

Innhold

Kapittel 1. Innledende bestemmelser	2
Kapittel 2. Tilgang til å trafikkere jernbanenettet mv.	4
Kapittel 3. Særskilte krav til jernbaneforetak og infrastrukturforvalter	6
Kapittel 4. Jernbanerelaterte tjenester	7
Kapittel 5. Nettveiledning	9
Kapittel 6. Avgifter for bruk av jernbaneinfrastruktur og tjenester	10
Kapittel 7. Rammeavtaler	14
Kapittel 8. Fordeling av infrastrukturkapasitet	15
Kapittel 9. Interessekonflikter og overbelastet infrastruktur.....	17
Kapittel 10. Tildelt infrastrukturkapasitet	19
Kapittel 11. Markedsovervåking	20
Kapittel 12. Avsluttende bestemmelser.....	23
VEDLEGG I.....	25
VEDLEGG II	26
VEDLEGG III.....	29

Utkast til forskrift om jernbanevirksomhet, serviceanlegg, avgifter og fordeling av infrastrukturkapasitet mv. (jernbaneforskriften)

Fastsatt av Samferdselsdepartementet **XX.XX.2016** med hjemmel i lov 11. juni 1993 nr. 100 om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (jernbaneloven) § 3 d, § 3 e, § 3 f, § 3 g, § 4, § 5, § 6, § 7, § 8, § 11, § 13, § 15 og § 16, jf. delegeringsvedtak 22. november 1996 nr. 1076 og delegeringsvedtak 4. april 1997 nr. 275

Kapittel 1. Innledende bestemmelser

§ 1-1. Virkeområde

- (1) Denne forskriften gjelder bl. a.
- tilgang til å trafikere jernbanenettet og til serviceanlegg, herunder havne- og terminalspor, og tjenester i disse
 - kravene til forvaltning av jernbaneinfrastruktur og transportvirksomhet som utøves av jernbaneforetak
 - fastsettelse og innkreving av infrastrukturavgifter og prissetting av jernbanerelaterte tjenester
 - fordeling av infrastrukturkapasitet
 - markedsovervåking

(2) Forskriften får ikke anvendelse på sporvei, tunnelbane, godsbane, museumsbane og lignende jernbanesystemer.

§ 1-2. Myndighetenes oppgaver, delegering mv.

- (1) Samferdselsdepartementet gir tilgang til å trafikere jernbanenettet etter § 2-2.
- (2) Samferdselsdepartementet godkjenner transportvilkår og tilleggsavgift for rutegående persontransport etter § 3-1.
- (3) Samferdselsdepartementet fastsetter rammene for infrastrukturavgiftene som infrastrukturforvalter innkrever etter kapittel 6.
- (4) Statens jernbanetilsyn er markedsovervåkingsorgan etter jernbaneloven § 11 b, fører tilsyn etter jernbaneloven § 11 og har myndighet til å ilegge tvangsmulkt etter jernbaneloven § 13.
- (5) Statens jernbanetilsyn avgjør om hovedformålet med en internasjonal transporttjeneste som nevnt i § 2-6 første ledd er internasjonal persontransport, og avgjør om den internasjonale persontransporttjenesten vil kunne skade den økonomiske likevekten i kontrakt om offentlig tjenesteytelse, jf. § 2-6 annet ledd.
- (6) Statens jernbanetilsyn kan gi utfyllende bestemmelser til forskriften her for å gjennomføre Norges forpliktelser etter EØS-avtalen.
- (7) Jernbanedirektoratet inngår avtale med infrastrukturforvalter etter § 3-2 og kan innkreve avgifter etter § 12-2.
- (8) Jernbanedirektoratet har ansvaret for å opprette og vedlikeholde en felles bransjestandard for utforming og gjennomføring av opplæring av førere og eventuelt annet personell med oppgaver av betydning for sikkerheten på jernbanen.

(9) For infrastrukturforvalters beslutninger om tildeling av infrastrukturkapasitet på statens jernbaneinfrastruktur etter kapittel 8 og 9 gjelder forvaltningslovens regler om enkeltvedtak når ikke annet følger av forskriften her.

§ 1-3. Definisjoner

I forskriften her forstås med

- a) jernbanenett: hele jernbaneinfrastrukturen som forvaltes av en infrastrukturforvalter
- b) jernbaneforetak: ethvert offentlig eller privat foretak som har som hovedvirksomhet å yte tjenester for transport av gods og/eller passasjerer med jernbane, der foretaket forplikter seg til å sørge for trekkraften, herunder foretak som bare sørger for trekkraften
- c) infrastrukturforvalter: ethvert organ eller foretak som er ansvarlig særlig for å opprette, forvalte og vedlikeholde jernbaneinfrastruktur, herunder trafikkstyring og styring, kontroll og signal. Infrastrukturforvalters oppgaver på et nett eller en del av et nett kan tildeles forskjellige organer eller foretak
- d) jernbaneinfrastruktur: omfatter elementene nevnt i vedlegg I
- e) levedyktig alternativ: tilgang til et annet serviceanlegg som gjør det mulig for jernbaneforetaket å utføre den aktuelle gods- eller persontransport på økonomisk akseptable vilkår
- f) 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 § 4-2, § 4-4 og § 4-5
- g) den som driver 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 § 4-2, § 4-4 og § 4-5
- h) rimelig fortjeneste: en avkastning på egenkapitalen som tar hensyn til risikoen, herunder for inntektene, eller fraværet av slik risiko som den som driver serviceanlegget pådrar seg, og som er i tråd med de seneste års gjennomsnittlige avkastning for den berørte sektor
- i) fordeling: en infrastrukturforvalters fordeling av infrastrukturkapasitet
- j) 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 utskipere, speditører og operatører innenfor kombinert transport, som har en allmennyttig eller forretningsmessig interesse av å bli tildelt infrastrukturkapasitet
- k) overbelastet infrastruktur: en del av en jernbaneinfrastruktur der etterspørselen etter infrastrukturkapasitet ikke kan dekkes fullstendig i visse perioder, selv ikke etter en samordning av de ulike søknadene om kapasitet

- l) 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 jernbaneinfrastrukturen blir erklært som «overbelastet infrastruktur»
- m) samordning: framgangsmåten der infrastrukturforvaltningen og søkerne forsøker å finne en løsning på situasjoner der det finnes innbyrdes motstridende søknader om infrastrukturkapasitet
- n) rammeavtale: en rettslig bindende generell avtale inngått på offentlig- eller privatrettslig grunnlag som fastsetter rettighetene og pliktene til en søker og infrastrukturforvalter med hensyn til den infrastrukturkapasitet som skal fordeles, og de avgifter som skal innkreves i et tidsrom som er lengre enn en ruteplanperiode
- o) infrastrukturkapasitet: muligheten til å planlegge ruteleier det søkes om, på en bestemt del av infrastrukturen i en viss periode
- p) nettveiledning: en detaljert oversikt over alminnelige regler, tidsfrister, framgangsmåter og kriterier for avgifter og kapasitetsfordeling og annen nødvendig informasjon for å kunne søke om infrastrukturkapasitet
- q) ruteleie: den infrastrukturkapasitet som trengs for å kjøre et tog mellom to steder i et gitt tidsrom
- r) ruteplan: de data som fastlegger alle planlagte bevegelser av tog og rullende materiell i den berørte jernbaneinfrastruktur, i den tidsperiode da ruteplanen er gyldig
- s) hensettingsspor: spor som er særlig beregnet på midlertidig hensetting av jernbanekjøretøyer mellom to oppdrag
- t) omfattende vedlikehold: arbeid som ikke utføres rutinemessig som ledd i den daglige drift, og som krever at kjøretøyet tas ut av tjeneste

Kapittel 2. Tilgang til å trafikkere jernbanenettet mv.

§ 2-1. Jernbaneforetak som har tilgang til å trafikkere jernbanenettet mv.

(1) Følgende jernbaneforetak har tilgang til å trafikkere jernbanenettet på rettferdige, åpne og ikke-diskriminerende vilkår:

- a) NSB AS
- b) Flytoget AS i det omfang departementet bestemmer
- c) jernbaneforetak som vil drive godstransport av enhver art
- d) jernbaneforetak som har som hovedformål å drive internasjonal persontransport
- e) jernbaneforetak som tildeles avtale om persontransport med det offentlige, på den delen av jernbanenettet som avtalen omfatter

(2) Tilgangen omfatter også nødvendig transport av rullende materiell på jernbanenettet, testkjøring og kjøring i forbindelse med opplæring.

