

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET
Postboks 8010 DEP
0030 OSLO

Dato: 25.09.2020
Saksref: 202007023-7
Deres ref.: 20/1392-1
Side: 1 / 3

Vår saksbehandler: Elling Olav Longva
Telefon: +47 22 45 53 78
Mobil: +47 916 55 378
E-post: Elling.Olav.Longva@banenor.no

Utkast til ny jernbaneforskrift, ny forskrift om sikkerhet og tekniske forhold ved jernbanen og endringer i forskrift om gjennomføring av kollektivtransportforordningen – høringssvar fra Bane NOR SF

Det vises til høring fra Samferdselsdepartementet datert 25. juni 2020.

Bane NOR SF (Bane NOR) er positiv til departementets forslag til nye og endrede forskrifter, men vi har noen kommentarer til enkelte av forslagene.

Vi har delt våre kommentarer inn i overordnede kommentarer og kommentarer til enkelte av forslagene til forskriftsendringer.

Overordnede kommentarer

Bane NOR er positiv til gjennomføring av fjerde jernbanepakke i norsk rett. Vi mener gjennomføring av dette regelverket vil kunne bidra positivt til utviklingen av norsk jernbane og at det vil understøtte de prosessene som allerede er igangsatt ved jernbanereformen.

Vi er også positiv til departementets forslag til nye og endrede forskrifter som kommer med denne høringen, herunder den omstruktureringen av forskriftene som departementet legger opp til, ved at det blir et tydeligere skille mellom forskrifter som gjelder sikkerhet og tekniske forhold og forskrifter som gjelder markedet for jernbane. Videre er vi positiv til at det tydeliggjøres i forskriftene hvilken funksjon Statens jernbanetilsyn har i det enkelte tilfelle.

Kommentarer til enkelte av forslagene til forskriftsendringer

Bane NOR har ingen kommentarer til *ny forskrift om sikkerhet og tekniske forhold ved jernbanen og endringer i forskrift om gjennomføring av kollektivtransportforordningen*. Bane NOR støtter begge disse forslagene.

Bane NOR har noen kommentarer til forslag til *ny jernbaneforskrift*.

For det første har vi noen kommentarer til endringene som gjelder reglene om infrastrukturforvalters uavhengighet.

Slik vi forstår forslaget så foreslår departementet å ta inn direktivets hovedbestemmelser om infrastrukturforvalters uavhengighet i ny jernbaneforskrift §§ 3-4 (1) og 3-5. Bane NOR støtter departementets forslag om at ikke alle reglene i direktivet artikkel 7, 7a, 7b og 7c tas inn i detalj, men at det legges opp til at hovedprinsippene tas inn. I Norge er det imidlertid praksis for en del uformell kontakt mellom infrastrukturforvalter og jernbaneforetak, både i forbindelse med operativ trafikkstyring og i øvrig dialog mellom Bane NOR og jernbaneforetakene, herunder dialog om utvikling av markedsmessige jernbaneprodukter til det beste for kundene. Dette i motsetning til en del andre europeiske land hvor slik kontakt mellom infrastrukturforvalter og jernbaneforetakene er mer formalisert. Etter vårt syn vil det være negativt for norsk jernbane hvis de nye reglene er til hinder for at det fortsatt kan være slik uformell kontakt mellom Bane NOR og jernbaneforetakene.

For det andre har vi noen kommentarer til forslaget om nye bestemmelser om interessekonflikter i ny jernbaneforskrift § 3-2 andre til fjerde ledd.

Det er uklart hvilke ledelsesnivåer som omfattes av andre ledd og hva som ligger i «*generelle strategiske beslutninger*» i tredje ledd bokstav a), og vi vil anmode departementet om å klargjøre dette. Dersom det ikke klargjøres vil det medføre usikkerhet til hva som ligger i kravene, samt at Bane NOR vil måtte bruke mer ressurser for å etablere retningslinjer mv. for å få operasjonalisert kravene. Det er videre Bane NORs syn at det vil være uheldig for norsk jernbane om det etableres for vidtrekkende habilitetsregler. I forhold til en del andre europeiske land er den norske jernbanebransjen liten og vidtrekkende habilitetsregler kan være hemmende for dynamikken i bransjen, herunder at det vil kunne legge unødvendig begrensninger for jobbskifter. Vi vil dermed anmode departementet om å vurdere om det er mulig å begrense reglenes anvendelsesområde, samtidig som formålet med reglene nås.

For det tredje har vi noen kommentarer til forslag til ny jernbaneforskrift § 3-7 (2), om forbud mot lån mellom infrastrukturforvalter og jernbaneforetak.

