



DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

# Prop. 8 L

(2016–2017)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak)

---

Endringer i jernbaneloven og  
jernbaneundersøkelsesloven  
(gjennomføring av direktiv 2012/34/EU mv.)



## Innhold

<b>1</b>	<b>Proposisjonens hovedinnhold</b>	5	4.5	Markedsovervåkingsorganets organisering og oppgaver .....	20
<b>2</b>	<b>Bakgrunnen for lovforslaget ....</b>	7	4.5.1	Gjeldende rett .....	20
2.1	Tilrettelegging for en velfungerende jernbanesektor ....	7	4.5.2	Direktivets innhold .....	20
2.2	Nærmere om direktiv 2012/34/EU .....	7	4.5.3	Forslaget i høringsnotatet .....	20
2.3	Øvrige forslag til endringer i jernbaneloven og jernbaneundersøkelsesloven .....	10	4.5.4	Høringsinstansenes syn .....	21
2.3.1	Rusbestemmelsene .....	10	4.5.5	Departementets vurdering .....	21
2.3.2	Vedlikehold av rullende materiell – sertifiseringsordning .....	10	4.5.6	Økonomiske og administrative konsekvenser .....	21
2.3.3	Presisering av jernbaneloven § 10	11	4.6	Avskjæring av instruksjonsadgang	21
2.3.4	Taushetsplikt i jernbaneundersøkelsesloven for de som utfører tjenester eller arbeid for jernbanevirksomheter .....	11	4.6.1	Gjeldende rett .....	21
<b>3</b>	<b>Høring .....</b>	<b>12</b>	4.6.2	Direktivets innhold .....	21
<b>4</b>	<b>Forslag til endringer og presiseringer i jernbaneloven som muliggjør en fullstendig gjennomføring av direktivet i norsk rett .....</b>	<b>14</b>	4.6.3	Forslaget i høringsnotatet .....	22
4.1	Gjeldende rett – generelt .....	14	4.6.4	Høringsinstansenes syn .....	22
4.2	Tilgang til serviceanlegg .....	14	4.6.5	Departementets vurdering .....	22
4.2.1	Gjeldende rett .....	14	4.6.6	Økonomiske og administrative konsekvenser .....	22
4.2.2	Direktivets innhold .....	14	4.7	Avskjæring av klageadgang .....	22
4.2.3	Forslaget i høringsnotatet .....	15	4.7.1	Gjeldende rett .....	22
4.2.4	Høringsinstansenes syn .....	16	4.7.2	Direktivets innhold .....	23
4.2.5	Departementets vurdering .....	16	4.7.3	Forslaget i høringsnotatet .....	23
4.2.6	Økonomiske og administrative konsekvenser .....	16	4.7.4	Høringsinstansenes syn .....	24
4.3	Organisering av den som driver serviceanlegg .....	16	4.7.5	Departementets vurdering .....	25
4.3.1	Gjeldende rett .....	16	4.7.6	Økonomiske og administrative konsekvenser .....	25
4.3.2	Direktivets innhold .....	16	4.8	Karenstid .....	25
4.3.3	Forslaget i høringsnotatet .....	16	4.8.1	Gjeldende rett .....	25
4.3.4	Høringsinstansenes syn .....	17	4.8.2	Direktivets innhold .....	26
4.3.5	Departementets vurdering .....	18	4.8.3	Forslaget i høringsnotatet .....	26
4.3.6	Økonomiske og administrative konsekvenser .....	18	4.8.4	Høringsinstansenes syn .....	26
4.4	Serviceanlegg som ikke er i bruk	18	4.8.5	Departementets vurdering .....	26
4.4.1	Gjeldende rett .....	18	4.8.6	Økonomiske og administrative konsekvenser .....	26
4.4.2	Direktivets innhold .....	18	4.9	Utveksling av taushetsbelagte opplysninger mellom markeds- overvåkingsorganer .....	26
4.4.3	Forslaget i høringsnotatet .....	19	4.9.1	Gjeldende rett .....	26
4.4.4	Høringsinstansenes syn .....	19	4.9.2	Direktivets innhold .....	26
4.4.5	Departementets vurdering .....	19	4.9.3	Forslaget i høringsnotatet .....	27
4.4.6	Økonomiske og administrative konsekvenser .....	20	4.9.4	Høringsinstansenes syn .....	27
			4.9.5	Departementets vurdering .....	27
			4.9.6	Økonomiske og administrative konsekvenser .....	27
			4.10	Tilgang til det nasjonale jernbaneløp, vilkår mv. ....	28
			4.10.1	Gjeldende rett .....	28
			4.10.2	Direktivets innhold .....	28
			4.10.3	Forslaget i høringsnotatet .....	28
			4.10.4	Høringsinstansenes syn .....	28
			4.10.5	Departementets vurdering .....	28
			4.10.6	Økonomiske og administrative konsekvenser .....	29

<b>5</b>	<b>Ruspåvirkning</b> .....	30	<b>8</b>	<b>Utveksling av taushetsbelagte opplysninger med nasjonale myndigheter</b> .....	42
5.1	Gjeldende rett .....	30	8.1	Gjeldende rett .....	42
5.2	Reglene i land som vi kan sammenligne oss med .....	31	8.2	Forslaget i høringsnotatet .....	42
5.3	Nærmere om reglene i vegtrafikkloven og luftfartsloven .....	32	8.3	Høringsinstansenes syn .....	43
5.4	Forslaget i høringsnotatet .....	33	8.4	Departementets vurdering .....	43
5.4.1	Jernbaneloven § 3 a .....	33	8.5	Økonomiske og administrative konsekvenser .....	44
5.4.2	Jernbaneloven § 3 c .....	33			
5.5	Høringsinstansenes syn .....	34	<b>9</b>	<b>Endringer i jernbaneundersøkelsesloven</b> .....	45
5.6	Departementets vurdering .....	34	9.1	Taushetsplikt etter jernbaneundersøkelsesloven for de som utfører tjenester eller arbeid for jernbanevirksomheter .....	45
5.7	Økonomiske og administrative konsekvenser .....	34	9.1.1	Gjeldende rett .....	45
5.8	Jernbaneloven § 22 annet ledd .....	34	9.1.2	Sammenlignbare rettsområder .....	46
5.8.1	Gjeldende rett .....	34	9.1.3	Forslaget i høringsnotatet .....	46
5.8.2	Forslag i høringsnotatet .....	34	9.1.4	Høringsinstansenes syn .....	47
5.8.3	Høringsinstansenes syn .....	35	9.1.5	Departementets vurdering .....	47
5.8.4	Departementets vurdering .....	35	9.1.6	Økonomiske og administrative konsekvenser .....	47
<b>6</b>	<b>Vedlikehold av rullende materiell – sertifiseringsordning</b> .....	36	<b>10</b>	<b>Merknader til de enkelte bestemmelsene i lovutkastet ...</b>	48
6.1	Gjeldende rett .....	36		<b>Forslag til lov om endringer i jernbaneloven og jernbaneundersøkelsesloven (gjennomføring av direktiv 2012/34/EU mv.)</b> .....	52
6.2	Forslaget i høringsnotatet .....	36			
6.3	Høringsinstansenes syn .....	36		<b>Vedlegg</b>	
6.4	Departementets vurdering .....	36	1	Europaparlaments- og rådsdirektiv 2012/34/EU av 21. november 2012 om opprettelse av et felles europeisk jernbaneområde (omarbeiding) .....	55
6.5	Økonomiske og administrative konsekvenser .....	36			
<b>7</b>	<b>Presisering av jernbaneloven § 10 Tilgrensende eiendommer</b> .....	37			
7.1	Gjeldende rett .....	37			
7.2	Nærmere om vegloven og plan- og bygningslovens bestemmelser .....	37			
7.3	Forslaget i høringsnotatet .....	38			
7.4	Høringsinstansenes syn .....	38			
7.5	Departementets vurdering .....	40			
7.6	Økonomiske og administrative konsekvenser .....	41			



DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

# Prop. 8 L

(2016–2017)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak)

---

## Endringer i jernbaneloven og jernbaneundersøkelsesloven (gjennomføring av direktiv 2012/34/EU mv.)

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet 21. oktober 2016,  
godkjent i statsråd samme dag.  
(Regjeringen Solberg)*

### 1 Proposisjonens hovedinnhold

Samferdselsdepartementet foreslår i denne proposisjonen lovendringer som legger til rette for vellykkede markeder i jernbanesektoren. De foreslåtte lovendringene muliggjør gjennomføring av Europaparlaments- og rådsdirektiv 2012/34/EU av 21. november 2012 om etablering av et felles europeisk jernbaneområde i norsk rett. Flere av de nye bestemmelsene som gjennomføres er blant forutsetningene for en vellykket jernbanereform, se bl.a. Prop. 143 L (2015–2016) kapittel 4.4, 4.5 og 4.6.

I tillegg foreslår departementet visse andre presiseringer og endringer i jernbaneloven og jernbaneundersøkelsesloven som det gjennom praktisering av lovene har vist seg behov for.

Europaparlaments- og rådsdirektiv 2012/34/EU i uoffisiell norsk oversettelse følger som trykt vedlegg til proposisjonen.

Formålet med direktivet er å etablere et felles europeisk jernbaneområde som utnytter jernbanesystemet på en effektiv måte gjennom en gitt struktur og med konkurranse på likeverdige vil-

kår. Det er opp til medlemsstatene selv å regulere markedet for innenlands persontransport. Direktivet organiserer jernbanesektoren i infrastrukturforvaltere, jernbaneforetak, leverandører av jernbanerelaterte tjenester, markedsovervåkingsorgan og andre aktører. Videre inneholder direktivet bestemmelser om hvordan selskaper skal organiseres, regnskapsførsel, planer, beregning og innkreving av infrastrukturavgifter og andre avgifter, fordeling av infrastrukturkapasitet, regulering av innenlands og internasjonal persontransport mv.

Direktivet ble publisert i EU-tidende 14. desember 2012, og trådte i kraft dagen etter. Fristen for nasjonal gjennomføring i EU-statene var 16. juni 2015. Direktivet er ikke ennå tatt inn i EØS-avtalen, men departementet finner det hensiktsmessig å likevel gjennomføre direktivet i norsk rett nå. Det er sentralt å ha tydelige regler om strukturen i jernbanesektoren, rollefordeling, tilgang til jernbanerelaterte tjenester og mar-

kedsovervåkingsorganets stilling for å få utnyttet flere av de tiltenkte effektene av den pågående jernbanereformen.

Departementet foreslår følgende endringer i jernbaneloven som muliggjør en fullstendig gjennomføring av direktivet i norsk rett:

- Ny § 5 a om serviceanlegg
- Presisering av § 8 om tilgang til det nasjonale jernbanenettet
- Ny § 11 b om tilsynsmyndigheten som markedsovervåkingsorgan

I tillegg foreslår departementet visse andre presiseringer og endringer i jernbaneloven. Disse omfatter:

- Endringer i rusbestemmelsene i §§ 3 a og 3 c
- Hjemmel for å gi forskrifter om sertifiseringsordninger for enhet med ansvar for vedlikehold av rullende materiell mv. i ny § 5 b
- Klargjøring av § 10 om byggegrenser langs jernbanen

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

Forberedelsen av lovendringene er gjort i sammenheng med endringer i jernbaneloven om sikring mot tilsiktede uønskede handlinger, som ble fremmet for Stortinget i Prop. 107 L (2014–2015), og vedtatt av Stortinget i lovvedtak 84 (2014–2015) 9. og 15. juni 2015. Departementet gjør oppmerksom på at det i kapittel 8.2 vises til og refereres fra et høringsnotat som også omhandler disse lovendringene. I kapittel 8.3 og 8.4 behandles bare de av høringsinstansenes synspunkter som er relevante for denne proposisjonen.

## 2 Bakgrunnen for lovforslaget

### 2.1 Tilrettelegging for en velfungerende jernbanesektor

I Meld. St. 27 (2014–2015) er det beskrevet en jernbanereform. Hovedformålet med reformen er å legge til rette for en velfungerende jernbanesektor, der plasseringen av hovedoppgavene til de enkelte aktørene rendyrkes slik at det særlig blir samsvar mellom oppgaver og virkemidler. Jernbanesektoren vil få en mer forretningsmessig innretning, og et sentralt virkemiddel er å bygge ned etableringshindre for å legge til rette for en velfungerende konkurranse, både for gods- og persontransport. Videre skal de enkelte aktørene finansieres og organiseres slik at de får incentiver til effektiv drift. Markedsmekanismer skal brukes til å styre og koordinere så langt det er hensiktsmessig, samtidig som fordelene ved å ha offentlige organer og offentlig eide selskaper skal utnyttes når det er nødvendig. Dette innebærer bl.a. et mer forretningsmessig forhold mellom infrastrukturforvalter og jernbaneforetak, og et tydelig fokus på de reisende og andre kunders behov.

Til disse organisatoriske og strukturelle grepene hører lov- og forskriftsbestemmelser som ivaretar disse formålene. I Prop. 143 L (2015–2016) har departementet beskrevet lovendringer som er nødvendige bl.a. for å styrke sikkerhets-tilsynet i sektoren og for å gi det nyopprettede Bane NOR SF nødvendige lovhjemler til å besørge effektive prosesser i forbindelse med gjennomføring av grunnerverv. I samme proposisjon er det vist til at gjennomføring av direktiv 2012/34/EU om et felles europeisk jernbaneområde også vil bidra til at de strukturelle betingelsene for en velfungerende jernbanesektor er til stede.

Det er videre viktig at det er like rammebetingelser mellom EØS-statene, da det for godssektoren og internasjonal persontransport er et liberalisert marked for å utføre jernbanetjenester. Når regjeringen nå gradvis innfører konkurranse også på det nasjonale persontransportmarkedet er det sentralt at også norske jernbaneforetak kan konkurrere på like vilkår som jernbaneforetak fra andre EØS-land. Gjennomføring i norsk rett av

bestemmelsene i direktiv 2012/34/EU er et sentralt ledd i dette. Selv om de fleste ordningene allerede er del av norsk rett og etablert praksis i sektoren, vil flere av de nye endringene legge til rette for at en reformert norsk jernbanesektor skal fungere som forutsatt i Meld. St. 27 (2014–2015). Dette gjelder bl.a. nye regler om tilgang til jernbanerelaterte tjenester, tydelige krav til rollefordeling og bestemmelser som gir et sterkt markedsovervåkingsorgan.

I det følgende blir det redegjort nærmere for formålet med og innholdet i direktivet.

### 2.2 Nærmere om direktiv 2012/34/EU

Direktivet er en sammenslåing og omarbeiding av direktivene 91/440/EØF, 95/18/EF og 2001/14/EF med senere endringer, som alle er tidligere gjennomført og gjelder som norsk rett i dag. I tillegg er det foretatt en del presiseringer og moderniseringer, og foreldede bestemmelser er tatt ut. Direktivet har som formål å bidra til at jernbanen kan bli mer konkurransedyktig, særlig ved å løse problemer relatert til uhensiktsmessig finansiering og prising av infrastrukturen, eksisterende konkurransehindre samt mangel på et velfungerende markedsovervåkingsorgan.

#### *Kapittel I Alminnelige bestemmelser*

Det fremgår av fortalen til direktivet at det skal bidra til at jernbanen blir mer konkurransedyktig ved å legge til rette for mer velfungerende markeder for jernbanetjenester og jernbanerelaterte tjenester. Artikkel 1 angir at direktivet inneholder bestemmelser om forvaltning av jernbaneinfrastruktur og transportvirksomhet som utføres av jernbaneforetak (kapittel II), kriterier for utstedelse av lisenser til jernbaneforetak (kapittel III) og prinsipper og fremgangsmåter for fastsettelse og innkreving av infrastrukturavgifter og fordeling av kapasitet (kapittel IV). I kapittel IV er det også tatt inn bestemmelser som styrker uavhengigheten til markedsovervåkingsorganet, og angir tydeligere hvilke oppgaver det skal ha.

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 nasjonale unntak for visse jernbaneforetak og infrastruktur, noe som ikke omtales her, da dette vurderes i arbeidet med forskrifter i forbindelse med gjennomføring av direktivet.

### *Kapittel II Utvikling av jernbanene i unionen*

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

Bestemmelsene viderefører stort sett gjeldende krav til jernbaneforetak og infrastrukturforvalterens uavhengighet, samt regnskapsmessig skille mellom infrastrukturforvalter og jernbaneforetak. Det samme gjelder reglene om finansiering av infrastrukturforvalter og gjeldssanering av offentlig eide eller kontrollerte jernbaneforetak. Reglene om tilgang til jernbaneinfrastruktur og tjenester er også i stor grad en videreføring av gjeldende regelverk.

Bestemmelsene i artikkel 13 innskjerper og utvider vilkår for tilgang til og tjenester som ytes i serviceanlegg nevnt i vedlegg II nr. 2, eksempelvis godsterminaler og vedlikeholdsanlegg. Dette gjelder også sportilgang til slike serviceanlegg. Det fremgår bl.a. at hvis et organ eller et jernbaneforetak har en dominerende stilling på de nasjonale markeder for jernbanetransport-tjenester som serviceanlegget brukes til, skal de som driver 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. Kravet om uavhengighet kan oppfylles ved to atskilte avdelinger innenfor én og samme juridiske enhet. For serviceanlegg nevnt i vedlegg II nr. 2 skal den som driver det og organet eller foretaket ha atskilte regnskaper, herunder atskilte balanser og driftsregnskaper.

Når et serviceanlegg nevnt i 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 den som driver nevnte serviceanlegg, skal eieren av anlegget gjøre det offentlig kjent at driften av anlegget helt eller delvis kan leases eller leies som jernbaneser-

viseanlegg. Dette gjelder likevel ikke dersom den som driver serviceanlegget kan godtgjøre at alle jernbaneforetak er forhindret fra å bruke anlegget pga. en pågående omstillingsprosess.

### *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.

Hovedinnholdet i kapitlet er stort sett i samsvar med tidligere direktiv som allerede er gjennomført i norsk rett.

### *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 og tilbud om tjenester i disse anleggene, eller henviser til et nettsted der opplysningene er gratis tilgjengelig elektronisk. Innholdet i nettveiledningen 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 de som driver serviceanlegg gir markedsovervåkingsorganene alle nødvendige opplysninger om de avgifter som pålegges, slik at markedsovervåkingsorganet kan utføre sine funksjoner som nevnt i artikkel 56. Den som driver 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 medfører visse endringer, kan infrastrukturforvalteren i visse tilfeller gi rabatter på avgifter som innkreves for en bestemt del av infrastrukturen, i samsvar med fastsatte kriterier.

Artikkel 35 inneholder bestemmelser om at infrastrukturavgiftene gjennom en ytelsesordning



skal oppmuntre jernbaneforetakene og infrastrukturforvalteren til å redusere forstyrrelser på jernbanenettet til et minimum og forbedre jernbanenettets ytelse. Ordningen kan omfatte erstatning for å forstyrre 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 av vedlegg VI nr. 2 og får anvendelse på hele jernbanenettet. Kommisjonen er gitt myndighet til å vedta delegerte rettsakter om 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 ileggelse 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. Disse kravene skal angis i nettveiledningen. Kommisjonen har vedtatt forordning (EU) 2015/10 av 6. januar 2015 om kriterier for søkere om jernbaneinfrastrukturkapasitet og om oppheving av gjennomføringsforordning (EU) nr. 870/2014 i tråd med hjemmelen i artikkel 41.

Det kan fortsatt inngås rammeavtaler om infrastrukturkapasitet for en begrenset periode, jf. artikkel 42. Kommisjonen har vedtatt forordning (EU) 2016/545 av 7. april 2016 om fremgangsmåte og kriterier som skal følges ved anvendelse av artikkelen.

#### *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. Det skal også være uavhengig av alle infrastrukturforvaltere, avgiftsorganer, fordelings-

organer og søkere når det gjelder egen organisering, finansiering, juridisk struktur og beslutninger. Det 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 eller den lisensutstedende myndigheten, dersom den felles myndigheten 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 dets 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 annen offentlig myndighet som ikke har direkte eierskap over regulerte foretak. Medlemsstatene skal avgjøre om disse personene skal utpekes for en fast periode som kan forlenges, eller på et permanent grunnlag hvor muligheten til avskjed er begrenset til disiplinære årsaker, og ikke forhold som 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 det året behandlingen av saken ble iverksatt.

Disse personene skal for øvrig ikke søke eller motta instruksjoner 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 infrastrukturforvalter, jernbaneforetak eller den som driver serviceanlegg.

Med forbehold om de nasjonale konkurransemyndigheters myndighet til å sikre konkurransen på markedene for jernbanetjenester, skal markedsovervåkingsorganet ha myndighet til å overvåke konkurransesituasjonen på disse markedene på eget initiativ. Formålet med markedsovervåkingen er å unngå forskjellsbehandling av søkerne når det gjelder kriterier i nettveiledningen, fordelingsprosessen og resultatet av denne, avgiftsordningen, nivået på eller strukturen til infrastrukturavgifter, ordninger for tilgang i samsvar med artikkel 10 til 13, og tilgang til og innkreving av avgifter for tjenester i samsvar med artikkel 13. For øvrig skal markedsovervåkingsorganet samarbeide tett med den nasjonale sikkerhetsmyndigheten og med den lisensutstedende myndigheten.

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 jernbansektorens betydning i medlemsstaten.

Markedsovervåkingsorganet skal påse at avgifter som er fastsatt av infrastrukturforvalteren er i samsvar med kapittel IV avsnitt 2.

Videre skal markedsovervåkingsorganet regelmessig, og minst annethvert 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 reglene 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. Det skal kunne håndheve sine beslutninger med passende sanksjoner, herunder bøter. Medlemsstatene skal sikre at beslutningene som treffes av markedsovervåkingsorganet er underlagt domstolskontroll. Domstolsbehandling 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, den som driver serviceanlegg og jernbaneforetak der det er relevant, for å kontrollere at de overholder bestemmelsen i artikkel 6 om atskillelse av regnskaper.

## 2.3 Øvrige forslag til endringer i jernbaneloven og jernbaneundersøkelsesloven

---

### 2.3.1 Rusbestemmelsene

Rusbestemmelsene i jernbaneloven §§ 3 a og 3 c skiller seg fra reglene i vegtrafikkloven og luftfartsloven om kontroll med promillereglerne og lovbestemte grenser for når en skal anses påvirket av andre rusmidler enn alkohol, da disse lovene har blitt oppdatert uten at det er gjort tilsvarende endringer i jernbaneloven. For å få tilsvarende regler i jernbaneloven foreslår departementet derfor i denne proposisjonen endringer i disse bestemmelsene.

### 2.3.2 Vedlikehold av rullende materiell – sertifiseringsordning

I de senere årene er det sett behov for å regulere nærmere styringen og gjennomføringen av vedlikeholdet av rullende materiell på europeisk nivå. 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, 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. Departementet foreslår derfor i denne proposisjonen en egen hjemmel for å kunne gi forskrifter om sertifiseringsordninger for enhet med ansvar for vedlikehold av rullende materiell mv.

### 2.3.3 Presisering av jernbaneloven § 10

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 eller kan oppstilles etter jernbaneloven. Videre anførte departementet at dersom det er forhold som ikke er avklart eller 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 visse nærmere angitte jernbaneinteresser, men ikke kan nekte at kablene legges på Jernbaneverkets grunn når det følger av fastsatt reguleringsplan. For å klargjøre hjemmelen i jernbaneloven § 10 foreslår derfor departementet i denne proposisjonen visse presiseringer i loven, slik at det ikke skal være tvil om at kjøreveiens eier kan stille vilkår tilsvarende de som gjelder for vegsiden også i tilfeller der det foreligger reguleringsplan.

### 2.3.4 Taushetsplikt i jernbaneundersøkelsesloven for de som utfører tjenester eller arbeid for jernbanevirksomheter

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 opplysnin-

ger de får innrapportert. Imidlertid er jernbanevirksomhetene som er innblandet i en hendelse eller ulykke på jernbanen og som har plikt til å varsle eller rapportere om den, ikke underlagt taushetsplikt for de samme opplysningene. Flere av jernbanevirksomhetene er underlagt offentliglovas regler om innsyn. De av jernbanevirksomhetene som er omfattet av offentliglova har derfor opplysningsplikt for noen av de samme opplysningene som hos undersøkelsesmyndigheten og tilsynsmyndigheten er underlagt taushetsplikt. Opplysningene kan gjelde sensitive forhold som skyldansvar for ulykker og personlige problemer.

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 offentliglovas virkeområde, dvs. per i dag i hovedsak Jernbaneverket, Bane NOR SF, NSB AS og NSB Gjøvikbanen AS, Flytoget AS, Sporveien Trikken AS og Sporveien T-banen AS. Jernbanegodsselskapene som ikke er offentlig eid og som ikke mottar støtte fra staten omfattes ikke av offentliglova.

Ved å pålegge de førstnevnte 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 offentliglova § 13.

Departementet foreslår derfor i denne proposisjonen å gi regler slik at alle jernbanevirksomheter, uavhengig av om de er underlagt offentliglova eller ikke, har den samme taushetsplikten som gjelder for havarikommisjonen og tilsynet.

### 3 Høring

Samferdselsdepartementet sendte 2. desember 2013 ut et høringsnotat med forslag til endringer i jernbaneloven for å kunne gjennomføre direktiv 2012/34/EU om etablering av et felles europeisk jernbaneområde i norsk rett og andre presiseringer og endringer i jernbaneloven og jernbaneundersøkelsesloven som det gjennom praktisering av lovene har vist seg behov for. Høringsnotatet omhandlet også lovbestemmelser om terrorberedskap/sikring, som ble vedtatt av Stortinget 9. og 15. juni 2015, se Prop. 107 L (2014–2015).

Høringsfristen ble satt til 5. mars 2014. Høringsnotatet ble lagt ut på departementets hjemmeside og sendt direkte til følgende instanser:

Departementene

Direktoratet for samfunnsikkerhet og beredskap  
Nasjonal sikkerhetsmyndighet  
Politiets sikkerhetstjeneste  
Statens jernbanetilsyn  
Vegdirektoratet

Bergen kommune  
Oslo kommune – Samferdselsetaten  
Trondheim kommune

ABB Eiendom  
Akademikerne  
Akershusmuseet (Urskog-Hølandsbanen)  
Arbeidsgiverforeningen Spekter  
Baneservice AS  
Bergen Elektriske Sporvei  
Boreal Transport Bane AS (Gråkallbanen)  
Borregaard AS  
CargoLink AS  
CargoNet AS  
Green Cargo AB  
Grenland Rail AS  
Landsorganisasjonen i Norge  
Larvik Havn KF  
LKAB Malmtrafikk AS  
LKAB Malmtrafikk AB  
MiTrans AS Hamar  
Museene i Sør-Trøndelag AS (Thamshavnbanen)  
Museumsbanerådet

Narvik Havn KF  
Norcem AS  
Norges Ingeniør- og Teknologiorganisasjon  
Norsk Bergverksmuseum  
Norsk Jernbaneforbund  
Norsk Jernbaneklubb – Gamle Vossebanen  
Norsk Jernbaneklubb – Krøderbanen  
Norsk Jernbanemuseum, Jernbaneverket  
Norsk Lokomotivmannsforbund  
Norske Skogindustrier AS  
NSB AS  
NSB Gjøvikbanen AS  
Næringslivets Hovedorganisasjon  
Oslo Havn KF  
Oslo T-banedrift AS  
OsloTrikken AS  
Ruter AS  
SJ AB  
Smurfit Norpapp AS  
Stiftelsen Rjukanbanen  
Sydvaranger Malmtransport AS  
Transportbedriftenes Landsforening  
Transportbrukernes Fellesorganisasjon  
TX Logistik AB  
Tågakeriet i Bergslagen AB  
Vest-Agder-museet IKS  
Yrkesorganisasjonenes Sentralforbund

Følgende instanser har hatt realitetsmerknader til forslaget:

Justis- og beredskapsdepartementet  
Olje- og energidepartementet

Bergen kommune, Byrådsavdeling for  
byutvikling, klima og miljø

Jernbaneverket  
Konkurransetilsynet  
Nasjonal sikkerhetsmyndighet  
Norges vassdrags- og energidirektorat  
Politidirektoratet  
Statens jernbanetilsyn

NSB AS med datterselskaper (NSB)

Sporveien (Sporveien T-banen AS og Sporveien  
Trikken AS)  
Vest-Agder-museet Setesdalsbanen

Helse- og omsorgsdepartementet  
Kunnskapsdepartementet  
Klima- og miljøverndepartementet  
Landbruks- og matdepartementet  
Utenriksdepartementet

Følgende instans har opplyst at den støtter lov-  
forslaget:

Norsk Lokomotivmannsforbund

Riksadvokaten  
Statens vegvesen

Følgende instanser har ikke hatt merknader til  
lovforslaget:

Følgende instans ønsket ikke å avgi uttalelse:

Arbeids- og sosialdepartementet  
Barne-, likestillings- og inkluderings-  
departementet

Landsorganisasjonen i Norge

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

### 4.1 Gjeldende rett – generelt

Jernbaneloven regulerer anlegg og drift av jernbane mv. 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, herunder vedlikeholdsanlegg og terminaler.

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 trafikere 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, som både har rollen som sikkerhetstilsyn og markedsovervåkingsorgan.

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

### 4.2 Tilgang til serviceanlegg

#### 4.2.1 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 (Jernbaneverket) er disse i dag regulert i fordelingsforskriften (forskrift av 5. februar 2003 nr. 135) §§ 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 i disse i den grad infrastrukturforvalter rår over de nevnte anleggene. Tjenester som ytes av andre enn Jernbaneverket er regulert i jernbaneforskriften (forskrift av 10. desember 2010 nr. 1568) § 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.

#### 4.2.2 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, bl.a. godsterminaler og tjenester som ytes i disse. Den som driver 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 den som driver serviceanlegg skal tilby alle jernbaneforetak på en ikke-diskriminerende måte 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 og kun for tjenester som blir levert i disse serviceanleggene. Bestemmelsen omfatter bl.a. tilgang til godsterminaler, skifteanlegg, vedlikeholdsanlegg og havneanlegg som er knyttet til jernbaneaktivitet.

Videre fremgår det av direktivet artikkel 13 nr. 7 og nr. 8 at dersom den som driver serviceanlegg yter noen av tjenestene nevnt i vedlegg II nr. 3 og 4, skal disse tjenestene etter anmodning tilbys på en ikke-diskriminerende måte. Vedlegg II nr. 3 og 4 omhandler kun tilgang til tjenester som den som driver serviceanlegget faktisk yter. Bestemmelsene omfatter bl.a. 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 vilkårene for tilbud av tjenester i disse anleggene, eller henviser til et nettsted der opplysningene er gratis tilgjengelig elektronisk.

#### 4.2.3 Forslaget i høringsnotatet

Innledningsvis gjør departementet oppmerksom på at direktivet bruker begrepet «operatør av serviceanlegg». «Den som driver serviceanlegg» vil i det følgende bli brukt synonymt med dette begrepet.

I høringsnotatet anførte departementet at direktivets bestemmelse om plikt for den som driver 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*.

Det heter videre:

«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.»

Det er ingen plikt til å opprette eller utvikle serviceanlegg, og heller ikke til å yte andre tjenester enn de som allerede eksisterer i serviceanlegget.

Den som driver et serviceanlegg plikter å gi tilgang. Dette innebærer at det innføres en leveringsplikt for den som driver serviceanlegget uavhengig av hvem som eier det.

For øvrig anføres:

«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 5.2.3) tilbys ytelse 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 vedlegg II nr. 2 som angir de anleggene operatøren av et serviceanlegg skal tilby tilgang til. Det vurderes som hensiktsmessig å angi disse anleggene i forskrift. Det foreslås derfor inntatt en 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 ytelse av tjenester i disse.

Av direktivet artikkel 13 nr. 9 fremgår det at Kommisjonen på grunnlag av erfaringene fra markedsovervåkingsorganene 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 vedlegg II nr. 2 til 4. På denne bakgrunn foreslår departementet at det tas inn en bestemmelse i jernbaneloven som gir departementet hjemmel til å gi nærmere bestemmelser i forskrift.»

Bestemmelsene er foreslått inntatt som første ledd i jernbaneloven ny § 5 a.

#### 4.2.4 Høringsinstansenes syn

*Vest-Agder-museet IKS* viser til at flere av landets museumsjernbaner drifter egne serviceanlegg, og at disse anleggene har grensesnitt mot det nasjonale jernbanenettet. Eierskapet til disse anleggene ligger dels hos museumsjernbanene selv, dels hos Jernbaneverket og dels hos andre institusjoner.

Vest-Agder-museet IKS uttaler videre:

«Utkastet til ny § 5a i jernbaneloven synes ikke å vektlegge direktivets artikkel 1, pkt. 2, om at direktivet kun får anvendelse på jernbaneinfrastruktur som brukes til nasjonale og internasjonale jernbanetjenester. Vi forutsetter at det i forskrift blir implementert de nødvendige unntak for å hindre at serviceanlegg som driftes av eller har tilknytning til museumsjernbanene omfattes av de foreslåtte bestemmelsene, både når det gjelder anlegg som er og som ikke er i bruk.»

*Bergen kommune* viser til at direktiv 2012/34/EU artikkel 2 gir hjemmel for unntak fra direktivets virkeområde for bl.a. jernbaneforetak som yter tjenester i byer og forsteder eller regionale tjenester på lokale og regionale frittstående jernbanenett. Bergen kommune ber departementet vurdere om dette krever endringer i jernbaneloven.

*Statens jernbanetilsyn* er positiv til forslaget, og bemerker at det er en viktig forutsetning for å oppnå et effektivt jernbanemarked med sunn konkurranse at alle jernbaneforetak har tilgang til serviceanlegg og nødvendige tilhørende tjenester på konkurransenøytrale, likeverdige vilkår og betingelser.

#### 4.2.5 Departementets vurdering

*Samferdselsdepartementet* viser til at jernbaneloven gir tilstrekkelig hjemmel til å gi nærmere regler om virkeområdet og fastsette unntak som direktivet angir. Når det gjelder direktivets virkeområde, herunder eventuelle unntak fra direktivets virkeområde, vil dette bli vurdert i forbindelse med forskriftsarbeidet.

På grunnlag av høringsuttalelsene foreslår departementet en presisering i forslag til ny § 5 a første ledd annet punktum som klargjør departementets forskriftskompetanse etter paragrafen, jf. omtale under merknader til den enkelte paragraf i kapittel 10. Denne hjemmelen var opprinnelig foreslått som § 5 a fjerde ledd. Departementet mener det er naturlig at forskriftshjemmelen følger som del av første ledd, da også det nærmere

meningsinnholdet til uttrykket «den som driver serviceanlegg» vil fremgå av forskrift.

#### 4.2.6 Økonomiske og administrative konsekvenser

I høringsnotatet anførte departementet at forslaget ikke medfører endringer av det materielle innholdet i kravet om tilgang, slik at gjennomføring av direktivet på dette punkt ikke vil medføre økonomiske eller administrative konsekvenser for staten eller private.

### 4.3 Organisering av den som driver serviceanlegg

#### 4.3.1 Gjeldende rett

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

#### 4.3.2 Direktivets innhold

Direktivet artikkel 13 nr. 3 stiller visse krav til den som driver 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 markedene for jernbanetransporttjenester som anlegget brukes til. Det stilles krav om at den som driver serviceanlegget er organisert på en slik måte at den som driver serviceanlegget er uavhengig av et organ eller foretak som nevnt med hensyn til organisering og beslutningstaking. Det stilles videre krav om regnskapsmessig skille mellom disse enhetene.

Dersom oppgavene på serviceanlegget er ivaretatt av infrastrukturforvalter, eller den som driver 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 nevnt i vedlegg II nr. 2 bokstav a, b, c, d, g og i. Dette innebærer at bl.a. vedlikeholdsanlegg ikke er omfattet. Anlegg som er omfattet er bl.a. godsterminaler, stasjoner for passasjerer, skifteanlegg og havneanlegg knyttet til jernbanevirksomhet.

#### 4.3.3 Forslaget i høringsnotatet

I høringsnotatet anførte departementet:



«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 åpenhet 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 rettferdig konkurranse mellom jernbaneforetakene og full åpenhet og tilgang på like vilkår til tjenestene og yting av disse.»

For øvrig ble det vist til at direktivet ikke stiller 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 én juridisk enhet for å oppfylle kravet til organisatorisk skille. I lovforslaget er direktivets organiseringskrav lagt til grunn for utformingen av bestemmelsen.

Når det gjelder terminologien som foreslås i lovforslaget og som direktivet benytter om «kontroll» og «dominerende stilling» ble det i høringsnotatet vist til at dette er begreper som også brukes i den generelle konkurranseretten. Av den grunn ble det ansett som naturlig å tolke begrepene med utgangspunkt i den generelle konkurranseretten. Det ble også foreslått at departementet får hjemmel til å fastsette nærmere bestemmelser i forskrift.

Bestemmelsen er foreslått inntatt i jernbaneloven ny § 5 a første ledd annet punktum og annet ledd.

#### 4.3.4 Høringsinstansenes syn

*Konkurransetilsynet* anfører at opprettelse av separate juridiske enheter i større grad ville sikre et klart og effektivt skille mellom ulike deler av virksomheten. *Konkurransetilsynet* anfører i den sammenheng bl.a. følgende:

«Konkurransetilsynet er av den oppfatning at den foreslåtte endringen er et skritt i riktig retning. Et organisatorisk og regnskapsmessig skille vil øke gjennomsiktigheten og etterprøvbareheten av om tilgang til serviceanlegg er gitt på like og ikke-diskriminerende vilkår. Som påpekt i høringsnotatet vil de foreslåtte endringene også gjøre det enklere å kontrollere om et dominerende foretak eksempelvis stenger ute konkurrenter eller gir fortrinn til egen virksomhet. Slik tilsynet ser det vil imidlertid et krav om opprettelse av separate juridiske enheter i større grad sikre et klart og effektivt skille mellom ulike deler av virksomheten.»

Når det gjelder bruk av termer fra konkurranselovgivningen anfører *Konkurransetilsynet* at det må klargjøres hvorvidt man vil utforme regelverket i tråd med konkurranseretten eller om det er tale om andre eller strengere krav. *Konkurransetilsynet* anfører:

«I enkelte tilfeller kan det være hensiktsmessig å stille strengere krav enn det som følger av konkurranseretten for å sikre tilgang til viktig infrastruktur. Etter tilsynets oppfatning må det klargjøres hvorvidt man vil utforme regelverket i tråd med konkurranseretten, eller om det er tale om andre eller strengere krav. Dersom det anvendes andre eller strengere krav er det tilsynets oppfatning at man ikke bør benytte begreper fra konkurranseretten.»