(3) Dersom det gis særretter på bakgrunn av avtale med det offentlige etter første ledd bokstave, kan departementet begrense tilgangsretten tilsvarende for NSB AS.

(4) Jernbaneforetak, infrastrukturforvalter, leverandører og andre pliktsubjekter etter jernbanelovgivningen plikter å samarbeide der det er relevant for dem for å oppfylle sine forpliktelser etter jernbanelovgivningen og bidra til en sikker drift av jernbanesystemet.

(5) For å utøve tilgangsrettigheter på jernbanenettet må jernbaneforetak være tilknyttet en felles bransjeforening som spesifisert av Jernbanedirektoratet. Den felles bransjeforeningen skal særlig utrede og behandle spørsmål av betydning for sikkerheten som er egnet til å fremme felles løsninger, herunder standarder for opplæring, beredskap, informasjonsutveksling mv. Dette samarbeidet må foregå innenfor gjeldende rammer for taushetsplikt, likeverdige markedsvilkår og jernbanelovgivningen for øvrig.

§ 2-2. Jernbaneforetak som kan søke departementet om tilgang til å trafikere jernbanenettet for å utføre persontransport

(1) Departementet kan gi følgende jernbaneforetak som er etablert i Norge tilgang til å trafikere hele eller deler av jernbanenettet for å utføre persontransport:

- a) foretak som bare driver persontransport i byer og forsteder eller regional persontransport på egen jernbaneinfrastruktur
- b) foretak som vil drive persontransport på deler av jernbanenettet hvor NSB AS har innstilt slik trafikk
- c) foretak som vil drive museumstogvirksomhet eller annen persontransport med et begrenset omfang og som ikke vil være i konkurranse med ordinær rutegående transport

(2) Tilgang etter bokstavene a og b gis i tilfeller hvor dette vil bidra til en hensiktsmessig trafikkavvikling.

§ 2-3. Forbud mot overdragelse

Tilgang gitt av departementet etter § 2-2 kan ikke overdras, herunder leies, leases, lånes eller på andre måter overlates til andre.

§ 2-4. Tilbakekall av tilgang til å trafikere jernbanenettet

(1) Tilgang til å trafikere jernbanenettet etter § 2-2 kan tilbakekalles av departementet dersom jernbaneforetaket ikke oppfyller vilkårene som er stilt for tilgangen.

(2) Tilgangen kan også tilbakekalles når den ikke har vært benyttet i de siste seks måneder fra den dag den kunne vært tatt i bruk. Det samme gjelder dersom virksomheten er opphørt i seks måneder.

§ 2-5. Tilgang til spor til og i havner, terminaler og andre serviceanlegg

Den som driver serviceanlegg skal gi tilgang til alle jernbaneforetak på rettferdige, åpne og ikke-diskriminerende vilkår til spor til og i serviceanlegg nevnt i § 4-2.

§ 2-6. Rett til å ta med passasjerer innenlands ved internasjonal persontransport

(1) Ved utførelse av internasjonale persontransporttjenester har jernbaneforetaket rett til å ta med passasjerer fra en stasjon og sette dem av ved enhver annen stasjon i Norge. Statens jernbanetilsyn avgjør etter anmodning om hovedformålet med en ny internasjonal persontransporttjeneste er å transportere passasjerer mellom stasjoner i ulike EØS-stater.

(2) Retten etter første ledd er begrenset for tjenester mellom et avgangs- og ankomststed som omfattes av en eller flere kontrakter om offentlig tjenesteytelse hvis utøvelse av denne retten

vil kunne skade den økonomiske likevekten i en kontrakt om offentlig tjenesteytelse. Statens jernbanetilsyn avgjør etter anmodning om den økonomiske likevekten i en kontrakt om offentlig tjenesteytelse vil kunne skades av en ny internasjonal persontransporttjeneste.

Kapittel 3. Særskilte krav til jernbaneforetak og infrastrukturforvalter

§ 3-1. *Transportvilkår for passasjertransport*

(1) Departementet skal godkjenne transportvilkår for jernbaneforetak som driver rutegående passasjertransport.

(2) Departementet skal godkjenne tilleggsavgift for reisende uten gyldig billett.

§ 3-2. *Avtale mellom myndigheten og infrastrukturforvalter*

(1) Myndigheten nevnt i § 1-2 skal inngå en avtale med infrastrukturforvalter i tråd med vedlegg III for en periode på minst fem år. Dette påvirker ikke gjeldende prinsipper for planlegging og finansiering av infrastrukturen, og prinsippet om ettårige regnskaper. Avtalen skal inneholde stimuleringsiltak for å redusere kostnadene ved å stille infrastruktur til rådighet og nivået på avgiftene som innkreves etter kapittel 6.

(2) Før avtale etter første ledd undertegnes, skal søker og potensielle søkere konsulteres.

§ 3-3. *Særskilte krav til jernbaneforetaks drift*

Jernbaneforetak skal drives etter de prinsipper som gjelder for kommersielle selskaper. Dette gjelder uansett hvem som eier dem og om de har påtatt seg forpliktelser til offentlig tjenesteytelse.

§ 3-4. *Særskilte krav til infrastrukturforvalters drift*

(1) Infrastrukturforvalter skal utarbeide en plan som omfatter investerings- og finansieringsprogrammer. Planen skal utformes med henblikk på å sikre optimal og effektiv anvendelse og utvikling av jernbaneinfrastrukturen og samtidig sikre økonomisk balanse og omfatte de midler som er nødvendig for å oppnå disse målene. Departementet kan gi nærmere retningslinjer for utarbeidelse av slike planer.

(2) Infrastrukturforvalters resultatregnskap skal være 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 forskuddsbetalinger fra staten, når det er relevant, minst dekker utgiftene til jernbaneinfrastrukturen.

§ 3-5. *Atskillelse av regnskaper*

(1) For integrerte jernbanevirksomheter skal det føres og offentliggjøres atskilte resultatregnskaper og balanser, på den ene siden for virksomhet tilknyttet jernbaneforetaks yting av transporttjenester og på den andre siden for virksomhet tilknyttet forvaltningen av jernbaneinfrastrukturen. Eventuell offentlig støtte utbetalt til et av disse virksomhetsområdene kan ikke overføres til det andre.

(2) For jernbaneforetak skal 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 med jernbane på den andre. Offentlige midler som utbetales til virksomhet knyttet til yting av transporttjenester med jernbane som en offentlig tjeneste, skal framgå atskilt i de relevante regnskaper og skal ikke overføres til virksomhet knyttet til yting av andre transporttjenester eller annen form for virksomhet.

(3) Regnskapene nevnt i første og annet ledd skal føres slik at det er mulig å overvåke forbudet mot å overføre offentlige midler som er betalt til ett virksomhetsområde, til et annet. Regnskapene skal videre føres slik at det er mulig å overvåke bruken av inntekter fra infrastrukturavgifter og overskudd fra annen forretningsvirksomhet.

Kapittel 4. Jernbanerelaterte tjenester

§ 4-1. Tilgang til den minste pakken med tjenester

Infrastrukturforvalter skal tilby følgende tjenester til alle jernbaneforetak og andre søkere på ikke-diskriminerende vilkår:

- a) behandling av søknader om infrastrukturkapasitet
- b) retten til å bruke kapasitet som tildeles
- c) bruk av jernbaneinfrastruktur, herunder sporveksler 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

§ 4-2. Tilgang til serviceanlegg og tjenester i disse

Den som driver serviceanlegg skal gi tilgang, herunder sportilgang, til alle jernbaneforetak på ikke-diskriminerende vilkår, til følgende anlegg og tjenester som ytes i disse:

- a) stasjoner for passasjerer, herunder bygninger og andre anlegg, også for formidling av reiseinformasjon og egnede lokaler for billettsalg
- b) godsterminaler
- c) skiftestasjoner og 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) havneanlegg som er knyttet til jernbanevirksomhet
- h) avlastningsanlegg
- i) påfyllingsanlegg for drivstoff og forsyning av drivstoff i disse anlegg. Prisene for dette skal angis særskilt på fakturaene

§ 4-3. Behandling av anmodninger om kapasitet i serviceanlegg

(1) Anmodning fra jernbaneforetak om tilgang til og tilbud om tjenester i anlegg nevnt i § 4-2 skal besvares innen en frist fastsatt av Statens jernbanetilsyn. Slike anmodninger kan bare avslås dersom det finnes levedyktige alternativ som gjør det mulig å utføre den aktuelle gods- eller persontransporten på de samme eller alternative ruter på økonomisk akseptable vilkår. Slike avslag må begrunnes skriftlig og angi brukbare alternativer når den som driver serviceanlegget er direkte eller indirekte kontrollert av et organ eller foretak som har en

dominerende stilling i det nasjonale markedet for jernbanetransporttjenester som anlegget brukes til.

