

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

Att.: Marcus Costa Gåseide

Saksbehandler: Eivind Vigeland Grøn, 22 99 59 43
Vår ref.: 24/1014-11
Deres ref.:
Dato: 06.02.2025

Høring - forslag til forskrift om saksbehandlingsgebyr for Statens jernbanetilsyn

Vi viser til departementets høringsbrev av 12. desember 2024 med vedlagt høringsnotat.

Vi har gjennomgått forslaget til forskrift og har enkelte merknader knyttet til tydeliggjøring av virkeområde, gebyrplikten og andre bestemmelser i forskriften. Vi redegjør for disse nedenfor.

1 Forskriftens saklige virkeområde – forslagets §§ 2 og 3

I høringsnotatet punkt 1 «Bakgrunn» skriver dere at aktører kan velge å søke om tillatelser til å bringe *nye* eller *ombygde* kjøretøy i omsetning og tillatelser til *utvidet bruksområde* av kjøretøy for jernbanen, ifølge samtrafikkforskriften § 6-2.

Ordlyden i forslagets § 3 gjelder «søknader om typetillatelse» (dvs. samtrafikkforskriften § 6-14) og «søknader om tillatelse etter samsvar med type» (dvs. samtrafikkforskriften § 6-15). Ordlyden forstås ikke å omfatte tillatelser ved fornyelse og oppgradering av kjøretøy etter samtrafikkforskriften § 6-10 og tillatelse til utvidelse av bruksområdet til et kjøretøy som har fått tillatelse etter § 6-11.

Det ser derfor ut som om høringsnotatet og forskriftsreguleringen ikke fullt ut samsvarer med tanke på hvilke søknader departementet mener skal være undergitt gebyrplikt.

Etter § 6-2 andre punktum har Jernbanetilsynet myndighet til å innvilge tillatelser til alle kjøretøy som «bare skal brukes i Norge, og søkeren ber om det». Denne myndigheten omfatter ikke bare tillatelser til å bringe nye eller ombygde kjøretøy i omsetning og tillatelser til utvidet bruksområde av kjøretøy for jernbanen. En oversikt over hvilke tillatelser man kan søke om etter samtrafikkdirektivet, finner vi i [PAVA \(\(EU\) 2018/545\)](#), artikkel 14 nr. 1, som lister opp følgende tillatelser i bokstavene a til e:

- Den første tillatelsen

Postadresse:
Postboks 7113 St. Olavs plass
0130 Oslo

Besøksadresser:
C.J. Hambros plass 2D, 0164 Oslo
Havnegata 9, PIR 2, 7010 Trondheim

Telefon: 22 99 59 00
www.sjt.no
post@sjt.no

- Fornyet typetillatelse for kjøretøyer
- Utvidet bruksområde
- Ny tillatelse
- Tillatelse i samsvar med type

Verken høringsnotatet eller ordlyden i den foreslåtte forskriften ser ut til å dekke alle disse fem tillatelsestypene.

Vi ber departementet vurdere om det er behov for å klargjøre hvilke typer søknader som skal være omfattet av gebyrordningen. Dersom det er ønskelig å identifisere de aktuelle typene søknader i forskriften, kan det vurderes om det bør gjøres i § 2 om forskriftens saklige virkeområde.

Fra vårt ståsted er det ønskelig at gebyrordningen dekker all saksbehandling i Jernbanetilsynet i medhold av samtrafikkforskriften § 6-2 andre punktum.

Ellers bemerker vi at forslaget i § 3 første ledd bestemmer at gebyr skal dekke kostnader til saksbehandling «når Statens jernbanetilsyn *gir tillatelse*» [vår kursivering]. Ordlyden stenger isolert sett for at behandlingsgebyr også påløper hvis søknaden avslås eller saken avsluttes på annet grunnlag. Vi antar at uttrykket «gir tillatelse» skyldes en inkurie, jf. reguleringen i forslagets § 4 tredje ledd. Vi foreslår at «gir tillatelse» utgår.

2 Gebyrplikten gjelder uavhengig av sakens utfall – forslagets § 4 (og §§ 5 og 7)

Forslagets § 4 regulerer plikten til å betale gebyr for medgått tid ved behandlingen av saken. Plikten er uavhengig av sakens utfall, altså om søknaden trekkes, avslås, innvilges eller avsluttes av andre grunner.