*Statens jernbanetilsyn* er positiv til endringsforslaget, og bemerker at den foreslåtte bestemmelsen bidrar til tilgang på konkurransenøytrale vilkår og transparens i jernbanemarkedet. Når det gjelder begrepene «kontroll» og «dominerende stilling», samt tilsvarende konkurranserettslige begreper, er tilsynet enig i at det er naturlig å tolke disse med utgangspunkt i den generelle konkurranseretten.

### 4.3.5 Departementets vurdering

*Samferdselsdepartementet* mener at det i denne omgang ikke er hensiktsmessig å foreslå krav om juridisk eller eiermessig skille for den som driver 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. Samferdselsdepartementet mener at det i denne omgang heller ikke er hensiktsmessig å foreslå krav om organisatorisk og regnskapsmessig skille for *alle* som driver serviceanlegg. Det vil si at kravet om skille kun gjelder den som driver serviceanlegg som er under kontroll av et organ eller et foretak som har en dominerende stilling i de nasjonale markeder for jernbanetransporttjenester som anlegget brukes til. De foreslåtte kravene til organisatorisk og regnskapsmessig skille for den som driver serviceanlegg samsvarer med kravene i direktiv 2012/34/EU.

Departementet foreslår, i tråd med direktivet, å presisere at den som driver serviceanlegget og organet eller foretaket skal ha atskilte regnskaper, «herunder atskilte balanser og resultatregnskaper».

Direktivet benytter konkurranserettslige begreper, som er foreslått også benyttet i lovforslaget. Dette gjelder bl.a. terminologien som i forbindelse med serviceanlegg benyttes om «ikke-diskriminerende» vilkår, «kontroll» og «dominerende stilling». Det er naturlig å tolke disse begrepene med utgangspunkt i forståelsen lagt til grunn i konkurranseretten. Praksis fra EU-domstolen, EFTA-domstolen og Kommisjonen vil være relevante tolkningsmomenter ved fastsettelsen av rekkevidden av slike konkurranserettslige begreper. I henhold til direktiv 2012/34/EU skal Kommisjonen utarbeide gjennomføringsrettsakter som fastsetter nærmere bestemmelser om fremgangsmåter og kriterier som skal følges for tilgang til tjenestene som skal tilbys i visse serviceanlegg. I den grad gjennomføringsrettsaktene omtaler de ovenfor nevnte begrepene, vil disse rettsaktene være relevante for tolkningen.

### 4.3.6 Økonomiske og administrative konsekvenser

Kravet om at den som driver serviceanlegg er organisert på en slik måte at de er uavhengig av et 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 driver et eller flere serviceanlegg. Det må påregnes moderate kostnader ved å opprette atskilte avdelinger innad i foretaket og innføre og praktisere regnskapsmessig skille mellom enhetene. I høringsnotatet anførte departementet at et slikt skille imidlertid også kan 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.

## 4.4 Serviceanlegg som ikke er i bruk

### 4.4.1 Gjeldende rett

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

### 4.4.2 Direktivets innhold

Det fremgår av direktivet artikkel 13 nr. 6 at hvor et serviceanlegg som nevnt i vedlegg II nr. 2 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 den som driver serviceanlegget. Unntak gjelder for det tilfellet at det kan godtgjøres at alle jernbaneforetak er forhindret fra å bruke anlegget på grunn av en pågående omstillingsprosess.

#### 4.4.3 Forslaget i høringsnotatet

Departementet anførte i høringsnotatet:

«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. 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 ble foreslått at departementet bør kunne fastsette nærmere bestemmelser i forskrift.

Bestemmelsen er foreslått tatt inn i jernbaneloven ny § 5 a første ledd annet punktum og tredje ledd.

#### 4.4.4 Høringsinstansenes syn

*Jernbaneverket* stiller spørsmål om fraværet av henvisning til direktivet vedlegg II punkt 2 innebærer en utilsiktet utvidelse av virkeområdet til ny § 5 a tredje ledd. Jernbaneverket anfører i den sammenheng bl.a. følgende:

«Direktivet artikkel 13 nr. 6 begrenser bestemmelsen til å gjelde serviceanlegg som nevnt i direktivets vedlegg II punkt 2, altså det som i dag kalles prioriterte tjenester. I utkast til ny § 5a tredje ledd er det ikke inntatt tilsvarende begrensning. Dermed kan det synes som om ny § 5a tredje ledd også gjelder for serviceanlegg i vedlegg II punkt 3 og 4, altså det som i direktivet omtales som tilleggstjenester og ekstratjenester. Vi stiller spørsmål ved om dette er en

utilsiktet utvidelse av virkeområde til ny § 5a tredje ledd, og om det bør inntas en tilsvarende begrensning i ny § 5a eller i den nye jernbaneforskriften som er under utarbeidelse.»

*NSB AS med datterselskaper* (NSB) anfører at det bør fremgå av ny § 5 a tredje ledd at utleieplikten til serviceanlegg som ikke har vært i bruk i en toårsperiode ikke gjelder i tilfeller hvor det kan påvises alternative løsninger som kan dekke behovet. Videre mener NSB at unntaket til utleieplikten der jernbaneforetak er forhindret fra å bruke «på grunn av pågående omstillingsprosess» også bør utvides til å gjelde nedlagte serviceanlegg som er planlagt brukt til andre formål eller inngår i arealplaner om utvikling.

#### 4.4.5 Departementets vurdering

Departementet presiserer at bestemmelsen i direktivet artikkel 13 nr. 6 om serviceanlegg som ikke er i bruk, kun gjelder for serviceanleggene nevnt i direktivet vedlegg II nr. 2, som påpekt av Jernbaneverket. Dette vil bli nærmere regulert i forskrift.

For øvrig følger det av direktivet artikkel 13 nr. 4 at anmodninger fra jernbaneforetak om adgang til, og tilbud om, tjenester i serviceanlegg nevnt i vedlegg II nr. 2 kun kan avslås dersom det finnes levedyktige alternativer som gjør det mulig å utføre den aktuelle gods- eller persontransporten på samme eller alternative ruter på økonomisk akseptable vilkår. Denne bestemmelsen får imidlertid ikke virkning for direktivet artikkel 13 nr. 6 som omhandler utleieplikten for serviceanlegg som ikke har vært i bruk i en toårsperiode. For å kunne gjennomføre direktivet artikkel 13 nr. 6 i norsk rett er det således ikke krav om å innta bestemmelse om unntak for tilfeller hvor det finnes levedyktige alternativer i ny § 5 a tredje ledd. Departementet vurderer det heller ikke som hensiktsmessig å foreslå en slik bestemmelse, og fastholder forslaget til lovendring, og at nærmere bestemmelser blir regulert i forskrift.

Unntaket for utleieplikt der jernbaneforetak er forhindret fra å bruke anlegget på grunn av en pågående «omstillingsprosess», anser departementet omfatter serviceanlegg som er planlagt omregulert eller brukt til formål både relatert til og ikke relatert til jernbane. Det vil med andre ord ikke være relevant til hvilket formål serviceanlegget skal omstilles. Departementet anser at dette følger av en naturlig forståelse av ordlyden, og at det derfor ikke er nødvendig å presisere dette i lovteksten.

#### 4.4.6 Økonomiske og administrative konsekvenser

I høringsnotatet anførte departementet at forslaget vil medføre lave kostnader ved det å gjøre offentlig kjent at serviceanlegg er tilgjengelige og ved 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 bl.a. godstransport. Et bedre fungerende marked legger igjen grunnlaget for bedre ressursutnyttelse, større verdiskaping og mindre sløsing av samfunnets ressurser gjennom bedre kapasitetsutnyttelse på serviceanleggene.

Departementet forventer noe økt ressursbruk for markedsovervåkingsorganet i forbindelse med klager vedrørende utleie eller leasing av serviceanlegg og betingelsene for dette.

### 4.5 Markedsovervåkingsorganets organisering og oppgaver

#### 4.5.1 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 i Statens jernbanetilsyn, og er således organisatorisk slått sammen med sikkerhetsmyndigheten og den lisensutstedende myndigheten. 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, om 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 klager i første instans etter fordelingsforskriften § 9-4.

#### 4.5.2 Direktivets innhold

Det fremgår av direktivet artikkel 55 nr. 1 at hver medlemsstat skal opprette et 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 4.6 og 4.7 innebærer direktivet artikkel 55 nr. 3 og artikkel 56 nr. 9 at instruksjonsadgangen overfor markedsovervåkingsorganet og klageadgang overfor de avgjørelser som markedsovervåkingsorganet treffer, avskjæres.

#### 4.5.3 Forslaget i høringsnotatet

Departementet la i høringsnotatet 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 4.6 og 4.7.

Videre anførte departementet:

«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 bl.a. 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 for-

skriftshjemmel 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 markeds- overvåking. Dette er i tråd med jernbanelovens systematikk for øvrig. Som nevnt ovenfor gir direktivet visse føringer i denne forbindelse. Ettersom Samferdselsdepartementet bl.a. 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 markeds- overvåking.»

I høringsnotatet foreslo departementet at Kongen i forskrift bestemmer hvilken myndighet som skal føre tilsyn på dette området.

Videre foreslo departementet at bestemmelsen om markeds- overvåkingsorganets oppgaver og Kongens myndighet til å fastsette nærmere bestemmelser om hva dette omfatter, inntas i jernbaneloven ny § 11 b første ledd.

#### 4.5.4 Høringsinstansenes syn

*Justis- og beredskapsdepartementet* har stilt spørsmål om ordlyden i ny § 11 b er tilstrekkelig til å sikre den uavhengigheten for Statens jernbanetilsyn som er påkrevet etter direktivet. Justis- og beredskapsdepartementet anfører i den sammenheng bl.a. følgende:

«Utgangspunktet i jernbaneloven § 11 er at tilsynsmyndighet etter loven er lagt til departementet som kan delegerer tilsynskompetansen videre. I høringsnotatet vises det til at det er Statens jernbanetilsyn som utøver denne myndigheten. I lys av at tilsynskompetansen etter § 11 formelt ligger hos departementet, er vi usikre på om ordlyden i § 11 b er tilstrekkelig til å sikre den uavhengigheten for Statens jernbanetilsyn som er påkrevet etter direktivet.»

#### 4.5.5 Departementets vurdering

*Samferdselsdepartementet* har merket seg *Justis- og beredskapsdepartementets* merknad, og foreslår endringer som tydeliggjør forholdet mellom § 11 og ny § 11 b.

Departementet foreslår en presisering i § 11 første ledd nytt annet punktum der det fremgår at Kongen bestemmer hvilken myndighet som fører tilsyn etter § 11 b. Forslaget innebærer at Kongen gis kompetanse til å utpeke tilsynsmyndigheten

som markeds- overvåkingsorgan. Det forutsettes at Samferdselsdepartementet ikke selv kan inneha denne tilsynsfunksjonen så lenge departementet har ulike roller i sektoren. Presiseringen i § 11 første ledd nytt annet punktum sikrer etter departementets mening uavhengigheten til markeds- overvåkingsorganet i tilstrekkelig grad. Det er derfor ikke nødvendig å legge forskriftshjemmelen i § 11 b første ledd annet punktum til Kongen. At det er departementet som har myndighet til å gi nærmere bestemmelser i forskrift om markeds- overvåkingsorganets organisering og oppgaver samsvarer bedre med ansvarsfordelingen etter resten av § 11 b, og påvirker etter departementets syn ikke markeds- overvåkingsorganets uavhengighet.

#### 4.5.6 Økonomiske og administrative konsekvenser

Oppgavene til markeds- overvåkingsorganet er noe utvidet i direktivet i 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. I høringsnotatet anførte departementet at det til nå ikke har 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 markeds- overvåkingsorganet og klageadgang overfor markeds- overvåkingsorganets vedtak avskjæres, behandles under henholdsvis kapittel 4.6 og 4.7.

### 4.6 Avskjæring av instruksjonsadgang

#### 4.6.1 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 markeds- overvåkingsorganet.

#### 4.6.2 Direktivets innhold

Det fremgår av direktivet artikkel 55 nr. 3 at personer ansvarlig for avgjørelsene som markeds- overvåkingsorganet treffer ikke skal instrueres av et statlig organ eller en annen offentlig eller privat enhet ved utførelsen av sine funksjoner som mar-

kedsovervåkingsorgan. Videre fremgår det av direktivet artikkel 55 nr. 1 at markedsovervåkingsorganet skal være uavhengig av bl.a. alle avgiftsorganer og søkere når det gjelder dets beslutninger.

#### 4.6.3 Forslaget i høringsnotatet

Det fremgikk av høringsnotatet at direktivets bestemmelse om at personer ansvarlig for avgjørelsene som markedsovervåkingsorganet treffer ikke skal instrueres, ble antatt å innebære at markedsovervåkingsorganet som sådan ikke skal kunne instrueres ved utførelsen av sine funksjoner. Videre anførte departementet at en slik avskjæring av instruksjonsadgangen bør hjemles i lov.

For øvrig ble det anført:

«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 foretakssammenlutninger (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.»

Samferdselsdepartementet foreslo etter dette at den alminnelige instruksjonsmyndighet overfor tilsynet som markedsovervåkingsorgan avskjæres. Videre ble det anført at avskjæringen av instruksjonsadgangen ikke får virkning for tilsynets øvrige områder, herunder tilsynets funksjon som sikkerhetsmyndighet.

Det ble ellers vist til at lovforslaget ville sikre markedsovervåkingsorganets uavhengighet overfor andre offentlige myndigheter.

Det ble anført følgende:

«På bakgrunn av direktivets vide ordlyd anser departementet at lovforslaget må inneholde 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 ble foreslått tatt inn i jernbaneloven ny § 11 b annet ledd.

#### 4.6.4 Høringsinstansenes syn

Ingen av høringsinstansene har hatt særlige merknader om avskjæring av instruksjonsadgangen. Det vises imidlertid til høringsinstansenes syn under kapittel 4.7.4.

#### 4.6.5 Departementets vurdering

*Samferdselsdepartementet* finner det hensiktsmessig å styrke uavhengigheten til markedsovervåkingsorganet gjennom å tydelig lovfeste avskjæring av instruksjonsadgangen, og opprettholder forslaget om ny § 11 b annet ledd.

#### 4.6.6 Økonomiske og administrative konsekvenser

Gjennomføring av direktivet med hensyn til avskjæring av instruksjonsadgang overfor markedsovervåkingsorganet vil ikke medføre økonomiske eller administrative konsekvenser for offentlig myndighet eller andre aktører i jernbanelmarkedet. Departementet anførte i høringsnotatet at det aldri har benyttet seg av muligheten til å instruere markedsovervåkingsorganet og det har derfor ikke vært brukt ressurser på dette tidlige.

### 4.7 Avskjæring av klageadgang

#### 4.7.1 Gjeldende rett

Statens jernbanetilsyn er i dag førsteinstans for klager etter fordelingsforskriften § 9-4, herunder Jernbaneverkets avgjørelser om fordeling av infrastruktur. Videre er tilsynet førsteinstans for klager etter jernbaneforskriften § 8-2. Dette omfatter klager 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 forvaltningsloven (fvL) §§ 28 flg. Det må tungtveiende grun-

ner 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 og § 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 punktum 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 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.

#### 4.7.2 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.

#### 4.7.3 Forslaget i høringsnotatet

Av høringsnotatet fremgikk følgende:

«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 anførte departementet i høringsnotatet at det må 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. Videre anførte departementet:

«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.»

I høringsnotatet la departementet 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.

Videre ble det anført:

«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 punktum. 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 punktum 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 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 en 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 klagenemnd, 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).»

Det ble foreslått at bestemmelsen tas inn i jernbaneloven ny § 11 b tredje ledd.

#### 4.7.4 Høringsinstansenes syn

*Jernbaneverket* viser til at det fremgår av ny § 11 b tredje ledd at enkeltvedtak tilsynsmyndigheten som markedsovervåkingsorgan treffer ikke kan påklages eller omgjøres av overordnet myndighet, og at tilsvarende gjelder for pålegg om å gi opplysninger etter forvaltningsloven § 14. Videre fremgår det at aktørene skal være sikret domstolsbehandling ved at domstolen kan prøve alle sider av saken. Det heter videre:

«Hensett til hvordan jernbanen er organisert i Norge antas det at en slik implementering vil være i strid med direktivets artikkel 10, samt at det vil være problematisk for Jernbaneverket. Grunnen til det er at Jernbaneverket er en del av staten, og staten kan ikke saksøke staten. Både hva gjelder enkeltvedtak som markedsovervåkingsorganet fatter og pålegg om å gi opplysninger etter forvaltningsloven § 14, vil ny § 11b tredje ledd i realiteten frata Jernbaneverket retten til å få overprøvd markedsovervåkingsorganets beslutninger. Etter Jernbaneverkets syn bør reglene innrettes slik at også aktører som er en del av staten sikres mulighet for to-instansbehandling, både hva gjelder enkeltvedtak og pålegg om å gi opplysninger.»

For øvrig påpeker Jernbaneverket at det ikke uten videre kan legges til grunn at antall klager til markedsovervåkingsorganet vil være begrenset i fremtiden. Dette begrunnes bl.a. med at markedsovervåkingsorganet vil få økt myndighet og at det er behov for at både infrastrukturforvalter og jernbaneforetak har mulighet til å overprøve markedsovervåkingsorganets beslutninger.

*Statens jernbanetilsyn* er positiv til at uavhengigheten til markedsovervåkingsorganet blir styrket og arbeidsoppgavene tydeliggjort. Tilsynet mener at dagens ordning hvor Samferdselsdepartementet formelt sett har instruksjonsmyndighet over markedsovervåkingsorganet og er klageorgan for de vedtak organet treffer, kan være uheldig og uansett vil være uforenelig med en korrekt gjennomføring av direktivet. Tilsynet stiller seg derfor positivt til forslaget om avskjæring av klage- og instruksjonsadgangen.

Det vises videre til at siden den forvaltningsmessige klageadgangen avskjæres vil aktørene være henvist til domstolsprøving av vedtak truffet av markedsovervåkingsorganet.



Tilsynet anfører videre:

«For aktørene vil kostnadene forbundet med domstolsprøving kunne bli vesentlig høyere enn kostnadene forbundet med benyttelse av klageordning. Det er etter tilsynets vurdering derfor grunn til å anta at terskelen for å bringe en sak inn for domstolene vil være høyere enn hva den vil være for å inngi en klage til et annet forvaltningsorgan eller en nemnd. Dette vil kunne være uheldig sett fra et rettsikkerhetsperspektiv, særlig for mindre aktører med begrensede ressurser. En manglende utenomrettslig klageadgang vil også være uheldig for Jernbaneverket som er et statlig organ og vanskelig kan gå til søksmål mot staten.

Selv om tilsynet som markedsovervåkingsorgan hittil har mottatt et begrenset antall klager og ingen av tilsynets vedtak hittil har blitt påklaget, mener tilsynet på denne bakgrunn at opprettelse av en nemnd eller lignende bør vurderes da en økning av klager i fremtiden ikke kan utelukkes.

Det er i lovforslaget tatt inn en bestemmelse om at domstolene skal ha kompetanse til å prøve alle sider av de vedtak markedsovervåkingsorganet treffer, hvilket innebærer at domstolenes kompetanse vil tilsvare kompetansen departementet i dag har med hensyn til klagebehandling av markedsovervåkingsorganets vedtak. Tilsynet mener dette bidrar til økt rettsikkerhet for aktørene når det gjelder saker som blir brakt inn for domstolene, og er derfor positiv til forslaget.»

#### 4.7.5 Departementets vurdering

*Samferdselsdepartementet* ser problematikken ved at avskjæring av klageadgangen innføres i direktivet, og at dette kan føre til en høyere terskel for å få overprøvd markedsovervåkingsorganets avgjørelser. I den nye organiseringen av jernbanesektoren som trer i kraft 1. januar 2017 vil Bane NOR SF være infrastrukturforvalter, og bl.a. tildele ruteleier. Statsforetak er selvstendige rettssubjekt, og Bane NOR SF kan dermed fritt bringe inn markedsovervåkingsorganets avgjørelser for domstolene.

For å kompensere for eventuelle uheldige virkninger som avskjæringen av klageadgangen medfører, er det viktig at departementet ved utforming av forskriftene som regulerer markedsovervåkingsorganets kompetanse, gir minst mulig rom for skjønn i regelverket. Departementet vil derfor

i forbindelse med forskriftsarbeidet søke å få mest mulig konkrete kriterier for hva som skal tillegges vekt ved bl.a. tildeling av ruteleier som infrastrukturforvalter har ansvaret for.

Departementet har merket seg at tilsynet mener at det bør vurderes å opprette en nemnd eller lignende. Departementet vil vurdere å komme tilbake til dette på et senere tidspunkt når en har høstet erfaringer med hvordan ordningen virker i praksis. I første omgang vil departementet søke å gjøre kriteriene for kapasitetstildelingen så klare som mulig, slik at det blir minst mulig tvil om hvordan infrastrukturforvalter skal fordele kapasiteten der det er større etterspørsel etter ruteleier enn det er kapasitet til.

For øvrig forutsetter departementet at markedsovervåkingsorganet selv kan vurdere å endre sitt vedtak av eget tiltak i henhold til forvaltningslovens bestemmelser. Departementet antar også at enkelte aktører vil ha muligheter til å klage saken inn for Sivilombudsmannen, selv om de ikke er garantert en behandling der. Kommer Sivilombudsmannen til at en avgjørelse må anses ugyldig eller klart urimelig, eller klart strider mot god forvaltningspraksis, kan han gi uttrykk for dette.

#### 4.7.6 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. I høringsnotatet anførte derfor departementet at ressursbruken hos domstolene vil kunne øke noe.

Til nå har ingen av markedsovervåkingsorganets vedtak blitt påklaget til Samferdselsdepartementet. Ressursbruken i departementet vil av den grunn være uendret.

## 4.8 Karenstid

### 4.8.1 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 personmeldingen PM 12/2005). Jernbaneloven har imidlertid ikke bestemmelser om karenstid.

#### 4.8.2 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.

#### 4.8.3 Forslaget i høringsnotatet

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 som vil omfattes.

Forskriftshjemmelen om karenstid foreslås tatt inn i jernbaneloven ny § 11 b fjerde ledd.

#### 4.8.4 Høringsinstansenes syn

Ingen av høringsinstansene har hatt merknader til innføring av karenstid.

#### 4.8.5 Departementets vurdering

*Samferdselsdepartementet* anser det som positivt å introdusere en forskriftshjemmel om karenstid som foreslått i høringsnotatet for å styrke uavhengigheten til markedsovervåkingsorganet, og opprettholder forslaget om ny § 11 b fjerde ledd.

#### 4.8.6 Økonomiske og administrative konsekvenser

I høringsnotatet anførte departementet at forslaget potensielt kan 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 som markedsovervåkingsorganet treffer.

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

### 4.9 Utveksling av taushetsbelagte opplysninger mellom markedsovervåkingsorganer

#### 4.9.1 Gjeldende rett

Statens jernbanetilsyn 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.

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 direktiv 2012/34/EU artikkel 57. Videre deltar tilsynet i Independent Regulators' Group – Rail (IRG-Rail) som er en gruppe bestående av uavhengige markedsovervåkingsorganer i Europa. Når det gjelder jernbanegodskorridorer samarbeider tilsynet med andre lands markedsovervåkingsorganer i henhold til forordning (EU) nr. 913/2010 artikkel 20 og direktiv 2012/34/EU artikkel 57.

#### 4.9.2 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, 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 jernbanetransport-tjenester, 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.

#### 4.9.3 Forslaget i høringsnotatet

Det ble i høringsnotatet opplyst at det i forbindelse med samarbeidet som direktivet legger opp til mellom tilsynet som markedsovervåkingsorgan og andre EØS-staters markedsovervåkingsorganer vil 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 anførte departementet i høringsnotatet at det er 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.

Det anføres videre:

«Konkurranseloven, ekomloven og lov om produksjon, omforming, overføring, omsetning, fordeling og bruk av energi m.m. (energiloven) har tilsvarende bestemmelser om utlevering av taushetsbelagte opplysninger til annen stat og internasjonale organisasjoner.

Departementet foreslår at markedsovervåkingsorganet ved utlevering av taushetsbelagte opplysninger til markedsovervåkingsorganer i andre EØS-stater, og organisasjoner bestående av slike markedsovervåkingsorganer i EØS, skal stille som vilkår at opplysningene bare kan formidles videre med samtykke, og bare for det formål som samtykket omfatter. Ettersom mottakerorganer eller mottakerorganisasjoner i andre EØS-stater ikke er underlagt

samme krav til taushetsplikt som følger av norsk lovgivning, vurderer departementet det som nødvendig med samtykke fra markedsovervåkingsorganet i Norge dersom taushetsbelagte opplysninger skal videreformidles. Dette vil sikre at mottakerorganet eller mottakerorganisasjonen opprettholder samme grad av konfidensialitet som markedsovervåkingsorganet i Norge.»

Bestemmelsen er foreslått tatt inn i jernbaneloven ny § 11 b femte ledd annet punktum og sjette ledd.

#### 4.9.4 Høringsinstansenes syn

*Statens jernbanetilsyn* er positiv til forslaget, og anfører bl.a. følgende:

«Tilsynet har allerede i dag et utstrakt samarbeid med markedsovervåkingsorganer i andre EØS-stater, herunder markedsovervåkingsorganene i de øvrige nordiske landene. Samarbeid, herunder erfaringsutveksling, er etter vår mening særlig nyttig for mindre land med et begrenset omfang av saker, slik som Norge. Tilsynet mener forslaget om utveksling av opplysninger vil bidra til å legge grunnlaget for utvikling av god, ensartet praksis i EØS-landene. Tilsynet er derfor positiv til dette forslaget, som også er nødvendig for å implementere direktivet i Norge.»

#### 4.9.5 Departementets vurdering

*Samferdselsdepartementet* er positiv til å innta en 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. Dette kan bidra til et mer effektivt samarbeid mellom de involverte myndighetene.

#### 4.9.6 Økonomiske og administrative konsekvenser

I høringsnotatet forutsatte departementet at taushetsbelagte opplysninger kun kan formidles videre med samtykke fra myndigheten, og at bestemmelsen derfor ikke antas 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.

## 4.10 Tilgang til det nasjonale jernbaneløst, vilkår mv.

### 4.10.1 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 jernbaneløstet. 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 jernbaneløstet 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.

### 4.10.2 Direktivets innhold

Etter direktivet artikkel 41 kan søkere inngi søknader om infrastrukturkapasitet. For å benytte tildelt 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.»

Videre fremgår det av artikkel 13 nr. 2 i direktivet at den som driver serviceanlegg «skal tilby alle jernbaneforetak adgang på like vilkår, herunder sporadgang», til serviceanlegg og tjenestene som tilbys der. Dette gjelder bl.a. godsterminaler og vedlikeholdsanlegg.

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 avgiftsprincipene, rabatter, kompensasjonsordninger for ubetalte miljø-, ulykkes- og infrastrukturkostnader, ytelsesordning, reservasjonsavgifter og samarbeid om avgiftsordninger for flere enn ett jernbaneløst.

### 4.10.3 Forslaget i høringsnotatet

I høringsnotatet anførte departementet at jernbaneloven § 8, jf. § 16, gir tilstrekkelig hjemmel for å gjennomføre 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. Dette gjelder også sportilgang til og i serviceanlegg.

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 jernbaneløstet.» I jernbaneloven § 3 er kjørevei definert på følgende måte: «kjørevei: sporanlegg med tilhørende grunn og innretninger, signal- og sikringsanlegg, strømforsyningsanlegg og kommunikasjonsanlegg.» Det har derfor vært vanskelig å avgjøre om serviceanlegg og tjenester i disse som forvaltes av Jernbaneverket er inkludert i begrepet «det nasjonale jernbaneløstet».

I høringsnotatet foreslo departementet 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 bestemmelse i kapittel 10.

### 4.10.4 Høringsinstansenes syn

Ingen av høringsinstansene har hatt merknader til forslaget.

### 4.10.5 Departementets vurdering

Samferdselsdepartementet mener det er viktig at det går tydelig fram av § 8 at den også omfatter tilgang frem til serviceanlegg som Jernbaneverket forvalter på vegne av staten, og tjenestene som tilbys der. Det er også nødvendig at bestemmelsen sikrer ikke-diskriminerende vilkår for sportilgang helt frem til tjenestene som ytes i serviceanleggene, uavhengig av hvem som eier sporene.

Departementet har omredigert den foreslåtte bestemmelsen slik at § 8 får et nytt tredje punktum istedenfor et nytt annet ledd. Det fremgår nå også tydeligere at forskriftshjemmelen i § 8 også omfatter vilkår for sportilgang helt frem til og i serviceanleggene, slik at jernbaneforetak kan benytte seg av tjenestene der på ikke-diskriminerende vilkår.

Kommisjonen skal i henhold til direktivets artikkel 41 nr. 3 vedta en gjennomføringsrettsakt som fastsetter nærmere regler for de krav infrastrukturforvalteren kan sette til de som søker om ruteleier. Departementet mener at slike vilkår

kan fastsettes med hjemmel i § 16 (EØS-bestemmelsen).

#### **4.10.6 Økonomiske og administrative konsekvenser**

Det fremgår av høringsnotatet at endringene utelukkende går ut på å presisere hva som etter departementets syn er gjeldende rett. Endringene vil derfor ikke i seg selv medføre noen økonomiske eller administrative konsekvenser. For endringene som omhandler tilgang til serviceanlegg vises det til kapittel 4.2.6 ovenfor.

## 5 Ruspåvirkning

### 5.1 Gjeldende rett

I jernbaneloven §§ 3 a, 3 b og 3 c er det inntatt regler om alkoholpåvirkning mv. for førere av rullende materiell og den som har oppgaver knyttet til sikkerheten ved jernbane, pliktmessig avhold og om alkotest, utåndingsprøve og blodprøve. Disse reglene 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 det 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 (endringer 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.

Det er særlig reglene om kontroll med at promillereglerne 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 rettsstilstand 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.

I denne proposisjonen foreslås det derfor endringer i jernbaneloven §§ 3 a og 3 c.

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 politiettersforskning 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.

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.»

## 5.2 Reglene i land som vi kan sammenligne oss med

### Sverige

Ifølge den svenske jernbanelov (Järnvägslag (2004:519)) er det straffbart å føre 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 bevisstetsforstyrrende 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 bevisstetsforstyrrende 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 bevisstetsforstyrrende 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*

Utgangspunktet er at både Sverige og Danmark har tilsvarende regler som Norge har i dag når det gjelder påvirkning av alkohol og andre berusende midler. Imidlertid er det ikke i de to lands jernbanelovgivningene 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, mens det i Sverige og Danmark er inntil 2 års fengsel, eller bøter.

### **5.3 Nærmere om reglene i vegtrafikkloven og luftfartsloven**

#### *Bakgrunn*

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 grenseverdier 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) Endringer i luftfartsloven, kapittel 5.3.

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, 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, § 22 a 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. 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 blitt 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 bl.a. 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 bl.a. til løsningen som er brukt i jernbaneloven.



Luftfartsloven §§ 6-11, 6-12 og 6-13 inneholder bestemmelser om alkoholpåvirkning mv., plikt-messig 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 § 7-4 a 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.

Det uttales i Prop. 83 L (2011–2012) at luftfartslovgivningen allerede hadde et forbud mot misbruk av bl.a. 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 en forskriftshjemmel i loven 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.

## 5.4 Forslaget i høringsnotatet

### 5.4.1 Jernbaneloven § 3 a

I høringsnotatet foreslo departementet at det i jernbaneloven § 3 a bør gis tilsvarende regler som på vegtrafikk- og luftfartsområdet slik at det i forskrift kan fastsettes grenser for 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 følge § 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 foreslo i høringsnotatet 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 ble det foreslått en redaksjonell endring når det gjelder annet personell med oppgaver knyttet til sikkerheten ved jernbane ved at forbudet flyttes til første ledd. Videre ble overskriften til paragrafen foreslått endret tilsvarende for å fange opp at bestemmelsen også omfatter annen ruspåvirkning enn alkohol.

### 5.4.2 Jernbaneloven § 3 c

I høringsnotatet anførte departementet at 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, herunder spyttprøve av personer som er påvirket av andre rusmidler enn alkohol. Forslaget tar utgangspunkt i jernbaneloven § 3 c slik den lyder i dag, og tilpasses de endringene som er tatt inn i vegtrafikkloven. Det vises i den sammenheng til kapittel 10 Merknader til de enkelte bestemmelsene.

### 5.5 Høringsinstansenes syn

*Justis- og beredskapsdepartementet* anfører følgende:

«I tillegg til personer som fører rullende materiell, bør forbudet mot beruselse i tjenesten i jernbaneloven § 3 a omfatte personell som styrer jernbanens signalanlegg og penser.»

Ingen av høringsinstansene har hatt merknader til forslaget til § 3 c.

### 5.6 Departementets vurdering

*Samferdselsdepartementet* er enig i *Justis- og beredskapsdepartementets* merknad og kan opplyse at dette personellet allerede er omfattet gjennom forskrift til loven (fråhaldspliktforskrifta).

For øvrig foreslår departementet noen mindre presiseringer i lovteksten etter høringen som omtales nærmere under merknader til bestemmelsene i kapittel 10. Det foreslås bl.a. en henvisning til vegtrafikkloven § 22 sjette ledd, slik at de fastsatte grensene for påvirkning av stoff i vegtrafikkloven og som er fastsatt i forskrift, gjelder tilsvarende for jernbane. Dette innebærer at domstolene ved eventuell straffeutmåling kan benytte de samme kriterier for brudd på rusbestemmelsene etter jernbaneloven som på vegtrafikkområdet.

Etter høringen har Stortinget vedtatt endringer i vegtrafikkloven og luftfartsloven der også «helsesekretær» kan ta blodprøve og spyttprøve av personer som er mistenkt for ruspåvirket kjøring. For å få samsvar mellom regelverkene foreslår departementet tilsvarende endring i jernbaneloven § 3 c. For nærmere begrunnelse for forslaget vises til kapittel 3 i Prop. 115 L (2013–2014).

### 5.7 Økonomiske og administrative konsekvenser

I høringsnotatet anførte departementet at forslaget til endringer i jernbaneloven §§ 3 a og 3 c ikke anses 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. Dette utstyret bør kunne brukes også til analyse av prøver tatt av personer for antatt brudd på jernbanelovens rusbestemmelser. Den generelle vurderingen er derfor at ressursbruken vil være en helt annen, og langt mer beskjeden enn tilfellet er innenfor vegtrafikksektoren. For øvrig vil det lette politiets arbeid at det fastsettes grenseverdier for når en person skal anses påvirket av ulike berusende eller bedøvende midler.

### 5.8 Jernbaneloven § 22 annet ledd

#### 5.8.1 Gjeldende rett

Straffebestemmelsen i jernbaneloven § 22 annet ledd lyder:

«Den som uaktsomt eller forsettlig overtrer bestemmelse eller vilkår som er gitt i eller med hjemmel i loven, straffes med bøter dersom forholdet ikke går inn under strengere straffebestemmelse.

Den som uaktsomt eller forsettlig overtrer forbudet i §§ 3 a eller 3 b, straffes med bøter eller fengsel inntil ett år.»

#### 5.8.2 Forslag i høringsnotatet

I høringsnotatet foreslo departementet ingen endring i bestemmelsen.

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, og særlig vegtrafikkloven § 31. Bestem-

melsen ble endret i forbindelse med ikrafttredelse av ny straffelov.

Også i vegtrafikkloven er straffen bøter eller fengsel inntil ett år, men det er inntatt mer detaljerte straffebestemmelser innenfor grensene for når bot og fengsel skal benyttes når det gjelder ruspåvirkning.

I luftfartsloven § 14-12 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 fengselsstraff, om ikke særdeles formildende omstendigheter er til stede. Tilsvarende straff anvendes for brudd på forskrifter gitt i medhold av rusbestemmelsene.

Som nevnt under kapittel 5.2 varier straffenivået i den svenske jernbaneloven ut fra hvor grovt bruddet anses å være, og varierer fra bøter eller fengsel opp til 2 år. I Danmark er straffen for overtredelse fengsel inntil 2 år. Under særlig formildende omstendigheter kan det likevel straffes med bøter.

I høringsnotatet anførte departementet 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.

### 5.8.3 Høringsinstansenes syn

*Jernbaneverket* er positiv til forslaget om å harmonisere rusregelverket innenfor henholdsvis vegtrafikk-, luftfarts- og jernbanelovgivning. Imidlertid har *Jernbaneverket* en merknad til at strafferammen hvor det i samsvar med reglene i vegtrafikkloven – og i motsetning til luftfarts-

lovens regulering foreslås å beholde dagens strafferamme på fengsel inntil ett år. *Jernbaneverket* har problemer med å følge departementets begrunnelse for dette idet *Jernbaneverket* mener at jernbanevirksomhet samlet sett har større likhetspunkter til luftfarten enn til vegtrafikken. Det heter:

«*Jernbaneverket* stiller derfor spørsmålet om det for regulering av strafferammens vedkommende derfor ikke er mer nærliggende å følge luftfartslovens regulering og således øke strafferammen i jernbaneloven til inntil to års fengsel, idet det også vises til at man i så fall vil oppnå en løsning som er i tråd med den regulering som er valgt i Sverige og Danmark.»

### 5.8.4 Departementets vurdering

*Samferdselsdepartementet* viser til at strafferammen ble holdt uendret ved opphevelse av avholdsploktloven og at det ble forutsatt at domstolene ved utmåling av straff ville se hen til hvordan brudd på tilsvarende bestemmelser innen luftfart, sjø og vegtrafikkområdet straffes, og særlig vegtrafikkloven § 31, jf. Ot.prp. nr. 39 (2005–2006). Departementet foreslår i denne proposisjonen fortsatt at retten ved utmåling av straff vil kunne se hen til hvordan tilsvarende bestemmelser etter vegtrafikkloven straffes og at forskrift gitt med hjemmel i vegtrafikkloven § 22 sjette ledd skal gjelde tilsvarende for de grenser som fastsettes for når en fører skal anses som påvirket av andre berusende stoffer enn alkohol. Av den grunn anser departementet at strafferammen bør beholdes uendret i denne omgang, men vil eventuelt komme tilbake til Stortinget ved en senere anledning dersom erfaring viser at strafferammen bør utvides.

## 6 Vedlikehold av rullende materiell – sertifiseringsordning

### 6.1 Gjeldende rett

---

Virkeområdet til jernbaneloven ble endret i 2009 for bl.a. å tydeliggjøre at loven 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 [...]».

Som det fremgår av kapittel 2.3.2 er det behov for å tydeliggjøre ansvaret og oppgavene til de enkelte aktørene som er involvert i vedlikehold, da dette ikke er direkte regulert i loven i dag.