(2) Kravet i første ledd innebærer ikke at den som driver serviceanlegget er forpliktet til å investere i ressurser eller anlegg for å imøtekomme alle anmodninger fra jernbaneforetak.

(3) Dersom det oppstår en interessekonflikt mellom ulike anmodninger, skal den som driver serviceanlegget forsøke å imøtekomme alle anmodninger i størst mulig grad.

(4) Dersom det ikke finnes noe levedyktig alternativ og det ikke er mulig å imøtekomme alle anmodninger om kapasitet for det aktuelle anlegg på grunnlag av påviste behov, kan jernbaneforetaket eller andre søkere klage til Statens jernbanetilsyn. Tilsynet skal undersøke saken og eventuelt treffe tiltak for å sikre at en hensiktsmessig del av kapasiteten tildeles det aktuelle jernbaneforetaket.

§ 4-4. Tilleggstjenester

(1) Dersom den som driver serviceanlegg tilbyr følgende tjenester, skal tjenestene tilbys på ikke-diskriminerende vilkår til alle jernbaneforetak som anmoder om dem:

- a) kjørestrøm
- b) forvarming av passasjertog
- c) skreddersydde kontrakter om kontroll av transport av farlig gods eller assistanse til drift av spesialtransport

(2) Avgifter for kjørestrøm skal angis på fakturaene atskilt fra avgiftene for bruk av strømforsyningsutstyr etter § 4-1 bokstav e.

§ 4-5. Ekstratjenester

(1) Jernbaneforetak kan anmode infrastrukturforvalter eller den som driver serviceanlegg om følgende ekstratjenester:

- 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

(2) Den som driver serviceanlegget er ikke forpliktet til å tilby disse tjenestene. Dersom den som driver serviceanlegget beslutter å tilby noen av disse tjenester til andre, skal den på anmodning tilby dem på ikke-diskriminerende vilkår til alle jernbaneforetak.

§ 4-6. Serviceanlegg som ikke er i bruk

Dersom et serviceanlegg som nevnt i § 4-2 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 hele eller deler 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.

Kapittel 5. Nettveiledning

§ 5-1. Krav om nettveiledning

(1) Infrastrukturforvalteren skal, etter samråd med de berørte parter, utarbeide en nettveiledning som skal offentliggjøres minst fire måneder innen tidsfristen for søknader om infrastrukturkapasitet. Nettveiledningen skal angi hvilken type jernbaneinfrastruktur som er tilgjengelig for jernbaneforetak, og inneholde informasjon om vilkårene for adgang til den relevante jernbaneinfrastrukturen. Nettveiledningen skal offentliggjøres på minst to offisielle EØS-språk.

(2) Nettveiledningen skal kunne anskaffes mot betaling av en avgift som ikke overstiger utgivelseskostnadene, og skal gjøres gratis tilgjengelig elektronisk på infrastrukturforvalterens nettside. Tilsvarende skal nettveiledningen publiseres på en felles nettportal opprettet innenfor samarbeidet nevnt i §§ 6-8 og 8-4. Nettveiledningen skal ajourføres og endres ved behov.

(3) Nettveiledningen skal også inneholde opplysninger om vilkårene for tilgang til alle serviceanlegg som er knyttet til jernbanenettet og for tilbud om tjenester i disse anlegg, eller vise til et nettsted der opplysningene er tilgjengelig elektronisk og gratis.

(4) Den som driver serviceanlegg som ikke kontrolleres av infrastrukturforvalter, skal legge fram opplysninger om vilkårene for tilgang til serviceanlegg og for tilbud om tjenester i disse anlegg, samt nødvendige tekniske opplysninger. Den som driver serviceanlegg skal gi disse opplysningene til infrastrukturforvalteren eller vise til et nettsted der opplysningene er tilgjengelig elektronisk og vederlagsfritt.

§ 5-2. Innhold i nettveiledningen

Nettveiledningen skal inneholde følgende opplysninger:

- a) Et avsnitt som viser hvilken type jernbaneinfrastruktur som står til rådighet for jernbaneforetakene, og vilkårene for å få adgang til denne. Opplysningene i dette avsnittet skal hvert år oppdateres mot eller vise til infrastrukturregisteret nevnt i samtrafikkforskriften § 34.
- b) Et avsnitt om avgiftsprinsipper og takster. Dette skal inneholde hensiktsmessige opplysninger om avgiftsordningen og tilstrekkelig informasjon om pris for tjenestene og andre relevante opplysninger om adgang til tjenestene nevnt i kapittel 4 som ytes av bare en leverandør. Det skal i detalj beskrive de metoder, regler og eventuelt skalaer som brukes for anvendelsen av kapittel 6 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.
- c) Et avsnitt om prinsipper og kriterier for kapasitetsfordeling. Dette skal redegjøre for de generelle kapasitetssegenskaper ved jernbaneinfrastrukturen 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
 1. framgangsmåtene for inngivelse av søknader om kapasitet til infrastrukturforvalter, herunder krav til innholdet i søknaden, jf. § 8-2
 2. kravene som stilles til søkerne etter § 8-2 tredje ledd

3. 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
 4. prinsippene for samordningsprosessen og tvisteløsningsordningen som gjøres tilgjengelig som en del av denne prosessen
 5. framgangsmåtene som skal følges og kriteriene som skal anvendes når jernbaneinfrastrukturen er overbelastet
 6. nærmere opplysninger om begrensninger i bruk av jernbaneinfrastruktur
 7. hvordan det skal tas hensyn til tidligere kapasitetsutnyttelsesgrad ved fastsettelse av prioriteringer i fordelingsprosessen
- d) Den 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. Den skal inneholde en modell for søknader om kapasitet. Infrastrukturforvalter skal også offentliggjøre detaljerte opplysninger om framgangsmåtene for fordeling av internasjonale ruteleier.
 - e) Et avsnitt med opplysninger om søknad om lisens og sikkerhets sertifikat som nevnt i lisensforskriften, eller med opplysninger om et nettsted der slike opplysninger er gratis tilgjengelig elektronisk.
 - f) 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 § 6-6.
 - g) Et avsnitt om opplysninger om adgang til og innkreving av betaling for bruk av serviceanlegg nevnt i kapittel 4.
 - h) En avtalemal for inngåelse av rammeavtale mellom en infrastrukturforvalter og en søker i samsvar med kapittel 7.

Kapittel 6. Avgifter for bruk av jernbaneinfrastruktur og tjenester

§ 6-1. Generelt om avgifter og betaling

(1) Infrastrukturforvalter og den som driver serviceanlegg kan kreve inn avgifter og betaling for bruken av henholdsvis jernbaneinfrastrukturen og serviceanlegget for å finansiere sin virksomhet. Infrastrukturforvalter skal fastsette en metode for fordeling av kostnader på de ulike kategorier av tjenester som tilbys jernbaneforetak. Metoden skal oppdateres jevnlig på grunnlag av beste internasjonale praksis.

(2) For at Statens jernbanetilsyn skal kunne utføre sine oppgaver etter kapittel 11 skal infrastrukturforvalter og den som driver serviceanlegg gi Statens jernbanetilsyn alle nødvendige opplysninger om de avgifter og priser som kreves. Infrastrukturforvalter og den som driver serviceanlegg skal kunne godtgjøre overfor jernbaneforetakene at avgiftene og prisene som faktureres dem er i samsvar med forskriften her.

§ 6-2. Infrastrukturavgifter

(1) Infrastrukturforvalter fastsetter og innkrever avgifter for bruk av jernbaneinfrastruktur. Avgiftsordningen skal være basert på de samme prinsippene over hele jernbanenettet. Avgiftsordningen skal fremgå av nettveiledningen.