Bestemmelsens første og tredje ledd fremstår som delvis overlappende når det gjelder utfallets betydning for plikten til å betale gebyr. Vi ber departementet vurdere om det er nødvendig å liste opp typetilfeller av utfall av saken, eller om forskriften kan nøye seg med å omtale «sakens avslutning» eller liknende. Poenget med reguleringen forstås å være at Jernbanetilsynet må vente med fakturering til saken er (endelig) avsluttet.

Ifølge bestemmelsens første ledd første punktum «skal det betales et gebyr *etter regning* etter bestemmelsene i denne forskriften» [vår kursivering]. Det er ikke helt klart for oss hva man ønsker å regulere ved bruken av ordene «etter regning».

Videre står det i merknaden til bestemmelsen at «[d]ersom størrelsen på gebyret er beskrevet som «etter regning» skal gebyret omfatte faktisk medgått ressursbruk hos tilsynet til saken er avsluttet». Det er ikke helt klart for oss hva man ønsker å få frem regulatorisk med at «størrelsen på gebyret er *beskrevet* som «*etter regning*»».

Etter vårt syn kan forslagets §§ 4 første og tredje ledd, 5 og 7 sees i sammenheng, siden de alle strengt tatt gjelder innkreving av gebyr. For eksempel kan §§ 4 første og tredje ledd og 5 kanskje fremstå som enklere å forstå dersom de slås sammen, for eksempel slik:

«Søkeren plikter å betale gebyr for behandling av søknaden på kr. 1 510 per time frem til saken er avsluttet. Statens jernbanetilsyn sender faktura til søkeren når behandlingen av saken er avsluttet.»

Etter § 4 andre ledd kan søkeren kreve et estimat for størrelsen på gebyret. I merknaden til bestemmelsen står det at «[t]ilsynet tilbyr derfor å utarbeide et estimat og videre varsle søker om kostnadene overstiger estimatet med mer enn 15 %».

Vi legger til grunn at varslingsplikten først inntreffer når tidsbruken innebærer at 15 %-grensen *er blitt* overskredet. At vi ser at vi trolig kommer til å overskride grensen utløser ikke varslingsplikten.

Vi ber departementet vurdere om retten til estimering og varslingsplikten bør reguleres i en egen bestemmelse, som også eksplisitt regulerer partens rett og Jernbanetilsynets plikt til varslingsplikten ved overskridelse av estimatet.

Det er i § 4 benyttet begrepet «tilsynet» om Statens jernbanetilsyn på fire steder. Det bør unngås å bruke «tilsynet» om Statens jernbanetilsyn i reguleringen, ettersom dette ordet også beskriver det vi gjør, altså å føre tilsyn.

3 Gebyr for andre kostnader ved Jernbanetilsynets saksbehandling – forslaget § 6

I § 6 foreslås gebyr for «ekstra» kostnader som skyldes forhold hos virksomheten, for eksempel reisetid eller reisekostnader.

Vi er usikker på hva man sikter til med «ekstra» kostnader eller at «virksomheten ikke legger til rette for tilsynsmyndighetens arbeid». Vi legger til grunn at vi kan fakturere for medgått tid til behandlingen av saken, også i de tilfellene vi bruker mer tid enn vanlig på grunn av forhold på søkerens side. Vi antar derfor at «ekstra» tidsbruk ikke behøver å reguleres særlig.

Når det gjelder andre kostnader ved behandlingen, bemerker vi at behandlingen av søknadene baserer seg på en ren dokumentgjennomgang. Det er forskriftsregulert hvilke dokumenter som skal foreligge og hvordan søker må dokumentere søknaden. Vi har så langt ikke hatt behov for å reise for å granske kjøretøy eller produksjonssteder i forbindelse med behandlingen av en konkret søknad. Det fremstår derfor ikke praktisk å se for seg situasjoner hvor Jernbanetilsynet må eller ønsker å reise noe sted eller pådra oss kostnader, utover tidsbruk i forbindelse med saksbehandling.

Dersom det likevel skulle være ønskelig med en hjemmel for å kreve refusjon av eventuelle kostnader, ber vi departementet vurdere om en slik hjemmel kan tas inn i § 3 om hva gebyret skal dekke.