### 6.2 Forslaget i høringsnotatet

---

I høringsnotatet anførte departementet at det fortsatt er 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 § 5 b for å dekke dette behovet.

### 6.3 Høringsinstansenes syn

---

Ingen av høringsinstansene har hatt merknader til forslaget.

### 6.4 Departementets vurdering

---

*Samferdselsdepartementet* anser det for hensiktsmessig å presisere lovhjemmelen for å innføre forskriftsbestemmelser om sertifiseringsordninger for vedlikehold av rullende materiell, og opprettholder forslaget om ny § 5 b.

### 6.5 Økonomiske og administrative konsekvenser

---

I høringsnotatet anførte departementet at innføring av den nye bestemmelsen ikke i seg selv vil 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 utvides 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 sertifiseringsordningen 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 materialet. 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.

## 7 Presisering av jernbaneloven § 10 Tilgrensende eiendommer

### 7.1 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 kan synes ut fra ordlyden ikke å regulere jernbanens egen grunn, bare tilgrensende eiendommer. Imidlertid har dette ikke vært hensikten med bestemmelsen og Jernbaneverket har til nå lagt til grunn at bestemmelsen også gjelder egen grunn og satt tilsvarende vilkår som gjelder for vegsiden for å tillate installasjoner ved kjøreveien.

Som nevnt i kapittel 2.3 mener departementet at Jernbaneverket kan fastsette vilkår som ivaretar jernbaneinteressene selv om det foreligger reguleringsplan, og dette bør klargjøres i lovbestemmelsen.

### 7.2 Nærmere om vegloven og plan- og bygningslovens bestemmelser

I vegloven § 32 er det inntatt følgende bestemmelse:

«Elektrisk eller annen kraftledning, telegraf eller telefonledning, vass-, kloakk- eller annen ledning eller renne av alle slag, løypestreng, taubane eller privat skinnegang eller feste for ledning m.m. som nemnt, må ikkje utan særskilt løyve leggest over, under, langs eller nærare offentlig veg enn 3 meter frå vegkant, målt vassrett. Dersom omsynet til trygg ferdsel, vegvedlikehaldet eller moglig seinare utbeiring 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 ledning 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 friskt 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. Det fremgår av Prop. 143 L (2015–2016) kapittel 6 hvordan dette forholder seg i en reformert jernbanesektor.

### 7.3 Forslaget i høringsnotatet

I høringsnotatet viste departementet til at 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 kunne stille vilkår pga. de tekniske anleggene som hører til et jernbaneanlegg, enn på veggside. Departementet foreslo derfor at kjøreveiens eier også i tilfeller der det foreligger reguleringsplan kan fastsette vilkår for å ivareta jernbansikkerheten, jernbanens uforstyrrede drift, vedlikehold og eventuelle senere oppgradering av jernbanen. Det heter videre i høringsnotatet:

«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. Vilkaarene som stilles må være saklige og ta hensyn til jernbanens interesser. Som i dag bør de tilstrebes å være mest mulig lik de vilkår som stilles på veggside. 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.»

Departementet foreslo derfor i høringsnotatet endringer i jernbaneloven § 10 for å presisere at bestemmelsen gir kjøreveiens eier de samme muligheter som vegmyndigheten til å sette vilkår.

### 7.4 Høringsinstansenes syn

*Jernbaneverket* anfører at jernbaneloven § 10 første ledd gir Jernbaneverket og andre som eier jernbaneinfrastruktur et ansvar for å ivareta jernbaneinteressene slik at disse ikke blir skadelidende hvor tredjemann har et ønske om etablering av tiltak ved, over eller under infrastrukturen. Bestemmelsen er derfor en viktig bestemmelse for Jernbaneverket som forvalter av eierskapet til det meste av jernbaneinfrastrukturen i landet. Det heter videre:

«Tendensen går i retning av et stadig økende utbyggingspress nokså tett opp til infrastrukturen, herunder ikke minst ved knutepunkter. Etablering av overbygging (lokk) over sporgrunn er noe som forventes å bli mer og mer aktuelt. Videre er det en økende mengde forespørsler om legging av kabler, ledninger mv langs med, samt over og under sporgrunn.»

Når det gjelder adgangen til å fremsette innsigelse til forslag til kommuneplanens arealdel og reguleringsplan anfører Jernbaneverket at denne er begrenset til spørsmål som er av nasjonal eller vesentlig regional betydning, eller som av andre grunner er av vesentlig betydning for Jernbaneverkets saksområde. Det anføres:

«Selv om lovens vilkår skulle være oppfylt slik at innsigelse kan fremmes, er det ikke sikkert at innsigelsen tas til følge. [...] Det er følgelig viktig at Jernbaneverket og andre som forvalter jernbaneinfrastruktur har et verktøy i jernbanelovgivningen som gjør det mulig å ivareta ansvaret for jernbaneinteressene på en tilfredsstillende måte.»

Jernbaneverket foreslår visse presiseringer og endringer i lovforslaget. De mener at det bør fremkomme av ordlyden at bestemmelsen omfatter også anlegg og installasjoner samt kabler og ledninger. Det heter:

«En ytterligere presisering kan med fordel gjøres i ordlyden eller omtales i forarbeidene.»

Jernbaneverket foreslår for øvrig flere endringer i lovforslaget samt en alternativ utforming av bestemmelsen som går mye lengre enn lovforslaget og foreslår også endringer i plan og bygningsloven.

Jernbaneverket stiller også spørsmål ved bruket av begrepet «sikkerhetssone» og om dette er

et hensiktsmessig og dekkende begrep. I den sammenheng mener Jernbaneverket at det er nødvendig å presisere at «sikkerhetssone» etter § 10 ikke er det samme som «hensynssone» i plan- og bygningslovens forstand, ei heller slik sikkerhetssone som matrikkelloven § 11 tredje ledd viser til.

*Sporveien Trikken AS* og *Sporveien T-banen AS* (Sporveien) viser bl.a. til at det i Oslo og Bærum er et økende utbyggingspress tett opp til infrastruktur, og Sporveien har stor pågang med slike henvendelser. Etablering av lokk (overbygging) over sporgrunn forventes å bli mer aktuelt. Antall forespørsler om legging av kabler, ledninger mv. langs med, over og under sporgrunn er økende. Videre er det en målsetting om økt tilbud om og utbygging av kollektivtilbud for t-bane og trikk. Det anføres at det er viktig for kjøreveiens eier å ha et verktøy i lovgivningen slik at forvaltning av skinnegående infrastruktur er best mulig. Sporveien viser til at siste punktum i første ledd kan leses på to måter og mener det vil være en fordel å presisere hva som faktisk menes. Det heter:

«Den mest nærliggende tolkning er at kravet om å måtte innhente tillatelse ikke gjelder for jernbaneanlegg i offentlig eller privat vei (det som vi i Oslo kaller «sporvei» på trikkenettet), alternativt menes at kun kravet om 30 m ikke gjelder, men at tillatelse for øvrig må innhentes også her. Vi mener det er gode grunner til at også bygging nære trikkelinjer må ha tillatelse da endring av bygninger, veianlegg mv. har stor påvirkning for trikkedriftens sikkerhet.»

For øvrig anfører Sporveien at begrepet «fastsatte sikkerhetssoner» i annet ledd er uklart, og mener at dersom det menes det samme som etter plan- og bygningsloven bør dette fremgå av ordlyden.

Sporveien anfører at etter ordlyden dekker bestemmelsen spor som ligger på grunnen. Formålet med bestemmelsen og reelle hensyn tilsier at jernbaneloven er ment å dekke spor oppå eller nede i grunnen. Det anføres:

«Der trikken går i samtrafikk med øvrig kjøretøy reguleres dette delvis av jernbaneloven og delvis av vegtrafikkloven etter dagens lovgivning. Her må kollektivtrafikken sin forvalter av kjørevei gis rett til å ivareta sitt ansvar for å opprettholde en sikker og vedlikeholdsvennlig kjørevei.

Vår intensjon er å klargjøre jernbanelovens § 10 slik at vi kan ivareta vårt ansvar for kollektivtrafikkens kjørevei. Det er etter vårt syn

behov for klargjøring eller endring slik at vi kan sikre våre behov og et godt samarbeid med utbyggere og naboer.

Bestemmelsen om byggeforbudet bør etter Sporveiens syn gjøres helt generelt og også omfatte volumet omkring tunnel.»

*NSB AS med datterselskaper* (NSB) anfører at det i økende grad blir vektlagt, fra så vel politisk hold som fra kollektivtrafikkinteressenter, at utbygging og fortetting på og rundt stasjonsområdene er en vesentlig faktor for å forsterke kollektivtrafikken/jernbanetrafikken. Dette er en ønsket by- og stedsutvikling som også er gunstig ut fra miljøhensyn. NSB mener at vilkår og krav som kan stilles i tillegg til reguleringsbestemmelser, ikke bør på en unødig eller urimelig måte vanskeliggjøre eller fordyre slike prosjekter. Det fremgår videre:

«Forholdet til bl.a. jernbanesikkerheten vil normalt bli grundig utredet og kartlagt i reguleringsprosessen. Det bør derfor presiseres i jernbanelovens § 10 at de vilkår som kan stilles ikke på en unødig eller urimelig måte må vanskeliggjøre gjennomføringen av slike knutepunktsutviklingsplaner. Når det gjelder vilkår om båndleggelse av arealer langs spor knyttet til «mulig senere utvidelse av kjøreveien» bør det kreves at det foreligger konkrete planer innenfor en viss tidsramme, for eksempel 20 år.»

*Norges vassdrags- og energidirektorat* (NVE) viser til at Samferdselsdepartementet foreslår endringer i jernbaneloven § 10 om byggegrenser langs jernbanen tilsvarende de bestemmelser som gjelder i vegloven § 32. Videre vises det til at Samferdselsdepartementet ønsker med en eventuelt revidert versjon av jernbaneloven § 10 å vedta lignende forskrift som gjelder på vegsiden.

NVE uttaler:

«NVE foreslår at jernbaneloven § 10 i første omgang beholder dagens utforming.

Samtidig foreslår NVE at det foretas en ny gjennomgang av vegloven § 32 og forskrift om ledninger i offentlig veg for å oppnå et mer balansert regelverk hvor interessene til både veieiere og ledningseiere ivaretas. Etter en eventuell revisjon kan eventuelt jernbaneloven § 10 endres i samsvar med vegloven § 32 og forskrift om ledninger i offentlig veg.»

NVE anfører at forskrift om ledninger i offentlig veg gir en klar prioritet til veginteressene, samti-

dig som den som etablerer annen infrastruktur under eller i tilknytning til veger pålegges betydelige plikter. Det fremgår videre:

«NVE har erfaring med etablering av energianlegg i tilknytning til både veger og jernbanespor. Utbyggerne finner i utgangspunktet ofte fram til gode løsninger på begge områder, men i en rekke tilfeller medfører den ensidige lovgivningen på vegområdet at det er utfordrende å komme fram til en rasjonell og kostnadseffektiv løsning. For nærhet til jernbane brukes i dag normalt konsesjon eller reguleringsplan til å avklare gode løsninger.»

*Olje- og energidepartementet* (OED) slutter seg til NVEs uttalelse og mener at dagens ordlyd i § 10 muliggjør en ivaretagelse av andre viktige samfunnsinteresser utover hensynet til jernbanen. OED ser det ikke som hensiktsmessig at veg- eller jernbaneinteresser kan stoppe etablering av annen viktig infrastruktur med mindre andre tiltakshavere aksepterer løsninger utelukkende ut fra hensynet til veg eller jernbane. Avslutningsvis anfører OED følgende:

«OED mener i likhet med NVE at en endring av jernbaneloven § 10 må utstå til man har fått en evaluering og revurdering av forskriften etter vegloven § 32. Siktemålet må være å oppnå en mer balansert vektlegging av ulike tiltak av vesentlig samfunnsmessig betydning ved legging av kabler og annen infrastruktur.»

## 7.5 Departementets vurdering

*Samferdselsdepartementet* viser til at det gjennom praksis har vist seg behov for også å kunne stille vilkår etter jernbaneloven i tilfeller hvor det foreligger reguleringsplan. Både *Jernbaneverket* og *Sporveien* synes å bekrefte dette. Som nevnt foran mener departementet at det i dag er mulig for kjøreveiens eier å stille vilkår etter § 10 og at det muligens er enda viktigere å kunne stille vilkår for å oppføre anlegg og installasjoner mv. innenfor jernbanens byggegrense enn på vegsiden, pga. de tekniske anleggene som hører til kjørevegen. Departementet anser derfor at det er grunn til å klargjøre bestemmelsen i jernbaneloven § 10, slik at det ikke skal være tvil om at kjøreveiens eier også kan stille vilkår selv når det foreligger reguleringsplan. Vilkårene må imidlertid være saklige og ivareta jernbaneinteressene.

I likhet med *NSB* mener departementet at de vilkår som kan stilles ikke på en unødige og urimelig måte må vanskeliggjøre gjennomføring av reguleringsplaner. Vilkårene må være begrunnet i jernbanehensyn, så som jernbanesikkerhet, behovet for vedlikehold og uforstyrret drift mv.

Som nevnt under kapittel 7.4 ønsker *NVE* og *OED* at endringer i jernbaneloven § 10 bør utstå til man har fått en evaluering og revurdering av forskriften etter vegloven § 32, for å oppnå en mer balansert vektlegging av ulike tiltak av vesentlig samfunnsmessig betydning ved legging av kabler og annen infrastruktur.

*Samferdselsdepartementet* viser til at *OED* hadde tilsvarende merknad til ledningsforskriften etter vegloven i forbindelse med at den ble fastsatt 8. oktober 2013, uten at dette ble imøtekommet. Bakgrunnen var at forskriften er en formalisering av mange års praksis og etter hvert rettspraksis. Departementet har derfor ikke planer om å foreta noen evaluering eller revurdering av forskriften etter vegloven på nåværende tidspunkt. I praksis har *Jernbaneverket* benyttet stort sett de samme vilkår som vegvesenet når det gjelder å gi tillatelse til å oppføre anlegg mv. langs, under og over jernbanen. Ved at dette klargjøres nærmere i loven, vil det bli mer forutsigbart både for de som ønsker slik tillatelse og for kjørevegens eier. Skulle det bli aktuelt med en revurdering av forskriften etter vegloven i fremtiden, vil dette kunne skje uavhengig av lovhjemmelen i vegloven og jernbaneloven.

Når det gjelder *Jernbaneverkets* forslag til alternativ som går lenger enn forslaget i høringsnotatet, må dette utstå eventuelt til et senere tidspunkt, da det i denne omgang ikke vil være mulig å foreta så omfattende endringer i bestemmelsen uten nødvendige utredninger om konsekvenser. *Sporveien* og *Jernbaneverket* påpeker at det ikke er tydelig hva som menes med utkastets bestemmelse om en egen sikkerhetssone. Departementet finner etter dette at bestemmelsen slik den ble sendt på høring ikke fremstår som klar nok, og dermed kan by på tolkningstvil. Departementet har derfor gjort endringer i lovteksten som bedre ivaretar de formål og hensyn som kom fram av høringsnotatet. Blant annet er forslaget om en egen sikkerhetssone tatt ut, da det ikke ser ut til å være et behov for særskilte begrensninger innenfor en slik sone. Bestemmelsene i § 10 vil dermed gjelde i hele 30-meterssonen. Videre presiseres at tillatelse fra kjøreveiens eier er nødvendig også hvor det foreligger reguleringsplan med annen byggegrense. På denne måten kan kjøreveiens eier stille vilkår til tillatelsen der det er et nødvendig supplement til reguleringsplanen for å ivareta



jernbanens behov som tidligere omtalt. Det vil kun i helt ekstraordinære tilfeller være aktuelt å avslå en søknad om tillatelse hvor det foreligger reguleringsplan med annen byggegrense.

Til *Sporveiens* uttalelse om at første ledd ikke gjelder når sporanlegget er en del av offentlig eller privat vei, vil departementet påpeke at det er ikke foretatt noen endring her. Bakgrunnen for bestemmelsen er at veglovens byggegrense vil gjelde i slike tilfeller, jf. Ot.prp. nr. 63 (1992–93) s. 29 (Til § 10). For øvrig vil departementet presisere at bestemmelsen gjelder når kjøreveien går over, under eller langs bakken. For å få dette klare fram foreslår derfor departementet at dette også fremgår av overskriften til bestemmelsen.

## 7.6 Økonomiske og administrative konsekvenser

---

I høringsnotatet anførte departementet at forslaget ikke anses 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.

## 8 Utveksling av taushetsbelagte opplysninger med nasjonale myndigheter

### 8.1 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.

Som nevnt under kapittel 2.3 har Statens jernbanetilsyn grenseflater mot konkurransemyndighetene i forbindelse med sin oppgave som markedsovervåkingsorgan.

### 8.2 Forslaget i høringsnotatet

---

I høringsnotatet ble det anført følgende:

«På bakgrunn av de ovennevnte grenseflater tilsynet har bl.a. 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.»

I høringsnotatet uttalte departementet at det ikke har avdekket behov for en slik hjemmel for å ha en slik utveksling av taushetsbelagte opplysninger generelt med politiet.

Videre anførte departementet følgende:

«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) har en 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 å 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 sikringsbestemmelsene 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 skjønsmessige vurderingen vil hensynet til et velfungerende og effektivt samarbeid mellom myndighetene være et sentralt element.»

Videre anførte departementet at myndigheten bør 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 var å sikre at mottakerorganet opprettholder samme grad av konfidensialitet for de utvekslede opplysningene som avsenderorganet. I den sammenheng ble det anført:

«Et organ som mottar en begjæring om innsyn etter lov om rett til innsyn i dokument i offentlig verksemd (offentleglova) skal vurdere kravet konkret og selvstendig, jf. offentliglova § 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 offentliglova § 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 ble i høringsnotatet foreslått inntatt i jernbaneloven § 11 som nytt sjette og syvende ledd. Bestemmelsene om utveksling av taushetsbelagte opplysninger med Konkurransetilsynet ble foreslått inntatt i jernbaneloven ny § 11 b femte ledd første punktum og sjette ledd.

### 8.3 Høringsinstansenes syn

*Konkurransetilsynet* stiller seg positiv til forslaget og bemerker at utveksling av opplysninger i særlige tilfeller vil kunne være positivt i arbeidet med enkeltsaker, og vil kunne bidra til et mer effektivt samarbeid. Konkurransetilsynet anser det som hensiktsmessig at det inntas en bestemmelse i jernbaneloven om at det ikke skal gis innsyn i dokumenter utvekslet mellom tilsynene med mindre det foreligger skriftlig samtykke fra avsenderorganet.

*Statens jernbanetilsyn* stiller seg positiv til forslaget, og bemerker at det kan være behov for å samarbeide med konkurransemyndighetene i forbindelse med enkeltsaker, herunder saker som befinner seg i skjæringspunktet mellom de respektive myndigheters ansvarsområder.

### 8.4 Departementets vurdering

Statens jernbanetilsyn og konkurransemyndighetene er underlagt kravene til taushetsplikt som følger av offentliglova og forvaltningsloven. Når det gjelder konkurransemyndighetene gir konkurranseloven (krrl.) adgang til å utlevere opplysninger undergitt lovbestemt taushetsplikt i enkelte situasjoner. Det følger av krrl. § 22 at opplysninger underlagt taushetsplikt etter forvaltningsloven § 13 første ledd nr. 2 kan offentliggjøres dersom det er nødvendig for å opplyse om vedtakets hovedinnhold. Videre følger det av krrl. § 27 a at enhver med rettslig interesse i en avsluttet sak om overtredelse av krrl. § 10, § 11 eller pålegg etter § 12, skal gis innsyn i opplysninger som er undergitt lovbestemt taushetsplikt, med mindre innsyn vil virke urimelig overfor den opplysningene gjelder.

Departementet anser at hensynet til å underlegge opplysninger taushetsplikt må veies mot den offentlige interessen som er knyttet til at opplysninger utleveres, og at ovennevnte lovgivning er uttrykk for en slik avveining. Departementet vurderer at hensynet til å skjerme taushetsbelagte opplysninger er tilstrekkelig ivaretatt av gjeldende lovgivning, herunder offentliglova, forvaltningsloven og konkurranseloven. Departementet anser at gjeldende lovgivning i tilstrekkelig grad sikrer at mottakerorganet opprettholder samme grad av konfidensialitet for de utvekslede opplysningene som avsenderorganet. På denne bakgrunn er det ikke ansett å være behov for en særskilt bestemmelse om at opplysninger som er unntatt offentlighet i avsenderorganet, bare kan formidles videre med samtykke fra avsenderorganet.

Departementet foreslår derfor å fjerne forslaget i høringsnotatet til ny § 11 b sjette ledd om at markedsovervåkingsorganet og konkurransemyndighetene ved utlevering av taushetsbelagte opplysninger skulle stille som vilkår at opplysningene bare kan formidles videre med samtykke, og bare for det formål som samtykket omfatter.

### **8.5 Økonomiske og administrative konsekvenser**

---

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.

## 9 Endringer i jernbaneundersøkelsesloven

### 9.1 Taushetsplikt etter jernbaneundersøkelsesloven for de som utfører tjenester eller arbeid for jernbanevirksomheter

#### 9.1.1 Gjeldende rett

##### *Arkivloven med forskrifter*

Loven gjelder for alle offentlige organ. I lovproposisjonen til arkivloven er det uttalt at offentlig organ i loven skal forstås på samme måte som forvaltningsorgan etter forvaltningsloven og offentleglova. Imidlertid er ikke virksomhetene som omfattes av begrepet «offentleg organ» i arkivloven nødvendigvis den samme gruppen som er omfattet av offentleglova. Det må vurderes konkret om noe er et «offentleg organ» i arkivlovens forstand, mens det avhenger av offentlig eierskap eller hvorvidt offentlige organer velger styremedlemmer eller lignende for at en virksomhet omfattes av offentleglova, jf. offentleglova § 2 første ledd første punktum bokstav c og d. 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 tilsyns-

myndigheten løpende oppdatert om forhold som avdekkes i løpet av undersøkelsen i den grad det er nødvendig for jernbanesikkerheten.

##### *Offentleglova med forskrift*

Lovens virkeområde omfatter bl.a. 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. I dag omfattes i hovedsak NSB AS, NSB Gjøvikbanen AS, Sporveien T-banen AS, Sporveien Trikken AS, Flytoget AS, Bane NOR SF og Jernbaneverket av lovens virkeområde.

Offentleglova gjør i § 13 første ledd 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, etter offentleglova § 13 annet ledd unnta fra offentlighet opplysninger 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 antas i liten grad å kunne dekkes av denne bestemmelsen, og det må skje etter en konkret vurdering av de aktuelle opplysningene.

Loven § 24 annet 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 rapporte-

ringsplikt for alle jernbanehendelser, selv om det ikke iverksettes undersøkelser i etterkant.

Offentlegforskrifta inneholder en opprømsing av hvilke rettssubjekter og dokumenter hos enkelte rettssubjekter som er unntatt fra virkeområdet til offentleglova. NSB AS sin korrespondanse med datterselskaper og med kunder av selskapet er omfattet av unntaket i forskriften. Det er derimot ikke de andre jernbanevirksomhetene, og heller ikke NSB AS sin korrespondanse med andre enn de nevnte partene.

Som omtalt under kapittel 2.3.4 har Statens jernbanetilsyn som tilsynsmyndighet etter jernbaneundersøkelsesloven 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.

Problemstillingen gjelder bare jernbanevirksomheter som er underlagt offentleglovas virkeområde. 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 offentlighet med hjemmel i offentleglova § 13.

### 9.1.2 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 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

Loven § 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 § 13 a-2 gjelder ifølge siste ledd ikke for opplysninger som mottas i hen-

hold 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.

### 9.1.3 Forslaget i høringsnotatet

I høringsnotatet opplyste departementet at 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 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 Justis- og beredskapsdepartementet 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 blir uthulet. Havarikommisjonens rapport vil uansett være offentlig og således dekke allmennhetens behov for innsyn.

Bestemmelsen foreslås tatt inn i jernbaneundersøkelsesloven som ny § 8 a.

#### 9.1.4 Høringsinstansenes syn

*Jernbaneverket* støtter forslaget til ny § 8 a og mener dette vil bidra positivt til sikkerhetsarbeidet i jernbanevirksomhetene.

*Statens jernbanetilsyn* ser behov for at også jernbanevirksomhetene i likhet med tilsynet har taushetsplikt for innrapporterte opplysninger om jernbaneulykker og jernbanehendelser, slik at også de kan unnta denne type opplysninger fra innsyn etter offentleglova. En slik taushetsplikt er viktig for å opprettholde en god rapporteringsvilje, slik at tilsynet mottar opplysninger de er avhengige av i sikkerhetsarbeidet. Det heter videre:

«Slik tilsynet vurderer det vil dette behovet dekkes ved å innta en tilsvarende taushetsplikt som i jernbaneundersøkelseslovens § 17 tredje ledd, og at lovbestemmelsen slik den nå foreligger ikke ivaretar dette.

Det stilles videre spørsmål ved om det er relevant å ha med forslagets annet ledd, særlig med tanke på begrunnelsen for dens innføring som inntatt i forarbeidene til jernbaneundersøkelsesloven i Ot.prp. nr. 50 (2004–2005)»

*NSB AS med datterselskaper* (NSB) anfører at det er en viktig forutsetning for at en jernbanevirksomhet skal kunne oppfylle forpliktelsene til oppfølging av jernbaneulykker og hendelser, er at den har tilgang på informasjon også fra andre jernbanevirksomheter som er involvert i ulykken eller hendelsen. Det anføres:

«For å hindre at forslaget til § 8a får ovennevnte uheldige bieffekt, bør ordlyden utformes slik at regelen ikke gjelder overfor jernbaneaktører som er involvert i og eller direkte påvirket av hendelsen [...]»

#### 9.1.5 Departementets vurdering

*Samferdselsdepartementet* påpeker at taushetsplikten ikke er ment å være til hinder for at involverte virksomheter får informasjon fra egne ansatte som har vært involvert i eller berørt av en ulykke eller hendelse. Bestemmelsen hindrer heller ikke at virksomheter som er involvert i hendelser får informasjon fra undersøkelsesmyndigheten. Jernbaneundersøkelsesloven § 25 har bestemmelser om forbud mot sanksjoner fra arbeidsgiver, og ansatte skal kunne informere om hendelsen til arbeidsgiver uten å være redd for sanksjoner, i og med at det er en plikt for jernbanevirksomheten å rapportere og melde ulykker og hendelser til undersøkelsesmyndigheten og tilsynet. Bestemmelsen skal hindre at informasjon som er egnet til å identifisere enkeltpersoner tilflytter offentligheten og på den måten påvirke rapporteringsviljen hos ansatte i jernbanevirksomhetene.

I lovforslaget i høringsnotatet er ved en inkurie ordlyden i § 17 annet ledd foreslått inntatt i bestemmelsen, i stedet for ordlyden i § 17 tredje ledd. Som tilsynet påpeker bør bestemmelsen ha en ordlyd lik jernbaneundersøkelsesloven § 17 tredje ledd, og dette er rettet opp i lovforslaget.

#### 9.1.6 Økonomiske og administrative konsekvenser

I høringsnotatet anførte departementet at endringene ikke antas 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 bli det samme som i dag.

## 10 Merknader til de enkelte bestemmelsene i lovutkastet

*Til § 3 a (Ruspåvirkning mv.)*

*Overskriften* er endret slik at det fremgår at den gjelder alle former for rus.

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 persongrupper som faller inn under bestemmelsen når de utfører oppgaver som direkte har betydning for sikkerheten ved jernbanen.

*Nytt annet ledd* tilsvarer vegtrafikkloven § 22 tredje ledd første punktum. Det forutsettes 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. Det foreslås derfor at forskriften gitt med hjemmel i vegtrafikkloven § 22 sjette ledd får tilsvarende anvendelse på jernbaneområdet.

*Nytt tredje ledd* gjør 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 5.4.1. 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. Departementet har ikke funnet det

hensiktsmessig å ta inn unntaket i luftfartsloven § 6-11 fjerde ledd der det fremgår at villfarelse med hensyn til størrelsen av konsentrasjonen av annet berusende eller bedøvende middel ikke fritar for straff «med mindre legemiddelet er inntatt i henhold til bestemmelsen i tredje ledd.» Etter departementets oppfatning er dette unødvendig da dette allerede fremgår av tredje ledd.

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.

Tredje ledd blir *nytt femte ledd*.

Fjerde ledd blir *nytt sjette ledd*. Det er foretatt en henvisning til første ledd for så vidt gjelder forskriftskompetansen.

*Til § 3 c (Testing av ruspåvirkning)*

Det foreslås 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. Videre er vedtatte endringer i vegtrafikkloven og luftfartsloven om at også helsesekretær kan ta blodprøve og spyttprøve, tatt inn.

*Til § 5 a (Serviceanlegg)*

I *første ledd* foreslås inntatt hjemmel om leveringsplikt for den som driver serviceanlegg hva angår tilgang til serviceanlegg samt ytelse av tjenester i serviceanlegg. Tilgangsplikten gjelder i den grad slike serviceanlegg eksisterer, og kun for tjenester som blir levert i disse anleggene. Når det gjel-



der hvilke serviceanlegg som omfattes av bestemmelsen vil departementet gi nærmere bestemmelser om dette i forskrift.

Begrepet «ikke-diskriminerende» innebærer at jernbaneforetakene skal tilbys tilgang til anlegg og tjenester i anlegg på likeverdige vilkår, herunder priser, kredittbetingelser, leveringsbetingelser, rabatter mv. Eksterne aktører skal tilbys ytelser med like egenskaper og lik funksjonalitet som jernbaneforetaket i en vertikalt integrert enhet. Dette betyr at det ikke kan differensieres alene ut fra hva tjenestene skal brukes til eller overfor hvilke aktører de tilbys. Vilåårene må baseres på objektive kriterier av en slik art at det er mulig å kontrollere etterlevelsen av ikke-diskrimineringsprinsippet.

Den foreslåtte forskriftshjemmelen i *første ledd annet punktum* omfatter både første, annet og tredje ledd. Relevante gjennomføringsrettsakter som i henhold til direktivet skal utarbeides, vil kunne fastsettes etter denne hjemmelen. For øvrig er det presisert at forskriftshjemmelen gir myndighet til å fastsette hvilke serviceanlegg som omfattes av første og tredje ledd, samt om plikten til å gi opplysninger om tjenestene i disse, uten at oppregningen er uttømmende.

I *annet ledd* foreslås det inntatt en hjemmel om krav til organisatorisk og regnskapsmessig skille mellom trafikkvirksomhet og serviceanlegg i et foretak med en dominerende stilling. For å oppfylle kravet til organisatorisk skille vil det være tilstrekkelig med opprettelse av atskilte avdelinger i én juridisk enhet. Begrepene «kontroll» og «dominerende stilling» tolkes med utgangspunkt i den generelle konkurranseretten. I den grad gjennomføringsrettsaktene som direktivet foreskriver omtaler de ovenfor nevnte begrepene, vil disse rettsaktene være relevante for tolkningen.

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. Begrepet «omstillingsprosess» omfatter også serviceanlegg som er planlagt omregulert eller brukt til andre formål enn jernbane. Departementet vil gi nærmere bestemmelser i forskrift om hvilke serviceanlegg som omfattes av denne bestemmelsen, jf. nærmere omtale i kapittel 4.4.5.

#### *Til § 5 b (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 og alle involverte aktører 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 § 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 *annet punktum* foreslås det en tilføyelse om at vilåårene også omfatter avgiftsprinsipper mv. for å presisere at det også kan fastsettes infrastrukturavgifter, eventuelt unntak fra avgiftsprinsippene, rabatter, kompensasjonsordninger, ytelsesordning, reservasjonsavgifter og lignende i tråd med direktivets kapittel IV avsnitt 2.

I *nytt tredje punktum* foreslås det at departementet i forskrift kan fastsette vilåå for tilgang til serviceanlegg og tjenester. Dette kan også omfatte betaling for slike tjenester og vilåå for sportilgang til og i serviceanleggene. Bestemmelsen omfatter først og fremst serviceanlegg som Jernbaneverket i dag forvalter på vegne av staten. Kravene om sportilgang gjelder imidlertid for alle som eier og forvalter spor til og i et serviceanlegg, slik at det skal kunne sikres ikke-diskriminerende vilåå for tilgang til alle spor helt frem til der tjenestene mottas. Vilåå for tilgang til tjenestene som ytes i private serviceanlegg er omfattet av forslaget til § 5 a.

#### *Til § 10 (Byggegrenser mv. over, under og langs jernbanen)*

*Overskriften* foreslås endret slik at det ikke lengre skilles mellom tilgrensende eiendommer til jernbanen og jernbanens egen eiendom. I tillegg klargjøres det at byggegrensen gjelder både under, over og langs jernbanen.

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

Begrepene «anlegg og annen installasjon» er ment å omfatte alt som kan føres opp av bygninger o.l., og legges av kabler og ledninger mv. over, under eller langs jernbanen. Bestemmelsen omfatter også tilbygg på eksisterende bygninger, ombygginger, utvidelser mv.

Det presiseres at tillatelse også er nødvendig der det foreligger reguleringsplan med annen byggegrense. I en reguleringsplanprosess har jernbanehensyn blitt veid mot andre viktige samfunnsmessige hensyn, og jernbaneinteressene er oftest ivaretatt. Likevel kan kjøreveiens eier ha behov for å stille vilkår, og det blir dermed behov for å gi disse i tilknytning til tillatelsen. Det legges til grunn at det er kun i helt spesielle særtilfeller at det er aktuelt for kjøreveiens eier å ikke gi tillatelse der det er fastsatt reguleringsplan med annen byggegrense.

*Nytt annet 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 tredje og fjerde ledd*.

*Nytt femte ledd* tilsvarer vegloven § 32 tredje ledd og gir departementet myndighet til å fastsette forskrifter om utgiftsdeling og saksbehandling i forbindelse med tillatelse etter paragrafen.

#### *Til § 11 (Tilsyn mv.)*

I *første ledd nytt annet punktum* foreslår departementet at Kongen gis kompetanse til å utpeke tilsynsmyndigheten som markedsovervåkingsorgan, slik at det kan utelukkes at departementet selv kan inneha denne tilsynsfunksjonen. Så lenge departementet bl.a. eier NSB, kjøper persontransporttjenester og er overordnet organ for Jernbaneverket, er det viktig å markere at departementet ikke kan påvirke markedsovervåkingsorganets

organisering eller avgjørelser. Dette er imidlertid ikke til hinder for at Kongen eventuelt kan delegerer denne myndigheten dersom forholdene skulle endre seg, eller legge myndigheten til et annet departement. I dag ligger både sikkerhetstilsynet og markedsovervåkingstilsynet til Statens jernbanetilsyn. Lovbestemmelsen er ikke til hinder for at disse oppgavene kan legges til to ulike organer i fremtiden.

#### *Til § 11 b (Tilsynsmyndigheten som markedsovervåkingsorgan)*

I *første ledd* foreslås angitt de oppgavene som tilsynsmyndigheten som markedsovervåkingsorgan skal ivareta. Henvisningen til § 11 er tatt inn slik at det ikke skal være tvil om at de håndhevingsbestemmelsene som gjelder for tilsynsmyndigheten generelt, også gjelder for markedsovervåkingsorganet. Forskriftsmyndigheten til å gi nærmere forskrifter om innholdet i disse oppgavene og organisering av markedsovervåkingsorganet legges til departementet, da Kongens myndighet til å utpeke markedsovervåkingsorganet anses å sikre nødvendig uavhengighet for markedsovervåkingsorganet.

Avskjæringen av instruksjonsadgangen foreslått i *annet ledd* får kun virkning for tilsynsmyndigheten som markedsovervåkingsorgan, og må således sees i sammenheng med første ledd. I den grad øvrige myndighetsområder måtte være underlagt samme organ, slik som eksempelvis sikkerhetstilsyn, vil bestemmelsen ikke få virkning for disse områdene.

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 som markedsovervåkingsorganet treffer om pålegg om å gi opplysninger ikke nødvendigvis er omfattet av begrepet «enkeltvedtak» er det presisert at klageadgangen etter fvl. § 14 annet punktum avskjæres.

Avskjæringen fra klage- og omgjøringsadgangen omfatter ikke avgjørelser om krav etter offentliglova 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 avgjørelser nevnt i både 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 vedtakene markedsovervåkingsorganet treffer vil omfattes.

Bestemmelsen foreslått i *femte ledd* gir både tilsynsmyndigheten som markedsovervåkingsorgan og konkurransemyndighetene hjemmel til å utveksle opplysninger. Den foreslåtte bestemmelsen i annet 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.

### **Merknader til endring i jernbaneundersøkelsesloven**

#### *Til § 8 a Taushetsplikt*

*Første ledd* pålegger personer som utfører tjenester eller arbeid for jernbanevirksomheter taushetsplikt etter forvaltningsloven for informasjon som vedkommende får kjennskap til i forbindelse med en jernbanehendelse eller -ulykke bl.a. 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. Med «jernbanevirksomhet» menes all virksomhet som fremgår av jernbaneloven, dvs. også tilleggstjenester og service-tjenester i forbindelse med virksomheten.

*Annet ledd* foreslås endret i forhold til høringsnotatet og tilsvarer jernbaneundersøkelsesloven § 17 tredje ledd, jf. nærmere omtale under kapittel 9.

*Tredje ledd* tilsvarer jernbaneundersøkelsesloven § 17 fjerde ledd.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om endringer i jernbaneloven og jernbaneundersøkelsesloven (gjennomføring av direktiv 2012/34/EU mv.).

---

Vi HARALD, Norges Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak til lov om endringer i jernbaneloven og jernbaneundersøkelsesloven (gjennomføring av direktiv 2012/34/EU mv.) i samsvar med et vedlagt forslag.

---

## Forslag

### til lov om endringer i jernbaneloven og jernbaneundersøkelsesloven (gjennomføring av direktiv 2012/34/EU mv.)

#### I

I lov 11. juni 1993 nr. 100 om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. gjøres følgende endringer:

§ 3 a skal lyde:

§ 3 a (*Ruspåvirkning mv.*)

Ingen må føre eller forsøke å føre rullende materiell eller utføre eller forsøke 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 vegtrafikkloven § 22 sjette ledd, 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.*

*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.*

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 blod-

prøve 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.

§ 3 c skal lyde:

§ 3 c (*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 jernbandedriften.

