme hensyn gjør seg gjeldende for jernbaneområdet. I medhold av jernbaneloven § 3 d kan det fastsettes krav til bl.a. helse, fysisk og psykisk skikkethet og edruskap for fører av rullende materiell og annet personell som skal utføre oppgaver knyttet til sikkerheten ved jernbane. Slike regler er fastsatt av Statens jernbanetilsyn, jf. kapittel 5.1.3. Utgangspunktet etter disse reglene vil normalt være at det ikke er tillatt å bruke den typen legemidler som vil bli omfattet av annet ledd. Bestemmelsen er derfor først og fremst gitt for å skape klarhet i eventuelle unntakstilfeller, og antas å ha liten praktisk betydning.
I fjerde ledd (i dag annet ledd) er det tatt inn en presisering om at villfarelse med hensyn til størrelsen av konsentrasjonen av annet berusende eller bedøvende middel ikke fritar for straff, slik som for alkoholkonsentrasjonen. Dette følger naturlig av at det kan fastsettes grenser for når en person skal anses påvirket av andre midler enn alkohol. Bestemmelsen tilsvarer vegtrafikkloven § 22 fjerde ledd, men med presisering av at dette ikke gjelder dersom middelet er inntatt i henhold til tredje ledd.
Tredje ledd blir *nytt femte ledd*.
Fjerde ledd blir *nytt sjette ledd*. Forskriftshjemmelen utvides slik at departementet kan gi forskrifter om grenser for konsentrasjon i blodet av annet berusende eller bedøvende middel som nevnt i annet ledd, tilsvarende vegtrafikkloven § 22 sjette ledd.
Til § 3c (Testing av ruspåvirkning)
Det forslås at overskriften endres slik at det går klarere fram at bestemmelsen dreier seg om testing av ruspåvirkning, i likhet med overskriften i vegtrafikkloven § 22 a.
For øvrig foreslås paragrafen endret slik at den blir i samsvar med vegtrafikkloven § 22 a (og luftfartsloven § 6-13) når det gjelder testing av ruspåvirkning. ”Person” og ”personen” er benyttet for å få et kjønnsnøytralt begrep om den som omfattes av bestemmelsen.
Til § 5a (Serviceanlegg)
I *første ledd* foreslås inntatt hjemmel om leveringsplikt for alle operatører av serviceanlegg hva angår tilgang til serviceanlegg samt ytelse av tjenester i serviceanlegg. Begrepet "ikke-diskriminerende" innebærer at jernbaneforetakene skal tilbys tilgang til anlegg og tjenester i anlegg på likeverdige vilkår, herunder priser, kredittbetingelser, rabatter mv. Eksterne aktører skal på tilsvarende måte som jernbaneforetaket i en vertikalt integrert enhet tilbys ytelser med like egenskaper og lik funksjonalitet. Dette betyr at det ikke kan differensieres alene ut fra hva tjenestene skal brukes til eller overfor hvilke aktører de tilbys. Vilkårene må baseres på objektive kriterier av en slik art at det er mulig å kontrollere etterlevelsen av ikke-diskrimineringsprinsippet.
I *annet ledd* foreslås det inntatt en hjemmel om krav til organisatorisk- og regnskapsmessig skille. For å oppfylle kravet til organisatorisk skille vil det være tilstrekkelig med opprettelse av adskilte avdelinger i en juridisk enhet. Terminologien som direktivet benytter om kontroll og dominans må tolkes med utgangspunkt i den generelle konkurranseretten.
Den foreslåtte bestemmelsen i *tredje ledd* innebærer at leie- eller leasingavtale skal inngås etter forhandling mellom partene og at eieren minst skal få dekket sine kostnader. Det stilles ikke krav om overdragelse av anlegget.

Den foreslåtte forskriftshjemmelen i *fjerde ledd* omfatter både første, annet og tredje ledd, jf. kapittel 4.1.3 der det fremgår at kommisjonen kan fastsette gjennomføringsrettsakter som kan medføre behov for å gi nærmere forskrifter på området.

Til § 5b (Vedlikehold av rullende materiell)

Bestemmelsen gir hjemmel for departementet til å gi nærmere bestemmelser relatert til vedlikehold av rullende materiell. Det er avgjørende for sikkerhetsnivået på jernbanen at materiellet vedlikeholdes i henhold til vedlikeholdsdokumentasjonen og oppdaterte standarder. Alle krav knyttet til vedlikeholdsstyring er omfattet av bestemmelsen. På det nasjonale jernbanenettet er det allerede innført en egen ordning for sertifisering av enhet med ansvar for vedlikehold av godsvogner. En slik ordning vil kunne gjelde alle typer rullende materiell. Bestemmelsen gir også hjemmel til å regulere andre sider av vedlikeholdsstyringen, samt stille krav til utførelsen av vedlikeholdet.