4 «Pålegg om gebyr er tvangsgrunnlag» – forslaget § 7

Forslagets § 7 bestemmer at gebyret forfaller til betaling 30 dager etter at det ble «utstedt». Vi ber departementet vurdere om ordlyden kan gjøres mer klarspråklig. Kan man for eksempel skrive «[f]orfallsdato er 30 dager etter at Statens jernbanetilsyn sendte betalingskravet til søkeren», alternativt «[f]orfallsdato er 30 dager etter at søkeren mottok betalingskravet fra Statens jernbanetilsyn»?

I forslaget § 7 tredje punktum står det at «[p]ålegg om gebyr er tvangsgrunnlag for utlegg». Uttrykket «pålegg» brukes ofte i forbindelse med bebyrdende enkeltvedtak. Vi ber departementet vurdere om Statens jernbanetilsyns krav om innbetaling av påløpt gebyr baserer seg på et enkeltvedtak, eller om plikten til å betale er fastsatt ved forskriften.

Dersom betalingskravet må anses som et enkeltvedtak, bør dette standpunktet komme klart frem i forskriften. I så fall gjelder behandlingsreglene i forvaltningsloven, inkludert klageretten. Hvis ikke, bør man vurdere å endre uttrykket «pålegg om gebyr» for å redusere risikoen for å redusere risikoen for misforståelser.

5 Beregningen av gebyr ved endrede timesatser – forslaget § 8

I § 8 foreslås en utregningsbestemmelse for de tilfellene hvor gebyrsatsen endres i løpet av behandlingen av søknaden.

Vi stiller spørsmål ved om det er nødvendig å regulere dette eksplisitt, fordi dette trolig følger av bakgrunnsretten og av Finansdepartementets rundskriv om statlig gebyr- og avgiftsfinansiering (R-112/15). Vi mener det må være sikker rett at vi i ettertid ikke kan kreve betalt mer enn timesatsen da behandlingen fant sted.

Dersom bestemmelsen vurderes som nødvendig, ber vi departementet vurdere om ordlyden kan gjøres mer klarspråklig.

Det er i § 8 benyttet begrepet «tilsynet» om Statens jernbanetilsyn. Det bør unngås å bruke «tilsynet» om Statens jernbanetilsyn i reguleringen, ettersom dette ordet også beskriver det vi gjør, altså å føre tilsyn.

6 Overgangsregulering – forslaget § 9 andre punktum

Forslaget § 9 andre punktum bestemmer at «[d]et kan kreves inn gebyr for behandling av søknader sendt inn før denne datoen, så lenge vedtak blir truffet etter dette».

Bestemmelsen er ikke kommentert i høringsnotatet.

Dette kan leses på den måten at forskriften åpner for å kreve gebyr for behandling som fant sted før forskriftens ikrafttredelse, så lenge saken avsluttes etter ikrafttredelsen. En annen måte å lese bestemmelsen på er at Jernbanetilsynet kan kreve gebyr fra ikrafttredelsestidspunktet også for søknader som er kommet inn før dette tidspunktet.

Den første måten å forstå ordlyden på kan klart oppfattes å være i strid med tilbakevirkningsforbudet i Grunnloven § 97. Etter omstendigheten kan man også mene at den andre måten å forstå ordlyden på kan være problematisk i forhold til tilbakevirkningsforbudet. Vi ber departementet nærmere vurdere behovet for å presisere hva som menes regulert, og eventuelt forholdet til tilbakevirkningsforbudet i Grunnloven § 97.

Videre forutsetter bestemmelsen at det er adgang til å kreve gebyr dersom «vedtak» er truffet etter dette tidspunktet. Dermed kan det se ut som om bestemmelsen forutsetter at «vedtak» er truffet. Dersom søkeren *trekker søknaden* eller saken av andre grunner blir avsluttet, kan det ikke kreves gebyr ifølge denne ordlyden. Vi ber departementet avklare om det er intensjonen.

Dersom departementet ønsker ytterligere avklaringer eller innspill, stiller vi oss til rådighet.

Med hilsen

Janne Brenne

avdelingsdirektør, regelverk, internasjonalt arbeid og kommunikasjon

Dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur