

KOMMENTARER TIL LISENSFORSKRIFTEN AV 16. DESEMBER 2005 NR. 1490

Lisensforskriften implementerer direktiv 2004/51/EF og direktiv 2007/58/EF om endring av rådsdirektiv 91/440/EØF om utviklingen av fellesskapets jernbaner samt deler av jernbanesikkerhetsdirektivet 2004/49/EF. Samtidig videreføres relevante EØS-bestemmelser som tidligere var implementert i tillatelsesforskriften.

Begrepsbruken i forskriften er tilpasset EØS-regelverkets språkbruk på jernbanesektoren. Dette innebærer bl.a. at begrepet *lisens og sikkerhets sertifikat* erstatter begrepet *tillatelse til å drive trafikkvirksomhet*. Begrepet *jernbaneinfrastruktur/infrastruktur* erstatter begrepet *kjørevei*. Videre omfatter begrepet *jernbaneforetak* alle som har lisens og sikkerhets sertifikat til å drive trafikkvirksomhet på det nasjonale jernbanenettet.

Den som driver jernbanevirksomhet (trafikkvirksomhet eller drift av infrastruktur herunder trafikkstyring) må ha kjennskap til det regelverk som gjelder for virksomheten. I tillegg til det regelverk som gjelder for virksomheter generelt, er det fastsatt en rekke bestemmelser som gjelder jernbanevirksomhet spesielt. Blant annet kan nevnes forskrift om fordeling av jernbaneinfrastrukturkapasitet og innkreving av avgifter for bruk av det nasjonale jernbanenettet (fordelingsforskriften), forskrifter om samtrafikkevnene i det transeuropeiske jernbanesystem (høyhastighetsforskriften og samtrafikkforskriften) og EØS-krav til regnskap for jernbanevirksomheter. Departementet har også fastsatt forskrifter om undersøkelse av jernbaneulykker og alvorlige jernbanehendelser, samt om varsling og rapportering av ulykker og hendelser. Det er også fastsatt avholdspliktsbestemmelser for personell med sikkerhetsansvar ved jernbane. Forskrifter fastsatt av departementet med hjemmel i jernbaneloven finnes på departementets nettside http://www.regjeringen.no/nb/dep/sd/dok/lover_regler.html?id=312120. Krav til rullende materiell og kjørevei, krav til trafikkstyring, organisasjon, kompetanse m.m. er fastsatt av Statens jernbanetilsyn i egne forskrifter og finnes på tilsynets nettside www.sjt.no. Det finnes også bestemmelser fastsatt av andre myndigheter som spesielt angår jernbanevirksomhet, blant annet bestemmelser om frakt av farlig gods og bestemmelser om el-sikkerhet.

Nedenfor gjennomgås enkelte av bestemmelsene i forskriften.

Kapittel 1 Innledende bestemmelser

Forskriften gjelder for det nasjonale jernbanenettet. Andre jernbaner, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbaner m.v. og sikkerhetsgodkjenning av private sidespor, terminalspor og havnespor mv. reguleres gjennom tillatelsesforskriften.

Til § 1-1 Virkeområde

Bestemmelsen presiserer hvilke tillatelser og godkjenninger som kreves, samt klargjør at lisens og sikkerhets sertifikat også gir tilgang til tilknyttede spor i tillegg til det nasjonale jernbanenettet.

Kravene til lisens og sikkerhets sertifikat gjelder uavhengig av hvilken trafikkvirksomhet som skal drives på jernbanenettet. Det forutsettes at alle jernbaneforetak må oppfylle de til enhver tid gjeldende bestemmelser som fastsettes i eller i medhold av jernbaneloven. I begrepet jernbaneforetak inngår i tillegg til ordinære trafikkutøvere, også virksomheter som vil drive museumstogkjøring og lignende på det nasjonale jernbanenettet.

I sikkerhetsgodkjenningen av infrastrukturforvalter ligger også trafikkvirksomhet knyttet til drift og vedlikehold av infrastrukturen mv., samt godkjenning av trafikkstyrerfunksjonen.