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, helsesekretær 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 § 5 a skal lyde:

§ 5 a (*Serviceanlegg*)

*Den som driver serviceanlegg skal gi tilgang til og yte tjenester i disse til alle jernbaneforetak på ikke-diskriminerende vilkår. Departementet kan gi nærmere bestemmelser i forskrift til paragrafen her, herunder om hvilke serviceanlegg som er omfattet av første og*

*tredje ledd og om plikt til å gi opplysninger om tilgang til serviceanlegg og om tjenestene i disse.*

*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, skal det være organisatorisk og regnskapsmessig skille mellom disse. Regnskapsmessig skille omfatter atskilte balanser og resultatregnskaper.*

*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.*

Ny § 5 b skal lyde:

§ 5 b (Vedlikehold av rullende materiell)

*Departementet kan gi forskrift om sertifiseringsordninger for enhet med ansvar for vedlikehold av rullende materiell, vedlikeholdsverksteder og annen aktivitet knyttet til vedlikehold av rullende materiell.*

§ 8 skal lyde:

§ 8 (Trafikkeringsrett på det nasjonale jernbanenetttet mv.)

*Kongen kan bestemme at den som har tillatelse til å drive trafikkvirksomhet etter § 6, kan få tilgang til å trafikere kjørevei som er en del av det nasjonale jernbanenetttet. Kongen kan gi nærmere bestemmelser om omfanget og vilkårene for slik tillatelse, herunder avgiftsprinsipper mv. Kongen kan gi forskrift om vilkår for tilgang, herunder sportilgang, til serviceanlegg knyttet til jernbanenetttet og tjenester i disse.*

§ 10 skal lyde:

§ 10 (Byggegrenser mv. under, over og langs jernbanen)

*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. Dette gjelder også dersom det foreligger reguleringsplan med annen byggegrense eller det med grunnlag i annen lov er gitt rett til å etablere anlegg eller installasjon innenfor 30 meter regnet fra nærmeste spors midtlinje. I tilfeller nevnt i annet punktum, skal tillatelse alltid gis hvis det ikke foreligger særlige grunner for avslag. Tillatelse er ikke nødvendig når sporanlegget er en del av offentlig eller privat vei. Departementet er klageinstans for vedtak etter første punktum.*

*Kjøreveiens eier kan fastsette vilkår for tillatelsen etter første ledd. Vilkårene skal særlig ivareta hensynet til jernbanesikkerheten, jernbanens uforstyrrede drift og behovet for vedlikehold og eventuell mulig senere utvidelse av kjøreveien.*

*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 togframføringen 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 tredje 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 utgiftsdeling og saksbehandling i forbindelse med tillatelse etter paragrafen her.*

§ 11 første ledd skal lyde:

*Departementet eller den myndighet som departementet bestemmer, fører tilsyn med at bestemmelser gitt i eller i medhold av loven overholdes. Den myndighet som Kongen bestemmer fører tilsyn etter § 11 b.*

Ny § 11 b skal lyde:

§ 11 b (Tilsynsmyndigheten som markedsovervåkingsorgan)

*Tilsynsmyndigheten som markedsovervåkingsorgan, jf. § 11, overvåker og fører tilsyn med bestemmelser gitt i eller i medhold av loven her om konkurransen i markedene for jernbanetransport og behandler klager innenfor markedsovervåkingsorganets myndighetsområde. Departementet kan gi nærmere bestemmelser i forskrift om markedsovervåkingsorganets organisering og oppgaver.*

*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 punktum. Retten kan prøve alle sider av saken.*

*Departementet kan gi bestemmelser i forskrift om karenstid for personer ansvarlig for markedsovervåkingsorganets vedtak.*

*Uten hinder av lobestemt 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 lobestemt 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 annet punktum 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:

Ny § 8 a skal lyde:

§ 8 a *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 ulykker og hendelser etter loven her.*

*Personer som nevnt i første ledd har i tillegg taushetsplikt om alle opplysninger som er innrapportert i medhold av § 8, og opplysninger som er fremkommet under forklaring for undersøkelsesmyndigheten etter § 14. Dette gjelder ikke dersom tungtveiende offentlige hensyn tilsier at opplysningene bør kunne gis videre eller opplysningene er nødvendige for å forklare årsaken til en jernbaneulykke eller jernbanehendelse.*

*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.

**Vedlegg 1**

## **Europaparlaments- og rådsdirektiv 2012/34/EU av 21. november 2012 om opprettelse av et felles europeisk jernbaneområde (omarbeiding)**

EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR –

under henvisning til traktaten om Den europeiske unions virkemåte, særlig artikkel 91,

under henvisning til forslag fra Europakommisjonen,

etter oversending av utkastet til rettsakt til de nasjonale parlamenter,

under henvisning til uttalelse fra Den europeiske økonomiske og sosiale komité<sup>1</sup>,

under henvisning til uttalelse fra Regionkomiteen<sup>2</sup>,

etter den ordinære regelverksprosessen<sup>3</sup> og ut fra følgende betraktninger:

- 1) Rådsdirektiv 91/440/EØF av 29. juli 1991 om utvikling av Fellesskapets jernbaner<sup>4</sup>, rådsdirektiv 95/18/EF av 19. juni 1995 om lisenser til jernbaneforetak<sup>5</sup> og europaparlaments- og rådsdirektiv 2001/14/EF av 26. februar 2001 om fordeling av jernbaneinfrastrukturkapasitet, innkreving av avgifter for bruk av jernbaneinfrastruktur og sikkerhetsertifisering<sup>6</sup> er blitt betydelig endret. Ettersom det skal gjøres ytterligere endringer, bør nevnte direktiver av klarhetshensyn omarbeides og samles i en enkelt rettsakt.
- 2) En større integrasjon av Unionens transportsektor er et viktig element i det indre marked, og jernbanene utgjør en vesentlig del av Unionens transportsektor med sikte på å oppnå bærekraftig mobilitet.
- 3) Det er viktig at jernbanene gjøres mer effektive slik at de kan integreres i et konkurranse-

marked samtidig som det tas hensyn til jernbanenes særtrekk.

- 4) Medlemsstater som har en betydelig andel jernbanetrafikk til og fra tredjestater med samme sporvidde men som har en annen sporvidde enn Unionens hovedjernbanenett, bør kunne ha særlige driftsregler for å sikre samordning både mellom deres infrastrukturforvaltninger og infrastrukturforvaltningene i de berørte tredjestater og rettferdig konkurranse jernbaneforetakene imellom.
- 5) For å gjøre jernbanetransporten effektiv og konkurransedyktig sammenliknet med andre transportsystemer, må medlemsstatene sikre at jernbaneforetakene har status som selvstendige operatører slik at de kan drives på en forretningsmessig måte og tilpasse seg markedets behov.
- 6) For å sikre den framtidige utvikling og effektiv drift av jernbanenettet bør det skilles mellom yting av transporttjenester og drift av infrastruktur. Under denne forutsetning er det nødvendig at disse to virksomheter forvaltes atskilt og har hvert sitt regnskap. Forutsatt at nevnte krav om atskillelse er oppfylt, at det ikke oppstår noen interessekonflikter, og at fortroligheten ved forretningsmessig følsomme opplysninger er garantert, bør infrastrukturforvaltningene ha mulighet til å sette ut visse administrative oppgaver, for eksempel innkreving av avgifter, til andre foretak enn dem som er aktive på markedene for jernbanetransporttjenester.
- 7) Prinsippet om adgangen til å yte tjenester bør anvendes på jernbanesektoren, samtidig som det tas hensyn til nevnte sektors særlige egenskaper.
- 8) For å stimulere konkurransen i forbindelse med forvaltningen av jernbanetjenester og dermed oppnå større komfort og bedre tjenester for brukerne, bør medlemsstatene beholde det overordnede ansvar for å utvikle en hensiktsmessig jernbaneinfrastruktur.

<sup>1</sup> EUT C 132 av 3.5.2011, s. 99.

<sup>2</sup> EUT C 104 av 2.4.2011, s. 53.

<sup>3</sup> Europaparlamentets holdning av 16. november 2011 (ennå ikke offentliggjort i EUT) og Rådets holdning ved første behandling av 8. mars 2012 (EUT C 108 E av 14.4.2012, s. 8). Europaparlamentets holdning av 3. juli 2012 og rådsbeslutning av 29. oktober 2012.

<sup>4</sup> EFT L 237 av 24.8.1991, s. 25.

<sup>5</sup> EFT L 143 av 27.6.1995, s. 70.

<sup>6</sup> EFT L 75 av 15.3.2001, s. 29.

- 9) I mangel av felles regler om fordeling av infrastrukturkostnader skal medlemsstatene, etter samråd med infrastrukturforvaltningen, fastsette regler for avgifter som jernbaneforetak skal betale for bruken av jernbaneinfrastrukturen. Slike regler skal ikke forskjellsbehandle jernbaneforetak.
- 10) Medlemsstatene skal særlig påse at infrastrukturforvaltningene og eksisterende offentlige jernbanetransportforetak har en sunn økonomisk struktur idet det tas behørig hensyn til unionsreglene om statsstøtte. Dette berører ikke medlemsstatenes myndighet med hensyn til planlegging og finansiering av infrastruktur.
- 11) Søkere bør gis anledning til å uttale seg om innholdet i forretningsplanen når det gjelder bruk av, adgang til og utbygging av infrastrukturen. Dette bør ikke nødvendigvis innebære fullt innsyn i forretningsplanen som infrastrukturforvaltningen har utarbeidet.
- 12) Ettersom private sidelinjer og sidespor, for eksempel sidelinjer og sidespor i private industrilegg, ikke er del av jernbaneinfrastrukturen slik den fastsettes i dette direktiv, bør forvaltninger av slike infrastrukturer ikke omfattes av forpliktelsene som pålegges infrastrukturforvaltninger i henhold til dette direktiv. Det bør imidlertid sikres adgang på like vilkår til sidelinjer og sidespor uansett eierstruktur dersom disse behøves for å få adgang til serviceanlegg som er grunnleggende for å kunne yte transporttjenester, og som betjener eller kan betjene mer enn én sluttkunde.
- 13) Medlemsstatene bør kunne beslutte å dekke infrastrukturkostnader gjennom andre midler enn direkte statlig finansiering, for eksempel ved offentlig-privat partnerskap og finansiering fra privat sektor.
- 14) Infrastrukturforvaltningens resultatregnskap bør være i balanse over et rimelig tidsrom som når det først er fastsatt, vil kunne overskrides under ekstraordinære omstendigheter, for eksempel ved en større og plutselig forverring i den økonomiske situasjon i en medlemsstat som i vesentlig grad påvirker trafikken på dens infrastruktur eller nivået av tilgjengelig offentlig finansiering. I samsvar med internasjonale regnskapsregler skal størrelsen på lån til finansiering av infrastrukturprosjekter ikke framgå av slike resultatregnskaper.
- 15) Det bør treffes tiltak for å åpne markedet for at godstrafikken, særlig over landegrensene, skal fungere effektivt.
- 16) For å sikre at adgangsretten til jernbaneinfrastrukturen anvendes på en ensartet måte og på like vilkår i hele Unionen, bør det innføres en lisens for jernbaneforetak.
- 17) På strekninger med stopp underveis bør nye markedsaktører ha tillatelse til å ta med og sette av passasjerer underveis for å sikre at slik virksomhet lar seg gjennomføre økonomisk, og for å unngå at potensielle konkurrenter får et dårligere utgangspunkt enn eksisterende operatører.
- 18) Innføringen av nye, fritt tilgjengelige ruter for internasjonal persontransport med stopp underveis bør ikke medføre at markedet åpnes for innenlands persontransport, men bør utelukkende fokusere på stopp som er knyttet til den internasjonale ruten. Hovedformålet med de nye rutene bør være å transportere passasjerer på en internasjonal reise. Når det skal vurderes om dette er rutens hovedformål, bør det tas hensyn til kriterier som omsetningsandel og volum, beregnet på grunnlag av transport av nasjonale eller internasjonale passasjerer og rutens lengde. Vurderingen av rutens hovedformål bør utføres av den respektive nasjonale reguleringsmyndighet på anmodning fra en berørt part.
- 19) I henhold til europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1370/2007 av 23. oktober 2007 om offentlig persontransport med jernbane og på vei<sup>7</sup> gis medlemsstater og lokale myndigheter myndighet til å inngå kontrakter om offentlig tjenesteyting som kan inneholde eneretter til å drive visse tjenester. Det er derfor nødvendig å sikre samsvar mellom bestemmelsene i nevnte forordning og prinsippet om at markedet for internasjonal persontransport skal åpnes for konkurranse.
- 20) Å åpne markedet for internasjonal persontransport for konkurranse kan få følger for organiseringen og finansieringen av persontransport med jernbane som er omfattet av en kontrakt om offentlig tjenesteyting. Medlemsstatene bør, på anmodning fra de vedkommende myndigheter som tildelte kontrakten om offentlig tjenesteyting, kunne begrense adgangen til markedet dersom det vil kunne skade den økonomiske likevekten i nevnte kontrakter om offentlig tjenesteyting, og dersom den relevante reguleringsmyndighet gir sin godkjenning på grunnlag av en objektiv økonomisk analyse.
- 21) Ved vurderingen av om den økonomiske likevekt for en kontrakt om offentlig tjenesteyting er blitt truet, bør det tas hensyn til forhånds-

<sup>7</sup> EUT L 315 av 3.12.2007, s. 1.



fastsatte kriterier som innvirkningen på lønnsomheten for ruter som omfattes av en kontrakt om offentlig tjenesteyting, herunder innvirkningen på nettokostnadene for de vedkommende myndigheter som tildelte kontrakten, passasjerenes etterspørsel, billettpriser, billettordninger, beliggenhet av og antall stopp på begge sider av grensen samt rutetabell og antall avganger for den foreslåtte nye ruten. Medlemsstatene bør i samsvar med en slik vurdering og den relevante reguleringsmyndighets beslutning kunne tillate, endre eller avslå retten til adgang til en rute for internasjonal persontransport som søknaden gjelder, herunder innkreving av en avgift fra operatøren av en ny rute for internasjonal persontransport i henhold til den økonomiske analysen og i samsvar med unionsretten, likhetsprinsippet og prinsippet om likebehandling.

- 22) For å bidra til driften av persontransport på linjer der det foreligger en forpliktelse til å yte offentlig tjeneste, bør medlemsstatene kunne tillate de myndigheter som har ansvar for å yte disse tjenester, å innkreve en avgift på persontransport som hører inn under disse myndigheters ansvarsområde. Nevnte avgift bør bidra til å finansiere forpliktelsene til å yte offentlige tjenester som fastsatt i kontraktene om offentlig tjenesteyting.
- 23) Reguleringsmyndigheten bør fungere slik at interessekonflikter og enhver innblanding i fordelingen av kontrakter om offentlig tjenesteyting unngås. Reguleringsmyndighetens myndighet bør utvides til å omfatte en vurdering av formålet med en internasjonal rute og når det er relevant, de potensielle økonomiske følgene for eksisterende kontrakter om offentlig tjenesteyting.
- 24) For å investere i tjenester som benytter spesialisert infrastruktur, for eksempel jernbanelinjer for høyhastighetstog, har søkerne behov for rettsikkerhet i betraktning av de omfattende og langsiktige investeringene det er snakk om.
- 25) Reguleringsmyndighetene bør utveksle opplysninger og dersom det i enkeltsaker er relevant, samordne prinsipper og praksis for å vurdere hvorvidt den økonomiske likevekten i en kontrakt om offentlig tjenesteyting er truet. De bør gradvis utarbeide retningslinjer på grunnlag av erfaringene de gjør seg.
- 26) For å sikre rettferdig konkurranse jernbaneforetakene imellom og full åpenhet og adgang på like vilkår til tjenestene og til å yte tjenester bør det skilles mellom yting av transporttjenes-

ter og drift av serviceanleggene. Følgelig er det nødvendig at disse to virksomhetsformer forvaltes uavhengig dersom operatøren av serviceanlegget tilhører et organ eller en virksomhet som også er aktiv og har en dominerende stilling på nasjonalt plan på minst ett av jernbanetransportmarkedene der anlegget benyttes for gods- eller persontransport. En slik uavhengighet behøver ikke å medføre at det opprettes et særskilt rettssubjekt for serviceanleggene.

- 27) Adgang på like vilkår til serviceanlegg og til å yte jernbanerelaterte tjenester i disse anlegg bør gjøre det mulig for jernbaneforetak å yte bedre tjenester til passasjerer og brukere av godstransport.
- 28) Selv om europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/72/EF av 13. juli 2009 om felles regler for det indre marked for elektrisk kraft<sup>8</sup> inneholder bestemmelser om at det europeiske marked for elektrisk kraft skal åpnes, bør det på anmodning leveres kjørestrom til jernbaneforetak på like vilkår. Dersom bare én leverandør er tilgjengelig, bør avgiften som pålegges en slik tjeneste, fastsettes etter ensartede prinsipper.
- 29) Når det gjelder forbindelsene med tredjestater, bør det tas særlig hensyn til at jernbaneforetakene i Unionen har adgang til jernbanemarkedet i disse tredjestater på like vilkår, noe som bør fremmes gjennom tverrnasjonale avtaler.
- 30) For å sikre pålitelige og tilfredsstillende tjenester er det nødvendig å sikre at jernbaneforetakene til enhver tid oppfyller visse krav med hensyn til god vandel, økonomisk evne og faglig dyktighet.
- 31) For å beskytte kunder og berørte tredjemenn er det vesentlig å sikre at jernbaneforetakene har tilstrekkelig ansvarsforsikring. Dekning av erstatningsansvar ved ulykke ved garantier stilt av banker eller andre foretak bør også tillates, forutsatt at slik dekning tilbys i henhold til markedsvilkår, ikke medfører statsstøtte og ikke inneholder elementer av forskjellsbehandling mot andre jernbaneforetak.
- 32) Et jernbaneforetak bør også være forpliktet til å overholde nasjonal lovgivning og unionsretten om yting av jernbanetjenester, som skal anvendes på en måte som innebærer likebehandling og som har til formål å sikre at det kan drive sin virksomhet fullstendig sikkert og med behørig hensyn til helse, sosiale vilkår og

<sup>8</sup> EUT L nr. 211 av 14.8.2009, s. 55.

- arbeidstakernes og forbrukernes rettigheter på bestemte sporstrekninger.
- 33) Framgangsmåtene for å utstede, opprettholde og endre lisenser for jernbaneforetak bør være åpne og i samsvar med prinsippet om likebehandling.
- 34) For å sikre alle jernbaneforetak innsyn og adgang på like vilkår til jernbaneinfrastrukturen og til tjenester i serviceanleggene skal alle opplysninger som er nødvendige for å kunne benytte adgangsretten, offentliggjøres i en netterklæring. Netterklæringen bør offentliggjøres på minst to offisielle språk i Unionen i tråd med eksisterende internasjonal praksis.
- 35) Hensiktsmessige ordninger for fordeling av jernbaneinfrastrukturkapasitet, kombinert med konkurransedyktige operatører, vil føre til en bedre balanse mellom ulike transportmåter.
- 36) Infrastrukturforvaltningene bør gis stimulerings tiltak, som bonuser til daglig leder, for å redusere nivået på adgangsavgiftene og kostnadene ved å stille infrastruktur til rådighet.
- 37) Medlemsstatenes plikt til å sikre at infrastrukturforvaltningenes ytelsesmål og inntekter på mellomlang og lang sikt realiseres gjennom en avtale mellom vedkommende myndighet og infrastrukturforvaltningen, bør ikke berøre medlemsstatenes myndighet når det gjelder planlegging og finansiering av jernbaneinfrastruktur.
- 38) Å oppmuntre til optimal utnytting av jernbaneinfrastrukturen vil føre til at samfunnets transportkostnader reduseres.
- 39) Metodene for fordeling av kostnadene fastsatt av infrastrukturforvaltningene bør baseres på beste tilgjengelige forståelse av hva som forårsaker kostnadene, og bør fordele kostnadene på de ulike tjenester som tilbys til jernbaneforetakene, og om relevant, på typene jernbanekjøretøyer.
- 40) Hensiktsmessige avgiftsordninger for jernbaneinfrastruktur kombinert med hensiktsmessige avgiftsordninger for annen transportinfrastruktur og konkurransedyktige operatører bør gi en optimal balanse mellom ulike transportsystemer på et bærekraftig grunnlag.
- 41) Ved innkreving av påslag bør infrastrukturforvaltningen definere ulike markedssegmenter der kostnadene ved å yte transporttjenester, deres markedspriser eller deres krav til tjenestetkvalitet varierer betydelig.
- 42) Ordningene for avgifts- og kapasitetsfordeling bør gi alle foretak lik adgang på like vilkår og så langt som mulig imøtekomme behovene til alle brukere og trafikktypen på en rettferdig måte uten forskjellsbehandling. Slike ordninger bør tillate rettferdig konkurranse i forbindelse med yting av jernbanetjenester.
- 43) Innenfor de rammer som fastsettes av medlemsstatene, bør ordningene for avgifts- og kapasitetsfordeling oppmuntre jernbaneinfrastrukturforvaltningene til å optimere utnyttingen av deres infrastruktur.
- 44) Gjennom ordningene for kapasitetsfordeling bør jernbaneforetakene gis klare og entydige økonomiske signaler slik at de kan treffe rasjonelle beslutninger.
- 45) Rullestøy forårsaket av bremseklosser av støpejern som brukes i godsvogner, er en av årsakene til støyutslipp som vil kunne reduseres med hensiktsmessige tekniske løsninger. Støydifferensierte infrastrukturavgifter bør hovedsakelig brukes i forbindelse med godsvogner som ikke oppfyller kravene i kommisjonsvedtak 2006/66/EF av 23. desember 2005 om den tekniske spesifikasjonen for samtrafikkveken som gjelder for delsystemet «rullende materiell – støy» i det transeuropeiske jernbanesystem for konvensjonelle tog<sup>9</sup>. Dersom en slik differensiering medfører et inntektstap for infrastrukturforvaltningen, bør dette skje med forbehold for unionsreglene om statsstøtte.
- 46) Støydifferensierte infrastrukturavgifter bør supplere andre tiltak for å redusere støy som forårsakes av jernbanetraffikk, som vedtakelse av tekniske spesifikasjoner for samtrafikkveke (TSI) som fastsetter det høyeste nivå for støy fra jernbanekjøretøy, støykartlegging og handlingsplaner for å redusere støyeksponering i henhold til europaparlaments- og rådsdirektiv 2002/49/EF av 25. juni 2002 om vurdering og håndtering av ekstern støy<sup>10</sup> samt modernisering av jernbanekjøretøyer og støyreduserende infrastruktur ved hjelp av unionsfinansiering og nasjonal offentlig finansiering.
- 47) Støyreduserende tiltak tilsvarende dem som er vedtatt for jernbanesektoren, bør overveies for andre transportmåter.
- 48) For å framskynde installasjonen av Det europeiske trafikkstyringssystem (ETCS) i lokomotivene bør infrastrukturforvaltningene endre avgiftsordningen gjennom en midlertidig differensiering for tog utstyrt med ETCS. Denne differensiering bør gi hensiktsmessige

<sup>9</sup> EUT L 37 av 8.2.2006, s. 1.

<sup>10</sup> EFT L 189 av 18.7.2002, s. 12.

- stimuleringstiltak til å utstyre togene med ETCS.
- 49) For å ta hensyn til brukernes, eller de potensielle brukernes, behov for jernbaneinfrastrukturkapasitet for å kunne planlegge sin virksomhet, samt til kundenes og investorenes behov, er det viktig at infrastrukturforvaltningene sikrer at infrastrukturkapasiteten fordeles på en måte som gjenspeiler behovet for å opprettholde og forbedre tjenestenes driftssikkerhet.
- 50) Jernbaneforetakene og infrastrukturforvaltningene bør oppmuntres til å redusere forstyrrelsene i jernbanenettet til et minimum og til å forbedre jernbanenettets ytelse.
- 51) Medlemsstatene bør ha anledning til å la kjøperne av jernbanetjenester delta direkte i kapasitetsfordelingsprosessen.
- 52) Det er viktig å ta hensyn til både søkerens og infrastrukturforvaltningens forretningsmessige behov.
- 53) Det er viktig at infrastrukturforvaltningen gis størst mulig fleksibilitet ved fordeling av infrastrukturkapasitet, men dette bør være forenlig med søkerens rimelige behov.
- 54) Kapasitetsfordelingsprosessen bør forhindre at andre virksomheter som har, eller ønsker å ha, rett til å bruke infrastrukturen for å utvikle sin virksomhet, pålegges unødvendige begrensninger.
- 55) Ordningene for avgifts- og kapasitetsfordeling må eventuelt ta hensyn at ulike deler av jernbaneinfrastrukturnettet kan være utformet med tanke på ulike hovedbrukeres behov.
- 56) Ulike brukere og brukertyper har ofte ulik innvirkning på infrastrukturkapasiteten, og de ulike tjenestenes behov må være vel avveid.
- 57) For tjenester som ytes i henhold til kontrakt med en offentlig myndighet, kan det bli nødvendig å vedta særskilte regler for fortsatt å være attraktive for brukerne.
- 58) Ordningene for avgifts- og kapasitetsfordeling bør ta hensyn til virkningene av den økte utnyttelsen av infrastrukturkapasiteten og den mangel på infrastrukturkapasitet som dette kan føre til.
- 59) De ulike tidsrammene for planlegging av trafikktyper bør sikre at søknader om infrastrukturkapasitet som leveres etter at den årlige ruteplanprosessen er avsluttet, kan etterkommes.
- 60) For å sikre et optimalt resultat for jernbaneforetakene er det ønskelig å kreve en gjennomgang av hvordan infrastrukturkapasiteten benyttes i tilfeller der det kreves samordning av søknadene om kapasitet for å imøtekomme brukernes behov.
- 61) Med tanke på infrastrukturforvaltningenes monopolstilling bør det kreves en gjennomgang av tilgjengelig infrastrukturkapasitet og metoder for å øke den, dersom kapasitetsfordelingsprosessen ikke klarer å imøtekomme brukernes krav.
- 62) Manglende opplysninger om søknader fra andre jernbaneforetak samt og om begrensninger i systemet kan gjøre det vanskelig for jernbaneforetak å optimere sine søknader om infrastrukturkapasitet.
- 63) Det er viktig å sikre en bedre samordning av fordelingsordningene for å gjøre jernbanen mer attraktiv for trafikk som bruker jernbanenettet til flere enn én infrastrukturforvaltning, særlig for internasjonal trafikk.
- 64) Det er viktig å redusere til et minimum konkurransevridning som kan oppstå mellom forskjellige jernbaneinfrastrukturer eller transportmåter på grunn av store forskjeller i avgiftsprinsipper.
- 65) Det bør fastsettes hvilke deler av infrastruktur-tjenesten som er vesentlige for at en operatør skal kunne yte en tjeneste, og som bør stilles til rådighet mot betaling av lavest mulige adgangsavgifter.
- 66) Det bør investeres i jernbaneinfrastruktur, og avgiftsordningene for infrastrukturen bør oppmuntre infrastrukturforvaltningene til å foreta de nødvendige investeringer dersom de er økonomisk fornuftige.
- 67) For at infrastrukturavgiftene skal kunne fastsettes på et hensiktsmessig og rettferdig nivå, må infrastrukturforvaltningene registrere og fastsette verdien av sine aktiva og ha en klar forståelse av hvilke faktorer som bestemmer kostnaden ved å drive infrastrukturen.
- 68) Det bør sikres at det tas hensyn til eksterne kostnader når det treffes beslutninger på transportområdet, og at avgiftene på jernbaneinfrastruktur kan bidra til å internalisere eksterne kostnader på en ensartet og balansert måte for alle transportmåter.
- 69) Det er viktig å sikre at avgifter på nasjonal og internasjonal trafikk gjør det mulig for jernbanen fortsatt å imøtekomme markedets behov. Derfor bør infrastrukturavgiftene fastsettes på et nivå som tilsvarer de kostnader som oppstår som en direkte følge av driften av togtrafikken.
- 70) Det generelle nivå for kostnadsdekning gjennom infrastrukturavgifter påvirker nivået av offentlig støtte som er nødvendig. Medlemsstatene kan kreve ulik kostnadsdekning. Alle

- ordninger for infrastrukturavgifter bør imidlertid sikre at trafikk som i det minste kan dekke tilleggskostnadene den medfører, kan bruke jernbanenettet.
- 71) En jernbaneinfrastruktur er et naturlig monopol, og derfor er det nødvendig å oppmuntre infrastrukturforvaltningene til å redusere kostnader og forvalte sin infrastruktur på en effektiv måte.
- 72) Utviklingen av jernbanetransporten bør oppnås blant annet ved at de tilgjengelige unionsinstrumenter anvendes, dog uten at allerede fastsatte prioriteringer tilsidesettes.
- 73) Rabatter som gis jernbaneforetak, bør knyttes til faktiske reduksjoner i administrative kostnader, særlig besparelser når det gjelder transaksjonskostnader. Rabatter kan også brukes for å fremme effektiv bruk av infrastrukturen.
- 74) Det er ønskelig at jernbaneforetak og infrastrukturforvaltningen oppmuntres til å redusere forstyrrelsene i jernbanenettet til et minimum.
- 75) Kapasitetsfordeling innebærer en kostnad for infrastrukturforvaltningen, og denne bør kreves dekket.
- 76) Effektiv forvaltning og rettferdig utnyttelse av jernbaneinfrastruktur på like vilkår forutsetter at det opprettes en reguleringsmyndighet som fører tilsyn med anvendelsen av reglene i dette direktiv og fungerer som klageinstans, uten at dette påvirker muligheten for en rettslig behandling. Reguleringsmyndigheten bør kunne håndheve sine anmodninger om opplysninger og beslutninger ved hjelp av passende sanksjoner.
- 77) Finansieringen av reguleringsmyndigheten bør sikre dens uavhengighet og bør komme enten fra statsbudsjettet eller gjennom innkreving av obligatoriske bidrag fra sektoren, samtidig som prinsippene om rettferdighet, åpenhet, likebehandling og forholdsmessighet overholdes
- 78) Hensiktsmessige framgangsmåter for utpeking av personell bør bidra til å sikre reguleringsmyndighetens uavhengighet og særlig at utpekingen av personer som har til oppgave å treffe beslutninger, foretas av en offentlig myndighet som ikke har direkte eierskap til regulerte foretak. Forutsatt at nevnte vilkår er oppfylt, kan en slik myndighet for eksempel være en lovgivende forsamling, president eller statsminister.
- 79) Det kreves særskilte tiltak for å ta hensyn til enkelte medlemsstaters særlige geopolitiske og geografiske situasjon samt den særlige organiseringen av jernbanesektoren i flere medlemsstater, samtidig som integriteten til det indre marked sikres.
- 80) For å ta hensyn til utviklingen på jernbanemarkedet bør Kommisjonen delegeres myndighet til å vedta rettsakter i samsvar med artikkel 290 i traktaten om Den europeiske unions virkemåte (TEUV) når det gjelder tekniske endringer av opplysningene som skal legges fram av et foretak som søker om en lisens, av listen over kategorier av forsinkelser, av tidsplanen for fordelingsprosessen og av de regnskapsopplysninger som skal legges fram for reguleringsmyndighetene. Det er særlig viktig at Kommisjonen gjennomfører hensiktsmessige samråd under sitt forberedende arbeid, herunder på ekspertnivå. Kommisjonen bør i forbindelse med forberedelsene til og utarbeidningen av delegerte rettsakter sikre at relevante rettsakter oversendes samtidig, i god tid og på hensiktsmessig måte til Europaparlamentet og Rådet.
- 81) For å sikre ensartede vilkår for gjennomføringen av dette direktiv bør Kommisjonen gis gjennomføringsmyndighet. Denne myndighet bør utøves i samsvar med europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 182/2011 av 16. februar 2011 om fastsettelse av alminnelige regler og prinsipper for medlemsstatenes kontroll med Kommisjonens utøvelse av gjennomføringsmyndighet<sup>11</sup>.
- 82) Gjennomføringsrettsakter knyttet til jernbanetjenestenes hovedformål, vurdering av nye internasjonale ruters innvirkning på den økonomiske balanse i kontrakter om offentlig tjenesteyting, avgifter på jernbaneforetak som yter persontransport, adgang til tjenester som tilbys i anlegg for grunnleggende tjenester, nærmere opplysninger om framgangsmåten som skal følges for å få en lisens, reglene for å beregne direkte kostnader ved innkreving av avgifter for kostnader ved støvirkninger, metoder for anvendelse av differensierte infrastrukturavgifter for å stimulere til at togene utstyres med ETCS samt de felles prinsipper og praksis for reguleringsmyndighetenes beslutningstaking bør ikke vedtas av Kommisjonen med mindre komiteen som er nedsatt i henhold til dette direktiv, ikke avgir noen uttalelse om utkastet til gjennomføringsrettsakt som legges fram av Kommisjonen.

<sup>11</sup> EUT L 55 av 28.2.2011, s. 13.

- 83) Ettersom målene for dette direktiv, nemlig å fremme utviklingen av jernbanene i Unionen, fastsette hovedprinsippene for utstedelse av lisenser til jernbaneforetak og samordne medlemsstatenes ordninger for fordeling av jernbaneinfrastrukturkapasitet og avgifter for bruk av denne, ikke i tilstrekkelig grad kan nås av medlemsstatene, dels fordi utstedelsen av slike lisenser og driften av vesentlige deler av jernbanenettene har helt klare internasjonale aspekter, dels fordi det er nødvendig å sikre rettferdige vilkår for adgang til infrastrukturen som ikke innebærer forskjellsbehandling, og derfor, på grunn av deres grenseoverskridende aspekter, bedre kan nås på unionsplan, kan Unionen treffe tiltak i samsvar med nærhetsprinsippet som fastsatt i artikkel 5 i traktaten om Den europeiske union. I samsvar med forholdsmessighetsprinsippet fastsatt i nevnte artikkel går dette direktiv ikke lenger enn det som er nødvendig for å nå nevnte mål.
- 84) Plikten til å innarbeide dette direktiv i nasjonal lovgivning bør begrenses til de bestemmelser som representerer en vesentlig endring i forhold til tidligere direktiver. Plikten til å innarbeide bestemmelsene i dette direktiv, som i det store og hele er uendret sammenlignet med tidligere direktiver, følger av nevnte direktiver.
- 85) Medlemsstater som ikke har noe jernbanesystem og ikke har umiddelbare planer om å opprette et jernbanesystem, ville blitt pålagt en uforholdsmessig og formålsløs plikt dersom de hadde måttet innarbeide og gjennomføre kapittel II og IV i dette direktiv. Slike medlemsstater bør derfor fritas fra nevnte plikt.
- 86) I samsvar med medlemsstatenes og Kommisjonens felles politiske erklæring av 28. september 2011 om forklarende dokumenter<sup>12</sup> har medlemsstatene forpliktet seg til i begrunnede tilfeller å la meddelelsen av deres innarbeidingstiltak ledsages av et eller flere dokumenter som forklarer forholdet mellom de ulike deler i et direktiv og de tilsvarende deler i de nasjonale innarbeidingsinstrumenter. Med hensyn til dette direktiv anser lovgiveren at oversending av slike dokumenter er begrunnet.
- 87) Dette direktiv skal ikke berøre fristene fastsatt i del B i vedlegg IX, innen hvilke medlemsstatene skal oppfylle tidligere direktiver –

## VEDTATT DETTE DIREKTIV:

### Kapittel I

#### Alminnelige bestemmelser

##### Artikkel 1

#### Formål og virkeområde

1. Dette direktiv fastsetter
  - a) reglene for forvaltning av jernbaneinfrastruktur og for den jernbanetransportvirksomhet som utøves av jernbaneforetak som er etablert eller som skal etablere seg i en medlemsstat som fastsatt i kapittel II,
  - b) kriteriene som skal legges til grunn når en medlemsstat utsteder, fornyer eller endrer lisenser til jernbaneforetak som er etablert eller som kommer til å etablere seg i Unionen som fastsatt i kapittel III,
  - c) prinsippene og framgangsmåtene for fastsettelse og innkreving av jernbaneinfrastrukturavgifter og fordeling av jernbaneinfrastrukturkapasitet som fastsatt i kapittel IV.
2. Dette direktiv får anvendelse på jernbaneinfrastruktur som brukes til nasjonale og internasjonale jernbanetjenester.

##### Artikkel 2

#### Unntak fra virkeområdet

1. Kapittel II får ikke anvendelse på jernbaneforetak som bare yter tjenester i byer og forsteder eller regionale tjenester på lokale og regionale frittstående jernbanenett for transporttjenester på jernbaneinfrastruktur eller jernbanenett som bare er beregnet til jernbanetjenester i byer og forsteder.
 

Uten hensyn til første ledd skal artikkel 4 og 5 få anvendelse når et slikt jernbaneforetak står under direkte eller indirekte kontroll av et foretak eller en annen enhet som yter eller integrerer andre jernbanetransporttjenester enn tjenester i byer og forsteder eller regionale tjenester. Artikkel 6 skal også få anvendelse på et slikt jernbaneforetak når det gjelder forholdet mellom jernbaneforetaket og foretaket eller enheten som direkte eller indirekte kontrollerer det.
2. Medlemsstatene kan unnta følgende fra anvendelsen av kapittel II:
  - a) foretak som bare driver persontransport med jernbane på lokal eller regional frittstående jernbaneinfrastruktur,

<sup>12</sup> EUT C 369 av 17.12.2011, s. 14.