(2) Infrastrukturforvalter skal anvende avgiftsordningen på en ikke-diskriminerende måte. Infrastrukturforvalters gjennomsnittlige og marginale avgifter for tilsvarende bruk av deres

jernbaneinfrastruktur skal være sammenlignbare. Det skal innkreves like avgifter for sammenlignbare tjenester innenfor samme markedssegment.

(3) Avgiftene for bruk av tjenester nevnt i § 4-1 og for tilgang til jernbaneinfrastruktur som knytter sammen serviceanlegg, skal fastsettes til kostnaden som oppstår som en direkte følge av den enkelte togtjenesten. Avgiftene kan endres som angitt i fjerde og femte ledd og § 6-3.

(4) Infrastrukturavgiftene kan omfatte en avgift som gjenspeiler kapasitetsmangelen i en identifiserbar del av jernbanenettet i perioder med overbelastning.

(5) Infrastrukturavgiftene kan ta hensyn til miljøkostnadene som følger av å kjøre toget, og fremme ettermontering av bremseteknologi med lavere støynivå på jernbanevogner. Dersom slike avgiftsendringer fører til en økning i infrastrukturforvalterens samlede inntekter, kan de bare ilegges hvis tilsvarende avgifter samtidig ilegges godstransport på vei.

(6) For å unngå uønskede uforholdsmessige svingninger kan avgiftene i tredje til femte ledd beregnes som gjennomsnitt på grunnlag av en rimelig spredning av togtrafikk og tider. Den relative størrelsen på infrastrukturavgiftene skal likevel beregnes ut fra de kostnadene som kan tilskrives transporttjenestene.

(7) For bestemte investeringsprosjekter kan infrastrukturforvalter, etter fremlegg for departementet, fastsette høyere avgifter på grunnlag av den langsiktige kostnaden ved slike prosjekter, dersom avgiftene øker produktiviteten og/eller effektiviteten og prosjektet ellers ikke kan iverksettes. En slik avgiftsordning kan også omfatte avtaler om deling av risikoen knyttet til nye investeringer.

(8) Infrastrukturavgifter kan differensieres for å stimulere til å utstyre togene med ETCS som oppfyller kravene til baseline 2.3.0.d eller nyere som spesifisert i TSI-styring, kontroll og signal. En slik differensiering skal ikke føre til at det samlet sett blir noen endring i infrastrukturforvalters inntekter.

(9) Det kan innkreves avgifter for kapasitet som brukes til vedlikehold av infrastruktur. Slike avgifter skal ikke overstige nettoinntektstap som følge av vedlikeholdet.

§ 6-3. Påslag på infrastrukturavgifter

(1) Departementet kan fastsette påslag på infrastrukturavgifter for å oppnå full dekning for infrastrukturforvalters kostnader. Påslag kan bare fastsettes hvis markedet tåler det. Fastsettelse av påslag må sikre optimal konkurransevne for jernbanens markedssegmenter. Jernbaneforetakenes egne produktivitetsøkninger skal holdes utenfor.

(2) Avgiftsnivået skal ikke være så høyt at et markedssegment som ellers kan betale avgifter fastsatt etter § 6-2 tredje ledd, hindres i å bruke den aktuelle jernbaneinfrastrukturen.

(3) Før påslag på infrastrukturavgifter fastsettes, skal infrastrukturforvalter analysere hvilke markedssegmenter de er relevante for. Denne analysen må minst omfatte godstransport, persontransport som er omfattet av en offentlig tjenesteytelse og annen persontransport, men markedssegmentene kan deles opp ytterligere ut fra hvilke varer eller passasjerer som transporteres. Markedssegmentene skal analyseres ut fra minst følgende par:

- a) persontransport og godstransport
- b) tog som transporterer farlig gods og andre godstog

- c) innenlands trafikk og internasjonal trafikk
- d) kombinert transport og direktetog
- e) persontransport i byer eller regioner og persontransport mellom byer
- f) heltog og vognlasttog
- g) regelmessig og sporadisk togtrafikk

(4) Listen over relevante markedssegmenter skal fremgå av nettveiledningen. Listen må revurderes minst hvert femte år. Statens jernbanetilsyn fører tilsyn med listen i samsvar med kapittel 11.

(5) Infrastrukturforvalter skal også definere markedssegmenter som for tiden er inaktive, men der jernbaneforetak kan starte opp tjenester i avgiftsordningens gyldighetsperiode. Disse markedssegmentene skal ikke ilegges påslag på infrastrukturavgiftene.

(6) Dersom en infrastrukturforvalter har til hensikt å endre de grunnleggende elementene i påslagene på infrastrukturavgiftene, skal endringene offentliggjøres senest tre måneder før fristen for offentliggjøringen av nettveiledningen.

§ 6-4. Rabatter

(1) Infrastrukturforvalter kan gi rabatt etter annet og tredje ledd på avgifter som innkreves for en bestemt del av jernbaneinfrastrukturen. Rabattordningene må være like for tilsvarende tjenester, og rabatter må gis på like vilkår til alle jernbaneforetak.

(2) Det kan gis tidsbegrensede rabatter for bestemte trafikkstrømmer for å fremme utviklingen av nye jernbanetjenester eller oppmuntre til bruk av jernbanestrekninger som i vesentlig grad er underutnyttet.

(3) Øvrige rabatter skal begrenses til infrastrukturforvalters faktiske besparelser i administrative kostnader. Det kan ikke tas hensyn til kostnadsbesparelser som allerede er medregnet i avgiften.

§ 6-5. Kompensasjonsordning

(1) Departementet kan innføre en tidsbegrenset ordning som kompenserer for bruk av jernbaneinfrastruktur. Slik kompensasjon kan gis når det kan vises at ubetalte miljø-, ulykkes- og infrastrukturkostnader til konkurrerende transportformer overstiger de tilsvarende kostnadene ved jernbanetransport.

(2) Dersom et jernbaneforetak som blir kompensert har en enerett, skal kompensasjonen medføre tilsvarende fordeler for brukerne.

(3) Beregningen og beregningsmetoden skal offentliggjøres slik at det er mulig å etterprøve vilkåret i første ledd annet punktum, og sikre at ordningen anvendes på en ikke-diskriminerende måte overfor jernbaneforetak.

§ 6-6. Ytelsesordning

(1) Det skal etableres en ytelsesordning for hele jernbanenettet som en del av avgiftsordningen. Ytelsesordningen skal oppmuntre jernbaneforetakene og infrastrukturforvalter til å redusere forstyrrelsene på jernbanenettet til et minimum og forbedre jernbanenettets ytelse. Ordningen kan omfatte økonomiske reaksjoner for forstyrrelser i

driften, kompensasjon til foretak som påføres tap som følge av forstyrrelser, og bonuser som belønner ytelse som overstiger det planlagte.

(2) Infrastrukturforvalter og søker skal avtale et ytelsesnivå. Ytelsesnivået må ikke bringe en tjenestes økonomiske levedyktighet i fare. De viktigste parametrene for ytelsesordningen skal være verdien av forsinkelser både med hensyn til individuelle togavganger og alle togavganger hos et jernbaneforetak i en gitt periode.

(3) Ruteplanen skal anvendes som grunnlag for beregning av forsinkelser. Den må normalt være meldt til jernbaneforetakene fra infrastrukturforvalter minst fem dager før togets avgang.

(4) Alle forsinkelser skal tilskrives en av kategoriene nevnt i vedlegg II.

(5) 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.

(6) Ved beregning av betalinger skal det tas hensyn til gjennomsnittlig forsinkelse for togtrafikk som er underlagt samme punktlighetskrav.

(7) Infrastrukturforvalter skal så snart som mulig underrette jernbaneforetakene om beregningen av skyldige beløp etter ytelsesordningen. Denne beregningen skal omfatte alle forsinkede togavganger i løpet av et tidsrom på høyst en måned.

(8) Med forbehold for gjeldende klageordninger og bestemmelsene i § 11-2 skal det ved tvist om ytelsesordningen opprettes en tvisteløsningsordning slik at det blir mulig å avgjøre slike tvister raskt. Denne tvisteløsningsordningen skal være upartisk for de berørte partene. Hvis denne ordningen benyttes, skal det treffes en beslutning innen en frist på ti virkedager.

(9) En gang i året skal infrastrukturforvalter offentliggjøre årlig gjennomsnittlig ytelsesnivå som jernbaneforetakene har oppnådd på grunnlag av de viktigste avtalte parametere i ytelsesordningen.