Verksteddrift og produksjonsvirksomhet er ikke å anse som jernbanevirksomhet. I den grad virksomheten skjer i form av flytting av materiell utenfor det som kan regnes som verksteds-/produksjonsområdet, vil det være den trafikkutøver/jernbanevirksomhet som normalt bruker/eier materialet som flyttes, som er ansvarlig for den fremføringen som skjer. Verkstedene og produksjonsbedriftene må anses som leverandører på vanlig måte.

Infrastruktur og trafikkstyring på lukkede områder (bedriftsområder, herunder verkstedsområder) faller derfor utenfor jernbanelovens virkeområde. Hvis slik virksomheten foregår utenfor det lukkede området, vil den falle inn under reguleringen i tillatelsesforskriften, eventuelt forskriften her dersom infrastrukturen og trafikkstyringen blir ivaretatt av Jernbaneverket.

Det må vurderes konkret hva som anses som et avgrenset verksteds-/bedriftsområde. Et sentralt moment her kan være hvem som eier grunnen/sporene.

Til § 1-2 Forutsetninger for trafikkering

Bestemmelsen er tatt inn for å klargjøre for brukerne hva som kreves for å kunne trafikkere det nasjonale jernbanenettet. Det må være åpnet for den type transport det ønskes å drive med, jf. tilgangsbestemmelsene i kapittel 2 i forskriften. For å utføre transporten må jernbaneforetak både ha lisens etter kapittel 4 og sikkerhets sertifikat etter kapittel 5 i forskriften. Når et jernbaneforetak har lisens og sikkerhets sertifikat, må det i

tillegg søke, og få tildelt ruteleie fra infrastrukturforvalter. Vilkårene mv. for å få tildelt ruteleie er regulert i egen forskrift (fordelingsforskriften). Infrastrukturforvalterens nettveiledning (Network statement) inneholder bl.a. en nærmere beskrivelse av framgangsmåten for å søke om ruteleier. Det må søkes om ruteleier for all trafikkvirksomhet på det nasjonale jernbanenettet samt for all nødvendig transport av rullende materiell.

Til § 1-3 Myndighetenes oppgaver

Markedsovervåkingsfunksjonen i henhold til direktiv 91/440/EØF (endret ved direktiv 2001/12/EF) og direktiv 2001/14/EF har vært delt mellom Samferdselsdepartementet og Statens jernbanetilsyn. Tilsynet har vært klageinstans for konkrete klager i henhold til fordelingsforskriften, mens departementet har hatt ansvaret for den overordnede overvåkingen. Fra 1. januar 2009 er også markedsovervåkingen etter direktiv 91/440/EØF delegert til tilsynet, jf. syvende ledd. Dette innebærer at markedsovervåkingsfunksjonen i det hele er lagt til tilsynet.

Statens jernbanetilsyn har fått nye oppgaver i forbindelse med åpningen for internasjonal persontransport fra 1. januar 2010 jf. direktiv 2007/58/EF, som endrer direktiv 91/440/EØF og direktiv 2001/14/EF og fordelingsforskriften § 9-4. Tilsynet skal både vurdere om hovedformålet med den internasjonale persontransporttjenesten er grensekryssende passasjertransport og avgjøre om den internasjonale persontransporttjenesten vil kunne skade den økonomiske likevekten i kontrakt om offentlig tjenesteytelse.

Til § 1-4 Definisjoner

Definisjonen av "*det nasjonale jernbanenettet*" knytter seg til den infrastruktur som Jernbaneverket forvalter. Bakgrunnen er at det i dag kun er én infrastrukturforvalter på det nasjonale jernbanenettet. Private spor herunder terminalspor, som forvaltes av Jernbaneverket på vegne av staten i den hensikt å kunne stille dem til rådighet for alle som trafikkerer det nasjonale jernbanenettet, anses å inngå i det nasjonale jernbanenettet. Andre private spor knyttet til statens jernbanenett omfattes ikke av definisjonen, men dette er ikke til hinder for at Jernbaneverket eventuelt gjennom avtaler påtar seg å drive disse. I den grad slike spor er åpne for flere enn en sluttbruker, skal de stilles til rådighet for alle uten forskjellsbehandling, jf. § 2-3. I den grad slike spor drives av private, må de ha sikkerhetsgodkjenning etter tillatelsesforskriften. I § 3-2 er det tatt høyde for at andre infrastrukturforvaltere enn Jernbaneverket, kan drive infrastruktur som er en del av det nasjonale nettet. Oversikt over hvilke spor som inngår i det nasjonale jernbanenettet og tilknyttede spor som stilles til rådighet, fremgår av nettveiledningen som publiseres av Jernbaneverket.