- b) foretak som bare driver persontransport med jernbane i byer eller forsteder,
- c) foretak som bare driver regional godstransport med jernbane,
- d) foretak som bare driver godstransport på privateid jernbaneinfrastruktur som bare brukes av infrastruktureieren til egen godstransport,
3. Medlemsstatene kan unnta følgende fra anvendelsen av artikkel 7, 8 og 13 og kapittel IV:
- a) lokale og regionale frittstående jernbanenett for persontransport på jernbaneinfrastruktur,
- b) jernbanenett beregnet bare på persontransport med jernbane i byene eller forsteder,
- c) regionale jernbanenett som brukes til regional godstransport bare av et jernbaneforetak som ikke omfattes av nr. 1 inntil en annen søker anmoder om kapasitet på nevnte jernbanenett,
- d) privateid jernbaneinfrastruktur som bare brukes av infrastruktureieren til egen godstransport.
4. Uten at det berører nr. 3, kan medlemsstatene unnta lokale og regionale jernbaneinfrastrukturer som ikke har noen strategisk betydning for jernbanemarkedets virkemåte, fra anvendelsen av artikkel 8 nr. 3, og lokale jernbaneinfrastrukturer som ikke har noen strategisk betydning for jernbanemarkedets virkemåte, fra anvendelsen av kapittel IV. Medlemsstatene skal underrette Kommisjonen om at de har til hensikt å unnta slike jernbaneinfrastrukturer. I samsvar med framgangsmåten med rådgivende komité nevnt i artikkel 62 nr. 2 skal Kommisjonen beslutte hvorvidt en slik jernbaneinfrastruktur kan anses å mangle strategisk betydning, idet det tas hensyn til lengden på de aktuelle jernbanelinjer, den faktiske utnyttelse samt det trafikkvolum som kan påvirkes.
5. Medlemsstatene kan unnta fra anvendelsen av artikkel 31 nr. 5 kjøretøyer som går i trafikk eller er beregnet på å gå i trafikk til og fra tredjestater, og som kjører på et jernbanenett som har en annen sporvidde enn Unionens hovedjernbanenett.
6. Medlemsstatene kan fastsette andre tidsperioder eller frister for tidsplanen for kapasitetsfordeling enn dem som er nevnt i artikkel 43 nr. 2 bokstav b) i vedlegg VI og nr. 3, 4 og 5 i vedlegg VII dersom fastsettelsen av internasjonale ruteleier i samarbeid med infrastrukturforvaltningene i tredjestater på et jernbanenett som har en annen sporvidde enn Unionens hovedjernbanenett, har en betydelig innvirkning på tidsplanen for kapasitetsfordeling generelt.
7. Medlemsstatene kan beslutte å offentliggjøre rammen og reglene for avgifter som spesifikt gjelder for internasjonal godstrafikk til og fra tredjestater på et jernbanenett som har en annen sporvidde enn Unionens hovedjernbanenett, med andre instrumenter og tidsfrister enn de som er fastsatt i artikkel 29 nr. 1, dersom dette kreves for å sikre rettferdig konkurranse.
8. Medlemsstatene kan unnta fra anvendelsen av kapittel IV jernbaneinfrastruktur som har en annen sporvidde enn Unionens hovedjernbanenett, og som forbinder grensestasjoner i en medlemsstat med en tredjestats territorium.
9. Med unntak av artikkel 6 nr. 1 og 4 og artikkel 10, 11, 12 og 28 skal dette direktiv ikke få anvendelse på foretak hvis virksomhet er begrenset til pendeltransport for veigående kjøretøyer gjennom undersjøiske tunneler eller transportvirksomhet i form av pendeltransport for veigående kjøretøyer gjennom slike tunneler.
10. Medlemsstatene kan unnta fra anvendelsen av kapittel II, med unntak av artikkel 14, og kapittel IV enhver jernbanetjeneste i transitt gjennom Unionen.
11. Medlemsstatene kan unnta fra anvendelsen av artikkel 32 nr. 4 tog som ikke er utstyrt med Det europeiske trafikkstyringssystem (ETCS), og som brukes til regional persontransport og ble tatt i bruk for første gang før 1985.

### Artikkel 3

#### Definisjoner

I dette direktiv menes med:

- 1) «jernbaneforetak» ethvert privat eller offentlig foretak med lisens i henhold til dette direktiv, som har som hovedvirksomhet å yte tjenester for transport av gods og/eller passasjerer med jernbane, og som forplikter seg til å sørge for trekraften; dette gjelder også foretak som bare sørger for trekraft,
- 2) «infrastrukturforvaltning» ethvert organ eller foretak som er ansvarlig for særlig å opprette, forvalte og vedlikeholde jernbaneinfrastruktur, herunder trafikkstyring og styring, kontroll og signal; infrastrukturforvaltningens funksjoner på et jernbanenett eller en del av et jernbanenett kan tildeles andre organer eller foretak,
- 3) «jernbaneinfrastruktur» anleggene oppført i vedlegg I,

- 4) «internasjonal godstransport» en transporttjeneste der toget krysser minst én medlemsstatsgrense; toget kan koples sammen og/eller deles opp, og de ulike delene kan ha forskjellige opprinnelses- og bestemmelsessteder, forutsatt at alle vogner krysser minst én grense,
- 5) «internasjonal persontransport» persontransport der toget krysser minst én medlemsstatsgrense, og der tjenestens hovedformål er å transportere passasjerer mellom stasjoner i forskjellige medlemsstater; toget kan koples sammen og/eller deles opp, og de ulike delene kan ha forskjellige opprinnelses- og bestemmelsessteder, forutsatt at alle vogner krysser minst én grense,
- 6) «transport i byer og forsteder» transporttjenester som har som hovedformål å imøtekomme transportbehovene i en bykjerne eller et byområde, herunder transportbehovene mellom denne bykjerne eller dette byområde og omliggende områder,
- 7) «regional transport» transporttjenester som har som hovedformål å imøtekomme transportbehovene i en region, herunder en grense-region,
- 8) «transitt» passering gjennom Unionens territorium uten å laste eller losse gods og/eller uten å ta opp eller sette av passasjerer på Unionens territorium,
- 9) «alternativ rute» en annen rute mellom samme opprinnelses- og bestemmelsessted som jernbaneforetaket i stedet kan anvende for å utføre den aktuelle gods- eller persontransport,
- 10) «brukbart alternativ» adgang til et annet serviceanlegg som gjør det mulig for jernbaneforetaket å utføre den aktuelle gods- eller persontransport på økonomisk akseptable vilkår,
- 11) «serviceanlegg» anlegg, herunder grunn, bygninger og utstyr, som er helt eller delvis særlig innrettet med henblikk på å kunne yte en eller flere av tjenestene nevnt i vedlegg II nr. 2-4,
- 12) «operatør av serviceanlegg» ethvert offentlig eller privat foretak med ansvar for å forvalte et eller flere serviceanlegg eller for å yte en eller flere av tjenestene til jernbaneforetak som nevnt i nr. 2-4 i vedlegg II,
- 13) «tverrnasjonal avtale» enhver avtale mellom to eller flere medlemsstater eller mellom medlemsstater og tredjestater med henblikk på å gjøre det lettere å yte jernbanetjenester over landegrensene,
- 14) «lisens» en autorisasjon utstedt av en lisensutstedende myndighet til et foretak, som viser at foretaket er kvalifisert til å yte jernbanetjenester som jernbaneforetak. Denne kvalifikasjonen kan være begrenset til visse typer tjenester,
- 15) «lisensutstedende myndighet» det organ som er ansvarlig for å utstede lisenser i en medlemsstat,
- 16) «avtale» en avtale eller en tilsvarende ordning innenfor rammen av administrative tiltak,
- 17) «rimelig fortjeneste» en avkastning på egenkapitalen som tar hensyn til risikoen, herunder for inntektene, eller fraværet av slik risiko som operatøren av serviceanlegget pådrar seg, og som er i tråd med de seneste års gjennomsnittlige avkastning for den berørte sektor,
- 18) «fordeling» en infrastrukturforvaltnings fordeling av jernbaneinfrastrukturkapasitet,
- 19) «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, speditorer og operatører innenfor kombinert transport, som har en allmenntilgjengelig eller forretningsmessig interesse av å anskaffe infrastrukturkapasitet,
- 20) «overbelastet infrastruktur» en del av en infrastruktur der etterspørselen etter infrastrukturkapasitet ikke kan dekkes fullstendig i visse perioder, selv ikke etter en samordning av de ulike søknadene om kapasitet,
- 21) «kapasitetsforbedringsplan» et tiltak eller en rekke tiltak med en tidsplan for gjennomføring som tar sikte på å avhjelpe de kapasitetsbegrensninger som har ført til at en del av infrastrukturen blir erklært som «overbelastet infrastruktur»,
- 22) «samordning» framgangsmåten der infrastrukturforvaltningen og søkerne forsøker å finne en løsning på situasjoner der det finnes innbyrdes motstridende søknader om infrastrukturkapasitet,
- 23) «rammeavtale» en rettslig bindende generell avtale inngått på offentlig- eller privatrettslig grunnlag som fastsetter rettighetene og pliktene til en søker og infrastrukturforvaltningen med hensyn til den infrastrukturkapasitet som skal fordeles, og de avgifter som skal innkreves i et tidsrom som er lengre enn en ruteplanperiode,
- 24) «infrastrukturkapasitet» muligheten for å planlegge ruteleier det søkes om, på en bestemt del av infrastrukturen i en viss periode,
- 25) «jernbanenett» hele jernbaneinfrastrukturen som forvaltes av en infrastrukturforvaltning,

- 26) «netterklæring» en detaljert oversikt over alminnelige regler, tidsfrister, framgangsmåter og kriterier for ordningene for avgifts- og kapasitetsfordeling, herunder slik annen informasjon som kreves for å kunne søke om infrastrukturkapasitet,
- 27) «ruteleie» den infrastrukturkapasitet som trengs for å kjøre et tog mellom to steder i et gitt tidsrom,
- 28) «ruteplan» de data som fastlegger alle planlagte bevegelser av tog og rullende materiell i den berørte infrastruktur, i den tidsperiode da ruteplanen er gyldig,
- 29) «hensettingsspor» spor som er særlig beregnet på midlertidig hensetting av jernbanekjøretøyer mellom to oppdrag,
- 30) «omfattende vedlikehold» arbeid som ikke utføres rutinemessig som ledd i den daglige drift, og som krever at kjøretøyet tas ut av tjeneste.

## Kapittel II

### Utvikling av jernbanene i unionen

#### Avsnitt 1

#### Forvaltningsmessig uavhengighet

##### Artikkel 4

#### Jernbaneforetakets og infrastrukturforvaltningens uavhengighet

1. Medlemsstatene skal sikre at jernbaneforetak som direkte eller indirekte eies eller kontrolleres av medlemsstatene, har en uavhengig stilling når det gjelder ledelse, administrasjon og intern kontroll over forhold som gjelder administrasjon, økonomi og regnskapsføring, som innebærer at de særlig skal holde eiendeler, budsjetter og regnskaper atskilt fra statens.
2. Infrastrukturforvaltningen skal ha ansvar for egen ledelse, administrasjon og intern kontroll innenfor de rammer og særlige regler som medlemsstatene har fastsatt.

##### Artikkel 5

#### Forvaltning av jernbaneforetak i samsvar med forretningsmessige prinsipper

1. Medlemsstatene skal treffe de tiltak som er nødvendige for at jernbaneforetakene kan tilpasse sin virksomhet til markedet og forvalte

virksomheten på sine ledelsesorganers ansvar for å yte effektive og formålstjenlige tjenester til lavest mulig kostnad for den tjenestekvalitet som kreves.

Jernbaneforetakene skal drives etter de prinsipper som gjelder for kommersielle selskaper, uavhengig av hvem som eier dem. Dette skal også gjelde forpliktelsene til å yte offentlig tjeneste som medlemsstatene pålegger dem, og de kontrakter om offentlig tjenesteyting som de inngår med statens vedkommende myndigheter.

2. Jernbaneforetakene vedtar selv sine forretningsplaner, herunder sine investerings- og finansieringsprogrammer. Disse planene skal utformes for at foretakene skal oppnå økonomisk likevekt og de øvrige mål for den tekniske, forretningsmessige og finansielle forvaltning; de skal også angi hvordan disse målene skal nås.
3. Innenfor rammen av generelle politiske retningslinjer fastsatt av hver medlemsstat og under hensyn til nasjonale planer og kontrakter (som kan være flerårige), herunder investerings- og finansieringsplaner, skal jernbaneforetakene særlig stå fritt til å
  - a) etablere sin egen interne organisasjon, med forbehold for bestemmelsene i artikkel 7, 29 og 39,
  - b) styre tilbudet og markedsføringen av tjenester og fastsette prisene på disse,
  - c) treffe beslutninger om personale, aktiva og egne innkjøp,
  - d) øke sin markedsandel, utvikle ny teknologi og nye tjenester og innføre eventuelle nye driftsmetoder,
  - e) etablere ny virksomhet på områder som har tilknytning til jernbanevirksomhet.
 Dette nummer berører ikke forordning (EF) nr. 1370/2007.
4. Uten hensyn til nr. 3 skal aksjonærer i offentlig eide eller kontrollerte jernbaneforetak kunne kreve at deres forhåndssamtykke skal innhentes når det gjelder viktige virksomhetsbeslutninger, på samme måte som aksjonærer i private aksjeselskaper kan gjøre dette i henhold til medlemsstatenes selskapslovgivning. Bestemmelsene i denne artikkel berører ikke tilsynsorganenes myndighet i henhold til medlemsstatenes selskapsrett når det gjelder utpeking av styremedlemmer.



*Avsnitt 2***Atskillelse av infrastrukturforvaltning og transportvirksomhet og av ulike former for transportvirksomhet***Artikkel 6***Atskillelse av regnskaper**

1. Medlemsstatene skal sikre at det føres og offentliggjøres atskilte resultatregnskaper og balanser for virksomhet knyttet til yting av transporttjenester av jernbaneforetak på den ene side, og for virksomhet knyttet til forvaltning av jernbaneinfrastrukturen på den annen. Offentlige midler utbetalt til det ene virksomhetsområdet, kan ikke overføres til det andre.
2. Medlemsstatene kan også fastsette at nevnte atskillelse skal innebære at det skal være klart avgrensede avdelinger innenfor samme foretak, eller at infrastrukturen og transporttjenestene skal forvaltes av separate enheter.
3. Medlemsstatene skal sikre at det føres og offentliggjøres atskilte resultatregnskaper og balanser for virksomhet knyttet til yting av godstransporttjenester med jernbane på den ene side, og for virksomhet knyttet til yting av persontransport på den andre. Offentlige midler som utbetales til virksomhet knyttet til yting av transporttjenester som en offentlig tjeneste, skal framgå atskilt i samsvar med artikkel 7 i forordning (EF) nr. 1370/2007 i de relevante regnskaper og skal ikke overføres til virksomhet knyttet til yting av andre transporttjenester eller annen form for virksomhet.
4. Regnskapene for de ulike virksomhetsområder nevnt i nr. 1 og 3 skal føres slik at det er mulig å overvåke forbudet mot å overføre offentlige midler som er betalt til ett virksomhetsområde, til et annet, og overvåke bruken av inntekter fra infrastrukturavgifter og overskudd fra annen forretningsvirksomhet.

*Artikkel 7***Uavhengighet i forbindelse med en infrastrukturforvaltnings grunnleggende funksjoner**

1. Medlemsstatene skal sikre at de grunnleggende funksjoner vedrørende fastsettelse av rettferdig adgang på like vilkår til infrastruktur, overlates til organer eller bedrifter som ikke selv yter jernbanetransporttjenester. Uansett organisasjonsstruktur skal det framgå at dette mål er oppnådd.

Med grunnleggende funksjoner menes:

- a) beslutningstaking i forbindelse med fordeling av ruteleier, herunder både definisjon og vurdering av tilgjengelighet og fordeling av individuelle ruteleier, og
- b) beslutningstaking i forbindelse med infrastrukturavgifter, herunder fastsettelse og innkreving av avgiftene, uten hensyn til artikkel 29 nr. 1.

Medlemsstatene kan imidlertid overdra ansvaret for å bidra til utviklingen av jernbaneinfrastrukturen, for eksempel gjennom investeringer, vedlikehold og finansiering, til jernbaneforetak eller ethvert annet organ.

2. Dersom infrastrukturforvaltningen ikke er uavhengig av et jernbaneforetak med hensyn til juridisk form, organisasjon eller beslutningstaking, skal funksjonene nevnt i avsnitt 2 og 3 i kapittel IV ivaretas av et innkrevingsorgan og av et fordelingsorgan som er uavhengige av samtlige jernbaneforetak med hensyn til juridisk form, organisasjon og beslutningstaking.
3. Når det i bestemmelsene i avsnitt 2 og 3 i kapittel IV henvises til en infrastrukturforvaltnings grunnleggende funksjoner, skal bestemmelsene anses å kunne anvendes på innkrevingsorgan eller fordelingsorganet for deres respektive myndigheter.

*Avsnitt 3***Styrking av den finansielle stilling***Artikkel 8***Finansiering av infrastrukturforvaltningen**

1. Medlemsstatene skal utvikle sin nasjonale jernbaneinfrastruktur idet de der det er nødvendig, tar hensyn til Unionens samlede behov, herunder behovet for å samarbeide med tilgrensende tredjestater. For dette formål skal de innen 16. desember 2014 etter samråd med de berørte parter offentliggjøre en veiledende strategi for utvikling av jernbaneinfrastrukturen med sikte på å oppfylle framtidige mobilitetsbehov når det gjelder vedlikehold, fornyelse og utvikling av infrastrukturen på grunnlag av en bærekraftig finansiering av jernbanesystemet. Nevnte strategi skal dekke en periode på minst fem år og skal kunne forlenges.
2. Idet det tas behørig hensyn til artikkel 93, 107 og 108 i TEUV kan medlemsstatene også gi infrastrukturforvaltningen tilstrekkelige finansielle midler i forhold til dens funksjoner som nevnt i artikkel 3 nr. 2, infrastrukturens stør-

relse og finansielle behov, særlig for å dekke nye investeringer. Medlemsstatene kan beslutte å finansiere nevnte investeringer på andre måter enn gjennom direkte statsstøtte. Under alle omstendigheter skal medlemsstatene oppfylle kravene nevnt i nr. 4.

3. Innenfor rammen av den berørte medlemsstats overordnede politikk og samtidig som det tas hensyn til strategien nevnt i nr. 1 og til delingen av finansielle midler fra medlemsstatene nevnt i nr. 2, skal infrastrukturforvaltningen vedta en forretningsplan som omfatter investerings- og finansieringsprogrammer. Planen skal utformes slik at den sikrer optimal og effektiv utnyttelse, utbygging og utvikling av infrastrukturen og samtidig sikrer finansiell balanse og omfatter de nødvendige midler til å oppfylle disse mål. Infrastrukturforvaltningen skal sikre at kjente søkere og på deres anmodning potensielle søkere får tilgang til de relevante opplysninger og gis mulighet til å uttale seg om forretningsplanens innhold når det gjelder vilkårene for adgang til og bruk av infrastrukturen, typen infrastruktur og utbygging og utvikling av infrastrukturen før den vedtas av infrastrukturforvaltningen.
4. Medlemsstatene skal sikre at en infrastrukturforvaltnings resultatregnskap er balansert under normale markedsforhold og over en rimelig periode på høyst fem år, slik at inntektene fra infrastrukturavgifter, overskudd fra annen forretningsvirksomhet, inntekter uten tilbakebetalingsplikt fra private kilder og statlig finansiering, herunder eventuelle forskuddsinnbetalinger fra staten, når det er relevant, minst dekker utgiftene til infrastrukturen.

Uten hensyn til en eventuell langsiktig målsetting om brukerbetaling av infrastrukturkostnadene for alle transportmåter på grunnlag av en rettferdig konkurranse på like vilkår mellom de forskjellige transportmåter, kan en medlemsstat, når jernbanetransporten er i stand til å konkurrere med andre transportmåter, innenfor avgiftsrammen i artikkel 31 og 32, kreve at infrastrukturforvaltningen balanserer sine regnskaper uten statlig finansiering.

#### Artikkel 9

##### Åpenhet om gjeldslette

1. Uten at det berører unionsreglene om statsstøtte og i samsvar med artikkel 93, 107 og 108 i TEUV skal medlemsstatene opprette hensiktsmessige ordninger for å bidra til å redu-

sere gjelden på offentlig eide eller kontrollerte jernbaneforetak til et nivå som ikke hindrer en sunn økonomisk styring og som forbedrer deres økonomiske stilling.

2. For formålene nevnt i nr. 1 kan medlemsstatene kreve at det opprettes en separat enhet for gjeldsnedskrivning i regnskapsavdelingen i slike jernbaneforetak.

Alle lån som jernbaneforetaket har tatt opp både for å finansiere investeringer og for å dekke ekstra driftskostnader knyttet til jernbanetransportvirksomhet eller forvaltning av jernbaneinfrastruktur, kan overføres til denne enhetens balanse inntil de er nedbetalt. Gjeld fra virksomheten til datterforetak kan ikke tas i betraktning.

3. Nr. 1 og 2 gjelder bare for gjeld og renter som er påløpt slik gjeld av offentlig eide eller kontrollerte jernbaneforetak før datoen for åpningen av markedet for alle eller en del av jernbanetransporttjenestene i den berørte medlemsstat, og under alle omstendigheter før 15. mars 2001, eventuelt datoen for tiltredelse til Unionen når det gjelder medlemsstater som har tiltrådt Unionen etter nevnte dato.

#### Avsnitt 4

##### Adgang til jernbaneinfrastruktur og tjenester

#### Artikkel 10

##### Vilkår for adgang til jernbaneinfrastruktur

1. Jernbaneforetakene skal gis adgangsrett til jernbaneinfrastrukturen i alle medlemsstater på rettferdige og åpne vilkår som ikke innebærer forskjellsbehandling, når formålet er å drive noen form for godstransporttjeneste med jernbane. Denne rett skal omfatte adgang til infrastruktur som knytter sammen sjøhavner og innlandshavner og andre serviceanlegg nevnt i nr. 2 i vedlegg II, og til infrastruktur som flere enn én sluttbruker benytter eller kan benytte.
2. Jernbaneforetakene skal gis adgangsrett til jernbaneinfrastrukturen i alle medlemsstatene når formålet er å drive internasjonal persontransport. Jernbaneforetakene skal underveis på en rute for internasjonal persontransport ha rett til å ta med passasjerer fra enhver stasjon langs den internasjonale ruten og sette dem av på en annen stasjon, herunder stasjoner som ligger i samme medlemsstat. Denne rett skal omfatte adgang til infrastruktur som knytter sammen anlegg for tjenestene nevnt i nr. 2 i vedlegg II.

3. På anmodning fra de berørte vedkommende myndigheter eller berørte jernbaneforetak skal den eller de relevante reguleringsmyndigheter nevnt i artikkel 55, vurdere hvorvidt hovedformålet med tjenesten er å transportere passasjerer mellom stasjoner i forskjellige medlemsstater.
4. På grunnlag av reguleringsorganenes, vedkommende myndigheters og jernbaneforetakenes erfaring og på grunnlag av arbeidet i jernbanenettet nevnt i artikkel 57 nr. 1 skal Kommisjonen senest 16. desember 2016 treffe tiltak som fastsetter nærmere bestemmelser om framgangsmåte og kriterier som skal følges for anvendelsen av nr. 3. Nevnte gjennomføringsrettsakter skal vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomiteé nevnt i artikkel 62 nr. 3.

#### Artikkel 11

##### **Begrensning av adgangsretten og retten til å ta opp og sette av passasjerer**

1. Medlemsstatene kan begrense adgangsretten fastsatt i artikkel 10 for tjenester mellom et avgangs- og ankomststed som omfattes av en eller flere kontrakter om offentlig tjenesteyting som er i samsvar med Unionens regelverk. En slik begrensning skal ikke innskrenke retten til å ta med passasjerer fra en hvilken som helst stasjon som ligger langs en internasjonal rute, eller til å sette dem av ved en annen stasjon, herunder stasjoner i samme medlemsstat, med mindre utøvelse av denne retten vil kunne skade den økonomiske likevekt i kontraktene om offentlig tjenesteyting.
  2. Hvorvidt den økonomiske likevekt i en kontrakt om offentlig tjenesteyting kan være truet, skal fastslås av det eller de relevante reguleringsorganer nevnt i artikkel 55 på grunnlag av en objektiv økonomisk analyse og forhåndsfastsatte kriterier, på anmodning fra en av følgende:
    - a) den eller de vedkommende myndigheter som har tildelt kontrakten om offentlig tjenesteyting,
    - b) enhver annen berørt vedkommende myndighet som har rett til å begrense adgangen i henhold til denne artikkel,
    - c) infrastrukturforvaltningen,
    - d) jernbaneforetaket som oppfyller kontrakten om offentlig tjenesteyting.
- Vedkommende myndigheter og jernbaneforetak som yter offentlige tjenester, skal legge fram for det eller de relevante reguleringsorganer de opplysninger som det er rimelig å kunne kreve for å treffe en beslutning. Reguleringsmyndigheten skal vurdere opplysningene nevnte parter legger fram, og ved behov be om ytterligere opplysninger fra, samt innlede samråd med, alle berørte parter innen en måned etter å ha mottatt slik anmodning. Reguleringsmyndigheten skal om nødvendig rådføre seg med alle berørte parter og meddele de berørte parter sin begrunnede beslutning innen en forhåndsfastsatt rimelig frist, og under alle omstendigheter innen seks uker etter å ha mottatt alle relevante opplysninger.
3. Reguleringsmyndigheten skal begrunne sin beslutning og angi en frist for og på hvilke vilkår nedenstående kan søke om fornyet behandling av beslutningen:
    - a) den eller de berørte vedkommende myndigheter,
    - b) infrastrukturforvaltningen,
    - c) jernbaneforetaket som oppfyller kontrakten om offentlig tjenesteyting,
    - d) jernbaneforetaket som søker om adgang.
  4. På grunnlag av reguleringsorganenes, vedkommende myndigheters og jernbaneforetakenes erfaring og på grunnlag av arbeidet i jernbanenettet nevnt i artikkel 57 nr. 1 skal Kommisjonen senest 16. desember 2016 treffe tiltak som fastsetter nærmere bestemmelser om framgangsmåte og kriterier som skal følges for anvendelsen av nr. 1, 2 og 3. Nevnte gjennomføringsrettsakter skal vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomiteé nevnt i artikkel 62 nr. 3.
  5. Medlemsstatene kan også begrense retten til å ta med og sette av passasjerer på stasjoner i samme medlemsstat som ligger langs ruten for internasjonal persontransport dersom det er gitt en eksklusiv rett til å transportere passasjerer mellom disse stasjoner i en konsesjonskontrakt som er tildelt før 4. desember 2007 etter en åpen anbudsprosedyre og i samsvar med relevante prinsipper i unionsretten. Denne begrensning kan gjelde for kontraktens opprinnelige varighet eller i 15 år, avhengig av hvilken som er kortest.
  6. Medlemsstatene skal sikre at beslutningene nevnt i nr. 1, 2, 3 og 5 er underlagt rettslig prøving.

*Artikkel 12***Innkrevning av avgift fra jernbaneforetak som tilbyr persontransport**

1. Uten at bestemmelsene i artikkel 11 nr. 2 berøres, kan medlemsstatene, etter framgangsmåtene fastsatt i denne artikkel, tillate myndigheten med ansvar for persontransport med jernbane å innkreve en avgift fra jernbaneforetak som tilbyr persontransport, for driften av ruter som omfattes av nevnte myndighets ansvarsområde og som finner sted mellom to stasjoner i denne medlemsstat.

I slike tilfeller skal jernbaneforetakene som driver nasjonal eller internasjonal persontransport med jernbane, omfattes av samme avgift for drift av rutene som faller inn under denne myndighets ansvarsområde.

2. Denne avgift er ment å skulle kompensere myndigheten for forpliktelsene til å yte offentlige tjenester som fastsatt i kontraktene om offentlig tjenesteyting i samsvar med unionsretten. De inntekter en slik avgift innbringer og som betales som kompensasjon, skal ikke overstige det som er nødvendig for helt eller delvis å dekke kostnadene som påløper i forbindelse med de aktuelle forpliktelsene til å yte offentlige tjenester, idet det tas hensyn til de aktuelle inntekter og en rimelig fortjeneste for å oppfylle nevnte forpliktelser.
3. Avgiften skal pålegges i samsvar med unionsretten og skal særlig overholde prinsippene om rettferdighet, åpenhet, likebehandling og forholdsmessighet, særlig når det gjelder forholdet mellom gjennomsnittsprisen for tjenesten som ytes passasjerer og avgiftsnivået. De samlede avgifter som pålegges i henhold til dette nummer, skal ikke true den økonomiske levedyktighet for den persontransport med jernbane som avgiften gjelder.
4. De berørte myndigheter skal oppbevare de opplysninger som er nødvendige for å sikre at avgiftenes opprinnelse og anvendelse kan spores. Medlemsstatene skal framlegge disse opplysningene for Kommisjonen.
5. På grunnlag av reguleringsmyndighetenes, vedkommende myndigheters og jernbaneforetakenes erfaring og på grunnlag av arbeidet i jernbanenettet nevnt i artikkel 57 nr. 1 skal Kommisjonen treffe tiltak som fastsetter nærmere bestemmelser om framgangsmåte og kriterier som skal følges for anvendelsen av denne artikkel. Nevnte gjennomføringsrettsakter skal vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomiteé nevnt i artikkel 62 nr. 3.

*Artikkel 13***Vilkår for adgang til tjenestene**

1. Infrastrukturforvaltningene skal tilby alle jernbaneforetak på like vilkår den minste pakken med adgangstjenester som fastsatt i nr. 1 i vedlegg II.
2. Operatører av serviceanlegg skal tilby alle jernbaneforetak adgang på like vilkår, herunder sporadgang, til anleggene nevnt i nr. 2 i vedlegg II og til tjenestene som tilbys i disse anlegg.
3. For å sikre full åpenhet og adgang på like vilkår til serviceanleggene nevnt i nr. 2 bokstav a), b), c), d), g) og i) i vedlegg II, og tilbud om tjenester i disse anlegg dersom operatøren av et slikt serviceanlegg direkte eller indirekte kontrolleres av et organ eller et foretak som også er aktivt og har en dominerende stilling på de nasjonale markeder for jernbanetransporttjenester som anlegget 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 en og samme juridiske enhet.

For alle serviceanlegg nevnt i nr. 2 i vedlegg II skal operatøren og organet eller foretaket ha atskilte regnskaper, herunder atskilte balanser og resultatregnskaper.

Dersom serviceanleggene drives av en infrastrukturforvaltning eller operatøren av serviceanlegget direkte eller indirekte kontrolleres av en infrastrukturforvaltning, anses oppfyllelse av kravene i dette nummer for å være godtgjort dersom kravene i artikkel 7 er oppfylt.

4. Anmodninger fra jernbaneforetak om adgang til og tilbud om tjenester i serviceanlegget nevnt i nr. 2 i vedlegg II skal besvares innenfor en rimelig frist, som fastsettes av det nasjonale reguleringsorgan nevnt i artikkel 55. Slike anmodninger kan bare avslås dersom det finnes brukbare alternativer som gjør det mulig å utføre den aktuelle gods- eller persontransport på de samme eller alternative ruter på økonomisk akseptable vilkår. Dette innebærer ikke at operatøren av serviceanlegget er forpliktet til å foreta investeringer i ressurser eller anlegg for å imøtekomme alle anmodninger fra jernbaneforetak.

Dersom anmodningene fra jernbaneforetakene gjelder adgang til og tilbud om tjenester ved et serviceanlegg som forvaltes av en operatør av et serviceanlegg som nevnt i nr. 3, skal operatøren av serviceanlegget skriftlig begrunne eventuelle avslag og angi brukbare alternativer i andre anlegg.

5. Dersom det oppstår en interessekonflikt mellom ulike anmodninger, skal operatøren av et serviceanlegg som nevnt i nr. 2 i vedlegg II, forsøke å imøtekomme alle anmodninger i størst mulig grad. Dersom det ikke finnes noe brukbart alternativ og det ikke er mulig å imøtekomme alle anmodninger om kapasitet for det aktuelle anlegg på grunnlag av påviste behov, kan søkeren klage til reguleringsmyndigheten nevnt i artikkel 55, som skal undersøke saken og eventuelt treffe tiltak for å sikre at en hensiktsmessig del av kapasiteten tildeles den aktuelle søker.
6. Dersom et serviceanlegg som nevnt i nr. 2 i vedlegg II, ikke har vært i bruk i minst to påfølgende år, og 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, med mindre operatøren av nevnte serviceanlegg kan godtgjøre at alle jernbaneforetak er forhindret fra å bruke anlegget på grunn av en pågående omstillingsprosess.
7. Dersom operatøren av serviceanlegget yter noen av tjenestene nevnt i nr. 3 i vedlegg II som tilleggstjenester, skal operatøren på anmodning tilby disse tjenester på like vilkår til alle jernbaneforetak som anmoder om dem.
8. Jernbaneforetak kan, som en ekstratjeneste, anmode infrastrukturforvaltningen eller andre operatører av serviceanlegget om ytterligere tjenester som nevnt i nr. 4 i vedlegg II. Operatøren av serviceanlegget er ikke forpliktet til å tilby disse tjenester. Dersom operatøren av serviceanlegget beslutter å tilby noen av disse tjenester til andre, skal den på anmodning tilby dem på samme vilkår til jernbaneforetak.
9. Kommisjonen kan på grunnlag av erfaringene fra reguleringsmyndighetene og operatørene av serviceanlegg og på grunnlag av arbeidet i jernbanenettet nevnt i artikkel 57 nr. 1, treffe tiltak som fastsetter nærmere bestemmelser om framgangsmåte og kriterier som skal følges for adgang til tjenestene som skal tilbys i serviceanleggene nevnt i nr. 2–4 i vedlegg II. Nevnte gjennomføringsrettsakter skal vedtas

etter framgangsmåten med forskriftskomitee nevnt i artikkel 62 nr. 3.

#### Avsnitt 5

### Tverrnasjonale avtaler

#### Artikkel 14

#### Generelle prinsipper for tverrnasjonale avtaler

1. Medlemsstatene skal sikre at bestemmelsene i tverrnasjonale avtaler ikke forskjellsbehandler jernbaneforetak eller begrenser jernbaneforetakenes frihet til å yte tjenester over landegrensene.
2. Medlemsstatene skal underrette Kommisjonen om alle tverrnasjonale avtaler innen 16. juni 2013 når det gjelder avtaler inngått før denne dato, og før nye eller reviderte avtaler inngås mellom medlemsstatene. Kommisjonen skal avgjøre hvorvidt slike avtaler er i samsvar med unionsretten senest ni måneder etter underretningen når det gjelder avtaler inngått før 15. desember 2012, og senest fire måneder etter underretningen når det gjelder nye eller reviderte avtaler mellom medlemsstatene. Nevnte gjennomføringsrettsakter skal vedtas etter framgangsmåten med rådgivende komité nevnt i artikkel 62 nr. 2.
3. Medlemsstatene skal underrette Kommisjonen om at de akter å innlede forhandlinger om og inngå nye eller reviderte tverrnasjonale avtaler mellom medlemsstater og tredjestater, uten at dette berører fordelingen av myndighet mellom Unionen og medlemsstatene i henhold til unionsretten.
4. Dersom Kommisjonen innen to måneder etter å ha mottatt underretning om at en medlemsstat akter å innlede forhandlinger som nevnt i nr. 2, fastslår at forhandlingene vil kunne skade målene for igangværende unionsforhandlinger med de berørte tredjestater og/eller føre til en avtale som er uforenlig med unionsretten, skal den underrette medlemsstaten om dette.  
Medlemsstatene skal holde Kommisjonen løpende underrettet om slike forhandlinger og når det er relevant, oppfordre Kommisjonen til å delta som observatør.
5. Medlemsstatene skal ha myndighet til midlertidig å anvende og/eller inngå nye eller reviderte tverrnasjonale avtaler med tredjestater forutsatt at de er forenlige med unionsretten og ikke skader formålet og hensikten med Unionens transportpolitikk. Kommisjonen skal vedta slike beslutninger om bemyndigelse.

Nevnte gjennomføringsrettsakter skal vedtas etter framgangsmåten med rådgivende komité nevnt i artikkel 62 nr. 2.

#### Avsnitt 6

### Kommisjonens overvåkingsoppgaver

#### Artikkel 15

#### Virkeområde for markedsovervåkingen

1. Kommisjonen skal treffe de tiltak som er nødvendige for å overvåke de tekniske og økonomiske vilkår og følge markedsutviklingen for Unionens jernbanetransport.
2. I den forbindelse skal Kommisjonen knytte nært til seg i sitt arbeid representanter for medlemsstatene, herunder representanter for reguleringsmyndighetene nevnt i artikkel 55, og representanter for de berørte sektorer, herunder, der det er relevant, jernbanesektorens parter i arbeidslivet, brukerne og representanter for lokale og regionale myndigheter slik at de bedre kan overvåke utviklingen i jernbanesektoren og på markedet, evaluere virkningen av tiltakene de treffer, og analysere virkningen av tiltakene Kommisjonen planlegger å treffe. Når det er hensiktsmessig, skal Kommisjonen også involvere Det europeiske jernbanebyrå i samsvar med dets funksjoner som nevnt i europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 881/2004 av 29. april 2004 om opprettelse av et europeisk jernbanebyrå (byråforordningen)<sup>13</sup>.
3. Kommisjonen skal overvåke anvendelsen av jernbanenettene og utviklingen av rammereglene i jernbanesektoren, særlig infrastrukturavgifter, kapasitetsfordeling, investeringer i jernbaneinfrastruktur, utvikling med hensyn til priser og kvalitet på jernbanetransporttjenester, jernbanetransporttjenester som omfattes av kontrakter om offentlig tjenesteyting, utstedelse av lisenser samt graden av markedsåpning og harmonisering medlemsstatene imellom, utvikling i sysselsettingen og relevante sosiale vilkår i jernbanesektoren. Disse overvåkingsaktiviteter berører ikke tilsvarende virksomhet i medlemsstatene og rollen til partene i arbeidslivet.
4. Kommisjonen skal hvert annet år rapportere til Europaparlamentet og Rådet om
  - a) utviklingen av det indre marked for jernbanetjenester og tjenester som skal tilbys til jernbaneforetak som nevnt i vedlegg II,
  - b) rammevilkårene nevnt i nr. 3, herunder for offentlig persontransport med jernbane,
  - c) tilstanden på Unionens jernbanenett,
  - d) anvendelsen av adgangsrettigheter,
  - e) hindringer for mer effektive jernbanetjenester,
  - f) infrastrukturbegrensninger,
  - g) behovet for lovgivning.
5. Med henblikk på Kommisjonens markeds- overvåking skal medlemsstatene hvert år, samtidig som rollen til partene i arbeidslivet respekteres, gi Kommisjonen de nødvendige opplysninger om bruken av jernbanenettene og utviklingen med hensyn til rammevilkårene for jernbanesektoren.
6. Kommisjonen kan treffe tiltak for å sikre ensartethet i medlemsstatenes rapporteringsforpliktelser. Nevnte gjennomføringsrettsakter skal vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomiteé nevnt i artikkel 62 nr. 3.

#### Kapittel III

### Utstedelse av lisens til jernbaneforetak

#### Avsnitt 1

#### Lisensutstedende myndighet

#### Artikkel 16

#### Lisensutstedende myndighet

Hver medlemsstat skal utpeke en lisensutstedende myndighet som skal være ansvarlig for å utstede lisenser og oppfylle de forpliktelser som følger av dette direktiv.

Lisensutstedende myndighet skal ikke selv yte jernbanetransporttjenester og skal være uavhengig av bedrifter eller enheter som gjør det.

#### Avsnitt 2

#### Vilkår for utstedelse av lisens

#### Artikkel 17

#### Allmenne krav

1. Et jernbaneforetak skal ha rett til å søke om lisens i den medlemsstat der det er etablert.
2. Medlemsstatene skal ikke utstede lisenser eller forlenge deres gyldighet når kravene i dette direktiv ikke er oppfylt.
3. Et jernbaneforetak som oppfyller kravene i dette kapittel, har rett til å få utstedt lisens.
4. Et foretak kan ikke yte jernbanetransporttjenester i henhold til dette kapittel med mindre det er tildelt den nødvendige lisens for tjenestene det skal yte.

<sup>13</sup> EUT L 164 av 30.4.2004, s. 1.

En slik lisens alene gir imidlertid ikke innehaveren rett til adgang til jernbaneinfrastrukturen.

5. Kommisjonen skal treffe tiltak som fastsetter nærmere regler for bruken av en felles modell for lisensen og dersom det er nødvendig for å sikre rettferdig og effektiv konkurranse på jernbanetransportmarkedene, nærmere opplysninger om framgangsmåten som skal følges ved anvendelsen av denne artikkel. Nevnte gjennomføringsrettsakter skal vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomiteé nevnt i artikkel 62 nr. 3.

#### Artikkel 18

##### Vilkår for utstedelse av lisens

Før et jernbaneforetak begynner sin virksomhet, skal det kunne godtgjøre overfor de lisensutstedende myndigheter i den berørte medlemsstat at det til enhver tid kan oppfylle visse krav til god vandel, økonomisk evne og faglig dyktighet, samt ha dekning for erstatningsansvaret som anført i artikkel 19 og 22.

Med henblikk på dette skal alle foretak som søker om lisens, legge fram alle relevante opplysninger.

#### Artikkel 19

##### Krav til god vandel

Medlemsstatene skal fastsette vilkårene for at kravet til god vandel er oppfylt, for å sikre at et foretak som søker om lisens, eller personene i ledelsen

- a) ikke er blitt dømt for alvorlige straffbare forhold, herunder overtredelser av forretningsmessig art,
- b) ikke er blitt slått konkurs,
- c) ikke er blitt dømt for alvorlige brudd på særlig lovgivning som gjelder transport,
- d) ikke er blitt dømt for alvorlige eller gjentatte brudd på sosialrettslige eller arbeidsrettslige forpliktelser, herunder forpliktelser som følger av arbeidervern- og arbeidsmiljølovgivning, eller forpliktelser i henhold til tolllovgivningen dersom det gjelder et selskap som ønsker å utføre godstransport over landegrensene, som omfattes av tollprosedyrer.

#### Artikkel 20

##### Krav til økonomisk evne

1. Kravene til økonomisk evne er oppfylt når jernbaneforetaket som søker om lisens, kan godt-

gjøre at det i et tidsrom på tolv måneder kan oppfylle sine løpende og potensielle forpliktelser, som skal være vurdert på et realistisk grunnlag.

2. Den lisensutstedende myndighet skal vurdere den økonomiske evne på grunnlag av jernbaneforetakets årsregnskap, og for foretak som søker om lisens og ikke er i stand til å framlegge årsregnskap, på grunnlag av årsbalansen. Hvert foretak som søker om en lisens, skal minst legge fram opplysningene nevnt i vedlegg III.
3. Lisensutstedende myndighet skal ikke anse at et foretak som søker om en lisens, oppfyller kravene til økonomisk evne dersom det som følge av sin virksomhet gjentatte ganger eller i betydelig grad skylder et større beløp skatt eller sosiale avgifter
4. Lisensutstedende myndighet kan kreve at det legges fram en revisjonsrapport og hensiktsmessige dokumenter fra bank, sparebank, regnskapsfører eller revisor. Dokumentasjonen skal inneholde opplysningene oppført i vedlegg III.
5. Kommisjonen skal gis myndighet til å vedta delegerte rettsakter i samsvar med artikkel 60 vedrørende visse endringer i vedlegg III. Vedlegg III kan dermed endres for å angi hvilke opplysninger foretak som søker om lisens, skal legge fram eller supplere på bakgrunn av erfaringene fra lisensutstedende myndigheter eller utviklingen på jernbanetransportmarkedet.

#### Artikkel 21

##### Krav til faglig dyktighet

Kravene til faglig dyktighet er oppfylt når et foretak som søker om lisens, har eller vil ha en ledelsesorganisasjon som har den kunnskap eller erfaring som er nødvendig for å utøve sikker og effektiv driftskontroll og overvåking av driftsformene angitt i lisensen.

#### Artikkel 22

##### Krav om dekning av erstatningsansvar

Uten at det berører unionsreglene om statsstøtte og i samsvar med artikkel 93, 107 og 108 TEUV skal et jernbaneforetak være tilstrekkelig forsikret eller ha truffet tilstrekkelige forholdsregler i henhold til nasjonal eller internasjonal rett for dekning av erstatningsansvaret ved ulykke, særlig når det gjelder passasjerer, bagasje, frakt, post og tredjemenn. Uten hensyn til denne forpliktelse

kan det tas hensyn til særtrekk ved og risikoprofilen for ulike tjenester, særlig jernbanedrift for kulturelle formål eller av hensyn til kulturarven.

### Avsnitt 3

## Lisensens gyldighet

### Artikkel 23

#### Gyldighet i tid og rom

1. En lisens skal være gyldig på hele Unionens territorium.
2. En lisens skal være gyldig så lenge jernbaneforetaket oppfyller forpliktelsene fastsatt i dette kapittel. En lisensutstedende myndighet kan imidlertid fastsette at det skal foretas en fornyet vurdering med jevne mellomrom. I så tilfelle skal slik fornyet vurdering foretas minst hvert femte år.
3. Særlige bestemmelser vedrørende midlertidig oppheving eller tilbakekalling av en lisens kan inntas i selve lisensen.

### Artikkel 24

#### Midlertidig lisens, godkjenning, midlertidig oppheving og tilbakekalling

1. Dersom det hersker alvorlig tvil om at et jernbaneforetak som den har utstedt lisens til, overholder kravene i dette kapittel, særlig kravene i artikkel 18, kan lisensutstedende myndighet til enhver tid kontrollere om jernbaneforetaket faktisk overholder disse kravene.  
Dersom lisensutstedende myndighet fastslår at et jernbaneforetak ikke lenger oppfyller kravene, skal den midlertidig oppheve eller tilbakekalle lisensen.
2. Når den lisensutstedende myndighet i en medlemsstat fastslår at det hersker alvorlig tvil om hvorvidt et jernbaneforetak som har fått utstedt lisens av en myndighet i en annen medlemsstat, oppfyller kravene fastsatt i dette kapittel, skal den uten opphold underrette sistnevnte myndighet om dette.
3. Når en lisens er midlertidig opphevet eller tilbakekalt fordi kravene til økonomisk evne ikke er oppfylt, kan den lisensutstedende myndighet, med forbehold for nr. 1, utstede en midlertidig lisens mens jernbaneforetaket omorganiseres, forutsatt at sikkerheten ikke settes i fare. En midlertidig lisens er likevel ikke gyldig i mer enn seks måneder etter utstedelsesdatoen.
4. Når et jernbaneforetak har innstilt sin virksomhet i seks måneder eller ikke har begynt

sin virksomhet seks måneder etter at lisensen er utstedt, kan den lisensutstedende myndighet bestemme at lisensen skal framlegges for fornyet godkjenning eller midlertidig oppheves.

Med hensyn til oppstart av virksomhet kan jernbaneforetaket søke om at det fastsettes en lengre frist idet det tas hensyn til tjenestenes særlige karakter.

5. Ved en endring i jernbaneforetakets rettslige stilling, særlig ved fusjon eller overtakelse, kan den lisensutstedende myndighet beslutte at lisensen skal framlegges for fornyet godkjenning. Det berørte jernbaneforetak kan fortsette sin virksomhet, med mindre den lisensutstedende myndighet bestemmer at sikkerheten er i fare. I dette tilfelle skal avgjørelsen begrunnes.
6. Dersom et jernbaneforetak har til hensikt å endre eller utvide sin virksomhet i betydelig grad, skal lisensen framlegges for den lisensutstedende myndighet for fornyet vurdering.
7. Når det er innledet konkursbehandling eller tilsvarende behandling overfor et jernbaneforetak, skal den lisensutstedende myndighet ikke tillate at foretaket beholder sin lisens dersom myndigheten er overbevist om at det ikke er realistiske muligheter for en tilfredsstillende finansiell omstrukturering innen en rimelig frist.
8. Når den lisensutstedende myndighet utsteder, midlertidig tilbakekaller eller endrer en lisens, skal den umiddelbart underrette Det europeiske jernbanebyrå om dette. Det europeiske jernbanebyrå skal omgående underrette de lisensutstedende myndigheter i de øvrige medlemsstater om dette.

### Artikkel 25

#### Framgangsmåte for utstedelse av lisenser

1. Framgangsmåtene for utstedelse av lisenser skal offentliggjøres av den berørte medlemsstat, som skal underrette Kommisjonen om dette.
2. Den lisensutstedende myndighet skal avgjøre en søknad på grunnlag av alle relevante opplysninger snarest mulig og senest tre måneder etter den dato da alle nødvendige opplysninger, særlig opplysningene nevnt i vedlegg III, er framlagt. Den lisensutstedende myndighet skal ta hensyn til alle tilgjengelige opplysninger. Beslutningen skal uten opphold meddeles foretaket som har søkt om lisens. Et avslag skal være grunnlagt.



3. Medlemsstatene skal treffe de nødvendige tiltak for å sikre at den lisensutstedende myndighets beslutninger underlegges domstolskontroll.

#### Kapittel IV

### Innkreving av avgifter for bruk av jernbaneinfrastruktur og fordeling av jernbaneinfrastrukturkapasitet

#### Avsnitt 1

#### Allmenne prinsipper

##### Artikkel 26

#### Effektiv bruk av infrastrukturkapasitet

Medlemsstatene skal sikre at ordningene for avgifts- og kapasitetsfordeling for jernbaneinfrastruktur overholder prinsippene fastsatt i dette direktiv, og at infrastrukturforvaltningen dermed får mulighet til å markedsføre tilgjengelig infrastrukturkapasitet og utnytte den så effektivt som mulig.

##### Artikkel 27

#### Netterklæring

1. Infrastrukturforvaltningen skal, etter samråd med de berørte parter, utarbeide og offentliggjøre en netterklæring som skal kunne anskaffes mot betaling av en avgift som ikke overstiger offentliggjøringskostnadene. Netterklæringen skal offentliggjøres på minst to offisielle språk i Unionen. Innholdet i netterklæringen skal gjøres gratis tilgjengelig elektronisk på infrastrukturforvaltningens nettportal og tilgjengelig via en felles nettportal. Nevnte nettportal skal opprettes av infrastrukturforvaltningene innenfor rammen for deres samarbeid i samsvar med artikkel 37 og 40.
2. Netterklæringen skal angi hvilken type infrastruktur som er tilgjengelig for jernbaneforetak, og inneholde informasjon om vilkårene for adgang til den relevante infrastrukturen. Netterklæringen skal også inneholde opplysninger om vilkårene for adgang til serviceanlegg som er knyttet til infrastrukturforvaltningens jernbanenett og for tilbud om tjenester i disse anlegg, eller henviser til et nettsted der opplysningene er gratis tilgjengelig elektronisk. Innholdet i netterklæringen er fastsatt i vedlegg IV.
3. Netterklæringen skal ajourføres og endres ved behov.
4. Netterklæringen skal offentliggjøres minst fire måneder innen fristen for innsending av søknader om infrastrukturkapasitet.

#### Artikkel 28

#### Avtaler mellom jernbaneforetak og infrastrukturforvaltninger

Ethvert jernbaneforetak som yter jernbanetransporttjenester, skal inngå de nødvendige avtaler på offentlig- eller privatrettslig grunnlag med den berørte jernbaneinfrastrukturs infrastrukturforvaltninger. Vilkårene for slike avtaler skal sikre innsyn og likebehandling i samsvar med dette direktiv.

#### Avsnitt 2

#### Infrastrukturavgifter og avgifter for tjenester

##### Artikkel 29

#### Fastsettelse og innkreving av avgifter

1. Medlemsstatene skal fastsette en avgiftsramme som skal ta hensyn til den forvaltningsmessige uavhengighet fastsatt i artikkel 4.

Med forbehold for nevnte vilkår skal medlemsstatene også fastsette særlige avgiftsregler eller delegere slik myndighet til infrastrukturforvaltningen.

Medlemsstatene skal sikre at netterklæringen inneholder avgiftsrammen og avgiftsreglene eller angir et nettsted der avgiftsrammen og avgiftsreglene er offentliggjort.

Infrastrukturforvaltningen skal fastsette og innkreve avgiften for bruk av infrastruktur i samsvar med nevnte avgiftsramme og avgiftsregler.

Uten at det berører den forvaltningsmessige uavhengighet fastsatt i artikkel 4 og forutsatt at en slik rett er tillagt direkte i henhold til forfatningsrettslige bestemmelser innen 15. desember 2010, kan nasjonalforsamlingen ha rett til å undersøke og om nødvendig revidere det avgiftsnivå som infrastrukturforvaltningen har fastsatt. En eventuell revisjon skal sikre at avgiftene er i samsvar med dette direktiv og de fastsatte avgiftsrammer og avgiftsregler.

2. Med unntak for særlige ordninger i henhold til artikkel 32 nr. 3 skal infrastrukturforvaltningene sikre at avgiftsordningen som benyttes, er basert på de samme prinsipper over hele deres jernbanenett.
3. Infrastrukturforvaltningene skal sikre at anvendelsen av avgiftsordningen fører til tilsvarende avgifter uten forskjellsbehandling for ulike jernbaneforetak som utfører samme form for tjenester i en lignende del av markedet, og at de avgifter som faktisk anvendes, er i samsvar med reglene fastsatt i netterklæringen.

4. En infrastrukturforvaltning skal behandle forretningsmessige opplysninger fra søkerne som fortrolige opplysninger.

#### Artikkel 30

##### Infrastrukturkostnader og regnskaper

1. Infrastrukturforvaltningene skal, samtidig som det tas hensyn til sikkerheten og til opprettholdelse og forbedring av kvaliteten på infrastruktur-tjenesten, oppmuntres til å redusere kostnadene ved å stille infrastruktur til rådighet samt nivået på adgangsavgiftene.
2. Uten hensyn til deres myndighet når det gjelder planlegging og finansiering av jernbaneinfrastruktur, og til prinsippet om ettårige regnskaper skal medlemsstatene der det er aktuelt, sikre at en avtale som er i tråd med grunnprinsippene og parametrene fastsatt i vedlegg V, er inngått mellom vedkommende myndighet og infrastrukturforvaltningen for et tidsrom på minst fem år.

Medlemsstatene skal sikre at avtaler som er i kraft 15. desember 2012, om nødvendig endres for å tilpasses dette direktiv når de fornyes, eller senest 16. juni 2015.

3. Medlemsstatene skal gjennomføre stimuleringsiltakene nevnt i nr. 1 gjennom avtalen nevnt i nr. 2 eller gjennom reguleringstiltak eller en kombinasjon av stimuleringsiltak for å redusere kostnadene i avtalen og avgiftsnivået gjennom reguleringstiltak.
4. Dersom en medlemsstat beslutter å gjennomføre stimuleringsiltakene nevnt i nr. 1 gjennom reguleringstiltak, skal dette være basert på en analyse av hvilke kostnadsreduksjoner som kan oppnås. Dette berører ikke reguleringsmyndighetens myndighet til å foreta en revisjon av avgiftene som nevnt i artikkel 56.
5. Vilkårene i avtalen nevnt i nr. 2 og de betalingsvilkår som er avtalt for å finansiere infrastrukturforvaltningen, skal vedtas på forhånd og skal gjelde hele avtaleperioden.
6. Medlemsstatene skal sikre at søkerne og på deres anmodning potensielle søkere underrettes av vedkommende myndighet og infrastrukturforvaltningen og gis anledning til å gi uttrykk for sitt syn på innholdet i avtalen før den undertegnes. Den kontraktsfestede avtale skal offentliggjøres innen én måned etter at den er inngått.

Infrastrukturforvaltningen skal sikre samsvare mellom bestemmelsene i avtalen og forretningsplanen.

7. Infrastrukturforvaltningene skal utarbeide og ajourføre et register over sine aktiva og de aktiva de har ansvar for å forvalte, som kan anvendes til å vurdere hvilken finansiering som kreves for å reparere eller skifte dem ut. Dette skal ledsages av nærmere opplysninger om utgifter til fornying og oppgradering av infrastrukturen.
8. Infrastrukturforvaltningene skal fastsette en metode for fordeling av kostnadene på de ulike kategorier av tjenester som jernbaneforetak tilbys. Medlemsstatene kan kreve forhåndssamtykke. Nevnte metode skal ajourføres med jevne mellomrom på grunnlag av beste internasjonale praksis.

#### Artikkel 31

##### Avgiftsprinsipper

1. Avgifter for bruk av jernbaneinfrastruktur og serviceanlegg skal betales til henholdsvis infrastrukturforvaltningen og operatøren av serviceanlegget, som skal benytte dem til å finansiere sin virksomhet.
2. Medlemsstatene skal kreve at infrastrukturforvaltningen og operatøren av serviceanlegget gir reguleringsmyndigheten alle nødvendige opplysninger om de avgifter som pålegges, slik at reguleringsmyndigheten kan utføre sine funksjoner som nevnt i artikkel 56. Infrastrukturforvaltningen og operatøren av serviceanlegget skal i denne forbindelse kunne godtgjøre overfor jernbaneforetakene at de infrastrukturavgifter og avgifter for serviceanlegg som faktisk faktureres til jernbaneforetakene i henhold til artikkel 30–37, er i samsvar med de metoder, regler og eventuelt satser som er fastsatt i netterklæringen.
3. Uten at nr. 4 eller 5 eller artikkel 32 berøres, skal avgiftene for den minste pakken med adgangstjenester og for adgang til infrastruktur som knytter sammen serviceanlegg, fastsettes på et nivå som tilsvarer de kostnader som oppstår som en direkte følge av driften av togtrafikken.

Før 16. juni 2015 skal Kommisjonen treffe tiltak som fastsetter reglene for beregning av de kostnader som oppstår som en direkte følge av driften av togtrafikken. Nevnte gjennomføringsrettsakter skal vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomiteé nevnt i artikkel 62 nr. 3.

Infrastrukturforvaltningen kan beslutte å foreta en gradvis tilpasning av nevnte regler

over en periode på høyst fire år etter at gjennomføringsrettsaktene har trådt i kraft.

4. Infrastrukturavgiftene nevnt i nr. 3 kan omfatte en avgift som gjenspeiler kapasitetsmangelen i en identifiserbar del av infrastrukturen i perioder med overbelastning.
5. Infrastrukturavgiftene nevnt i nr. 3 kan endres for å ta hensyn til kostnadene ved miljøvirkningene som følger av togdriften. En slik endring skal differensieres ut fra virkningens omfang.

På grunnlag av infrastrukturforvaltningenes, jernbaneforetakenes, reguleringsmyndighetenes og vedkommende myndigheters erfaringer og på grunnlag av eksisterende ordninger for støydifferensiering skal Kommisjonen treffe gjennomføringstiltak som fastsetter reglene som skal følges ved innkreving av avgifter for kostnadene ved støyvirkninger, herunder varigheten av denne innkreving, på en slik måte at det blir mulig å differensiere infrastrukturavgiftene for ved behov å ta hensyn til det berørte områdes følsomhet, særlig når det gjelder størrelsen på befolkningen som berøres og hvilken togsammensetning som påvirker nivået av støyutslipp. Nevnte gjennomføringsrettsakter skal vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomiteé nevnt i artikkel 62 nr. 3. De skal ikke føre til unødig konkurransevridning mellom jernbaneforetakene eller påvirke jernbanesektorens samlede konkurranseevne.

Enhver slik endring av infrastrukturavgiftene for å ta hensyn til kostnadene ved støyvirkninger skal støtte ettermontering på jernbanevogner av den økonomisk mest bærekraftige bremseteknologi med lavt støynivå som er tilgjengelig.

Innkreving av avgifter for miljøkostnader som fører til en økning i infrastrukturforvaltningens samlede inntekter, skal imidlertid være tillatt bare dersom slike avgifter ilegges på godstransport på vei i samsvar med unionsretten.

Dersom innkrevingen av avgifter for miljøkostnader medfører ekstra inntekter, skal medlemsstatene avgjøre hvordan inntektene skal anvendes.

Medlemsstatene skal sikre at de nødvendige opplysninger oppbevares, og at miljøavgiftenes opprinnelse og anvendelse kan spores. Medlemsstatene skal på anmodning legge fram disse opplysninger for Kommisjonen.

6. For å unngå uønskede uforholdsmessige svingninger kan avgiftene nevnt i nr. 3, 4 og 5 beregnes som gjennomsnitt på grunnlag av en

rimelig spredning av togtrafikk og -tider. Infrastrukturavgiftens relative størrelse skal likevel knyttes til kostnaden som kan tilskrives tjenestene.

7. Avgiften som pålegges for sporadgang i serviceanlegg som nevnt i nr. 2 i vedlegg II, og tilbud om tjenester i slike anlegg, skal ikke overstige kostnaden ved å yte den, med tillegg av en rimelig fortjeneste.
8. Dersom tjenestene som i nr. 3 og 4 i vedlegg II er oppført som tilleggstjenester og ekstratjenester, kun tilbys av én leverandør, skal avgiften for den aktuelle tjeneste ikke overstige kostnaden ved å yte den, med tillegg av en rimelig fortjeneste.
9. Det kan innkreves avgifter for kapasitet som anvendes til vedlikehold av infrastruktur. Slike avgifter skal ikke overstige infrastrukturforvaltningens nettoinntektstap som følge av vedlikeholdet.
10. Operatøren av anlegget som tilbyr tjenestene nevnt i nr. 2, 3 og 4 i vedlegg II, skal gi infrastrukturforvaltningen opplysninger om de avgifter som skal medtas i netterklæringen, eller angi et nettsted der slike opplysninger er gjort gratis tilgjengelig elektronisk i samsvar med artikkel 27.

#### Artikkel 32

##### Unntak fra avgiftsprinsippene

1. For å oppnå full dekning for infrastrukturforvaltningens kostnader kan en medlemsstat, dersom markedet tåler det, fastsette påslag på grunnlag av prinsippene om effektivitet, innsyn og likebehandling, samtidig med at det sikres størst mulig konkurranseevne for jernbanens markedssegmenter. Avgiftsordningen skal ta hensyn til de produktivitetsøkninger som jernbaneforetakene oppnår.

Avgiftsnivået skal imidlertid ikke settes så høyt at de markedssegmenter som kan betale minst de kostnader som er direkte knyttet til jernbanedriften, med tillegg av en avkastningsprosent som markedet kan bære, hindres fra å bruke infrastrukturen.

Før medlemsstatene fastsetter slike påslag, skal de sikre at infrastrukturforvaltningene har vurdert hvorvidt de er relevante for særskilte markedssegmenter, idet de vurderer minst de segmentparene som er oppført i nr. 1 i vedlegg VI, og velger dem som er relevante. Infrastrukturforvaltningenes liste over markedssegmenter skal inneholde minst følgende tre segmenter: godstransport, persontransport

som er omfattet av en kontrakt om offentlig tjenesteyting, og annen persontransport.

Infrastrukturforvaltningene kan videre gjøre et skille mellom markedssegmentene ut fra hvilke varer eller passasjerer som transporteres.

Også markedssegmenter der jernbaneforetak for tiden ikke er virksomme, men der de kan yte tjenester i avgiftsordningens gyldighetsperiode, skal defineres. For nevnte markedssegmenter skal infrastrukturforvaltningen ikke medta noe påslag i avgiftsordningen.

Listen over markedssegmenter skal offentliggjøres i netterklæringen og vurderes på nytt minst hvert femte år. Reguleringsmyndigheten nevnt i artikkel 55 skal kontrollere nevnte liste i samsvar med artikkel 56.

2. Infrastrukturforvaltningene kan i forbindelse med godstransport til og fra tredjestater som har en annen sporvidde enn hovedbanenettet i Unionen, fastsette høyere avgifter med sikte på å få kostnadene dekket fullt ut.
3. For bestemte framtidige investeringsprosjekter eller bestemte investeringsprosjekter som er fullført etter 1988, kan infrastrukturforvaltningen fastsette eller fortsette å fastsette høyere avgifter på grunnlag av den langsiktige kostnaden ved slike prosjekter, dersom de øker effektiviteten og/eller kostnadseffektiviteten og ellers ikke kan iverksettes eller kunne ha blitt iverksatt. En slik avgiftsordning kan også omfatte avtaler om deling av risikoen knyttet til nye investeringer.
4. De infrastrukturavgifter for bruk av jernbanekorridorer som er fastsatt i kommisjonsvedtak 2009/561/EF<sup>14</sup>, skal differensieres for å stimulere til å utstyre togene med et ETCS som oppfyller kravene i den utgave som ble vedtatt ved kommisjonsvedtak 2008/386/EF<sup>15</sup> og senere utgaver. En slik differensiering skal ikke føre til at det samlet sett blir noen endring i infrastrukturforvaltningens inntekter.

<sup>14</sup> Kommisjonsvedtak 2009/561/EF av 22. juli 2009 om endring av vedtak 2006/679/EF når det gjelder gjennomføringen av den tekniske spesifikasjonen for samtrafikkevrne med hensyn til delsystemet «styring, kontroll og signal» i det transeuropeiske jernbanesystem for konvensjonelle tog (EUT L 194 av 25.7.2009, s. 60).

<sup>15</sup> Kommisjonsvedtak 2008/386/EC av 23. april 2008 om endring av vedlegg A til vedtak 2006/679/EF om den tekniske spesifikasjonen for samtrafikkevrne som gjelder for delsystemet «styring, kontroll og signal» i det transeuropeiske jernbanesystem for konvensjonelle tog, og om endring av vedlegg A til vedtak 2006/860/EF med hensyn til delsystemet «styring, kontroll og signal» i det transeuropeiske jernbanesystem for høyhastighetstog (EUT L 136 av 24.5.2008, s. 11).

Uten hensyn til denne forpliktelse kan medlemsstatene beslutte at denne differensiering av infrastrukturavgifter ikke skal gjelde for jernbanelinjer angitt i vedtak 2009/561/EF der bare tog utstyrt med ETCS får kjøre.

Medlemsstatene kan beslutte å utvide denne differensiering til å omfatte jernbanelinjer som ikke er angitt i vedtak 2009/561/EF.

Før 16. juni 2015 og etter en konsekvensanalyse skal Kommisjonen treffe tiltak som fastsetter de regler som skal følges ved differensiering av infrastrukturavgiftene, i samsvar med en tidsramme som er forenlig med den europeiske gjennomføringsplan for ERTMS i henhold til vedtak 2009/561/EF, og som skal sikre at det samlet sett ikke blir noen endring i infrastrukturforvaltningens inntekter. Disse gjennomføringstiltak skal tilpasse reglene for differensiering som gjelder for tog i lokal og regional trafikk som benytter en begrenset strekning i de jernbanekorridorer som er angitt i vedtak 2009/561/EF. Nevnte gjennomføringsrettsakter skal vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomiteé nevnt i artikkel 62 nr. 3. De skal ikke føre til unødige konkurransevidning mellom jernbaneforetakene eller påvirke jernbanesektorens samlede konkurransevne.

5. For å unngå forskjellsbehandling skal medlemsstatene sikre at enhver gitt infrastrukturforvaltnings gjennomsnittlige og marginale avgifter for samme bruk av dens infrastruktur er sammenlignbare, og at det innkreves samme avgifter for sammenlignbare tjenester i samme markedssegment. Infrastrukturforvaltningen skal i netterklæringen vise at avgiftsordningen oppfyller disse kravene i den grad dette kan gjøres uten at fortrolige forretningsopplysninger avsløres.
6. Dersom en infrastrukturforvaltning har til hensikt å endre de grunnleggende elementene i avgiftsordningen nevnt i nr. 1, skal endringene offentliggjøres senest tre måneder før fristen for offentliggjøringen av netterklæringen i henhold til artikkel 27 nr. 4.

#### Artikkel 33

#### Rabatter

1. Uten at artikkel 101, 102, 106 og 107 i TEUV berøres, og uten hensyn til prinsippet om direkte kostnader fastsatt i artikkel 31 nr. 3, skal enhver rabatt på de avgifter som infrastrukturforvaltningen innkrever fra et jern-

- baneforetak for en tjeneste, være i samsvar med kriteriene fastsatt i denne artikkel.
2. Med forbehold for nr. 3 skal rabatter begrenses til infrastrukturforvaltningens faktiske besparelser i administrative kostnader. Ved fastsettelse av rabattens størrelse skal det ikke tas hensyn til kostnadsbesparelser som allerede er medregnet i avgiften.
  3. Infrastrukturforvaltningene kan innføre ordninger som er tilgjengelige for alle brukere av infrastrukturen og som gir, for bestemte trafikstrømmer, tidsbegrensede rabatter for å fremme utviklingen av nye jernbanetjenester eller rabatter som oppmuntrer til bruk av jernbanestrekninger som i vesentlig grad er underutnyttet.
  4. Rabattene kan bare gjelde avgifter som innkreves for en bestemt del av infrastrukturen.
  5. For samme tjenester skal det være samme rabattordninger. Rabattordningene skal anvendes på samme vilkår for alle jernbaneforetak.

#### Artikkel 34

##### **Kompensasjonsordninger for ubetalte miljø-, ulykkes- og infrastrukturkostnader**

1. Medlemsstatene kan innføre en tidsbegrenset ordning som ved bruk av jernbaneinfrastruktur kompenserer for de beviselig udekkede miljø-, ulykkes- og infrastrukturkostnadene til konkurrerende transportmåter, i den grad disse kostnadene overstiger de tilsvarende kostnadene ved jernbanetransport.
2. Dersom et jernbaneforetak som mottar kompensasjon har en enerett, skal kompensasjonen ledsages av tilsvarende fordeler for brukerne.
3. Beregningsmetoden som brukes og beregningene som foretas, skal offentliggjøres. Det skal særlig være mulig å dokumentere de særlige kostnader ved konkurrerende transportinfrastruktur som er unngått, og sikre at ordningen ikke innebærer forskjellsbehandling av foretak.
4. Medlemsstatene skal sikre at ordningen er forenlig med artikkel 93, 107 og 108 i TEUV.

#### Artikkel 35

##### **Ytelsesordning**

1. Infrastrukturavgiftsordningene skal gjennom en ytelsesordning oppmuntre jernbaneforetakene og infrastrukturforvaltningen til å redusere forstyrrelsene 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.
2. Grunnprinsippene for ytelsesordningen angitt i nr. 2 i vedlegg VI, får anvendelse på hele jernbanenettet.
  3. Kommisjonen skal gis myndighet til å vedta delegerte rettsakter i samsvar med artikkel 60 vedrørende visse endringer i nr. 2 bokstav c) i vedlegg VI. Nr. 2 bokstav c) i vedlegg VI kan følgelig endres på bakgrunn av utviklingen på jernbanemarkedet og de erfaringer som reguleringsmyndighetene nevnt i artikkel 55, infrastrukturforvaltningene og jernbaneforetakene gjør seg. Med disse endringer skal kategoriene av forsinkelser tilpasses etter beste praksis utviklet av industrien.

#### Artikkel 36

##### **Reservasjonsavgifter**

Infrastrukturforvaltningene kan kreve en passende avgift for kapasitet som er tildelt, men ikke brukes. Denne avgift, som kreves inn dersom kapasiteten ikke brukes, skal oppmuntre til effektiv bruk av kapasiteten. Innkreving av en slik avgift er obligatorisk når søkere som har fått tildelt et ruteleie, gjentatte ganger unnlater å benytte tildelte leier eller deler av dem. For å kunne kreve inn denne avgift skal infrastrukturforvaltningene i sin netterklæring offentliggjøre kriteriene for fastsettelse av slik manglende utnyttelse. Reguleringsmyndigheten nevnt i artikkel 55 skal føre tilsyn med disse kriterier i samsvar med artikkel 56. Betaling av denne avgift skal foretas enten av søkeren eller av jernbaneforetaket utpekt i samsvar med artikkel 41 nr. 1. Infrastrukturforvaltningen skal til enhver tid kunne opplyse berørte parter om hvilken infrastrukturkapasitet som allerede er tildelt brukerforetakene.

#### Artikkel 37

##### **Samarbeid om avgiftsordninger for flere enn ett jernbanenett**

1. Medlemsstatene skal sikre at infrastrukturforvaltningene samarbeider med sikte på anvendelsen av effektive avgiftsordninger og slutter seg sammen for å samordne innkrevingen eller for å innkreve avgifter for driften av togtrafikk som går over flere enn ett infrastrukturnett innenfor jernbanesystemet i Unionen. Infrastrukturforvaltningene skal særlig ha

som mål å sikre størst mulig konkurranseevne for internasjonale jernbanetjenester og effektiv bruk av jernbanenettene. For dette formål skal de fastsette hensiktsmessige framgangsmåter i samsvar med reglene fastsatt i dette direktiv.

2. I henhold til nr. 1 skal medlemsstatene sikre at infrastrukturforvaltningene samarbeider med sikte på effektiv anvendelse av påslag som nevnt i artikkel 32 og ytelsesordninger som nevnt i artikkel 35, for trafikk som går over flere enn ett jernbanenett innenfor jernbanesystemet i Unionen.

### Avsnitt 3

## Fordeling av infrastrukturkapasitet

### Artikkel 38

#### Rett til kapasitet

1. Infrastrukturkapasitet skal fordeles av en infrastrukturforvaltning. Når kapasitet først er tildelt en søker, kan mottakeren ikke overdra den til et annet foretak eller tjeneste.

Enhver handel med infrastrukturkapasitet er forbudt og fører til utelukkelse fra ytterligere kapasitetsfordeling.

Når et jernbaneforetak bruker kapasitet til å utføre virksomhet på vegne av en søker som ikke er et jernbaneforetak, skal dette ikke anses som en overdragelse.

2. Retten til å bruke en bestemt infrastrukturkapasitet i form av et ruteleie kan tildeles søkere for et tidsrom som tilsvarer høyst én ruteplanperiode.

En infrastrukturforvaltning og en søker kan inngå en rammeavtale som fastsatt i artikkel 42, om bruk av kapasitet i den relevante jernbaneinfrastrukturen for et lengre tidsrom enn én ruteplanperiode.

3. Infrastrukturforvaltningens og søkerens rettigheter og plikter med hensyn til kapasitetsfordeling skal fastsettes i kontrakter eller medlemsstatenes lovgivning.
4. Når en søker har til hensikt å anmode om infrastrukturkapasitet med henblikk på å drive internasjonal persontransport, skal søkeren underrette de berørte infrastrukturforvaltninger og reguleringsmyndigheter om dette. For å gjøre det mulig for dem å vurdere om formålet med den internasjonale tjenesten er å transportere passasjerer på en rute mellom stasjoner i forskjellige medlemsstater, og vurdere mulige økonomiske følger for eksisterende kontrakter om offentlig tjenesteyting, skal reguleringsmyndighetene sikre at underret-

ning gis til de vedkommende myndigheter som har inngått avtale om persontransport med jernbane på nevnte rute i samsvar med en kontrakt om offentlig tjenesteyting, til enhver annen berørt vedkommende myndighet med rett til å begrense adgangen i henhold til artikkel 11 og til ethvert jernbaneforetak som oppfyller kontrakten om offentlig tjenesteyting på nevnte rute for internasjonal persontransport.

### Artikkel 39

#### Kapasitetsfordeling

1. Medlemsstatene kan fastsette en fordelingsramme for infrastrukturkapasitet under forutsetning av at den forvaltningsmessige uavhengighet fastsatt i artikkel 4, overholdes. Det skal fastsettes nærmere regler for kapasitetsfordeling. Infrastrukturforvaltningen skal stå for kapasitetsfordelingen.

Infrastrukturforvaltningen skal særlig sikre at infrastrukturkapasiteten fordeles på en rettferdig måte uten forskjellsbehandling og i samsvar med unionsretten.

2. Infrastrukturforvaltningene skal behandle forretningsmessige opplysninger fra søkerne som fortrolige opplysninger.

### Artikkel 40

#### Samarbeid om fordeling av infrastrukturkapasitet på mer enn ett jernbanenett

1. Medlemsstatene skal sikre at infrastrukturforvaltningene samarbeider for på en effektiv måte å kunne skaffe til veie og fordele infrastrukturkapasitet som går over flere enn ett jernbanenett innenfor jernbanesystemet i Unionen, herunder rammeavtalene nevnt i artikkel 42. Infrastrukturforvaltningene skal opprette egnede framgangsmåter som er underlagt reglene i dette direktiv, og organisere ruteleier som går over flere enn ett jernbanenett i samsvar med dette.

Medlemsstatene skal sikre at representanter for infrastrukturforvaltninger hvis fordelingsbeslutninger har betydning for andre infrastrukturforvaltninger, samarbeider for å samordne fordelingen av eller for å fordele all relevant infrastrukturkapasitet på et internasjonalt plan, uten at det berører de særlige regler i unionsretten om jernbanenett for godstransport. Prinsippene og kriteriene for fordeling av kapasitet som fastsettes innenfor rammen av dette samarbeid, skal offentliggjøres av infra-

strukturforvaltningene i deres netterklæring i samsvar med nr. 3 i vedlegg IV. Relevante representanter for infrastrukturforvaltninger i tredjestater kan delta i disse framgangsmåter.

2. Kommisjonen skal underrettes om og inviteres til å delta som observatør på de viktigste møtene der de felles prinsipper og praksis for fordeling av infrastruktur blir utarbeidet. Reguleringsmyndighetene skal motta tilstrekkelige opplysninger om utviklingen av felles prinsipper og praksis for fordeling av infrastruktur og om IT-baserte fordelingssystemer til å kunne utføre sin lovgivningsmessige kontroll i samsvar med artikkel 56.
3. Ved møter eller annen virksomhet med henblikk på fordeling av infrastrukturkapasitet til togtrafikk over flere jernbanenett, skal beslutninger bare treffes av representanter for infrastrukturforvaltningene.
4. Deltakerne i samarbeidet nevnt i nr. 1 skal påse at navnet på deltakerne, arbeidsmetoder og alle relevante kriterier som brukes til å vurdere og fordele infrastrukturkapasitet, gjøres offentlig tilgjengelige.
5. Infrastrukturforvaltningene skal innenfor rammen av samarbeidet nevnt i nr. 1 vurdere behovet for og om nødvendig foreslå og organisere ruteleier for internasjonal trafikk, for å lette driften av godstog som er gjenstand for en ad hoc-søknad som nevnt i artikkel 48.

Slike internasjonale ruteleier som er organisert på forhånd, skal stilles til rådighet for søkere gjennom en av de deltakende infrastrukturforvaltningene.

#### Artikkel 41

##### Søkere

1. Søkere kan inngi søknader om infrastrukturkapasitet. For å benytte slik infrastrukturkapasitet skal søkerne utpeke et jernbaneforetak som skal inngå en avtale med infrastrukturforvaltningen i samsvar med artikkel 28. Dette berører ikke søkerens rett til å inngå avtaler med infrastrukturforvaltninger i samsvar med artikkel 44 nr. 1.
2. Infrastrukturforvaltningen kan stille krav til søkerne for å sikre at dens berettigede forventninger om framtidige inntekter og utnytting av infrastrukturen kan oppfylles. Slike krav skal være rimelige, åpne og ikke innebære forskjellsbehandling. De skal angis i netterklæringen som er nevnt i vedlegg IV nr. 3 bokstav b). De kan bare inneholde bestemmelser en 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.

3. Kommisjonen skal innen 16. juni 2015 vedta gjennomføringstiltak som fastsetter nærmere regler for de kriterier som skal følges for anvendelsen av nr. 2. Nevnte gjennomføringsrettsakter skal vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomiteé nevnt i artikkel 62 nr. 3.

#### Artikkel 42

##### Rammeavtaler

1. Uten at artikkel 101, 102 og 106 i TEUV berøres, kan det inngås en rammeavtale mellom en infrastrukturforvaltning og en søker. I en slik rammeavtale spesifiseres egenskapene ved den infrastrukturkapasitet som en søker har anmodet om og blir tilbudt for et tidsrom som overstiger en ruteplanperiode.

Rammeavtalen skal ikke i detalj spesifisere et ruteleie, men skal være utformet på en slik måte at søkerens legitime forretningsmessige behov ivaretas. En medlemsstat kan kreve forhåndsgodkjenning av en slik rammeavtale ved reguleringsmyndigheten nevnt i artikkel 55 i dette direktiv.

2. Rammeavtaler skal ikke utformes på en måte som utelukker andre søkere eller tjenester fra å bruke den relevante infrastrukturen.
3. Rammeavtaler skal kunne endres eller begrenses for å gjøre det mulig å utnytte jernbaneinfrastrukturen på en bedre måte.
4. Rammeavtaler kan inneholde bestemmelser om sanksjoner dersom det blir nødvendig å endre eller si opp avtalen.
5. Rammeavtaler skal i prinsippet gjelde for en periode på fem år og kan fornyes for perioder som tilsvarer den opprinnelige varigheten. Infrastrukturforvaltningen kan i særlige tilfeller godta en kortere eller lengre periode. Enhver periode på mer enn fem år skal være begrunnet i en forretningsavtale, særlige investeringer eller risikoer.
6. For tjenester som benytter spesialisert infrastruktur som nevnt i artikkel 49, og som krever omfattende og langsiktige investeringer som blir behørig dokumentert av søkeren, kan rammeavtaler inngås for en periode på 15 år. En periode på mer enn 15 år er bare mulig i ekstraordinære tilfeller, særlig i forbindelse med omfattende og langsiktige investeringer, og særlig dersom slike investeringer er knyt-

tet til avtalemessige forpliktelser, herunder en flerårig amortiseringsplan.

I slike ekstraordinære tilfeller kan rammeavtalen angi i detalj egenskapene ved den infrastrukturkapasitet som skal stilles til rådighet for søkeren i rammeavtalens løpetid. Slike egenskaper kan blant annet omfatte antall avganger i ruteleiene, deres størrelse og kvalitet. Infrastrukturforvaltningen kan begrense den reserverte kapasitet dersom det i en periode på minst én måned er brukt mindre enn terskelverdien angitt i artikkel 52.

Fra og med 1. januar 2010 kan en første rammeavtale inngås for en femårsperiode, som kan fornyes én gang, på grunnlag av de kapasitetsegenskaper som er benyttet av søkere som drev jernbanevirksomhet før 1. januar 2010, for å ta hensyn til særlige investeringer eller forretningsavtaler. Reguleringsmyndigheten nevnt i artikkel 55 skal være ansvarlig for å gi tillatelse til at en slik avtale trer i kraft.

7. Samtidig som forretningsopplysninger behandles som fortrolige opplysninger, skal alle berørte parter få tilgang til det generelle innholdet i hver rammeavtale.
8. På grunnlag av reguleringsmyndighetenes, vedkommende myndigheters og jernbaneforetakenes erfaring og på grunnlag av arbeidet i jernbanenetttet nevnt i artikkel 57 nr. 1 kan Kommisjonen treffe tiltak som fastsetter nærmere bestemmelser om framgangsmåte og kriterier som skal følges for anvendelsen av denne artikkel. Nevnte gjennomføringsrettsakter skal vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomiteé nevnt i artikkel 62 nr. 3.

#### Artikkel 43

##### Tidsplan for fordelingsprosessen

1. Infrastrukturforvaltningen skal overholde tidsplanen for kapasitetsfordeling fastsatt i vedlegg VII.
2. Kommisjonen skal gis myndighet til å vedta delegerte rettsakter i samsvar med artikkel 60 vedrørende visse endringer i vedlegg III. Etter samråd med alle infrastrukturforvaltninger kan vedlegg VII endres for å ta hensyn til driftsmessige aspekter ved fordelingsprosessen. Disse endringer skal være basert på det som er nødvendig i lys av de erfaringer som er gjort, for å sikre en effektiv fordelingsprosess og for å ta hensyn til infrastrukturforvaltningenes driftsmessige interesser.
3. Infrastrukturforvaltningene skal komme til enighet med andre berørte infrastrukturfor-

valtninger om hvilke ruteleier for internasjonal trafikk som skal inngå i ruteplanen, før samråd om utkastet til ruteplanen innledes. Justeringer skal foretas bare dersom det er absolutt nødvendig.

#### Artikkel 44

##### Søknader

1. Søkerne kan på offentlig- eller privatrettslig grunnlag søke infrastrukturforvaltningen om en avtale som gir rett til å bruke jernbaneinfrastruktur mot betaling av en avgift som fastsatt i avsnitt 2 kapittel IV.
2. Søknader som gjelder den alminnelige ruteplan, skal overholde fristene fastsatt i vedlegg VII.
3. En søker som er part i en rammeavtale, skal søke i samsvar med avtalens bestemmelser.
4. Når det gjelder ruteleier som går over flere enn ett jernbanenett, skal infrastrukturforvaltningene sørge for at søkerne kan søke direkte til ett enkelt saksbehandlingssted som enten er et felles organ som infrastrukturforvaltningene har opprettet, eller en av infrastrukturforvaltningene som berøres av ruteleiet. Nevnte infrastrukturforvaltning kan deretter på søkerens vegne søke om kapasitet hos de øvrige berørte infrastrukturforvaltninger. Dette krav berører ikke europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 913/2010 av 22. september 2010 om et europeisk jernbanenett for konkurransedyktig godstransport<sup>16</sup>.

#### Artikkel 45

##### Ruteplanlegging

1. Infrastrukturforvaltningen skal så langt som mulig imøtekomme alle søknader om infrastrukturkapasitet, herunder søknader om ruteleier som går over flere enn ett jernbanenett, og skal så langt som mulig ta hensyn til alle hindringer søkerne kan bli stilt overfor, herunder de økonomiske konsekvenser for virksomheten deres.
2. Infrastrukturforvaltningen kan prioritere visse tjenester i forbindelse med ruteplan- og samordningsprosessen, men bare i de tilfeller som er nevnt i artikkel 47 og 49.
3. Infrastrukturforvaltningen skal rådføre seg med de berørte parter om utkastet til ruteplan og gi dem en tidsfrist på minst en måned for å framsette sine synspunkter. Berørte parter

<sup>16</sup> EUT L 276 av 20.10.2010, s. 22.



omfatter alle som har søkt om infrastrukturkapasitet, samt andre parter som ønsker muligheten til å kommentere hvordan ruteplanen kan påvirke deres mulighet til å anskaffe jernbanetjenester i ruteplanperioden.

4. Infrastrukturforvaltningen skal treffe de nødvendige tiltak for å løse eventuelle problemer som påpekes.

#### Artikkel 46

##### Samordning

1. Dersom det oppstår interessekonflikter under ruteplanleggingen som nevnt i artikkel 45, skal infrastrukturforvaltningen gjennom en samordning av søknadene forsøke å tilgodese alle søknader så langt det er mulig.
2. Dersom det oppstår en situasjon som krever samordning, skal infrastrukturforvaltningen innenfor rimelige grenser ha rett til å foreslå infrastrukturkapasitet som er forskjellig fra den det ble søkt om.
3. Infrastrukturforvaltningen skal tilstrebe å finne en løsning på eventuelle konflikter gjennom samråd med de berørte søkere. Dette samråd skal bygge på at følgende opplysninger kostnadsfritt er lagt fram skriftlig eller elektronisk:
  - a) ruteleier som alle andre søkere har inngitt søknad om, på samme linjer,
  - b) ruteleier som er foreløpig tildelt alle andre søkere på samme linjer,
  - c) alternative ruteleier som er foreslått for de relevante linjer i samsvar med nr. 2,
  - d) fullstendige opplysninger om de kriterier som anvendes i kapasitetsfordelingsprosessen.

I samsvar med artikkel 39 nr. 2 skal nevnte opplysninger legges fram på en slik måte at andre søkers identitet ikke avsløres, med mindre de berørte søkere har gitt sitt samtykke til slik avsløring.

4. Netterklæringen skal angi prinsippene for samordningsprosessen. Disse prinsippene skal særlig gjenspeile hvor vanskelig det er å organisere internasjonale ruteleier, og hvilke konsekvenser en endring kan få for andre infrastrukturforvaltninger.
5. Dersom en søknad om infrastrukturkapasitet ikke kan imøtekommes uten samordning, skal infrastrukturforvaltningen forsøke å behandle alle søknader gjennom en samordning.
6. Uten at eksisterende klageordninger og bestemmelsene i artikkel 56 berøres, skal det i tilfeller der tvister oppstår i forbindelse med fordeling av infrastrukturkapasitet, opprettes

en tvisteløsningsordning for å finne en hurtig løsning på slike tvister. Denne ordningen skal fastsettes i netterklæringen. Dersom denne ordningen benyttes, skal det treffes en beslutning innen en frist på ti virkedager.

#### Artikkel 47

##### Overbelastet infrastruktur

1. Dersom det etter samordning av søknadene om ruteleier og etter samråd med søkerne ikke er mulig å imøtekomme alle søknader om infrastrukturkapasitet i tilstrekkelig omfang, skal infrastrukturforvaltningen umiddelbart erklære den berørte del av infrastrukturen som overbelastet. Det samme gjelder for infrastruktur der det kan forventes kapasitetsmangel i nær framtid.
2. Dersom infrastruktur er blitt erklært overbelastet, skal infrastrukturforvaltningen foreta en kapasitetsanalyse i henhold til artikkel 50, med mindre en kapasitetsforbedringsplan i henhold til artikkel 51 allerede er gjennomført.
3. Dersom avgifter i henhold til artikkel 31 nr. 4 ikke har blitt innkrevd eller ikke har gitt et tilfredsstillende resultat, og infrastrukturen er blitt erklært overbelastet, kan infrastrukturforvaltningen i tillegg anvende prioriteringskriterier for å fordele infrastrukturkapasitet.
4. I prioriteringskriteriene skal det tas hensyn til transporttjenestens betydning for samfunnet i forhold til enhver annen tjeneste som derved utelukkes.

For å sikre utviklingen av tilfredsstillende transporttjenester innenfor denne rammen, særlig for å oppfylle krav om offentlige tjenester eller for å fremme utviklingen av godstransport med jernbane, kan medlemsstatene, forutsatt at det ikke innebærer forskjellsbehandling, treffe de nødvendige tiltak for å sikre at slike tjenester blir prioritert ved fordeling av infrastrukturkapasitet.

Medlemsstatene kan eventuelt gi infrastrukturforvaltningen kompensasjon for eventuelle inntektstap i forbindelse med behovet for å fordele en viss kapasitet til visse tjenester i henhold til foregående ledd.

Det skal også tas hensyn til virkningene av ovennevnte utelukkelse i andre medlemsstater.

5. Ved fastsettelse av prioriteringskriteriene skal det tas behørig hensyn til betydningen av godstransport og særlig internasjonal godstransport.
6. Framgangsmåtene som skal følges og kriteriene som skal anvendes når infrastruktur er

overbelastet, skal være fastsatt i netterklæringen.

#### Artikkel 48

##### Ad hoc-søknader

1. Infrastrukturforvaltningen skal besvare ad hoc-søknader om individuelle ruteleier så hurtig som mulig, og under enhver omstendighet innen fem virkedager. Opplysninger om ledig og tilgjengelig kapasitet skal gjøres tilgjengelig for alle søkere som ønsker å bruke denne kapasiteten.
2. Infrastrukturforvaltningene skal om nødvendig foreta en evaluering av behovet for reservekapasitet som skal være tilgjengelig innenfor rammen av den endelige ruteplanen slik at de kan svare hurtig på forventede ad hoc-søknader om kapasitet. Dette gjelder også i tilfelle av overbelastet infrastruktur.

#### Artikkel 49

##### Spesialisert infrastruktur

1. Uten at nr. 2 berøres, skal infrastrukturkapasitet anses som tilgjengelig for bruk for alle typer transporttjenester som har de nødvendige egenskaper for å kunne utnytte vedkommende ruteleie.
2. Der det finnes egnede alternative ruter, kan infrastrukturforvaltningen, etter samråd med berørte parter, reservere infrastruktur til bruk for bestemte typer trafikk. Uten at artikkel 101, 102 og 106 TEUV berøres, kan infrastrukturforvaltningen i slike tilfeller prioritere denne type trafikk ved fordeling av infrastrukturkapasitet.  
Slik reservasjon skal ikke være til hinder for at den aktuelle infrastrukturen kan utnyttes av andre typer trafikk dersom det finnes tilgjengelig kapasitet.
3. Når infrastruktur er reservert i henhold til nr. 2, skal dette være angitt i netterklæringen.

#### Artikkel 50

##### Kapasitetsanalyse

1. Formålet med en kapasitetsanalyse er å bestemme begrensningene i infrastrukturen som gjør at søknader om infrastruktur ikke kan imøtekommes i fullt omfang, og å foreslå hvordan man skal kunne imøtekomme ytterligere søknader. Denne analysen skal bestemme årsakene til overbelastningen, og hvilke tiltak som kan treffes på kort og mel-

lomlang sikt for å redusere overbelastningen.

2. Analysen skal omfatte infrastrukturen, driftsmetodene, arten av de ulike tjenestene som ytes, samt virkningen av alle disse faktorene på infrastrukturkapasiteten. Tiltakene som skal overveies omfatter særlig omruting av tjenester, endring av ruteplanen, hastighetsendringer og forbedringer av infrastruktur.
3. Kapasitetsanalysen skal være avsluttet innen seks måneder etter at infrastrukturen er blitt erklært overbelastet.

#### Artikkel 51

##### Kapasitetsforbedringsplan

1. Innen seks måneder etter at kapasitetsanalysen er avsluttet, skal infrastrukturforvaltningen framlegge en kapasitetsforbedringsplan.
2. En kapasitetsforbedringsplan skal utarbeides etter samråd med brukerne av den aktuelle overbelastede infrastrukturen.

Den skal angi

- a) årsakene til overbelastningen,
- b) den sannsynlige framtidige trafikkutvikling,
- c) begrensninger på infrastrukturutviklingen,
- d) muligheter for og kostnader ved å forbedre kapasiteten, herunder sannsynlige endringer av adgangsavgifter.

Den skal også, på grunnlag av en nytte- og kostnadsanalyse av de mulige tiltakene som angis, fastlegge hvilke tiltak som skal treffes for å forbedre infrastrukturkapasiteten, herunder en tidsplan for gjennomføring av tiltakene.

Planen kan måtte godkjennes på forhånd av medlemsstaten.

3. Infrastrukturforvaltningen skal slutte å innkreve avgifter på den aktuelle infrastrukturen i henhold til artikkel 31 nr. 4 når
  - a) den ikke framlegger en kapasitetsforbedringsplan, eller
  - b) den ikke gjør framskritt med handlingsplanen som angis i kapasitetsforbedringsplanen.
4. Med forbehold for godkjenning fra reguleringsorganet som nevnt i artikkel 30, kan imidlertid infrastrukturforvaltningen fortsette å innkreve disse avgiftene dersom
  - a) kapasitetsforbedringsplanen ikke kan gjennomføres av årsaker utenfor infrastrukturforvaltningens kontroll, eller
  - b) de tilgjengelige muligheter økonomisk eller finansielt ikke lar seg gjennomføre.

*Artikkel 52***Bruk av ruteleie**

1. I netterklæringen kan infrastrukturforvaltningen redegjøre nærmere for i hvilken grad den vil ta hensyn til tidligere utnyttelsesgrad for ruteleier når det foretas en prioritering under fordelingsprosessen.
2. Særlig når det gjelder overbelastet infrastruktur skal infrastrukturforvaltningen kreve at det gis avkall på et ruteleie som i løpet av et tidsrom på minst en måned er benyttet mindre enn en terskelverdi som skal fastsettes i netterklæringen, med mindre dette skyldes ikke-økonomiske årsaker utenfor operatørens kontroll.

*Artikkel 53***Infrastrukturkapasitet for planlagt vedlikehold**

1. Søknader om infrastrukturkapasitet med henblikk på å utføre vedlikehold skal inngis under ruteplanleggingen.
2. Infrastrukturforvaltningen skal ta behørig hensyn til hvilken innvirkning reservering av infrastrukturkapasitet for regelmessig vedlikehold har på søkere.
3. Infrastrukturforvaltningen skal så snart som mulig underrette de berørte parter om at infrastrukturkapasiteten ikke er tilgjengelig på grunn av ikke-planlagt vedlikeholdsarbeid.

*Artikkel 54***Særlige tiltak i tilfelle forstyrrelser**

1. Dersom det oppstår forstyrrelser i togtrafikken på grunn av tekniske feil eller ulykker, skal infrastrukturforvaltningen treffe alle nødvendige tiltak for å gjenopprette den normale situasjonen. For dette formål skal den utarbeide en beredskapsplan med en liste over de ulike organer som skal underrettes ved alvorlige ulykker eller alvorlige forstyrrelser av togtrafikken.
2. I en nødsituasjon og når det er absolutt nødvendig på grunn av en driftsstans som gjør infrastrukturen midlertidig ubrukelig, kan de tildelte ruteleiene trekkes tilbake uten forvarsel for den tid det tar å reparere systemet.

Dersom infrastrukturforvaltningen anser det nødvendig, kan den forlange at jernbaneforetakene stiller til rådighet de ressurser som den anser som mest hensiktsmessige for å normalisere situasjonen så raskt som mulig.

3. Medlemsstatene kan kreve at jernbaneforetakene deltar i tilsynet ved at de selv overholder sikkerhetsstandarder og -regler, og i håndhevingen av disse.

*Avsnitt 4***Reguleringsmyndighet***Artikkel 55***Reguleringsmyndighet**

1. Hver medlemsstat skal opprette en sentral nasjonal reguleringsmyndighet for jernbanesektoren. Uten at nr. 2 berøres, skal denne myndighet være en frittstående myndighet som organisatorisk, funksjonelt, hierarkisk og når det gjelder beslutningstaking er juridisk atskilt fra og uavhengig i forhold til alle andre offentlige eller private enheter. Den skal også være uavhengig av alle infrastrukturforvaltninger, avgiftsorganer, fordelingsorganer og søkere når det gjelder egen organisering, finansiering, juridisk struktur og beslutninger. Den skal videre være funksjonelt uavhengig av enhver vedkommende myndighet som er involvert i tildelingen av en kontrakt om offentlig tjenesteyting.
2. Medlemsstatene kan opprette reguleringsmyndigheter som har myndighet for flere regulerte sektorer, dersom nevnte integrerte reguleringsmyndigheter oppfyller kravene om uavhengighet nevnt i nr. 1. Reguleringsmyndigheten for jernbanesektoren kan også rent organisatorisk slås sammen med den nasjonale konkurransemyndighet nevnt i artikkel 11 i rådsforordning (EF) nr. 1/2003 av 16. desember 2002 om gjennomføring av konkurransereglene fastsatt i traktatens artikkel 101 og 102<sup>17</sup>, sikkerhetsmyndigheten opprettet i henhold til europaparlaments- og rådsdirektiv 2004/49/EF av 29. april 2004 om sikkerhet på Fellesskapets jernbaner<sup>18</sup> eller den lisensutstedende myndighet nevnt i kapittel III i dette direktiv, dersom den felles myndighet oppfyller kravene til uavhengighet som fastsatt i nr. 1.
3. Medlemsstatene skal påse at reguleringsmyndigheten bemannes og forvaltes på en måte

<sup>17</sup> EFT L 1 av 4.1.2003, s. 1.

Red. anm.: Tittelen på rådsforordning (EF) nr. 1/2003 er endret for å ta hensyn til omnummereringen av artiklene i traktaten om opprettelse av Det europeiske fellesskap i samsvar med Lisboa-traktatens artikkel 5. Den opprinnelige henvisningen var til traktatens artikkel 81 og 82.

<sup>18</sup> EUT L 164 av 30.4.2004, s. 44.

som sikrer dens uavhengighet. De skal særlig påse at de personer som har til oppgave å treffe beslutninger for reguleringsmyndigheten i samsvar med 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, i henhold til klare og åpne regler som sikrer deres uavhengighet.

Medlemsstatene skal avgjøre om disse personer skal utpekes for en fast periode som kan forlenges, eller på et permanent grunnlag, som gir mulighet for avskjedigelse bare av disiplinære årsaker som ikke er knyttet til deres beslutningstaking. De skal velges i en åpen framgangsmåte på grunnlag av sine kvalifikasjoner, herunder egnet kompetanse og relevant erfaring, fortrinnsvis fra jernbanesektoren eller andre nettverksindustrier.

Medlemsstatene skal sikre at disse personer 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 personer skal med henblikk på dette 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. Disse personer skal ikke delta i beslutninger i saker som berører et foretak de har hatt en direkte eller indirekte tilknytning til i løpet av året før en framgangsmåte ble iverksatt.

De skal ikke søke eller motta instruks fra noen regjering eller annen offentlig eller privat enhet når de utfører reguleringsmyndighetens funksjoner, og de skal ha full beslutningsmyndighet når det gjelder rekruttering og forvaltning av reguleringsmyndighetens personale.

Etter sin periode i reguleringsmyndigheten skal de ikke ha noen stilling i noen av de regulerte foretak eller enheter i en periode på minst ett år.

#### Artikkel 56

##### Reguleringsmyndighetens funksjoner

1. Uten hensyn til artikkel 46 nr. 6 skal en søker ha rett til å klage til reguleringsmyndigheten 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 infrastrukturforvaltningen eller

eventuelt jernbaneforetaket eller operatøren av serviceanlegget med hensyn til

- a) netterklæringen
  - b) kriteriene i netterklæringen,
  - c) fordelingsprosessen og resultatet av denne,
  - d) avgiftsordningen,
  - e) nivået på eller strukturen til infrastrukturavgifter som søkeren må eller kan komme til å måtte betale,
  - f) ordninger for adgang i samsvar med artikkel 10-13,
  - g) adgang til og innkreving av avgifter for tjenester i samsvar med artikkel 13.
2. Med forbehold for de nasjonale konkurransemyndigheters myndighet til å sikre konkurransen på markedene for jernbanetjenester skal reguleringsmyndigheten ha myndighet til å overvåke konkurransesituasjonen på markedene for jernbanetjenester og skal særlig kontrollere nr. 1 bokstav a)-g) på eget initiativ med henblikk på å unngå forskjellsbehandling av søkerne. Den skal særlig kontrollere om netterklæringen inneholder bestemmelser som innebærer forskjellsbehandling eller gir infrastrukturforvaltningen skjønnsmyndighet som kan anvendes til å forskjellsbehandle søkere.
  3. Reguleringsmyndigheten skal også samarbeide tett med den nasjonale sikkerhetsmyndighet i henhold til europaparlaments- og rådsdirektiv 2008/57/EF av 17. juni 2008 om samtrafikkevnen i Fellesskapets jernbanesystem<sup>19</sup> og med den lisensutstedende myndighet i henhold til dette direktiv.

Medlemsstatene skal sikre at disse myndigheter i fellesskap utvikler en ramme for utveksling av opplysninger og samarbeid for å motvirke negative virkninger for konkurransen eller sikkerheten på jernbanemarkedet. Denne rammen skal inneholde en ordening som reguleringsmyndigheten kan anvende for å gi den nasjonale sikkerhetsmyndighet og den lisensutstedende myndighet anbefalinger i spørsmål som kan påvirke konkurransen på jernbanemarkedet, som den nasjonale sikkerhetsmyndighet kan anvende for å gi reguleringsmyndigheten og den lisensutstedende myndighet anbefalinger i spørsmål som kan påvirke sikkerheten. Uten at det berører den enkelte myndighets uavhengighet innen sitt kompetanseområde, skal den relevante myndighet undersøke alle slike anbefalinger før den treffer sine beslutninger. Dersom den relevante myndig-

<sup>19</sup> EUT L 191 av 18.7.2008, s. 1.

het beslutter å ikke følge disse anbefalinger, skal den grunngi sine beslutninger.

4. Medlemsstatene kan beslutte at reguleringsmyndigheten skal ha i oppgave å vedta ikke-bindende uttalelser om de foreløpige utgaver av forretningsplanen nevnt i artikkel 8 nr. 3, avtalen og kapasitetsforbedringsplanen for særlig å angi hvorvidt disse instrumenter er forenlige med konkurransesituasjonen på markedene for jernbanetjenester.
5. Reguleringsmyndigheten skal ha den nødvendige organisatoriske kapasitet med hensyn til menneskelige og materielle ressurser, som skal stå i forhold til jernbanesektorens betydning i medlemsstaten.
6. Reguleringsmyndigheten skal påse at avgifter som er fastsatt av infrastrukturforvaltningen, er i samsvar med avsnitt 2 i kapittel IV og ikke innebærer forskjellsbehandling. Forhandlinger mellom søkere og en infrastrukturforvaltning om nivået på infrastrukturavgiftene skal bare være tillatt dersom de gjennomføres under tilsyn av reguleringsmyndigheten. Reguleringsmyndigheten skal gripe inn dersom forhandlingene kan tenkes å være i strid med dette kapittel.
7. Reguleringsmyndigheten skal 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.
8. Reguleringsmyndigheten skal ha myndighet til å kreve relevante opplysninger fra infrastrukturforvaltningen, søkerne og alle berørte parter i den berørte medlemsstat.

Opplysningene skal legges fram innen en rimelig frist som reguleringsmyndigheten fastsetter, og som ikke kan være lengre enn én måned, med mindre reguleringsmyndigheten under ekstraordinære omstendigheter samtykker og gir sin tillatelse til en tidsbegrenset forlengelse, som ikke skal overstige ytterligere to uker. Reguleringsmyndigheten skal kunne håndheve slike krav med passende sanksjoner, herunder bøter. De opplysninger som skal legges fram for reguleringsmyndigheten, omfatter blant annet alle data som reguleringsmyndigheten trenger i forbindelse med klagebehandling og i sitt arbeid med å overvåke konkurransen på markedene for jernbanetjenester i samsvar med nr. 2. Dette omfatter data som er nødvendige for statistiske formål og for å observere markedet.

9. Reguleringsmyndigheten skal vurdere eventuelle klager og ved behov anmode om ytterligere opplysninger fra alle berørte parter og innlede samråd med dem innen en måned etter å ha mottatt klagen. Den skal treffe avgjørelser i klagesaker, treffe tiltak for å utbedre situasjonen og meddele alle berørte parter sin begrunnede beslutning innen en forhåndsfastsatt rimelig frist, og under alle omstendigheter innen seks uker etter å ha mottatt alle relevante opplysninger. Med forbehold for den nasjonale reguleringsmyndighetens myndighet til å sikre konkurransen på markedene for jernbanetjenester skal reguleringsmyndigheten på eget initiativ ved behov treffe beslutning om hensiktsmessige tiltak for å motvirke forskjellsbehandling av søkere, markedsvidning og alle andre former for uønsket utvikling på disse markeder, særlig med henvisning til nr. 1 bokstav a)-g).

En beslutning av reguleringsmyndigheten skal være bindende for alle parter som omfattes av beslutningen, og skal ikke være gjenstand for kontroll av en annen forvaltningsinstans. Reguleringsmyndigheten skal kunne håndheve sine beslutninger med passende sanksjoner, herunder bøter.

I tilfelle av en klage på et avslag på en søknad om infrastrukturkapasitet eller på vilkårene for et tilbud om kapasitet skal reguleringsmyndigheten enten bekrefte at ingen endring av infrastrukturforvaltningens beslutning er nødvendig, eller den skal kreve en endring av nevnte beslutning i samsvar med de retningslinjer som reguleringsmyndigheten har fastsatt.

10. Medlemsstatene skal sikre at beslutningene som treffes av reguleringsmyndigheten, er underlagt domstolskontroll. Klagen kan ha utsettende virkning på reguleringsmyndighetens beslutning bare dersom en umiddelbar anvendelse av reguleringsmyndighetens beslutning kan forårsake uopprettelige eller åpenbart urimelige skader for den klagende part. Denne bestemmelse berører ikke den myndighet den domstol som behandler klagen, eventuelt har i henhold til forfatningsrettslige bestemmelser.
11. Medlemsstatene skal sikre at beslutninger som treffes av reguleringsmyndigheten, offentliggjøres.
12. Reguleringsmyndigheten skal ha myndighet til å utføre revisjoner eller ta initiativ til eksterne revisjoner hos infrastrukturforvaltninger, operatører av serviceanlegg og dersom

det er relevant, jernbaneforetak, for å kontrollere at de overholder bestemmelsene i artikkel 6 om atskillelse av regnskaper. For dette formål skal reguleringsmyndigheten ha rett til å anmode om alle relevante opplysninger. Reguleringsmyndigheten skal særlig ha myndighet til å kreve at infrastrukturforvaltningen, operatører av serviceanlegg og alle foretak og andre enheter som utfører eller tar del i ulike typer jernbanetransport eller infrastrukturforvaltning som nevnt i artikkel 6 nr. 1 og 2 og artikkel 13, legger fram alle eller deler av de regnskapsopplysninger som er oppført i vedlegg VIII, med det detaljnivå som anses som nødvendig og forholdsmessig.

Uten at det berører myndigheten til de nasjonale myndigheter med ansvar for statsstøttespørsmål kan reguleringsmyndigheten også trekke konklusjoner fra regnskapene vedrørende spørsmål om statsstøtte som den skal rapportere til nevnte myndigheter.

13. Kommisjonen skal gis myndighet til å vedta delegerte rettsakter i samsvar med artikkel 60 vedrørende visse endringer i vedlegg VIII. Vedlegg VIII kan endres for å tilpasse det til utviklingen innen regnskaps- og kontrollpraksis og/eller for å supplere det med slike ytterligere opplysninger som er nødvendige for å kontrollere at regnskapene er atskilt.

#### Artikkel 57

##### Samarbeid mellom reguleringsmyndighetene

1. Reguleringsmyndighetene skal utveksle opplysninger om sitt arbeid og om sine prinsipper og praksis for beslutningstaking og særlig utveksle opplysninger om de viktigste punktene i deres framgangsmåter og om problemer i tolkningen av innarbeidet unionsrett på jernbaneområdet. De skal også samarbeide med henblikk på å samordne sin beslutningstaking i hele Unionen. For dette formål skal de 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. Den skal sikre et aktivt samarbeid mellom de relevante reguleringsmyndigheter.

Med forbehold for bestemmelsene om vern av personopplysninger i europaparlaments- og rådsdirektiv 95/46/EF av 24. oktober 1995 om beskyttelse av fysiske personer i forbindelse med behandling av personopplysninger og om fri utveksling av slike opplysninger<sup>20</sup> og om europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr.

45/2001 av 18. desember 2000 om personvern i forbindelse med behandling av personopplysninger i Fellesskapets institusjoner og organer og om fri utveksling av slike opplysninger<sup>21</sup> skal Kommisjonen støtte utveksling av opplysningene nevnt over mellom nettverkets medlemmer, eventuelt ved hjelp av elektroniske verktøyer, idet det sikres at de berørte virksomheters forretningshemmeligheter behandles fortrolig.

2. Reguleringsmyndighetene 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.
3. I tilfelle av en klage eller en undersøkelse på eget initiativ om spørsmål som gjelder adgang til eller innkreving av avgifter for et internasjonalt ruteleie, og i forbindelse med overvåkingen av konkurransen på markedet i tilknytning til internasjonale jernbanetransporttjenester, skal den berørte reguleringsmyndighet rådføre seg med reguleringsmyndighetene i de øvrige medlemsstater som det aktuelle internasjonale ruteleie strekker seg gjennom, og dersom det er relevant, med Kommisjonen, og anmode om alle nødvendige opplysninger før den treffer sin beslutning.
4. De reguleringsmyndigheter som blir rådspurt i samsvar med nr. 3, skal legge fram alle opplysninger som de selv har rett til å kreve i henhold til sin nasjonale lovgivning. Disse opplysninger kan bare anvendes i forbindelse med behandling av klager eller undersøkelsen nevnt i nr. 3.
5. Den reguleringsmyndighet som mottar klagen eller på eget initiativ gjennomfører en undersøkelse, skal oversende relevante opplysninger til den ansvarlige reguleringsmyndighet slik at denne kan treffe tiltak med hensyn til de berørte parter.
6. Medlemsstatene skal sikre at alle representanter for infrastrukturforvaltningene som nevnt i artikkel 40 nr. 1, omgående legger fram alle opplysninger som er nødvendige for å behandle klagen eller undersøkelsen nevnt i nr. 3 og som begjæres av reguleringsmyndigheten i den medlemsstat der den berørte representant har sitt hjemsted. Nevnte reguleringsmyndighet skal ha rett til å oversende slike opplysninger om det berørte internasjonale

<sup>20</sup> EFT L 281 av 23.11.1995, s. 31.

<sup>21</sup> EFT L 8 av 12.1.2001, s. 1.

nale ruteleie til reguleringsmyndighetene nevnt i nr. 3.

7. Kommisjonen kan på anmodning fra en reguleringsmyndighet delta i de aktiviteter som er oppført i nr. 2-6 for å fremme samarbeidet mellom reguleringsmyndighetene som beskrevet i disse numre.
8. Reguleringsmyndighetene skal utarbeide felles prinsipper og praksis for de beslutninger som de i henhold til dette direktiv har myndighet til å treffe. På grunnlag av reguleringsmyndighetenes erfaring og arbeidet i nettverket som nevnt i nr. 1, og dersom det er nødvendig for å sikre effektivt samarbeid mellom reguleringsmyndighetene, kan Kommisjonen treffe tiltak som fastsetter slike felles prinsipper og metoder. Nevnte gjennomføringsrettsakter skal vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomiteé nevnt i artikkel 62 nr. 3.
9. Reguleringsmyndighetene skal gjennomgå beslutninger som treffes og praksis som anvendes av sammenslutninger av infrastrukturforvaltninger som nevnt i artikkel 37 og artikkel 40 nr. 1 som gjennomfører bestemmelsene i dette direktiv eller på annen måte letter internasjonal jernbanetransport.

## Kapittel V

### Sluttbestemmelser

#### Artikkel 58

#### Regler for offentlige innkjøp

Bestemmelsene i dette direktiv berører ikke europaparlaments- og rådsdirektiv 2004/17/EF av 31. mars 2004 om samordning av framgangsmåtene ved tildeling av kontrakter innenfor vann- og energiforsyning, transport og posttjenester<sup>22</sup>.

#### Artikkel 59

#### Unntak

1. Inntil 15. mars 2013 behøver Irland, som en medlemsstat beliggende på en øy med jernbaneforbindelse til bare én annen medlemsstat, og Det forente kongerike, som er i samme situasjon med hensyn til Nord-Irland,
  - a) ikke å overdra til et uavhengig organ de opplysninger som er en forutsetning for å sikre rettferdig adgang på like vilkår til infrastruktur i henhold til artikkel 7 nr. 1 første ledd, i den grad nevnte artikkel for-

plikter medlemsstatene til å opprette uavhengige organer for å utføre oppgavene nevnt i artikkel 7 nr. 2,

- b) ikke å oppfylle kravene fastsatt i artikkel 27, artikkel 29 nr. 2, artikkel 38, 39 og 42, artikkel 46 nr. 4 og 6, artikkel 47, artikkel 49 nr. 3, artikkel 50-53 og artikkel 55 og 56, forutsatt at nevnte beslutninger om fordeling av infrastrukturkapasitet eller innkreving av avgifter kan påklages dersom et jernbaneforetak anmoder skriftlig om dette overfor et uavhengig organ, som skal treffe beslutning innen to måneder etter at alle relevante opplysninger er lagt fram, og hvis beslutning er underlagt domstolskontroll.
2. Dersom flere enn ett jernbaneforetak med lisens i samsvar med artikkel 17, eller for Irlands og Nord-Irlands vedkommende, et jernbaneforetak med lisens et annet sted, inngir en offisiell søknad om å utføre konkurrerende jernbanetjenester i, til eller fra Irland eller Nord-Irland, skal beslutningen om at dette unntak fortsatt skal gjelde, vedtas etter framgangsmåten med rådgivende komité nevnt i artikkel 62 nr. 2.

Unntakene nevnt i nr. 1 skal ikke gjelde dersom et jernbaneforetak som utfører jernbanetjenester i Irland eller Nord-Irland, inngir en offisiell søknad om å utføre jernbanetjenester på, til eller fra en annen medlemsstats territorium, med unntak av Irland for jernbaneforetak som driver virksomhet i Nord-Irland, og Det forente kongerike for jernbaneforetak som driver virksomhet i Irland.

Innen ett år etter mottak av enten beslutningen nevnt i første ledd eller meldingen om den offisielle søknaden nevnt i annet ledd, skal den eller de berørte medlemsstater (Irland eller Det forente kongerike med hensyn til Nord-Irland) vedta nødvendig lovgivning for å gjennomføre artiklene nevnt i nr. 1.

3. Et unntak som nevnt i nr. 1 kan fornyes for et tidsrom på høyst fem år. Senest 12 måneder før utløpsdato for unntaket kan en medlemsstat som benytter seg av nevnte unntak, søke Kommisjonen om fornyelse av unntaket. En slik søknad skal begrunnes. Kommisjonen skal behandle en slik søknad og treffe beslutning etter framgangsmåten med rådgivende komité nevnt i artikkel 62 nr. 2. Denne framgangsmåten skal benyttes for enhver beslutning i forbindelse med søknaden.