§ 6-7. Reservasjonsavgifter

(1) Infrastrukturforvalter kan kreve en avgift for kapasitet som er tildelt, men ikke brukes. Søker eller jernbaneforetaket utpekt i samsvar med § 8-2 første ledd annet punktum skal betale avgiften.

(2) Denne avgiften skal oppmuntre til effektiv utnyttelse av kapasiteten. Innkreving av en slik avgift er obligatorisk når søkere som har fått tildelt et ruteleie, gjentatte ganger unnlater å benytte tildelte leie eller deler av dem. Infrastrukturforvalter skal til enhver tid kunne opplyse berørte parter om hvilken infrastrukturkapasitet som allerede er tildelt.

(3) Infrastrukturforvalter skal offentliggjøre kriteriene for fastsettelse av denne avgiften i nettveiledningen.

§ 6-8. Samarbeid om avgiftsordninger for flere enn ett jernbanenett

(1) Infrastrukturforvalter skal samarbeide med andre infrastrukturforvaltere med sikte på å etablere effektive avgiftsordninger og koordinere innkrevingen, og for å innkreve avgifter for tjenester som går over flere jernbanenett.

(2) Infrastrukturforvalterne skal særlig ha som mål å sikre optimal konkurranseevne for internasjonale jernbanetjenester og effektiv bruk av jernbanenettene. For dette formål skal de fastsette hensiktsmessige fremgangsmåter i samsvar med reglene i denne forskrift.

(3) Infrastrukturforvalterne skal samarbeide med sikte på effektiv anvendelse av påslag på infrastrukturavgifter og ytelsesordninger for trafikk som går over flere jernbanenett.

§ 6-9. Avgifter for jernbanerelaterte tjenester mv.

(1) Den som driver anlegg som tilbyr tjenester nevnt i § 4-2, § 4-4 og § 4-5, skal gi infrastrukturforvalter opplysninger om de avgifter som skal medtas i nettveiledningen, eller angi et nettsted der slike opplysninger er gjort gratis tilgjengelig.

(2) Avgiften som pålegges for sportilgang i serviceanlegg som nevnt i § 4-2 og for å utføre tjenester i slike anlegg, skal ikke overstige kostnaden ved å yte dem, med tillegg av en rimelig fortjeneste.

(3) Dersom tjenestene som nevnt i § 4-4 og § 4-5 kun tilbys av én leverandør, skal avgiften for tjenestene ikke overstige kostnaden ved å yte dem, med tillegg av en rimelig fortjeneste.

Kapittel 7. Rammeavtaler

§ 7-1. Rammeavtaler

(1) Infrastrukturforvalter og en søker kan inngå en rammeavtale om bruk av infrastrukturkapasitet for et lengre tidsrom enn en ruteplanperiode. I rammeavtalen skal egenskapene ved den infrastrukturkapasitet som en søker har anmodet om og blir tilbudt spesifiseres. Rammeavtalen skal ikke i detalj spesifisere et ruteleie, men være utformet på en slik måte at søkerens legitime forretningsmessige behov ivaretas.

(2) Infrastrukturforvalter skal senest fire uker etter avtaleinngåelse melde inn nye og reviderte rammeavtaler til Statens jernbanetilsyn.

(3) Alle berørte parter skal få innsyn det generelle innholdet i hver rammeavtale, unntatt forretningsforhold som det vil være av konkurransemessig betydning å hemmeligholde av hensyn til den som opplysningen angår.

§ 7-2. Rammeavtalens innhold

(1) Rammeavtaler skal ikke utformes på en måte som utelukker andre søkere eller tjenester fra å bruke den relevante jernbaneinfrastrukturen.

(2) Rammeavtaler skal kunne endres eller begrenses for å gjøre det mulig å utnytte jernbaneinfrastrukturen på en bedre måte.

(3) Rammeavtaler kan inneholde bestemmelser om sanksjoner dersom det blir nødvendig med endringer eller opphør av avtalen.

§ 7-3. Rammeavtalers varighet

(1) Rammeavtaler skal normalt gjelde for en periode på fem år og kan fornyes for perioder som tilsvarer den opprinnelige varigheten. Infrastrukturforvalter kan i særlige tilfeller godta

en kortere eller lengre periode. Enhver periode på mer enn fem år skal være begrunnet ved at det foreligger en forretningsavtale, særlige investeringer eller risikoer.

(2) For tjenester som benytter jernbaneinfrastruktur til spesielle formål som nevnt i § 8-8 og som krever omfattende og langsiktige investeringer kan rammeavtaler inngås for en periode på 15 år. Søkeren skal i tilstrekkelig grad dokumentere investeringene.

(3) Rammeavtaler kan bare inngås for en periode på mer enn 15 år i ekstraordinære tilfeller, særlig i forbindelse med omfattende og langsiktige investeringer, og særlig dersom investeringene er knyttet 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 hyppighet, omfang og kvalitet på ruteleiene. Infrastrukturforvalter kan begrense den reserverte kapasiteten dersom det i en periode på minst én måned er brukt mindre enn terskelverdien, jf. § 10-2.

Kapittel 8. Fordeling av infrastrukturkapasitet

§ 8-1. Rett til kapasitet mv.

(1) Infrastrukturforvalteren skal fordele infrastrukturkapasitet. Infrastrukturkapasitet fordeles ved tildeling av ruteleier. Ruteleier kan tildeles søkere for et tidsrom som tilsvarer høyst én ruteplanperiode. Infrastrukturforvalter skal sikre at infrastrukturkapasiteten fordeles på en rettfærdig og ikke-diskriminerende måte, og i samsvar med EØS-retten.

(2) Tildelt kapasitet kan ikke overdras til andre eller en annen type transporttjeneste. Enhver handel med infrastrukturkapasitet er forbudt, og fører til utelukkelse fra ytterligere kapasitetsfordeling i inneværende eller neste ruteplanperiode. Når et jernbaneforetak utfører en transporttjeneste på vegne av en søker som ikke er et jernbaneforetak, skal dette ikke anses som en overdragelse.

§ 8-2. Søknad

(1) Søknad om infrastrukturkapasitet sendes til infrastrukturforvalteren. For å benytte slik infrastrukturkapasitet skal søkerne utpeke et jernbaneforetak som skal inngå avtale med infrastrukturforvalter i samsvar med § 10-1.

(2) Søknader om infrastrukturkapasitet for å utføre planlagt vedlikehold skal inngis under ruteplanleggingen. Infrastrukturforvalteren skal ved fordeling av infrastrukturkapasitet til nødvendig planlagt vedlikehold så langt det er mulig redusere innvirkningen overfor andre søkere.

(3) Infrastrukturforvalteren fastsetter i nettveiledningen nærmere krav til søknadene etter første og annet ledd.

(4) En søker som er part i en rammeavtale skal søke i samsvar med avtalens bestemmelser.

§ 8-3. Søknader som gjelder kapasitet på flere enn ett jernbanenett

(1) Søkere kan søke om infrastrukturkapasitet som går over flere enn ett jernbanenett ved å inngi en søknad til en av de berørte infrastrukturforvalterne. Denne infrastrukturforvalteren

kan deretter på søkerens vegne søke om kapasitet hos de andre berørte infrastrukturforvalterne.

(2) Infrastrukturforvaltere skal sørge for at søkere som ønsker infrastrukturkapasitet som går over flere enn ett jernbanenett kan søke direkte til eventuelle felles organ som infrastrukturforvalterne har opprettet for dette formålet. Dette krav berører ikke Rådsforordning (EU) nr. 913/2010 om et europeisk jernbanenett for konkurransedyktig godstransport.

§ 8-4. Kapasitetsfordeling over flere jernbanenett

Infrastrukturforvalter skal samarbeide med andre infrastrukturforvaltere for på en effektiv måte å kunne skaffe til veie og fordele infrastrukturkapasitet som går over flere enn ett jernbanenett i EØS-området. Dette samarbeidet gjelder også inngåelse av rammeavtaler etter § 7-1. Infrastrukturforvalter skal, i samsvar med forskriften her, fastsette egnede framgangsmåter for å oppnå dette. Ruteleier som går over flere enn ett jernbanenett skal organiseres i samsvar med disse framgangsmåtene.

§ 8-5. Tidsplan for fordelingsprosessen

(1) Ruteplanen skal fastsettes en gang hvert kalenderår.

(2) Overgangen til ny ruteplan skal finne sted ved midnatt den andre lørdag i desember. 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. Infrastrukturforvalterne kan bli enige om andre datoer, og de skal i så fall underrette EFTAs overvåkningsorgan 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 infrastrukturforvalterne sikre at foreløpige ruteleier for internasjonal trafikk er opprettet i samarbeid med andre relevante infrastrukturforvaltere. Infrastrukturforvalterne 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 infrastrukturforvalteren utarbeide et utkast til ruteplan.

§ 8-6. Behandling av søknader

(1) Infrastrukturforvalter 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 forhold søkerne kan bli stilt overfor, herunder de økonomiske konsekvenser for virksomheten deres.

(2) Infrastrukturforvalter kan prioritere visse tjenester i forbindelse med ruteplan- og samordningsprosessen, men bare i de tilfeller som nevnt i § 8-8 og § 9-5.

(3) Infrastrukturforvalteren skal rådføre seg om utkastet til ruteplanen med alle som har søkt om infrastrukturkapasitet og gi dem en tidsfrist på minst en måned for å fremsette sine synspunkter. Tilsvarende gjelder også for andre som ønsker muligheten til å kommentere

hvordan ruteplanen kan påvirke deres mulighet til å anskaffe jernbanetjenester i ruteplanperioden.

(4) Infrastrukturforvalter skal treffe nødvendige tiltak for å løse eventuelle problemer som påpekes.

§ 8-7. Ad hoc-søknader

(1) Infrastrukturforvalteren skal besvare ad hoc-søknader om individuelle ruteleier så snart som mulig, og senest innen fem virkedager. Opplysninger om ledig og tilgjengelig kapasitet skal gjøres tilgjengelig for alle søkere som ønsker å bruke denne kapasiteten.

(2) Infrastrukturforvalter skal om nødvendig foreta en vurdering 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 tilfeller av overbelastet infrastruktur.

§ 8-8. Jernbaneinfrastruktur til spesielle formål

(1) Infrastrukturkapasitet skal anses som tilgjengelig for bruk for alle typer transporttjenester som har de nødvendige egenskaper for å kunne utnytte det aktuelle ruteleiet.

(2) Der det finnes egnede alternative ruter kan infrastrukturforvalteren, etter samråd med berørte parter, reservere jernbaneinfrastruktur til bruk for bestemte typer trafikk. Slik reservasjon skal ikke være til hinder for at den aktuelle jernbaneinfrastrukturen kan utnyttes av andre typer trafikk dersom det finnes tilgjengelig kapasitet. Opplysninger om reservert jernbaneinfrastruktur skal fremgå av nettveiledningen.

Kapittel 9. Interessekonflikter og overbelastet infrastruktur

§ 9-1. Samordning

(1) Dersom det oppstår interessekonflikter under ruteplanleggingen omhandlet i § 8-6 skal infrastrukturforvalteren gjennom en samordning av alle søknadene forsøke å tilgodese alle søknader så langt det er mulig.

(2) Infrastrukturforvalteren har innenfor rimelige grenser rett til å foreslå infrastrukturkapasitet som er forskjellig fra den det ble søkt om.

(3) Infrastrukturforvalteren skal tilstrebe å finne en løsning på eventuelle konflikter gjennom samråd med de berørte søkerne. Dette samråd skal bygge på at følgende opplysninger vederlagsfritt er lagt fram skriftlig eller elektronisk:

- a) ruteleier som alle andre søkere har inngitt søknad om, på samme strekning
- b) ruteleier som er foreløpig tildelt alle andre søkere på samme strekning
- c) alternative ruteleier som er foreslått for de relevante linjer i samsvar med annet ledd
- d) fullstendige opplysninger om de kriteriene som anvendes i kapasitetsfordelingsprosessen

(4) I henhold til forvaltningslovens regler om taushetsplikt 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.

(5) Prinsippene for samordningen skal fastsettes av infrastrukturforvalteren, og skal fremgå av nettveiledningen. Prinsippene skal særlig gjenspeile vanskelighetene ved å organisere internasjonale ruteleier og hvilke konsekvenser endringer kan få for andre infrastrukturforvaltere.

§ 9-2. *Tvisteløsningsordning*

Uavhengig av § 11-2 skal infrastrukturforvalter opprette en ordning for å finne en hurtig løsning på tvister som oppstår i forbindelse med fordeling av infrastrukturkapasitet. Ordningen skal fremgå av nettveiledningen. Når tvisteløsningsordningen brukes skal det treffes en endelig beslutning innen 10 virkedager.

§ 9-3. *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 infrastrukturforvalteren umiddelbart erklære den berørte jernbaneinfrastrukturen som overbelastet. Det samme gjelder for jernbaneinfrastruktur der det kan forventes kapasitetsmangel i nær framtid.

(2) For jernbaneinfrastruktur som er blitt erklært overbelastet, skal infrastrukturforvalteren foreta en kapasitetsanalyse i henhold til § 9-6, med mindre en kapasitetsforbedringsplan i henhold til § 9-7 allerede er under gjennomføring.

§ 9-4. *Tidligere utnyttelse av ruteleier*

Det skal fremgå av nettveiledningen hvilke betingelser infrastrukturforvalter stiller for å ta hensyn til tidligere utnyttelsesgrad når det foretas en prioritering under fordelingsprosessen.

§ 9-5. *Prioriteringskriterier*

(1) Hvis avgifter i henhold til § 6-2 fjerde ledd ikke har blitt innkrevd eller ikke har gitt et tilfredsstillende resultat, og jernbaneinfrastrukturen er blitt erklært overbelastet, skal infrastrukturforvalter prioritere følgende tjenester ved fordeling av infrastrukturkapasitet i synkende rekkefølge:

- 1) tjenester som inngår i kontrakt med staten om offentlig tjenesteyting
- 2) nasjonal og internasjonal godstransport
- 3) bestemte typer trafikk på strekninger som nevnt i § 8-8 annet ledd
- 4) persontransport for øvrig

(2) Hvis det er søkt om flere ruteleier enn det er kapasitet til, kan infrastrukturforvalter likevel tildele ruteleier etter en annen rekkefølge enn etter første ledd hvis transporttjenesten har vesentlig større betydning for samfunnet enn andre tjenester som derved utelukkes. Det skal også tas hensyn til virkningene av en slik utelukkelse i andre EØS-stater.

(3) Metode og kriterier som skal benyttes ved prioritering av overbelastet infrastruktur skal fremgå av nettveiledningen.

§ 9-6. *Kapasitetsanalyse*

(1) Infrastrukturforvalter skal innen seks måneder fra det tidspunkt jernbaneinfrastrukturen er erklært overbelastet utføre en kapasitetsanalyse. Kapasitetsanalysen skal avklare årsakene til overbelastningen og angi hvilke tiltak som kan treffes på kort og mellomlang sikt for å redusere overbelastningen.

(2) Kapasitetsanalysen skal omfatte jernbaneinfrastrukturen, driftsprosedurene, arten av de ulike transporttjenester på jernbaneinfrastrukturen, samt virkningen av alle disse faktorene på infrastrukturkapasiteten. Tiltakene som skal overveies omfatter særlig om trafikken kan kjøres på en annen strekning, endring av ruteplanen, hastighetsendringer og forbedringer av jernbaneinfrastrukturen.

§ 9-7. Kapasitetsforbedringsplan

(1) Innen seks måneder etter at kapasitetsanalysen er avsluttet, skal infrastrukturforvalteren ha utarbeidet en kapasitetsforbedringsplan.

(2) En kapasitetsforbedringsplan skal utarbeides etter samråd med brukerne av den aktuelle overbelastede jernbaneinfrastrukturen. Den skal angi:

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

(3) Kapasitetsforbedringsplanen 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.

(4) Infrastrukturforvalter skal slutte å innkreve avgifter på den aktuelle jernbaneinfrastrukturen i henhold til § 6-2 fjerde ledd når den ikke framlegger en kapasitetsforbedringsplan innen fristen eller ikke gjør framskritt med handlingsplanen som angis i kapasitetsforbedringsplanen.

(5) Etter godkjenning fra Statens jernbanetilsyn kan likevel infrastrukturforvalter fortsette å innkreve disse avgiftene dersom kapasitetsforbedringsplanen ikke kan gjennomføres av årsaker utenfor infrastrukturforvalters kontroll eller de tilgjengelige mulighetene ikke er økonomisk eller finansielt levedyktige.

Kapittel 10. Tildelt infrastrukturkapasitet

§ 10-1. Avtaler med infrastrukturforvalteren

Ethvert jernbaneforetak som yter jernbanetransporttjenester skal inngå de nødvendige administrative, tekniske og finansielle avtaler med infrastrukturforvalteren for den jernbaneinfrastruktur som benyttes, herunder avtale som gir infrastrukturforvalteren nødvendige trafikkdata for å kunne ivareta sine oppgaver som planlegger og forvalter av jernbaneinfrastrukturen. Vilkårene i disse avtalene skal sikre åpenhet og ikke-diskriminering og være i overensstemmelse med forskriften her.

§ 10-2. Ruteleier som ikke brukes

Særlig for overbelastet infrastruktur skal infrastrukturforvalter kreve at det gis avkall på et ruteleie som i løpet av et tidsrom på minst en måned er benyttet mindre enn en terskelverdi. Dette gjelder ikke ved ikke-økonomiske årsaker utenfor jernbaneforetakets kontroll. Terskelverdien fastsettes i nettveiledningen.

§ 10-3. Kapasitet til ikke-planlagt vedlikehold

Infrastrukturforvalter skal så snart som mulig underrette de berørte parter om at infrastrukturkapasiteten ikke er tilgjengelig på grunn av ikke-planlagt vedlikehold.

§ 10-4. Særlige tiltak i tilfelle forstyrrelser

(1) Dersom det oppstår forstyrrelser i togtrafikken på grunn av tekniske feil eller ulykker skal infrastrukturforvalteren treffe alle nødvendige tiltak for å gjenopprette den normale situasjonen. Med henblikk på dette skal infrastrukturforvalter i beredskapsplanen ha en liste over ulike offentlige organer og andre berørte som skal underrettes ved ulykker og hendelser eller alvorlige forstyrrelser av togtrafikken, jf. sikkerhetsstyringsforskriften og varslings- og rapporteringsforskriften.

(2) I en nødssituasjon og når det er absolutt nødvendig på grunn av en driftsstans som gjør jernbaneinfrastrukturen midlertidig ubrukelig, kan de tildelte ruteleier trekkes tilbake uten forvarsel for den tid det tar å reparere systemet.

(3) I en nødssituasjon eller når det er nødvendig på grunn av driftsstans kan infrastrukturforvalter forlange at jernbaneforetakene stiller til rådighet de ressurser som den anser som mest hensiktsmessig for å normalisere situasjonen så raskt som mulig.

Kapittel 11. Markedsovervåking

§ 11-1. Markedsovervåkningsorganets oppgaver og myndighet

(1) Statens jernbanetilsyn skal arbeide for et effektivt jernbanemarked med sunn konkurranse og likeverdige vilkår. Statens jernbanetilsyn overvåker konkurransesituasjonen på markedene for jernbanetjenester, og skal særlig kontrollere forhold angitt i § 11-2 første ledd bokstav a til g på eget initiativ med det formål å unngå forskjellsbehandling av søkerne. Tilsynet skal særlig kontrollere om nettveiledningen inneholder diskriminerende vilkår eller gir infrastrukturforvalter mulighet til å utøve skjønn som vil kunne diskriminere søkere.

(2) Statens jernbanetilsyn skal sørge for at det utvikles en ramme for utveksling av opplysninger og samarbeid mellom markedsovervåkningsorganet, sikkerhetsmyndighet og lisensutstedende myndighet, for å motvirke negative virkninger for konkurransen eller sikkerheten på jernbanemarkedet.

(3) Markedsovervåkningsorganet kan gi anbefalinger til sikkerhetsmyndigheten og lisensutstedende myndighet om spørsmål som kan påvirke konkurransen på jernbanemarkedet. Tilsvarende kan sikkerhetsmyndigheten gi markedsovervåkningsorganet og lisensutstedende myndighet anbefalinger i spørsmål som kan påvirke sikkerheten. Den relevante myndighet skal undersøke alle slike anbefalinger før den treffer sine beslutninger. Dersom det besluttes å ikke følge anbefalinger gitt etter denne bestemmelsen, skal beslutningen grunngis.

(4) Statens jernbanetilsyn skal påse at avgifter som er fastsatt av infrastrukturforvalter er ikke-diskriminerende og i samsvar med kapittel 6. Forhandlinger mellom søkere og en infrastrukturforvalter om nivået på infrastrukturavgiftene er bare tillatt dersom de gjennomføres under tilsyn av Statens jernbanetilsyn. Tilsynet skal gripe inn dersom forhandlingene kan tenkes å være i strid med kapittel 6.

(5) Statens jernbanetilsyn skal minst hvert annet år rådføre seg med representanter for brukerne av godstransport- og persontransporttjenestene for å ta hensyn til deres synspunkter på jernbanemarkedet.

(6) Statens jernbanetilsyn kan kreve relevante opplysninger fra infrastrukturforvalter, søkerne og alle berørte parter, jf. jernbaneloven § 11. Opplysningene skal legges fram innen en rimelig frist som tilsynet fastsetter. Fristen kan ikke være lengre enn en måned, med mindre tilsynet under ekstraordinære omstendigheter samtykker og gir en forlenget frist som ikke kan overstige 2 uker.

(7) Statens jernbanetilsyn skal ved behov treffe beslutning om hensiktsmessige tiltak for å motvirke diskriminering mellom søkere, skadelig konkurransevridning og alle andre former for uønskede situasjoner i markedene for jernbanetjenester. Dette gjelder også forholdene nevnt i § 11-2 første ledd.

(8) Statens jernbanetilsyn skal publisere sine avgjørelser.

§ 11-2. Klage

(1) En søker som mener å ha blitt urettferdig behandlet, utsatt for forskjellsbehandling eller fått sine interesser krenket på annen måte, kan klage til Statens jernbanetilsyn. Dette gjelder særlig beslutninger som er truffet av infrastrukturforvalter, jernbaneforetak eller den som driver serviceanlegg når det gjelder

- a) utkast til og endelig versjon av nettveiledningen
- b) kriterier som er fastsatt i nettveiledningen
- 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 tilgang i samsvar med § 2-1, § 2-5 og § 2-6
- g) tilgang til tjenester, innkreving av avgifter og betaling for tjenester i samsvar med § 12-2 og kapittel 4
- h) inngåtte rammeavtaler

(2) Statens jernbanetilsyn skal ved behov innhente relevante opplysninger og ta initiativ til høring av alle berørte parter innen en måned etter å ha mottatt klagen. Tilsynet skal ta stilling til klagen og om nødvendig treffe tiltak for å avhjelpe situasjonen. Tilsynet skal innen en forhåndsbestemt rimelig frist, og i alle tilfeller innen seks uker etter å ha mottatt alle relevante opplysninger, underrette de berørte parter om sin avgjørelse av klagen. Avgjørelsen skal være begrunnet.

(3) I tilfelle av en klage på et avslag på en søknad om infrastrukturkapasitet eller på vilkårene for et tilbud om kapasitet, skal tilsynet enten bekrefte at endring av infrastrukturforvalters beslutning ikke er nødvendig eller kreve en endring av den beslutningen etter nærmere retningslinjer.

§ 11-3. Kontroll med regnskaper

Statens jernbanetilsyn kan utføre revisjoner og ta initiativ til eksterne revisjoner hos infrastrukturforvalter, den som driver serviceanlegg og jernbaneforetak for å kontrollere at de overholder bestemmelsene i § 3-4. Statens jernbanetilsyn har rett til å kreve utlevert alle

relevante opplysninger til dette formålet på et nødvendig og forholdsmessig detaljnivå. Disse opplysningene kan brukes til å rapportere til vedkommende myndighet om ulovlig statsstøtte.