Definisjonen av "*jernbaneforetak*" er todelt: den ene definisjonen er inntatt i fordelingsforskriften og gjelder jernbaneforetak hvis *hovedvirksomhet* er gods-

og/eller persontransport. I tillegg omfatter definisjonen ethvert annet offentlig eller privat foretak som yter gods- og/eller persontransport. Et foretak som kun disponerer godsvogner og/eller passasjervogner, men ikke sørger for selve trekraften og driften av denne, anses ikke som et jernbaneforetak.

I direktiv 92/106/EØF er "kombinert godstransport" definert som:

Godstransport mellom medlemsstatene der lastebil, tilhenger, semitrailer med eller uten trekkbil, flak eller container på 20 fot eller mer benytter vei på den innledende og avsluttende strekningen og på resten av strekningen jernbane eller innlands vannvei, eller sjøveien når denne strekningen overskrider 100 km i luftlinje, og den innledende eller avsluttende strekningen tilbakelegges

- mellom punktet der varene lastes og den nærmeste, egnede jernbanestasjon for lasting for den innledende strekningen og mellom den nærmeste, egnede jernbanestasjon for lossing og punktet der varene losses for den avsluttende strekningen, eller
- innenfor en radius på høyst 150 km i luftlinje fra laste- eller lossehavnen.

Kapittel 2 Tilgang til å trafikkere det nasjonale jernbanenettet

Til § 2-1 Jernbaneforetak som har tilgang til å trafikkere det nasjonale jernbanenettet

Bestemmelsen regulerer hvilke foretak som har tilgang til å trafikkere det nasjonale jernbanenettet, og som *ikke* må søke departementet særskilt om tilgang. En forutsetning for tilgangen er at jernbaneforetaket har lisens og sikkerhetssertifikat for den aktuelle transporten og strekning, og at hovedvirksomheten er transport av gods og/eller personer, jf. definisjonen i fordelingsforskriften av jernbaneforetak.

For å utøve tilgangsrettigheten, må foretaket få tildelt ruteleier, se § 1-2.

NSB AS har i dag enerett til drive *person*transport på hele jernbanenettet, med de unntak som fremgår av denne paragrafen, dvs. Flytoget AS og jernbaneforetak som driver internasjonal persontransport, samt eventuelle jernbaneforetak som tildeles avtale om persontransporttjenester med det offentlige.

Markedet for både nasjonal og internasjonal godstransport er fullt liberalisert i EØS, dvs. at jernbaneforetak med lisens og sikkerhetssertifikat utstedet av en EØS-stat og Sveits gis tilgang til hele jernbanenettet for å drive godstransport av enhver art.

Jernbaneforetak med lisens og sikkerhetssertifikat fra en EØS-stat har rett til å drive internasjonal persontransport på det nasjonale jernbanenettet, forutsatt at dette er hovedformålet med tjenesten jf. direktiv 2007/58/EF.

Den som har *tilgang til deler* av det nasjonale jernbanenettet for å drive persontrafikk og/eller godstrafikk, har også anledning til å benytte *andre deler* av det nasjonale

jernbanenettet til nødvendig transport av materiellet til og fra skifteområder, terminalområder, vedlikeholdsbase, verksteder og lignende. I forbindelse med slik transport kan det ikke tas med passasjerer eller gods.

Til § 2-2 Jernbaneforetak som kan søke departementet om tilgang til å trafikere det nasjonale jernbanenettet

Bestemmelsen legger opp til at departementet i *særlige tilfeller* kan gi tilgang til jernbaneforetak for å trafikere hele eller deler av jernbanenettet, utover de tilfeller som omfattes av § 2-1.