Når Kommisjonen treffer sin beslutning, skal den ta hensyn til utviklingen i den geopolitiske situasjon og utviklingen på jernbanemar-

<sup>22</sup> EUT L 134 av 30.4.2004, s. 1.

kedet i, til og fra den medlemsstat som har søkt om fornyelse av unntaket.

#### Artikkel 60

##### Utøvelse av delegeringen

1. Myndigheten til å vedta delegerte rettsakter tillegges Kommisjonen med forbehold for vilkårene fastsatt i denne artikkel.
2. Myndigheten til å vedta delegerte rettsakter som nevnt i artikkel 20 nr. 5, artikkel 35 nr. 3, artikkel 43 nr. 2 og artikkel 56 nr. 13, skal tillegges Kommisjonen for et tidsrom på fem år fra 15. desember 2012. Kommisjonen skal utarbeide en rapport om delegeringen av myndighet senest ni måneder før utløpet av femårsperioden. Delegeringen av myndighet skal forlenges stilltiende for en periode av samme varighet, med mindre Europaparlamentet eller Rådet motsetter seg en slik forlengelse senest tre måneder innen utløpet av hver periode.
3. Delegeringen av myndighet som nevnt i artikkel 20 nr. 5, artikkel 35 nr. 3, artikkel 43 nr. 2 og artikkel 56 nr. 13 kan på ethvert tidspunkt tilbakekalles av Europaparlamentet eller Rådet. En beslutning om tilbakekalling innebærer at delegeringen av den myndighet som angis i nevnte beslutning, opphører. Beslutningen trer i kraft dagen etter at den er kunngjort i *Den europeiske unions tidende* eller på et senere tidspunkt angitt i beslutningen. Den skal ikke berøre gyldigheten ved noen av allerede gjeldende delegerte rettsakter.
4. Kommisjonen skal, så snart den vedtar en delegert rettsakt, underrette Europaparlamentet og Rådet om den samtidig.
5. En delegert rettsakt vedtatt i samsvar med artikkel 20 nr. 5, artikkel 35 nr. 3, artikkel 43 nr. 2 og artikkel 56 nr. 13, skal tre i kraft bare dersom verken Europaparlamentet eller Rådet har gjort innvendinger mot den delegerte rettsakt innen to måneder fra den dag da rettsakten ble meddelt Europaparlamentet og Rådet, eller før utløpet av nevnte periode, dersom både Europaparlamentet og Rådet har underrettet Kommisjonen om at de ikke har innvendinger. Nevnte periode skal forlenges med to måneder etter initiativ fra Europaparlamentet og Rådet.

#### Artikkel 61

##### Gjennomføringstiltak

På anmodning fra en medlemsstat, en reguleringsmyndighet eller på eget initiativ skal Kommi-

sjonen undersøke særlige tiltak vedtatt av nasjonale myndigheter når det gjelder anvendelsen av dette direktiv, vedrørende vilkårene for adgang til jernbaneinfrastruktur og -tjenester, lisensiering av jernbaneforetak, infrastrukturavgifter og kapasitetsfordeling, innen 12 måneder etter at nevnte tiltak ble vedtatt. Kommisjonen skal i samsvar med framgangsmåten nevnt i artikkel 62 nr. 2 treffe beslutning om det berørte tiltak fortsatt kan anvendes, innen fire måneder etter mottak av en slik anmodning.

#### Artikkel 62

##### Komitéframgangsmåte

1. Kommisjonen skal bistås av en komité. Nevnte komité skal være en komité i henhold til forordning (EU) nr. 182/2011.
2. Når det vises til dette nummer, får artikkel 4 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse.
3. Når det vises til dette nummer, får artikkel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse. Dersom komiteen ikke avgir noen uttalelse om utkastet til gjennomføringsrettsakt som skal vedtas i samsvar med artikkel 10 nr. 4, artikkel 11 nr. 4, artikkel 12 nr. 5, artikkel 13 nr. 9, artikkel 17 nr. 5, artikkel 31 nr. 3 og 5, artikkel 32 nr. 4 og artikkel 57 nr. 8, skal Kommisjonen ikke vedta utkastet til gjennomføringsrettsakt, og artikkel 5 nr. 4 tredje ledd i forordning (EU) nr. 182/2011 får anvendelse.

#### Artikkel 63

##### Rapportering

1. Senest innen 31. desember 2012 skal Kommisjonen legge fram for Europaparlamentet, Rådet, Den europeiske økonomiske og sosiale komité og Regionkomiteen en rapport om gjennomføringen av kapittel II. Denne rapporten skal også inneholde en vurdering av markedsutviklingen, herunder status for forberedelsene til å åpne jernbanemarkedet ytterligere. I sin rapport skal Kommisjonen også analysere de forskjellige modellene for organisering av dette markedet samt dette direktivs påvirkning på kontrakter om offentlig tjenesteyting og finansieringen av disse. Kommisjonen bør i den forbindelse ta hensyn til gjennomføringen av forordning (EF) nr. 1370/2007 og de iboende forskjellene mellom medlemsstatene (jernbanenettens tetthet, antall passasjerer, gjennomsnittlig reiseavstand). Kommisjonen skal om nødvendig foreslå lovgivningsmessige tiltak vedrørende åpningen av marke-



det for innenlands persontransport med jernbane og skape de forutsetninger som kreves for å sikre adgang på like vilkår til infrastrukturen, med utgangspunkt i kravet om atskillelse mellom infrastrukturforvaltning og transportvirksomhet, samt vurdere virkningene av slike tiltak.

2. I lys av de erfaringer som er gjort via nettverket av reguleringsmyndigheter, skal Kommisjonen innen 16. desember 2014 legge fram en rapport for Europaparlamentet, Rådet, Den europeiske økonomiske og sosiale komité og Regionkomiteen om samarbeidet mellom reguleringsmyndighetene. Kommisjonen skal om nødvendig foreslå tilleggstiltak for å sikre et mer integrert tilsyn med det europeiske jernbanemarked, særlig med hensyn til internasjonale tjenester. For dette formål skal det om nødvendig også vurderes lovgivningsmessige tiltak.

#### Artikkel 64

##### Innarbeiding i nasjonal lovgivning

1. Medlemsstatene skal innen 16. juni 2015 sette i kraft de lover og forskrifter som er nødvendige for å etterkomme dette direktiv, herunder med hensyn til foretak, operatører, søkere, myndigheter og andre berørte enheter. De skal umiddelbart oversende Kommisjonen teksten til disse bestemmelser.

Disse bestemmelsene skal, når de vedtas av medlemsstatene, inneholde en henvisning til dette direktiv, eller det skal vises til direktivet når de kunngjøres. De skal også inneholde opplysning om at henvisninger i gjeldende lover og forskrifter til de direktiver som oppheves ved dette direktiv, gjelder som henvisninger til dette direktiv. Medlemsstatene skal fastsette de nærmere regler for henvisningen og hvordan slik henvisning skal gjøres.

2. Medlemsstatene skal oversende Kommisjonen teksten til de viktigste internrettslige bestemmelsene som de vedtar på området dette direktiv omhandler.

Forpliktelsene om innarbeiding og gjennomføring av kapittel II og IV i dette direktiv skal ikke gjelde for Kypros og Malta så lenge det ikke finnes noe jernbanenett på deres territorium.

#### Artikkel 65

##### Oppheving

Direktiv 91/440/EØF, 95/18/EF og 2001/14/EF, som endret ved direktivene oppført i vedlegg IX,

del A, oppheves med virkning fra 15. desember 2012, uten at det berører medlemsstatenes forpliktelser med hensyn til fristene for innarbeiding i nasjonal lovgivning av direktivene angitt i del B i vedlegg IX.

Henvisninger til de opphevede direktiver skal forstås som henvisninger til dette direktiv og leses i samsvar med sammenligningstabellen i vedlegg X.

#### Artikkel 66

##### Ikrafttredelse

Dette direktiv trer i kraft dagen etter at det er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*.

#### Artikkel 67

##### Adressater

Dette direktiv er rettet til medlemsstatene.

Utferdiget i Strasbourg, 21. november 2012.

*For Europaparlamentet*    *For Rådet*

M. SCHULZ

A. D. MAVROYIANNIS

*President*

*Formann*

#### Vedlegg I

##### Liste over jernbaneinfrastrukturanlegg

Jernbaneinfrastruktur omfatter følgende anlegg, såfremt disse utgjør en del av banelegemet, herunder sidespor, med unntak av spor innenfor reparasjonsverksteder, depoter og lokomotivstaller samt private sidelinjer og sidespor:

- Grunn,
- Spor og sporunderlag, særlig fyllinger, skjæringer, dreneringskanaler og grøfter, oppmurede grøfter, kulverter, bekledningsmurer, beplantning for beskyttelse av skråninger osv.; perronger og godsramper, herunder på stasjoner for passasjerer og godsterminaler; gangstier og gangveier; sperremurer, hekker, gjerder; branngater, sporvekselvarmer; sporkryss osv.; snøskjermer,
- Tekniske strukturer: broer, kulverter og andre overganger, tunneler, overdekkede skjæringer og andre underganger; støttemurer, strukturer for vern mot snøskred, steinras osv.,
- Planoverganger, herunder sikkerhetsinnretninger for veitrafikken,
- Overbygning, særlig: skinner, rilleskinner og tvangsskinner; jernbanesviller og langsviller,

- smådelers for spor, ballast inklusive grus og sand; sporveksler og skinnekryss osv.; dreieskiver og skyvebroer (med unntak av slike som er reservert utelukkende for lokomotiver),
  - Atkomstveier for passasjerer og gods, herunder atkomst via vei og atkomst for gående passasjerer ved ankomst og avreise,
  - Sikkerhets-, signal- og telekommunikasjonsutstyr på fri linje, i stasjoner og rangerstasjoner, herunder anlegg for produksjon, omdanning og fordeling av elektrisk strøm for signalgiving og telekommunikasjon; bygninger for slike installasjoner eller anlegg; sporbremser,
  - Lysanlegg for trafikk- og sikkerhetsformål,
  - Anlegg for omdanning og overføring av elektrisk strøm for togframdrift: understasjoner, forsyningskabler mellom understasjoner og kontakttråder, bæreliner og stolper; tredje-skinne med stopler,
  - Bygninger som brukes av infrastrukturavdelingen, herunder en del av anleggene for innkreving av transportkostnader.
- c) rangerstasjoner og skiftestasjoner, herunder skifteanlegg,
  - d) hensettingsspor,
  - e) vedlikeholdsanlegg, unntatt anlegg for omfattende vedlikehold av høyhastighetstog eller andre typer rullende materiell som krever særskilte anlegg,
  - f) andre tekniske anlegg, herunder rengjørings- og vaskeanlegg,
  - g) sjøhavanlegg og innlands havneanlegg som er knyttet til jernbanevirksomhet,
  - h) avlastningsanlegg,
  - i) påfyllingsanlegg for drivstoff og forsyning av drivstoff i disse anlegg; avgiftene for dette skal angis særskilt på fakturaene.

#### Vedlegg II

##### Tjenester som skal ytes til jernbaneforetakene

(nevnt i artikkel 13)

1. Den minste pakken med adgangstjenester skal omfatte
  - a) behandling av søknader om infrastrukturkapasitet,
  - b) retten til å bruke kapasitet som tildeles,
  - c) bruk av jernbaneinfrastruktur, herunder sporvekslere og sporkryss,
  - d) trafikkstyring, herunder signalgiving, regulering, ekspedering samt kommunikasjon og framskaffelse av informasjon om togtrafikk,
  - e) bruk av strømforsyningsutstyr for kjørestrøm, der dette er tilgjengelig,
  - f) alle andre opplysninger som er nødvendige for iverksetting eller drift av tjenesten det er tildelt kapasitet for.
2. Adgang, herunder til jernbanespor, skal gis til følgende serviceanlegg, der disse finnes, og til ytelser av tjenester i disse anlegg:
  - a) stasjoner for passasjerer, herunder bygninger og andre anlegg, også for formidling av reiseinformasjon og egnede lokaler for billettsalg,
  - b) godsterminaler,

3. Tilleggstjenestene kan omfatte:
  - a) kjørestrøm; avgiftene for dette skal angis på fakturaene atskilt fra avgiftene for bruk av strømforsyningsutstyr, uten at det berører anvendelsen av direktiv 2009/72/EF,
  - b) forvarming av passasjertog,
  - c) skreddersydde kontrakter om
    - kontroll av transport av farlig gods,
    - assistanse til drift av spesialtransport.
4. Ekstratjenestene kan omfatte
  - a) adgang til telekommunikasjonsnett,
  - b) framskaffelse av tilleggsopplysninger,
  - c) teknisk kontroll av rullende materiell,
  - d) billettsalg på stasjoner for passasjerer,
  - e) omfattende vedlikeholdstjenester som leveres i vedlikeholdsanlegg beregnet for høyhastighetstog eller andre typer rullende materiell som krever særskilte anlegg.

#### Vedlegg III

##### Økonomisk evne

(nevnt i artikkel 20)

- Opplysningene som foretakene skal legge fram når de søker om lisens i samsvar med artikkel 20, dekker følgende forhold:
- a) disponible midler, herunder tilgodehavende i bank, bevilget kassakreditt og lån,
  - b) kapital og aktiva som kan stilles som sikkerhet,
  - c) arbeidskapital,
  - d) relevante kostnader, herunder anskaffelseskostnader og a konto-betalinger i forbindelse med kjøretøyer, grunn, bygninger, anlegg og rullende materiell,
  - e) kostnader som påhviler foretakets aktiva,
  - f) skatter og trygdeavgifter.

*Vedlegg IV***Innholdet i netterklæringen***(nevnt i artikkel 27)*

Netterklæringen nevnt i artikkel 27 skal inneholde følgende opplysninger:

1. Et avsnitt som viser hvilken type infrastruktur som står til rådighet for jernbaneforetakene, og vilkårene for å få adgang til denne. Opplysningene i dette avsnitt skal hvert år bringes i overensstemmelse med eller vise til de infrastrukturregistre som skal offentliggjøres i henhold til artikkel 35 i direktiv 2008/57/EF.
2. Et avsnitt om avgiftsprinsipper og takster. Dette skal inneholde hensiktsmessige opplysninger om avgiftsordningen og tilstrekkelig informasjon om avgiftene på tjenestene og andre relevante opplysninger om adgang som gjelder for tjenestene oppført i vedlegg II som ytes av bare en enkelt leverandør. Det skal i detalj beskrive de metoder, regler og eventuelt skalaer som brukes for anvendelsen av artikkel 31-36 med hensyn til både kostnader og avgifter. Det skal inneholde opplysninger om allerede vedtatte eller planlagte avgiftsendringer for de neste fem år, dersom disse opplysninger er tilgjengelige.
3. Et avsnitt om prinsipper og kriterier for kapasitetsfordeling. Dette skal redegjøre for de generelle kapasitetssegenskaper ved infrastrukturen som er tilgjengelig for jernbaneforetak, og for eventuelle begrensninger når det gjelder bruk av den, herunder forventet behov for kapasitet til vedlikehold. Det skal også inneholde nærmere opplysninger om framgangsmåter og frister i forbindelse med kapasitetsfordelingsprosessen. Det skal inneholde særlige kriterier som anvendes ved nevnte prosess, særlig følgende:
  - a) framgangsmåtene for inngivelse av søknader om kapasitet til infrastrukturforvaltningen,
  - b) kravene som stilles til søkerne,
  - c) tidsplanen for søke- og fordelingsprosessene og framgangsmåtene som skal følges for å anmode om opplysninger om ruteplanleggingen og framgangsmåtene for planlagt ruteplanlegging og uforutsett vedlikeholdsarbeid,
  - d) prinsippene for samordningsprosessen og tvisteløsningordningen som gjøres tilgjengelig som en del av denne prosess,
  - e) framgangsmåtene som skal følges og kriteriene som skal anvendes når infrastrukturen er overbelastet,

- f) nærmere opplysninger om begrensninger på bruk av infrastruktur,
- g) vilkår for når det skal tas hensyn til tidligere kapasitetsutnyttelsesgrad ved fastsettelse av prioriteringer i fordelingsprosessen.

Det skal redegjøre i detalj for hvilke tiltak som er truffet for å sikre en forsvarlig behandling av godstransport, internasjonale transporttjenester og søknader som behandles ad hoc. Det skal inneholde en modell for søknader om kapasitet. Infrastrukturforvaltningen skal også offentliggjøre detaljerte opplysninger om framgangsmåtene for fordeling av internasjonale ruteleier.

4. Et avsnitt om opplysninger om søknaden om en lisens som nevnt i artikkel 25 i dette direktiv og sikkerhets sertifikater for jernbane utstedt i samsvar med direktiv 2004/49/EF eller med opplysninger om et nettsted der slike opplysninger er gratis tilgjengelig elektronisk.
5. Et avsnitt med opplysninger om framgangsmåter for tvisteløsning og klager i forbindelse med spørsmål om adgang til jernbaneinfrastruktur og -tjenester og i forbindelse med ytelsesordningen nevnt i artikkel 35.
6. Et avsnitt om opplysninger om adgang til og innkreving av avgifter for anleggene for tjenester nevnt i vedlegg II. Operatører av serviceanlegg som ikke kontrolleres av infrastrukturforvaltningen, skal legge fram opplysninger om avgiftene for adgang til anlegget og for yting av tjenester, samt opplysninger om de tekniske adgangsvilkår som skal tas med i netterklæringen, eller vise til et nettsted der opplysningene stilles gratis tilgjengelig elektronisk.
7. En avtalemal for inngåelse av rammeavtale mellom en infrastrukturforvaltning og en søker i samsvar med artikkel 42.

*Vedlegg V***Grunnleggende prinsipper og parametere for avtaler mellom vedkommende myndigheter og infrastrukturforvaltninger***(nevnt i artikkel 30)*

I avtalen skal bestemmelsene i artikkel 30 spesifiseres og omfatte minst følgende elementer:

- 1) avtalens anvendelsesområde med hensyn til infrastruktur og serviceanlegg, satt opp i samsvar med vedlegg II. Det skal omfatte alle aspekter av infrastrukturforvaltning, herunder vedlikehold og fornyelse av infrastruktur som allerede er i bruk. Dersom det er hensiktsmessig, kan det også omfatte oppføring av ny infrastruktur,

- 2) strukturen for betalinger eller midler fordelt på infrastrukturtenestene oppført i vedlegg II, til vedlikehold og fornyelse og til håndtering av eksisterende vedlikeholds- og fornyelsesetterslep. Dersom det er hensiktsmessig, kan strukturen for betalinger eller midler som er bevilget til ny infrastruktur, tas med,
  - 3) brukerorienterte ytelsesmål i form av indikatorer og kvalitetskriterier, som omfatter elementer som
    - a) togytelse, for eksempel med hensyn til linjehastighet og pålitelighet samt kundetilfredshet,
    - b) nettverkskapasitet,
    - c) forvaltning av aktiva,
    - d) virksomhetsvolumer,
    - e) sikkerhetsnivåer og
    - f) miljøvern,
  - 4) omfanget av eventuelt verdlikeholdsetterslep og aktiva som skal fases ut og følgelig vil utløse andre kapitalstrømmer,
  - 5) stimuleringsiltakene nevnt i artikkel 30 nr. 1, med unntak av de stimuleringsiltak som er gjennomført gjennom lovgivningsmessige tiltak i samsvar med artikkel 30 nr. 3,
  - 6) infrastrukturforvaltningens minsteforpliktelse med hensyn til innhold og hyppighet i rapporteringen, herunder opplysninger som skal offentliggjøres årlig,
  - 7) den avtalte løpetiden for avtalen, som skal samordnes med og være i samsvar med løpetiden for infrastrukturforvaltningens forretningsplan, konsesjon eller lisens der det er relevant, og de avgiftsrammer og -regler som er fastsatt av staten,
  - 8) regler for håndtering av større driftsavbrudd og nødsituasjoner, herunder beredskapsplaner og tidlig heving av avtalen, og informasjon i god tid til brukerne,
  - 9) utbedringstiltak som skal treffes dersom en av partene misligholder sine kontraktfestede forpliktelser, eller dersom ekstraordinære omstendigheter påvirker muligheten for offentlig finansiering; dette omfatter vilkår og framgangsmåter for reforhandling og tidlig heving.
- påslag i avgiftssystemet i samsvar med artikkel 32 nr. 1, skal minst omfatte følgende:
- a) persontransport/godstransport,
  - b) tog som transporterer farlig gods/andre godstog,
  - c) innenlands trafikk/internasjonalt trafikk,
  - d) kombinert transport/direktetog,
  - e) persontransport i byer eller regioner/persontransport mellom byer,
  - f) heltog/vognlasttog,
  - g) regelmessig/sporadisk togtrafikk.
2. Ytelsesordningen nevnt i artikkel 35 skal bygge på følgende prinsipper:
    - a) For å oppnå et avtalt ytelsesnivå uten å bringe en tjenestes økonomiske levedyktighet i fare skal infrastrukturforvaltningen avtale med søkeren de viktigste parametrene for ytelsesordningen, særlig verdien av forsinkelser, terskelverdiene for skyldige beløp i henhold til ytelsesordningen både med hensyn til individuelle togavganger og alle togavganger hos et jernbaneforetak i en gitt periode.
    - b) Infrastrukturforvaltningen skal meddele jernbaneforetaket ruteplanen, som skal anvendes som grunnlag for beregning av forsinkelser, minst fem dager før togets avgang. Infrastrukturforvaltningen kan benytte en kortere meldingsfrist i tilfelle av force majeure eller sen endring av ruteplanen.
    - c) Alle forsinkelser skal tilskrives en av følgende kategorier og underkategorier:
      1. Håndtering av drift/planlegging som kan tilskrives infrastrukturforvaltningen
        - 1.1 Utarbeidelse av kjøreplan
        - 1.2 Togsammensetning
        - 1.3 Feil i driftsprosedyre
        - 1.4 Feil anvendelse av prioritetsreglene
        - 1.5 Personale
        - 1.6 Andre årsaker
      2. Infrastrukturanlegg som kan tilskrives infrastrukturforvaltningen
        - 2.1 Signalanlegg
        - 2.2 Signalanlegg ved planoverganger
        - 2.3 Telekommunikasjonsanlegg
        - 2.4 Strømforsyningsutstyr
        - 2.5 Spor
        - 2.6 Strukturer
        - 2.7 Personale
        - 2.8 Andre årsaker
      3. Årsaker knyttet til anleggsarbeid som kan tilskrives infrastrukturforvaltningen

#### Vedlegg VI

#### Krav vedrørende kostnader og avgifter i forbindelse med jernbaneinfrastruktur

(nevnt i artikkel 32 nr. 1 og artikkel 35)

1. De partene som infrastrukturforvaltningene skal vurdere når de utarbeider en liste over markedssegmenter med sikte på å innføre

- 3.1 Planlagt anleggsarbeid
  - 3.2 Uregelmessigheter ved utførelsen av anleggsarbeid
  - 3.3 Redusert hastighet på grunn av defekt spor
  - 3.4 Andre årsaker
  - 4. Årsaker som kan tilskrives andre infrastrukturforvaltninger
    - 4.1 Forårsaket av foregående infrastrukturforvaltning
    - 4.2 Forårsaket av neste infrastrukturforvaltning
  - 5. Kommersielle årsaker som kan tilskrives jernbaneforetaket
    - 5.1 Overskridelse av stopptid
    - 5.2 Anmodning fra jernbaneforetaket
    - 5.3 Lasteoperasjoner
    - 5.4 Uregelmessigheter ved lasting
    - 5.5 Klargjøring av tog
    - 5.6 Personale
    - 5.7 Andre årsaker
  - 6. Rullende materiell som kan tilskrives jernbaneforetaket
    - 6.1 Planlegging av vaktliste/omlegging av vaktliste
    - 6.2 Togsammensetning som utføres av jernbaneforetak
    - 6.3 Problemer som påvirker passasjervogner (persontransport)
    - 6.4 Problemer som påvirker godsvogner (godstransport)
    - 6.5 Problemer som påvirker vogner, lokomotiver og motorvogner
    - 6.6 Personale
    - 6.7 Andre årsaker
  - 7. Årsaker som kan tilskrives andre jernbaneforetak
    - 7.1 Forårsaket av neste jernbaneforetak
    - 7.2 Forårsaket av foregående jernbaneforetak
  - 8. Utenforliggende årsaker som verken kan tilskrives infrastrukturforvaltningen eller jernbaneforetaket
    - 8.1 Streik
    - 8.2 Administrative formaliteter
    - 8.3 Ytre påvirkning
    - 8.4 Konsekvenser av værforhold og naturlige årsaker
    - 8.5 Forsinkelser som skyldes ytre årsaker på etterfølgende nett
    - 8.6 Andre årsaker
  - 9. Sekundære årsaker som verken kan tilskrives infrastrukturforvaltningen eller jernbaneforetaket
    - 9.1 Farlige hendelser, ulykker og farer
    - 9.2 Opptatt spor på grunn av togets forsinkelse
    - 9.3 Opptatt spor på grunn av et annet togs forsinkelse
    - 9.4 Omløpstid
    - 9.5 Forbindelse
    - 9.6 Behov for ytterligere undersøkelser
- d) Når det er mulig, skal forsinkelsene tilskrives én enkelt organisasjon både når det gjelder ansvaret for å ha forårsaket forstyrrelsen og muligheten for å gjenopprette normale trafikkforhold.
- e) Ved beregning av betalinger skal det tas hensyn til den gjennomsnittlige forsinkelse for togtrafikk som er underlagt samme punktlighetskrav.
- f) Infrastrukturforvaltningen skal så snart som mulig underrette jernbaneforetakene om beregningen av skyldige beløp i henhold til ytelsesordningen. Denne beregning skal omfatte alle forsinkede togavganger i løpet av et tidsrom på høyst en måned.
- g) Med forbehold for gjeldende klageordninger og bestemmelsene i artikkel 56 skal det ved tvist om ytelsesordningen opprettes en tvisteløsningordning slik at det blir mulig å avgjøre slike tvister raskt. Denne tvisteløsningordning skal være upartisk i forhold til de berørte parter. Dersom denne ordningen benyttes, skal det treffes en beslutning innen en frist på ti virkedager.
- h) En gang i året skal infrastrukturforvaltningen offentliggjøre det årlige gjennomsnittlige ytelsesnivå som jernbaneforetakene har oppnådd, på grunnlag av de viktigste avtalte parametre i ytelsesordningen.

#### Vedlegg VII

#### Tidsplan for fordelingsprosessen

(nevnt i artikkel 43)

1. Ruteplanen skal fastsettes en gang hvert kalenderår.
2. Overgangen til ny ruteplan skal finne sted ved midnatt den andre lørdag i mai. Dersom en overgang eller justering gjennomføres etter vinteren, særlig for å ta hensyn til eventuelle endringer i ruteplaner for regional passasjertrafikk, skal dette skje ved midnatt den andre lørdag i juni, og ved behov på andre tidspunkter mellom disse datoene. Infrastrukturforvaltningene kan bli enige om andre datoer, og de skal i så fall underrette Kommisjonen om dette dersom internasjonal trafikk kan bli berørt.

3. Siste frist for inngivelse av søknader om kapasitet som skal innarbeides i ruteplanen, skal ikke være tidligere enn 12 måneder før ruteplanen trer i kraft.
4. Senest 11 måneder før ruteplanen trer i kraft, skal infrastrukturforvaltningene sikre at foreløpige ruteleier for internasjonal trafikk er opprettet i samarbeid med andre relevante infrastrukturforvaltninger. Infrastrukturforvaltningene skal sikre at disse så langt som mulig respekteres videre i prosessen.
5. Senest fire måneder etter fristen for inngivelse av søknader fra søkerne, skal infrastrukturforvaltningen utarbeide et utkast til ruteplan.
  - d) hvilken metode som er benyttet til å fordele kostnader på de ulike aktiviteter,
  - e) i de tilfeller der den regulerte virksomhet utgjør en del av en konsernstruktur, fullstendige opplysninger om selskapsinterne betalinger.

2. Overvåking av avgifter for adgang til jernbanespor

- a) ulike kostnadskategorier og særlig tilstrekkelige opplysninger om marginale/direkte kostnader i forbindelse med ulike tjenester eller tjenestegrupper, slik at infrastrukturavgiftene kan overvåkes,
- b) tilstrekkelige opplysninger til at de individuelle avgifter som er betalt for tjenester (eller tjenestegrupper), kan overvåkes; dersom reguleringsmyndigheten krever det, skal disse opplysninger også inneholde data om omfanget av individuelle tjenester, prisene for individuelle tjenester og samlede inntekter for individuelle tjenester som interne og eksterne kunder har betalt for,
- c) kostnader og inntekter for individuelle tjenester (eller tjenestegrupper), idet det anvendes en relevant kostnadsmetode som tilsynsorganet krever, til å identifisere potensielt konkurransevridende prisfastsettelse (krysssubsidiering, aggressiv prisning og overprising).

3. Opplysninger om finansielle resultater

- a) redegjørelse for finansielle resultater,
- b) et kortfattet kostnadsregnskap,
- c) regnskap over vedlikeholdsutgifter,
- d) regnskap over driftsutgifter,
- e) resultatregnskap,
- f) ledsagende noter som ved behov utdyper og redegjør for regnskapet.

*Vedlegg VIII*

**Regnskapsopplysninger som på anmodning skal legges fram for reguleringsmyndigheten**

*(nevnt i artikkel 56 nr. 12)*

1. Atskilte regnskaper
  - a) atskilte resultatregnskaper og balanser for godstrafikk, passasjertrafikk og infrastrukturforvaltning,
  - b) detaljerte opplysninger om individuelle kilder og anvendelse av offentlige midler og andre former for kompensasjon på en åpen og detaljert måte, herunder en detaljert revisjon av virksomhetenes kontantstrømmer slik at det kan fastslås hvordan disse offentlige midler og andre former for kompensasjon er blitt anvendt,
  - c) kostnads- og inntektskategorier som gjør det mulig å fastslå hvorvidt det har forekommet krysssubsidiering mellom disse ulike aktiviteter, i samsvar med reguleringsmyndighetens krav,

*Vedlegg IX*

DEL A

**Opphevede direktiver med liste over påfølgende endringer***(nevnt i artikkel 65)*

---

Rådsdirektiv 91/440/EØF (EFT L 237 av 24.8.1991, s. 25)	
Europaparlaments- og rådsdirektiv 2001/12/EF (EFT L 75 av 15.3.2001, s. 1)	
Europaparlaments- og rådsdirektiv 2004/51/EF (EUT L 164 av 30.4.2004, s. 164)	
Rådsdirektiv 2006/103/EF (EUT L 363 av 20.12.2006, s. 344)	bare del B i vedlegget
Europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/58/EF (EUT L 315 av 3.12.2007, s. 44)	bare artikkel 1
Rådsdirektiv 95/18/EF (EFT L 143 av 27.6.1995, s. 70)	
Europaparlaments- og rådsdirektiv 2001/13/EF (EFT L 75 av 15.3.2001, s. 26)	
Europaparlaments- og rådsdirektiv 2004/49/EF (EUT L 164 av 30.4.2004, s. 44)	bare artikkel 29
Europaparlaments- og rådsdirektiv 2001/14/EF (EFT L 75 av 15.3.2001, s. 29)	
Kommisjonsvedtak 2002/844/EF (EFT L 289 av 26.10.2002, s. 30)	
Europaparlaments- og rådsdirektiv 2004/49/EF (EUT L 164 av 30.4.2004, s. 44)	bare artikkel 30
Europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/58/EF (EUT L 315 av 3.12.2007, s. 44)	bare artikkel 2

---

DEL B

**Liste over tidsfrister for innarbeiding i nasjonal lovgivning***(nevnt i artikkel 65)*

Direktiv	Frist for innarbeiding
91/440/EØF	1. januar 1993
95/18/EF	27. juni 1997
2001/12/EF	15. mars 2003
2001/13/EF	15. mars 2003
2001/14/EF	15. mars 2003
2004/49/EF	30. april 2006
2004/51/EF	31. desember 2005
2006/103/EF	1. januar 2007
2007/58/EF	4. juni 2009

*Vedlegg X***Sammenligningstabell**

Direktiv 91/440/EØF	Direktiv 95/18/EF	Direktiv 2001/14/EF	Dette direktiv
Artikkel 2 nr. 1	Artikkel 1 nr. 1	Artikkel 1 nr. 1 første ledd	Artikkel 1 nr. 1
		Artikkel 1 nr. 2	Artikkel 1 nr. 2
Artikkel 2 nr. 2			Artikkel 2 nr. 1
	Artikkel 1 nr. 2		Artikkel 2 nr. 2
		Artikkel 1 nr. 3	Artikkel 2 nr. 3
			Artikkel 2 nr. 4-9
Artikkel 2 nr. 4			Artikkel 2 nr. 10
			Artikkel 2 nr. 11
Artikkel 3			Artikkel 3 nr. 1-8
			Artikkel 3 nr. 9-13
	Artikkel 2 bokstav b) og c)		Artikkel 3 nr. 14 og 15
		Artikkel 2	Artikkel 3 nr. 16 og 17
			Artikkel 3 nr. 18-28
			Artikkel 3 nr. 29 og 30
Artikkel 4			Artikkel 4
Artikkel 5			Artikkel 5 nr. 1-3
			Artikkel 5 nr. 4



Direktiv 91/440/EØF	Direktiv 95/18/EF	Direktiv 2001/14/EF	Dette direktiv
Artikkel 6 nr. 1 og 2			Artikkel 6 nr. 1 og 2
Artikkel 9 nr. 4			Artikkel 6 nr. 3
Artikkel 6 nr. 1 annet ledd			Artikkel 6 nr. 4
Artikkel 6 nr. 3 og vedlegg II			Artikkel 7 nr. 1
		Artikkel 4 nr. 2 og artikkel 14 nr. 2	Artikkel 7 nr. 2
Artikkel 7 nr. 1, 3 og 4			Artikkel 8 nr. 1, 2 og 3
		Artikkel 6 nr. 1	Artikkel 8 nr. 4
Artikkel 9 nr. 1 og 2			Artikkel 9 nr. 1 og 2
Artikkel 10 nr. 3 og 3a			Artikkel 10 nr. 1 og 2
Artikkel 10 nr. 3b			Artikkel 11 nr. 1, 2 og 3
			Artikkel 11 nr. 4
Artikkel 10 nr. 3c og 3e			Artikkel 11 nr. 5 og 6
Artikkel 10 nr. 3f			Artikkel 12 nr. 1-4
			Artikkel 12 nr. 5
		Artikkel 5	Artikkel 13
			Artikkel 14
Artikkel 10b			Artikkel 15
	Artikkel 3		Artikkel 16
	Artikkel 4 nr. 1-4		Artikkel 17 nr. 1-4
	Artikkel 5		Artikkel 18
	Artikkel 6		Artikkel 19
	Artikkel 7 nr. 1		Artikkel 20 nr. 1
	Del I nr. 1 i vedlegget		Artikkel 20 nr. 2
			Artikkel 20 nr. 3
	Artikkel 8		Artikkel 21
	Artikkel 9		Artikkel 22
	Artikkel 4 nr. 5		Artikkel 23 nr. 1
	Artikkel 10		Artikkel 23 nr. 2 og 3
	Artikkel 11		Artikkel 24
	Artikkel 15		Artikkel 25
		Artikkel 1 nr. 1 annet ledd	Artikkel 26
		Artikkel 3	Artikkel 27
Artikkel 10 nr. 5			Artikkel 28

Direktiv 91/440/EØF	Direktiv 95/18/EF	Direktiv 2001/14/EF	Dette direktiv
		Artikkel 4 nr. 1 og nr. 3-6	Artikkel 29
		Artikkel 6 nr. 2-5	Artikkel 30
		Artikkel 7	Artikkel 31
		Artikkel 8	Artikkel 32
		Artikkel 9	Artikkel 33
		Artikkel 10	Artikkel 34
		Artikkel 11	Artikkel 35
		Artikkel 12	Artikkel 36
			Artikkel 37
		Artikkel 13	Artikkel 38
		Artikkel 14 nr. 1 og 3	Artikkel 39
		Artikkel 15	Artikkel 40
		Artikkel 16	Artikkel 41
		Artikkel 17	Artikkel 42
		Artikkel 18	Artikkel 43
		Artikkel 19	Artikkel 44
		Artikkel 20 nr. 1, 2 og 3	Artikkel 45 nr. 1, 2 og 3
			Artikkel 45 nr. 4
		Artikkel 20 nr. 4	Artikkel 45 nr. 5
		Artikkel 21	Artikkel 46
		Artikkel 22	Artikkel 47
		Artikkel 23	Artikkel 48
		Artikkel 24	Artikkel 49
		Artikkel 25	Artikkel 50
		Artikkel 26	Artikkel 51
		Artikkel 27	Artikkel 52
		Artikkel 28	Artikkel 53
		Artikkel 29	Artikkel 54
		Artikkel 30 nr. 1	Artikkel 55
		Artikkel 30 nr. 2	Artikkel 56 nr. 1
		Artikkel 31	Artikkel 57
Artikkel 12			Artikkel 58
Artikkel 14a		Artikkel 33 nr. 1, 2 og 3	Artikkel 59
			Artikkel 60
		Artikkel 34 nr. 2	Artikkel 61

Direktiv 91/440/EØF	Direktiv 95/18/EF	Direktiv 2001/14/EF	Dette direktiv
Artikkel 11a		Artikkel 35 nr. 1, 2 og 3	Artikkel 62
Artikkel 10 nr. 9			Artikkel 63
		Artikkel 38	Artikkel 64
			Artikkel 65
	Artikkel 17	Artikkel 39	Artikkel 66
Artikkel 16	Artikkel 18	Artikkel 40	Artikkel 67
			Vedlegg I
		Vedlegg II	Vedlegg II
	Vedlegg		Vedlegg III
		Vedlegg I	Vedlegg IV
			Vedlegg V
			Vedlegg VI
		Vedlegg III	Vedlegg VII
			Vedlegg VIII

---



---

## Bestilling av publikasjoner

### Offentlige institusjoner:

Departementenes sikkerhets- og serviceorganisasjon

Internett: [www.publikasjoner.dep.no](http://www.publikasjoner.dep.no)

E-post: [publikasjonsbestilling@dss.dep.no](mailto:publikasjonsbestilling@dss.dep.no)

Telefon: 22 24 00 00

### Privat sektor:

Internett: [www.fagbokforlaget.no/offpub](http://www.fagbokforlaget.no/offpub)

E-post: [offpub@fagbokforlaget.no](mailto:offpub@fagbokforlaget.no)

Telefon: 55 38 66 00

Publikasjonene er også tilgjengelige på

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

Trykk: 07 Xpress AS – 10/2016