Vi er enig i at det i tråd med direktivet etableres et forbud mot lån mellom infrastrukturforvalter og jernbaneforetak, men vi stiller spørsmål til om forbudet også vil ramme tilskudd til infrastrukturtiltak som jernbaneforetak yter til infrastrukturforvalter mottar, for eksempel ved anleggsbidrag og forskuttering av investeringskostnader. Som departementet er kjent med har det i noen grad vært praksis for dette i Norge og vi anmoder om at forbudet mot å yte lån utformes slik at det ikke rammer slikt samarbeid. Videre bør det klargjøres at forbudet ikke er til hinder for at det ytes kreditt, som for eksempel er vanlig i forbindelse med innkreving av infrastrukturavgifter.

For det fjerde har vi noen kommentarer til forslagene til endringer i kapittel 6 om avgifter for bruk av jernbaneinfrastruktur og tjenester.

Departementet foreslår en del endringer i §§ 6-1 og 6-2 for å klargjøre reglene og som ikke er ment å endre reglenes innhold. Bane NOR støtter disse endringene som etter vårt syn bidrar til klargjøring av reglene.

I § 6-1 (6) foreslås det inntatt en bestemmelse om at «*Markedsovervåkingsorganet kan fastsette nærmere bestemmelser om beregning av avgifter etter § 6-2 første ledd og om avgifter for kostnadene av støyvirkninger etter § 6-2 tredje ledd*». Ved forskriftens § 1-5 (1) er markedsovervåkingsorganet allerede gitt kompetanse til å gi utfyllende bestemmelser til forskriften og vi kan ikke se at det er nødvendig med en slik bestemmelse i tillegg. Det gjelder særlig for § 6-2 (1) siden det allerede finnes sekundærregelverk for beregning av avgifter basert på direkte kostnader ved EU-forordning 2015/909 av 12. juni 2015, og hvor ev. bestemmelser fra markedsovervåkingsorganet etter § 6-1 (6) vil komme i tillegg til EU-forordningen.

For det femte har vi noen kommentarer til forslagene til endringer i reglene om kapasitetsfordeling.

Departementet foreslår at «*transport i forbindelse med vedlikeholdsarbeider*» tas inn til slutt i prioriteringslisten i § 9-5 (1). Samtidig understreker departementet at all prioritering skal skje etter

bestemmelsen i § 9-5 (2) om at den trafikken som har den største samfunnsnyttens skal prioriteres. Vi er uenig i forslaget til endring i første ledd. Vi mener at selv om all prioritering skal skje etter andre ledd, så vil prioriteringslisten i første ledd – og hvor vedlikehold foreslås tatt inn til slutt – gi et signal om at vedlikehold skal prioriteres lavere enn annen trafikk. Dette vil kunne medføre at det blir mer krevende å få gjennomført nødvendig vedlikehold på jernbanenettet. Med bakgrunn i departementets redegjørelse i høringsnotatet om at all trafikk bør prioriteres på bakgrunn av hva som har størst samfunnsnytte, mener Bane NOR at *første ledd bør tas ut av bestemmelsen*, slik at all prioritering skjer på grunnlag av § 9-5 (2). Dersom departementet velger å beholde prioriteringslisten i § 9-5 (1) foreslås det at teksten «*transport i forbindelse med vedlikeholdsarbeider*» tas ut, og dersom det beholdes, at teksten endres til «*vedlikeholdsarbeider*». For øvrig opplyses det at Bane NOR er positiv til å involvere Statens jernbanetilsyn og Jernbanedirektoratet for videreutvikling av modellen for kriterier for prioritering av ulike tjenester ved overbelastet infrastruktur. Videre foreslår vi at «*annet ledd*» endres til «*andre ledd*» i § 9-5 (1) første setning.

Vi er uenig i at bestemmelsen om kapasitet til ikke-planlagt vedlikehold i jernbaneforskriften § 10-3 flyttes til § 8-2 (2). Forskriftens kapittel 8 gjelder kapasitetsfordelingsprosessen *før* ruteplanen er fastlagt, mens kapittel 10 gjelder situasjonen gjelder tildelt infrastrukturkapasitet *etter* ruteplanen er fastlagt. Ikke-planlagt vedlikehold er noe som oppstår etter infrastrukturkapasitet er tildelt og derfor blir det etter vårt syn feil å flytte det til kapittel 8.

Vi stiller også spørsmål til om de nye kravene § 8-2 (3) annet og tredje punktum bør flyttes til et annet kapittel i forskriften. Grunnen er at disse kravene ikke gjelder fordeling av infrastrukturkapasitet, men finansielle krav.

For øvrig kan vi opplyse – når det gjelder forslaget om et nytt vedlegg IV til jernbaneforskriften – at Bane NOR er i gang med å tilpasse kapasitetsfordelingsprosessen til revidert Annex VII, men at det gjenstår en god del før den er fullt ut tilpasset. I påvente av at det nye regelverket kommer vil Bane NOR fortsette denne tilpasningen, herunder tilpasning til TTR. Bane NOR støtter dermed departementets forslag om nytt vedlegg IV til jernbaneforskriften.

Med vennlig hilsen

Gorm Frimannslund
Konsernsjef

Dokumentet er godkjent elektronisk og sendes uten signatur