Til § 6a (Sikring mot tilsiktede handlinger)

Det foreslås inntatt en klar hjemmel for departementet til å fastsette nærmere forskriftsbestemmelser om sikring mot tilsiktede handlinger mot skinnegående transport som omfattes av jernbaneloven. Hjemmelen er utformet på en slik måte at den dekker all virksomhet som omfattes av loven slik at forskriftenes virkeområde kan utvides dersom nye behov oppstår. Dette kan også omfatte serviceanlegg mv. som faller inn under loven. Begrepet tilsiktet handling er definert i NS 5830:2012 ”Samfunnssikkerhet – Beskyttelse mot tilsiktede uønskede handlinger Terminologi”. Begrepet tilsiktede handlinger anvendes også i NOU 2006:6 ”Når sikkerhet er viktigst”.

Det presiseres at hjemmelen omfatter bestemmelser om kriseledelse og om taushetsplikt for personale som ikke allerede faller inn under forvaltningslovens bestemmelser om taushetsplikt.

Til § 8 (Trafikkeringsrett på det nasjonale jernbanenettet mv.)

Overskriften foreslås utvidet med ”mv.” for å fange opp at bestemmelsen foreslås å omfatte mer enn det som anses som det nasjonale jernbanenettet (dvs. kjøreveien).

I *første ledd* foreslås det en tilføyelse om at vilkårene også omfatter avgiftsprinsipper mv. for å presisere at det også kan fastsettes kjøreveisavgifter, eventuelt unntak fra avgiftsprinsippene, rabatter, kompensasjonsordninger, ytelsesordning, reservasjonsavgifter og lignende i tråd med direktivets kapittel IV avsnitt 2.

I nytt *annet ledd* foreslås det at departementet i forskrift kan fastsette vilkår for tilgang til serviceanlegg og tjenester. Dette kan også omfatte betaling for slike tjenester. Bestemmelsen omfatter slike anlegg som Jernbaneverket i dag forvalter på vegne av staten, og ikke private serviceanlegg, som er foreslått regulert i § 5a.

Til § 10 (Byggegrenser langs jernbanen mv.)

Overskriften foreslås endret til ”Byggegrenser langs jernbanen mv.” slik at det ikke lengre skilles mellom tilgrensende eiendommer til jernbanen og jernbanens egen eiendom.

I *første ledd* er ”avtale” skiftet ut med *tillatelse*, for å få fram at det her ikke er gjensidig bebyrdende avtale som kan forhandles, men en offentligrettslig tillatelse som det kan knyttes vilkår til. Dette er i tråd med hvordan bestemmelsen praktiseres i dag.

Nytt *annet ledd* bygger på vegloven § 32 første ledd og gir kjøreveiens eier mulighet til å nekte anlegg og installasjoner i en nærmere angitt sikkerhetssone langs kjøreveien. Det er ikke som i vegloven satt noen spesiell metergrense som kan fravikes, da dette for jernbanen kan variere i noe større grad enn på vegsiden, bl.a. fordi jernbanen består av ulike tekniske installasjoner med ulik sårbarhetsgrad. Departementet forutsetter imidlertid som på vegsiden at sikkerhetssonen ikke kan være større enn den byggegrensen som fremgår av første ledd.

Nytt *tredje ledd* bygger på vegloven § 32 første ledd annet og tredje punktum, og gir kjøreveiens eier mulighet til å fastsette vilkår for å oppføre og legge anlegg og installasjoner

over, under eller langs kjøreveien selv om det foreligger reguleringsplan eller følger av annen lovgivning, for å ivareta jernbanens interesse, herunder hensynet til jernbanesikkerheten, jernbanens uforstyrrede drift og behovet for vedlikehold og eventuell mulig senere utvidelse av kjøreveien. Departementet anser at de vilkår som vil stilles stort sett vil være standardvilkår som i dag, og at vilkårene vil bygge på tilsvarende vilkår som er oppstilt på vegsiden, bl.a. når det gjelder flytting og omlegging og når det gjelder erstatning og andre bestemmelser om fordeling av risiko. Slike vilkår kan ikke omfatte bestemmelser som endrer vedtatt reguleringsplan eller hindre gjennomføring av slike planer.
Annet og tredje ledd blir nytt fjerde og femte ledd.
Nytt *sjette ledd* tilsvarer vegloven § 32 tredje ledd og gir departementet myndighet til å fastsette forskrifter om utgiftsdeling og saksbehandling i forbindelse med tillatelse etter paragrafen her.
Til § 11 (Tilsyn)
I nytt *sjette* foreslås at tilsynsmyndigheten på den ene side og Politiets sikkerhetstjeneste, Nasjonal sikkerhetsmyndighet og Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap på den annen side gjensidig og etter forespørsel skal kunne utveksle opplysninger. Dette skal gjelde uten hinder av lovbestemt taushetsplikt. Kun opplysninger som er nødvendige for reguleringen av sikring på området for skinnegående transport er omfattet.
I nytt *sjuende ledd* foreslås at myndighetene angitt i sjette ledd skal kunne stille som vilkår at opplysningene bare kan formidles videre med samtykke fra denne og bare for det formål som samtykket omfatter.
Til § 11b (Tilsynsmyndigheten som markedsovervåkingsorgan)

I *første ledd* foreslås angitt de oppgavene som tilsynsmyndigheten som markedsovervåkingsorgan skal ivareta. Forskriftsmyndigheten til å gi nærmere forskrifter om innholdet i disse oppgavene legges formelt til Kongen for å sikre nødvendig uavhengighet for markedsovervåkingsorganet, men det forutsettes at Kongen eventuelt kan delegere sin myndighet til departementet dersom dette er hensiktsmessig.
Avskjæringen av instruksjonsadgangen foreslått i *annet ledd* får ikke virkning for tilsynets øvrige myndighetsområder, og må således sees i sammenheng med første ledd.
Avskjæringen av klage- og omgjøringsadgangen foreslått i *tredje ledd* får ikke virkning for tilsynets øvrige myndighetsområder, og må således sees i sammenheng med første ledd. Både enkeltvedtak som markedsovervåkingsorganet treffer på grunnlag av klage fra en søker, og enkeltvedtak som treffes i forbindelse med saker markedsovervåkingsorganet tar opp på eget initiativ (ex officio) er avskåret fra klage- og omgjøringsadgangen. Enkeltvedtak om korrigerende tiltak er avskåret fra klageadgangen.
Ettersom avgjørelser om pålegg om å gi opplysninger som markedsovervåkingsorganet treffer ikke nødvendigvis er omfattet av begrepet "enkeltvedtak" er det presisert at klageadgangen etter fvl. § 14 annet ledd avskjæres.
Avskjæringen fra klage- og omgjøringsadgangen omfatter ikke avgjørelser etter krav etter offentleglova om innsyn hos markedsovervåkingsorganet og avgjørelser om avslag på krav om å få gjøre seg kjent med et dokument eller opplysning etter fvl. § 21.
Den foreslåtte hjemmelen i tredje ledd tredje punktum innebærer at domstolene gis kompetanse til å prøve alle sider av saken, herunder det forvaltningsmessige skjønnet. Kompetansen omfatter både avgjørelser vist til i første og annet punktum.
Den foreslåtte forskriftshjemmelen i *fjerde ledd* om karenstid innebærer et det kan fastsettes et tidsbestemt forbud mot at vedkommende tar ansettelse hos ny arbeidsgiver eller driver virksomhet innenfor nærmere angitte arbeidsområder. Kun den eller de personene som har det øverste ansvaret for de vedtak markedsovervåkingsorganet treffer vil omfattes.

Bestemmelsen foreslått i *femte ledd* gir både tilsynsmyndigheten som markedsovervåkingsorgan og konkurransemyndighetene hjemmel for å utveksle opplysninger. Den foreslåtte bestemmelsen i andre punktum gjelder kun utveksling av opplysninger som er nødvendige i forbindelse med samarbeidet etter artikkel 57 i direktiv 2012/34/EU.
Den foreslåtte bestemmelsen i *sjette ledd* skal sikre at mottakerorganet opprettholder samme grad av konfidensialitet for de utvekslede opplysningene som avsenderorganet.

Kommentarer til endring i jernbaneundersøkelsesloven

Til § 8a Taushetsplikt
Første ledd pålegger personer som utfører arbeid for jernbanevirksomheter taushetsplikt etter forvaltningsloven for informasjon som vedkommende får kjennskap til i forbindelse med en jernbanehendelse eller -ulykke blant annet ved varsling, rapportering og undersøkelser. Plikten vil gjelde alle som mottar slik informasjon eller som på annen måte har fått kjennskap til informasjonen i sitt arbeid.
Annet ledd tilsvarer jernbaneundersøkelsesloven § 17 annet ledd.
Tredje ledd tilsvarer jernbaneundersøkelsesloven § 17 fjerde ledd.

8. Lovforslaget

Forslag til lov om endringer i jernbaneloven

I

I jernbaneloven av 11. juni 1993 gjøres følgende endringer:

§ 3 a skal lyde:

§ 3a *(*Alkoholpåvirkning *og annen ruspåvirkning* mv.*)*

Ingen må føre eller forsøke å føre rullende materiell *eller utføre eller forsøker å utføre oppgaver knyttet til sikkerheten ved jernbane:*

1. med en alkoholkonsentrasjon i blodet som er større enn 0,2 promille, eller en alkoholmengde i kroppen som kan føre til så stor alkoholkonsentrasjon i blodet,
2. med en større alkoholkonsentrasjon i utåndingsluft enn 0,1 milligram per liter luft,
3. under påvirkning av et annet berusende eller bedøvende middel enn alkohol, eller
4. når sykdom, legemidler, tretthet eller lignende årsak gjør han eller hun uskikket til å utføre tjenesten på betryggende måte.

Overskrider konsentrasjon i blodet av annet berusende eller bedøvende middel grenser fastsatt i forskrift gitt med hjemmel i loven, eller en mengde slikt middel i kroppen som kan føre til så stor konsentrasjon av slikt middel i blodet, regnes han i alle tilfeller for påvirket i forhold til bestemmelsene i loven.

Bruk av legemiddel i tråd med helsekrav og medisinske krav som er fastsatt i eller med hjemmel i loven, skal ikke medføre at en person regnes som påvirket.

Villfarelse med hensyn til alkoholkonsentrasjonens størrelse fritar ikke for straff. *Det samme gjelder villfarelse med hensyn til størrelsen av konsentrasjonen av annet berusende eller bedøvende middel, med mindre legemiddelet er inntatt i henhold til bestemmelsen i tredje ledd.*

Den som forbudet i første ledd gjelder for, må ikke nyte alkohol eller ta annet berusende eller bedøvende middel i de første seks timer etter at tjenesten er avsluttet, når vedkommende forstår eller må forstå at det kan bli politietterforskning på grunn av utførelsen av tjenesten. Dette forbudet gjelder likevel ikke etter at blodprøve eller utåndingsprøve er tatt, eller politiet har avgjort at slik prøve ikke skal tas.

Departementet kan gi nærmere forskrifter om hvem som omfattes *av første ledd og gi forskrifter om grenser for konsentrasjoner i blodet av annet berusende eller bedøvende middel som nevnt i annet ledd*.

§ 3c skal lyde:

§ 3c (*Testing av ruspåvirkning*)

Politiet kan ta alkotest (foreløpig blåseprøve) *og foreløpig test av om en person er påvirket av annet berusende eller bedøvende middel når:*

1. det er grunn til å tro *at personen* har overtrådt bestemmelsene i *§* 3 a *eller §* 3 b,
2. *personen* med eller uten skyld er innblandet i en jernbaneulykke eller jernbanehendelse, eller
3. *det* blir krevd som ledd i kontroll av jernbanedriften.

Dersom *testresultatet* eller andre forhold gir grunn til å tro at bestemmelsene i *§* 3 a eller *§* 3 b er overtrådt, kan politiet *foreta særskilt undersøkelse av om det forekommer tegn eller*

symptomer på ruspåvirkning og fremstille personen for utåndingsprøve, blodprøve, *spyttprøve og* klinisk legeundersøkelse for å søke å fastslå påvirkningen. Slik fremstilling skal i alminnelighet finne sted *når personen* nekter å medvirke til alkotest *eller foreløpig test av om personen er påvirket av annet berusende eller bedøvende middel*.
Utåndingsprøve tas av politiet. Blodprøve *og spyttprøve* kan tas av lege, sykepleier eller bioingeniør. Klinisk legeundersøkelse foretas når det er mistanke om påvirkning av andre midler enn alkohol eller andre særlige grunner taler for det.
Departementet kan gi nærmere forskrifter om undersøkelser som nevnt i paragrafen her.

Ny § 5a skal lyde:
§ 5a (Serviceanlegg)
Den som driver serviceanlegg skal gi tilgang til, og yte tjenester i disse til alle jernbaneforetak på ikke-diskriminerende vilkår.
Dersom den som driver et serviceanlegg er under direkte eller indirekte kontroll av et organ eller et foretak som har en dominerende stilling i de nasjonale markeder for jernbanetransporttjenester som anlegget brukes til, er det krav om et organisatorisk- og regnskapsmessig skille mellom disse.
Dersom et serviceanlegg ikke har vært i bruk i en periode på minimum to år sammenhengende og et jernbaneforetak overfor den som driver serviceanlegget har fremvist interesse på grunnlag av et faktisk behov, skal eieren gjøre det offentlig kjent at driften av serviceanlegget er tilgjengelig for andres disposisjon, samt på markedsmessige vilkår inngå avtale om utleie eller leasing av anlegget som jernbaneserviceanlegg. Dette gjelder ikke dersom den som driver serviceanlegget kan godtgjøre at alle jernbaneforetak er forhindret fra å bruke anlegget på grunn av en pågående omstillingsprosess.
Departementet kan gi nærmere bestemmelser i forskrift, herunder om plikt til å gi opplysninger om tilgang til og tjenestene i serviceanlegget.

Ny § 5b skal lyde:
§ 5b (Vedlikehold av rullende materiell)
Departementet kan gi nærmere bestemmelser i forskrift om sertifiseringsordninger for enhet med ansvar for vedlikehold av rullende materiell, vedlikeholdsverksteder og annen aktivitet knyttet til vedlikehold av rullende materiell.

Ny § 6a skal lyde:
§ 6a (Sikring mot tilsiktede handlinger)
Departementet kan fastsette forskrift om sikring mot tilsiktede handlinger, herunder bestemmelser om kriseledelse og om taushetsplikt, og om hvilke virksomheter som skal omfattes av forskriften.

§ 8 skal lyde:
§ 8 (Trafikkeringsrett på det nasjonale jernbanenettet *mv.*)
Kongen kan bestemme at den som har tillatelse til å drive trafikkvirksomhet etter § 6, kan få tilgang til å trafikkere kjørevei som er en del av det nasjonale jernbanenettet. Kongen kan gi nærmere bestemmelser om omfanget, og vilkårene for slik tillatelse, *herunder avgiftsprinsipper mv.*
Departementet kan i forskrift fastsette vilkår for tilgang til serviceanlegg og tjenester som forvaltes på vegne av staten av den som driver kjørevei som er en del av det nasjonale jernbanenettet.
§ 10 skal lyde:
§ 10 *(Byggegrenser langs jernbanen mv.*)

Det er forbudt uten *tillatelse fra* kjøreveiens eier å oppføre bygning, *anlegg* eller annen installasjon, foreta utgraving eller oppfylling *mv.* innen 30 meter regnet fra nærmeste spors midtlinje, dersom annet ikke følger av reguleringsplan. Dette gjelder ikke når sporanlegget er en del av offentlig eller privat vei.
Innenfor nærmere fastsatte sikkerhetssoner som ikke kan være større enn den fastsatte byggegrensen i første ledd, er det forbudt å sette opp anlegg eller legge installasjoner over, under eller langs kjøreveien, uten etter særskilt tillatelse fra kjøreveiens eier.
Selv om det foreligger reguleringsplan, kan kjøreveiens eier fastsette vilkår etter første og annet ledd som skal ivareta hensynet til jernbanesikkerheten, jernbanens uforstyrrede drift og behovet for vedlikehold og eventuell mulig senere utvidelse av kjøreveien. Dette gjelder også dersom det i annen lov er gitt rett til å etablere anlegg eller installasjon. Vilkårene kan ikke omfatte bestemmelser som endrer reguleringsplanen eller hindrer gjennomføring av planen.
Kjøreveiens eier kan pålegge eier av naboeiendom, eller rettighetshaver til slik eiendom, å fjerne trær og annen vegetasjon innenfor 30-meters grensen som nevnt i første ledd når hensynet til togfremføringen eller omgivelsenes sikkerhet tilsier det. Etterkommes ikke pålegget, kan kjøreveiens eier selv besørge vegetasjonen fjernet.
Eier eller rettighetshaver har krav på vederlag etter skjønn for skade og ulempe som følger av tiltak som nevnt i *fjerde* ledd, samt for eventuelle utgifter forbundet med dette. Dersom det i tide er gitt skriftlig beskjed om at planting innenfor 30-meters grensen ikke skal skje, har eier eller rettighetshaver ikke krav på vederlag.
Departementet kan fastsette forskrifter om utgiftdeling og saksbehandling i forbindelse med tillatelse etter paragrafen her.
§ 11 skal lyde:
§ 11 *(Tilsyn)*
Departementet eller den myndighet som departementet bestemmer, fører tilsyn med at bestemmelser gitt i eller i medhold av loven overholdes.

Enhver plikter etter pålegg fra tilsynsmyndigheten å gi de opplysninger den krever for å utføre sine oppgaver, samt for samme formål å gi tilsynsmyndigheten tilgang til anlegg, utstyr, annet materiell, dokumenter mv.

Tilsynsmyndigheten kan gi pålegg om korrigerende tiltak.

Tilsynsmyndigheten kan påby stans av driften helt eller delvis når sikkerhetsmessige hensyn krever det. Om nødvendig kan den kreve politiets hjelp til å gjennomføre påbudet.

Departementet kan videre tilbakekalle tillatelse gitt i medhold av loven ved brudd på vilkår eller krav som er satt for virksomheten."
Uten hinder av lovbestemt taushetsplikt kan tilsynsmyndigheten, Politiets sikkerhetstjeneste, Nasjonal sikkerhetsmyndighet og Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap gjensidig og etter forespørsel utveksle de opplysninger som er nødvendige for fremme sikring mot tilsiktede handlinger overfor jernbane.
Ved utlevering av opplysninger etter sjette ledd kan myndigheten stille som vilkår at opplysningene bare kan formidles videre med samtykke fra denne, og bare for det formål som samtykket omfatter.

Ny § 11b skal lyde:
§ 11b (Tilsynsmyndigheten som markedsovervåkingsorgan)
Tilsynsmyndigheten som markedsovervåkingsorgan overvåker og fører tilsyn med konkurransen i markedene for jernbanetransport, og behandler klager innenfor markedsovervåkningsorganets myndighetsområde. Kongen kan gi nærmere bestemmelser i forskrift.

Tilsynsmyndigheten som markedsovervåkingsorgan kan ikke instrueres, verken generelt eller i den enkelte sak.
Enkeltvedtak tilsynsmyndigheten som markedsovervåkingsorgan treffer kan ikke påklages til eller omgjøres av overordnet myndighet. Avgjørelser om pålegg om å gi opplysninger kan ikke påklages etter forvaltningsloven § 14 annet ledd. Retten kan prøve alle sider av saken.
Departementet kan gi bestemmelser i forskrift om karenstid for personer ansvarlig for markedsovervåkingsorganets vedtak.
Uten hinder av lovbestemt taushetsplikt kan tilsynsmyndigheten som markedsovervåkingsorgan og konkurransemyndighetene gjensidig og etter forespørsel utveksle de opplysninger som er nødvendige for å fremme håndhevelsen av norsk regulering av jernbanemarkedet. Uten hinder av lovbestemt taushetsplikt kan tilsynsmyndigheten som markedsovervåkingsorgan gi markedsovervåkingsorganer i andre EØS-stater, og organisasjoner bestående av slike markedsovervåkingsorganer i EØS, opplysninger som er nødvendige etter direktiv 2012/34/EU med senere endringer.
Ved utlevering av opplysninger etter femte ledd skal myndigheten stille som vilkår at opplysningene kun kan formidles videre med samtykke fra myndigheten, og bare for det formål som samtykket omfatter.

II

I jernbaneundersøkelsesloven av 3. juni 2005 gjøres følgende endring:
Jernbaneundersøkelsesloven ny § 8a skal lyde:
§ 8a Taushetsplikt
Enhver som utfører tjeneste eller arbeid for den som driver jernbanevirksomhet har taushetsplikt etter forvaltningsloven om det de får kjennskap til i forbindelse med undersøkelser og rapportering av hendelser etter loven her.
Når personer som nevnt i første ledd mottar opplysninger som er undergitt strengere taushetsplikt enn det som følger av forvaltningsloven, skal tilsvarende strenge taushetsplikt gjelde, med mindre tungtveiende offentlige hensyn tilsier at opplysningene er nødvendige for å forklare årsaken til jernbaneulykken eller jernbanehendelsen.
Taushetsplikt som nevnt i annet ledd er ikke til hinder for at opplysningene bringes videre i den grad den som har krav på taushet samtykker dersom opplysningene har statistisk form eller dersom de er alminnelig tilgjengelig andre steder.

III

Loven gjelder fra den tid Kongen bestemmer. Kongen kan sette i kraft de enkelte bestemmelsene til forskjellig tid.