Det vil kunne gis tilgang til å drive trafikkvirksomhet i tilfeller hvor statens jernbanetrafikkselskap har nedlagt slik trafikk som det søkes om og i tilfeller hvor statens jernbanetrafikkselskap aldri har drevet slik trafikk på den aktuelle strekningen. Med slik trafikk forstås et sammenlignbart transporttilbud. Det gis ikke tilgang for å drive trafikkvirksomhet som vil være i konkurranse med *eller svekke* grunnlaget for virksomheten til statens jernbanetrafikkselskap. Det er videre et vilkår for å gi tilgang at dette vil bidra til en hensiktsmessig trafikkavvikling. Dersom den trafikk som vil drives fører til et overlappende trafikktilbud, vil dette tale imot at tilgang blir gitt. Med "*statens trafikkselskap*" menes her NSB AS og Flytoget AS.

Museumsvirksomhet er museal jernbanevirksomhet hvor formålet ikke er gods- eller persontransport, men en demonstrasjon av jernbanevirksomhet fra en gitt tidsperiode, demonstrasjon av en viss type jernbanemateriell eller lignende. Demonstrasjonen av virksomheten kan foregå ved at det transporteres personer.

Foretak som vil drive *annen persontransport* med et begrenset omfang, kan søke departementet om tilgang til jernbanenettet. Her vil de transportere som i dag har gått inn under "hobbypreget virksomhet" (bl.a. i form av chartervirksomhet) eventuelt fanges opp. Det er ikke aktuelt å gi tilgang til å drive ordinær persontransport som kommer i konkurranse med statens jernbanetrafikkselskap (NSB og Flytoget) eller med jernbaneforetak som er tildelt avtale med det offentlige om persontransporttjenester. Det vil her kun være aktuelt å gi tilgang for mer ad hoc preget virksomhet som er begrenset i omfang, for eksempel lukkede turer for å demonstrere en type materiell e.l. Dersom den virksomhet det søkes om antas å komme i konflikt med/svekker grunnlaget for annen trafikk, vil dette være et argument for ikke å gi tilgang. Departementet anser at det må legges vesentlig vekt på uttalelser fra det eller eventuelt de foretak som har en rett til å drive persontransport på nettet etter § 2-1. Det presiseres at tilgangen etter § 2-2 er en *unntaksregel*, idet utgangspunktet er at det ikke er åpnet for å drive nasjonal persontransport på jernbanenettet, utover den som utføres av statens jernbanetrafikkselskap. Ved en eventuell innvilgelse av slik tilgang vil departementet bl.a. kunne sette vilkår som begrenser tilgangen både i tid og omfang. Tilgangen kan trekkes tilbake når vilkårene for tilgangen ikke lenger er oppfylt. Også en tilgang som er gitt inntil

videre, kan trekkes tilbake/falle bort når forutsetningene for tilgangen endrer seg, for eksempel ved at banestrekninger det er gitt tilgang til er besluttet nedlagt eller brukt til andre formål.

For øvrig gir ikke en tilgangsrettighet automatisk trafikkeringsrett på en banestrekning, idet dette er avhengig av bl.a. tildeling av ruteleier fra Jernbaneverket.

Til 2-3 Tilgang til havne- og terminalspor som er knyttet til det nasjonale jernbanenettet

Terminalspor som Jernbaneverket disponerer, omfattes ikke av denne bestemmelsen, da disse allerede er en del av det nasjonale jernbanenettet. Det er private havne- og terminalspor som er åpne for mer enn en sluttbruker som omfattes av bestemmelsen.

Tjenester som ytes i terminaler og havner referer seg til tjenester knyttet til *jernbanevirksomhet*, for eksempel vil dette kunne være sportildeling, trafikkstyring og skiftetjenester o.l. Havnetjenester og terminaltjenester som ytes til jernbaneforetak, og som ikke anses som en del av jernbanevirksomheten (for eksempel lasting og lossing) omfattes ikke av denne forskriften. Slike tjenester vil bl.a. kunne omfattes av konkurranselovgivningen.

Havner og terminaler som er knyttet til det nasjonale jernbanenettet vil framgå av Jernbaneverkets nettveiledning (Network statement), eventuelt med henvisning til hvor opplysninger om tilgang m.v. kan finnes.

Bestemmelsen regulerer ikke spor som er å anse som private industrispør og baner for egen godstransport, eller hvor tjenesten som ytes kun omfatter den som disponerer sporet/banen.

Godkjenningen for private til å drive sidespor, herunder terminal- og havnespor som er knyttet til det nasjonale jernbanenettet, er regulert i tillatelsesforskriften.

Kapittel 2A Nærmere om retten til internasjonal persontransport

Til 2A-1 Vurdering av hovedformålet med transporten

Statens jernbanetilsyn skal, på bakgrunn av forespørsel fra berørte myndigheter eller jernbaneforetak, foreta en vurdering av hvorvidt hovedformålet med en ny internasjonal rute er grenseoverskridende persontransport. Åpningen av markedet for internasjonal persontransport skal ikke benyttes for å åpne markedet for nasjonal persontransport for konkurranse. Det er bare ruter som har som hovedformål å frakte passasjerer over en grense, som det åpnes for. I vurderingen skal det bl.a. legges vekt på omsetningsandel og passasjervolum, beregnet på grunnlag av antatt andel av henholdsvis nasjonal og internasjonal persontransport, og lengden av ruten og antall stopp på hver side av grensen.

Til 2A-2 Rett til stopp underveis på ruten, herunder rett til å ta opp og sette av passasjerer i Norge

Bestemmelsen fastslår hovedregelen om at jernbaneforetak som driver internasjonal persontransportruter skal ha rett til å stoppe underveis for å ta med passasjerer fra enhver stasjon langs ruten og til å sette dem av på en annen stasjon, herunder stasjoner som ligger i Norge, dvs. også en rett til kabotasje. Hovedregelen må imidlertid ses i sammenheng med begrensingsretten i § 2A-3.

Jernbaneforetak som ønsker å starte opp en internasjonal passasjertransportrute må melde fra om dette til infrastrukturforvalteren og til Statens jernbanetilsyn.

Til 2A-3 Begrensning i retten til å ta opp og sette av passasjerer i Norge

Norge har benyttet seg av muligheten til å begrense retten til ta opp og sette av passasjerer i Norge (kabotasje) som fremgår av direktiv 2007/58/EF artikkel 1 nr 8. På strekninger hvor det planlegges en internasjonal rute hvor det også foreligger en eller flere kontrakter om offentlig tjenesteytelse, skal Statens jernbanetilsyn, på forespørsel fra berørte myndigheter eller jernbaneforetak, vurdere hvorvidt den internasjonale ruten vil kunne skade den økonomiske likevekten i kontrakten(e) om offentlig tjenesteytelse. Dersom Statens jernbanetilsyn kommer til at dette er tilfelle, vil ikke operatøren av den internasjonale ruten ha rett til å drive kabotasje på aktuelle stasjoner i Norge. Det er en forutsetning at kontrakten(e) om offentlig tjenesteytelse er inngått i henhold til EØS-retten.

Offentlig myndighet som tildelte kontrakt om offentlig tjeneste og infrastrukturforvalteren er berørte myndigheter i denne sammenheng. I tillegg kan det eller de jernbaneforetak som oppfyller kontrakten om offentlig tjeneste, be Statens jernbanetilsyn om en slik vurdering.

Det er ikke ønskelig at de internasjonale rutene skal få "skumme fløten" i det nasjonale persontransportmarkedet slik at lønnsomheten i kontrakten(e) om offentlig tjenesteytelse forringes.

Dersom tilsynet kommer til at den økonomiske likevekten i kontrakten om offentlige tjenesteytelse vil kunne bli skadelidende, er resultatet at retten til å ta opp og sette av passasjerer internt i Norge begrenses. Retten til å utføre internasjonal persontransport (uten kabotasje) vil ikke kunne begrenses etter disse bestemmelsene jf. at det allerede før direktiv 2007/58/EF ble innlemmet i EØS-avtalen og norsk rett, var åpnet for internasjonal persontransport for internasjonale sammenslutninger.

Til 2A-4 Saksbehandlingsregler mv.

Bestemmelsen gir de saksbehandlingsregler som skal gjelde for søknader om internasjonale ruter. Det påhviler jernbaneforetaket som har til hensikt å søke om

infrastrukturkapasitet for å drive internasjonal persontransport å underrette både infrastrukturforvalteren og Statens jernbanetilsyn om dette. Statens jernbanetilsyn skal så sørge for at denne informasjonen videreformidles i de tilfeller der det foreligger en kontrakt om offentlig tjenesteytelse på strekningen.

Kapittel 3 Særskilte krav mv. til jernbaneforetak og infrastrukturforvalter

Til § 3-1 Særskilte krav mv. til jernbaneforetak

Det kreves godkjenning fra Samferdselsdepartementet av transportvilkårene/befordringsvedtektene for jernbaneforetak som driver ordinær nasjonal persontransport. For jernbaneforetak som driver godstransport kreves det ikke godkjenning.

Før Samferdselsdepartementet behandler søknad om godkjenning av transportvilkårene, vil vilkårene normalt bli forelagt Forbrukerombudet. Jernbaneforetaket kan selv på forhånd forelegge utkast til transportvilkår for Forbrukerombudet, og legge ved uttalelse derfra når det søkes om godkjenning av vilkårene. Endringer av transportvilkårene skal også godkjennes, og vil normalt bli forelagt Forbrukerombudet.

For internasjonal person- og godstransport gjelder bl.a. reglene i COTIF (overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk). Den nye COTIF av 1999 trådte ikraft 1. juli 2006 og COTIF-loven av 10. desember 2004 nr. 82 gjelder fra samme dato.

Tilleggsavgift for reisende uten gyldig billett skal være godkjent av Samferdselsdepartementet.

Til § 3-2 Særskilte krav til infrastrukturforvalter

Virksomhetsplan med investerings- og finansieringsprogrammer

Bestemmelsen er i dag bare relevant for Jernbaneverket, og pålegger infrastrukturforvaltere å lage slike planer.

Særskilte krav til private som vil drive infrastruktur

Bestemmelsen er tatt inn for å kunne gi regler i tilfelle det i fremtiden skulle være aktuelt for private infrastrukturforvaltere å drive deler av det nasjonale jernbanenettet.

Bestemmelsen gir Samferdselsdepartementet nødvendig myndighet til å fastsette vilkår i tråd med direktiv 2001/14/EF, dersom slike virksomheter blir opprettet.

Kapittel 4 Krav om lisens for jernbaneforetak

Kapitlet omhandler kravene til lisens og omfatter de vilkår som fremgår av lisensdirektivet 95/18/EF med endringer som er inntatt i artikkel 29 i jernbanesikkerhetsdirektivet. I

kravet til lisens ligger som tidligere kravene til vandel, økonomisk evne og faglig dyktighet.

Til § 4-1 Krav om lisens

Lisensen er gyldig i hele EØS-området og Sveits. Lisens fra annen EØS-stat eller Sveits gjelder også i Norge med de begrensninger som følger av tilgangsbestemmelsene, jf. kapittel 2. En lisens gir i seg selv ikke tilgang til nettet, idet det kreves i tillegg sikkerhets sertifikat etter kapittel 5 før det kan søkes om infrastrukturkapasitet etter fordelingsforskriften.

Til § 4-2 Lisens til å drive gods- og/eller persontransport

Kravet om at jernbaneforetaket må være etablert i Norge, innebærer at virksomheten må være registrert i foretaksregisteret med eget organisasjonsnummer. Det er presisert at ansvaret for virksomheten ligger hos den som får lisensen, noe som naturlig følger av det å inneha lisens. Ansvaret omfatter alle sider av jernbanevirksomheten. Bestemmelsen er ikke til hinder for at jernbaneforetaket kan endre de interne ansvarsforhold uten at dette får betydning for lisensen, med mindre bestemte ansvarsforhold inngår i vilkårene for lisensen. Bestemmelsen er heller ikke til hinder for at virksomheten kan benytte leverandører og lignende til å utføre enkelte av arbeidsoppgavene for seg. Ansvaret ligger like fullt hos den som innehar lisensen.

En lisens kan ikke overdras til andre. Dette omfatter også leie, leasing, lån mv.

Til § 4-3 Vandel m.m.

Den som søker om lisens må ha råderett over eget bo og kunne inngå forpliktelser knyttet til virksomheten. Søkeren må derfor ikke være under konkursbehandling, dvs. være slått konkurs. Kravene angående vandel og konkurs kan også stilles til daglig leder og andre personer i ledelsen.

Hvorvidt de forhold som er nevnt i annet ledd bokstav a, b og c er alvorlige, er gjenstand for en vurdering i det enkelte tilfellet. Forholdene må vurderes ut fra hvilken betydning de har for den virksomhet som skal drives.

Det kreves at eieren og eventuelt andre personer i ledelsen legger fram politiattest. Poliattiatten må være oppdatert, og normalt ikke være mer enn tre måneder gammel.

Til § 4-4 Økonomisk evne

Det må fremlegges dokumentasjonen som nevnt i bestemmelsen som viser at virksomheten har tilfredsstillende økonomisk evne.

Tidspunktet på 12 måneder regnes fra det tidspunktet virksomheten skal starte.

Til § 4-5 Faglig dyktighet

Jernbaneforetaket må ha en egen ledelsesorganisasjon som har den kompetanse som er nødvendig for å kunne ivareta de forpliktelser som følger av å inneha lisens.

Nærmere krav til organisasjon og faglig dyktighet er fastsatt av Statens jernbanetilsyn, jf. særlig sikkerhetsforskriften.

Til § 4-6 Forsikring/garanti

Det er fastsatt et minimumsbeløp for dekning av erstatningsansvar. Minimumsbeløpet er knyttet til folketrygdens grunnbeløp (G). Kravet til minimumsbeløp fratar ikke det enkelte jernbaneforetak ansvaret for selv å vurdere behovet for ytterligere dekning hensett til den virksomhet som skal drives.

Til § 4-9 Suspensjon og tilbakekall av lisens

En lisens kan suspenderes eller tilbakekalles ved brudd på vilkårene. Med suspensjon menes en midlertidig oppheving av lisensen. Det vil være opp til tilsynet å vurdere om det vil benytte muligheten for å suspendere en lisens i stedet for å tilbakekalle den, bl.a. vurdert ut fra alvorlighetsgraden av bruddet på vilkårene. Dersom suspensjon velges, og det viser seg at jernbaneforetaket ikke oppfyller kravene innen en nærmere fastsatt frist, vil en naturlig reaksjon være tilbakekall i neste omgang.

Kapittel 5 Krav om sikkerhetssertifikat for jernbaneforetak

Til § 5-1 Krav om sikkerhetssertifikat

Formålet med sikkerhetssertifikatet er å bevise at jernbaneforetaket har utarbeidet et sikkerhetsstyringssystem og oppfyller kravene fastsatt i eller i medhold av jernbaneloven (herunder TSler og andre relevante bestemmelser i EØS-regelverket, samt nasjonale sikkerhetsregler).

Sikkerhetssertifikatet er delt i to deler, en generell del og en nettspesifikk del, jf. § 5-2. Den generelle delen utstedes av den EØS-staten som har utstedt lisensen til jernbaneforetaket, og omfatter en bekreftelse på at jernbaneforetaket har et sikkerhetsstyringssystem som oppfyller kravene i sikkerhetsdirektivet. Den generelle delen av sikkerhetssertifikatet gjelder i hele EØS-området og Sveits for tilsvarende jernbanevirksomhet. Den nettspesifikke delen av sikkerhetssertifikatet utstedes av den EØS-staten der jernbaneforetaket ønsker å drive virksomhet. Denne delen av sikkerhetssertifikatet er en bekreftelse på at jernbaneforetaket oppfyller de spesielle krav som gjelder for det enkelte jernbanenettet. For å få utstedt den nettspesifikke delen av sikkerhetssertifikatet, må jernbaneforetaket oppfylle de nasjonale sikkerhetsreglene som er fastsatt i eller med hjemmel i jernbaneloven.

Til § 5-2 Vilkår for å få sikkerhets sertifikat

Jernbaneforetak som er etablert i Norge må få utstedt sikkerhets sertifikat fra Statens jernbanetilsyn som omfatter både kravene i første ledd bokstav a og b (dvs. den generelle delen og den nettspesifikke delen). Sertifiseringen etter bokstav a gjelder i hele EØS-området for tilsvarende jernbanetransport.

Til § 5-3 Forsikring

Bestemmelsen sikrer at jernbaneforetak som har lisens utstedt fra en annen EØS-stat eller Sveits har minst den samme forsikringsdekning som de norske jernbaneforetakene.

Kapittel 6 Sikkerhetsgodkjenning av infrastrukturforvalter

Til § 6-1 Krav om sikkerhetsgodkjenning

Sikkerhetsgodkjenningen omfatter drift og vedlikehold av infrastruktur. Også nødvendig fremføring av rullende materiell vil være omfattet av sikkerhetsgodkjenningen, herunder egentransport. Dersom infrastrukturforvalter benytter underleverandører, må styringssystemet ta høyde for dette slik at sikkerhetsstyringen sikres. Ansvar for virksomheten ligger hos den som har sikkerhetsgodkjenningen.

Det er i dag kun en infrastrukturforvalter av det nasjonale jernbanenettet, dvs. Jernbaneverket, som må ha sikkerhetsgodkjenning etter denne forskriften. Jernbaneverket må inneha sikkerhetsgodkjenning senest 1. januar 2007, jf. § 9-1. Det forutsettes derfor at Jernbaneverket søker Statens jernbanetilsyn i god tid og legger fram alle relevante opplysninger som trenges for å behandle søknaden, jf. saksbehandlingsreglene i § 6-3. Sikkerhetsgodkjenningen av infrastrukturforvalteren (dvs. Jernbaneverket) vil også omfatte tilknyttet infrastruktur som infrastrukturforvalteren etter avtale påtar seg å drive for private, herunder sidespor terminalspor, havnespor mv. I slike tilfeller trenger ikke den ”private” infrastrukturforvalter egen sikkerhetsgodkjenning etter tillatelsesforskriften.

Kapittel 7 Tilsyn og kontroll m.m.

Til § 7-1 Tilsyn og kontroll

Statens jernbanetilsyn kan gjennomføre både varslede og ikke-varslede tilsyns- og kontrollaktiviteter, herunder revisjoner, inspeksjoner m.m. og skal i alle tilfelle ha tilgang til opplysninger, dokumenter, anlegg, utstyr og lignende relevant for tilsyns- og kontrollaktiviteten.

Plikten til å gi opplysninger gjelder også i forhold til konkrete oppgaver innenfor virkeområdet til Statens jernbanetilsyn, der innhenting av informasjon fra jernbaneforetakene og infrastrukturforvalteren er nødvendig for å gjennomføre oppgaven.

Dersom tilsynet finner at jernbanelovgivningens krav ikke er oppfylt, kan de gi pålegg om korrigerende tiltak, eller kreve stans i hele eller deler av virksomheten dersom sikkerhetsmessige hensyn krever det. Før Statens jernbanetilsyn gir pålegg om korrigerende tiltak, skal virksomheten som hovedregel varsles og gis anledning til å rette opp forholdet.

Til § 7-2 Tvangsmulkt

Tvangsmulkt kan være et virkemiddel i tilfeller det ikke er aktuelt å stanse virksomheten, men likevel viktig at det gjennomføres korrigerende tiltak. Varsel om tvangsmulkt skal skje i samband med tilsynets vedtak hvor pålegg blir gitt.

Kapittel 7A Markedsovervåking

Til § 7A-2 Statens jernbanetilsyns myndighet

Dersom tilsynet finner at det skjer en negativ utvikling på jernbanemarkedet, må det først ta stilling til om det selv har hjemmel innenfor delegert myndighet etter jernbaneloven for å foreta en endring for å rette opp forholdet. Det kan da treffe egne vedtak for å rette situasjonen. Dersom imidlertid tilsynet ikke har hjemmel for å foreta seg noe i saken, må det vurdere hvem som eventuelt har myndighet til å gjøre noe med saken.

Tilsynets myndighet til å treffe beslutning om nødvendige tiltak, innebærer således at det eventuelt kan gjøre noe selv, eller ta saken opp med overordnet myndighet (departementet) eller for eksempel Konkurransetilsynet i de tilfeller hvor konkurranselovgivningen kan komme til anvendelse.