§ 11-4. Opplysninger som kan kreves lagt frem ved kontroll med regnskaper

Når Statens jernbanetilsyn utfører revisjoner etter § 11-3, kan de særlig kreve at infrastrukturforvalter, jernbaneforetak, den som driver serviceanlegg eller eieren av serviceanlegg legger frem opplysninger om følgende:

- a) Atskilte regnskaper
 1. atskilte resultatregnskaper og balanser for godstrafikk, passasjertrafikk og infrastrukturforvaltning
 2. detaljerte opplysninger om individuelle kilder og anvendelse av offentlige midler og andre former for kompensasjon på en åpen og detaljert måte, herunder en detaljert gjennomgang av virksomhetenes kontantstrømmer slik at det kan fastslås hvordan disse offentlige midler og andre former for kompensasjon er blitt anvendt
 3. kostnads- og inntektskategorier som gjør det mulig å fastslå hvorvidt det har forekommet ulovlig kryssubsidiering mellom aktivitetene nevnt i nr. 1
 4. hvilken metode som er benyttet til å fordele kostnader på de ulike aktivitetene
 5. i tilfelle den regulerte virksomheten utgjør en del av en konsernstruktur, fullstendige opplysninger om betalinger mellom selskapene i konsernet
- b) Avgifter for adgang til jernbanespor
 1. ulike kostnadskategorier og særlig tilstrekkelige opplysninger om marginale/direkte kostnader i forbindelse med ulike tjenester eller tjenestegrupper
 2. tilstrekkelige opplysninger til at de individuelle avgifter som er betalt for tjenester (eller tjenestegrupper), kan overvåkes. Statens jernbanetilsyn kan også kreve at disse opplysninger inneholder data om omfanget av individuelle tjenester, prisene for individuelle tjenester og samlede inntekter for individuelle tjenester som interne og eksterne kunder har betalt for
 3. kostnader og inntekter for individuelle tjenester (eller tjenestegrupper) til å identifisere potensielt konkurransevridende prisfastsettelse (kryssubsidiering, aggressiv prising og overprising). Statens jernbanetilsyn kan kreve bruk av en relevant metode for kostnadsfordeling til dette formålet
- c) Opplysninger om finansielle resultater
 1. redegjørelse for finansielle resultater
 2. et kortfattet kostnadsregnskap
 3. regnskap over vedlikeholdsutgifter
 4. regnskap over driftsutgifter
 5. resultatregnskap
 6. ledsagende noter som ved behov utdyper og redegjør for opplysningene i nr. 1 til 5

§ 11-5. Samarbeid mellom markedsovervåkningsorganene

(1) Statens jernbanetilsyn skal utveksle opplysninger om sitt arbeid og om sine prinsipper og praksis for beslutningstaking med andre markedsovervåkningsorganer i EØS. Statens jernbanetilsyn skal samarbeide med andre markedsovervåkningsorganer med henblikk på å samordne beslutningstakingen i hele EØS, herunder bistå med å overvåke markeder, behandle klager eller foreta undersøkelser. Statens jernbanetilsyn skal bidra med å utarbeide felles prinsipper og praksis for markedsovervåkningsorganene i EØS på de områdene som er regulert av denne forskriften.

(2) Statens jernbanetilsyn skal rådføre seg med markedsovervåkningsorgan i berørte EØS-land i forbindelse med klager eller undersøkelser på eget initiativ om spørsmål som gjelder

adgang til eller innkreving av avgifter for et internasjonalt ruteleie, eller i forbindelse med overvåkningen av konkurransen på markedet i tilknytning til internasjonale jernbanetransporttjenester. Tilsynet skal anmode om alle nødvendige opplysninger før det treffer vedtak. Disse opplysningene kan bare anvendes i forbindelse med behandling av klagen eller undersøkelsen. Etter anmodning fra andre markedsovervåkingsorganer i berørte EØS-stater skal Statens jernbanetilsyn utlevere alle opplysninger de selv kan innhente i saker etter dette ledd. I slike saker skal infrastrukturforvalter legge frem for Statens jernbanetilsyn alle opplysninger som et markedsovervåkingsorgan i en berørt EØS-stat har anmodet om.

(3) Statens jernbanetilsyn skal, dersom de mottar en klage eller på eget initiativ gjennomfører en undersøkelse, oversende relevante opplysninger til markedsovervåkingsorganet i de berørte EØS-statene.

§ 11-6. Markedsovervåkingsorganets organisering

(1) Markedsovervåkingsorganet skal bemannes og forvaltes på en måte som sikrer dets uavhengighet. Personer med ansvar for organets vedtak ansettes av Kongen.

(2) Departementet skal sikre at personer med ansvar for markedsovervåkingsorganets vedtak handler uavhengig av alle markedsinteresser knyttet til jernbanesektoren, og at de ikke har noen interesse i eller forretningsforbindelse med noen av de regulerte foretak eller enheter. De skal avgi en årlig forpliktelseserklæring og en interesseerklæring om at det ikke foreligger noen direkte eller indirekte interesser som vil kunne anses å berøre deres uavhengighet. De skal ikke delta i beslutning i saker som berører et foretak de har hatt en direkte eller indirekte tilknytning til i løpet av året før oppstarten av saksbehandlingen.

(3) Etter sin periode i markedsovervåkingsorganet skal personer med ansvar for markedsovervåkingsorganets vedtak ikke ha noen stilling eller ansvar i noen av de regulerte foretak eller enheter i en periode på minst ett år.

Kapittel 12. Avsluttende bestemmelser

§ 12-1. Grenseoverskridende avtaler

Grenseoverskridende avtaler skal ikke inneholde bestemmelser som diskriminerer mellom jernbaneforetak eller begrenser jernbaneforetakenes frihet til å yte tjenester over landegrensene.

§ 12-2. Innkreving av avgift fra jernbaneforetak som tilbyr persontransport

(1) Myndigheten med ansvar for kjøp av offentlige tjenester kan innkreve avgift fra jernbaneforetak som tilbyr persontransport.

(2) Avgiften må ikke være større enn det som er nødvendig for helt eller delvis å dekke myndighetens kostnader som påløper i forbindelse med kjøpet. Avgiften må ilegges alle jernbaneforetak for driften av ruter mellom to stasjoner i Norge på en ikke-diskriminerende, åpen og rettferdig måte, uavhengig av om jernbaneforetaket driver nasjonal eller internasjonal persontransport. Avgiftens størrelse må stå i forhold til gjennomsnittsprisen for tjenestene som ytes passasjerene, og den samlede belastningen må ikke true den økonomiske levedyktigheten for persontransporten som det gjelder.

§ 12-3. Tvangsmulkt

(1) Statens jernbanetilsyn kan i pålegg fastsette en løpende tvangsmulkt for hver dag som går etter utløpet av den frist som er satt for oppfylning av pålegget, og frem til pålegget er oppfylt. Statens jernbanetilsyn kan frafalle påløpt tvangsmulkt.

(2) Tvangsmulktens størrelse skal fastsettes under hensyn til hvor viktig det er at pålegget blir gjennomført og hvilke kostnader det antas å medføre.

(3) Tvangsmulkt er tvangsgrunnlag for utlegg.

§ 12-4. Unntak

Samferdselsdepartementet kan gjøre unntak fra forskriften når dette ikke er i strid med internasjonale avtaler som Norge har inngått.

§ 12-5. Ikrafttredelse

Forskriften trer i kraft straks.

§ 12-6. Opphevelse og endringer i andre forskrifter

(1) Forskrift 10. desember 2010 nr. 1568 om jernbanevirksomhet mv. på det nasjonale jernbanenettet og forskrift 5. februar 2003 nr. 135 om fordeling av jernbaneinfrastrukturkapasitet og innkreving av avgifter for bruk av det nasjonale jernbanenettet oppheves.

(2) I forskrift 16. juni 2010 nr. 820 om samtrafikkvevnen i jernbanesystemet skal § 3 lyde:
”§ 3. Myndighet

Statens jernbanetilsyn er tilsynsmyndighet som nevnt i jernbaneloven § 12.

Statens jernbanetilsyn får den myndighet som tilligger departementet til bl.a. å godkjenne rullende materiell og infrastruktur mv. i henhold til jernbaneloven § 4 og § 5.

Statens jernbanetilsyn gir tillatelse til å ta i bruk strukturelle delsystemer etter § 13 og kjøretøy etter kap. V.

Statens jernbanetilsyn kan gjøre unntak fra å anvende TSIer etter § 8.

Statens jernbanetilsyn utpeker tekniske kontrollorgan etter § 30 og organer som verifiserer samsvar med nasjonale tekniske regler etter § 15 siste ledd.

Statens jernbanetilsyn skal føre jevnlig tilsyn med at bestemmelsene i denne forskrift og i forskrifter og enkeltvedtak gitt i medhold av denne, blir overholdt.

Statens jernbanetilsyn fastsetter nærmere krav til registre for kjøretøy og infrastruktur.

Statens jernbanetilsyn kan gi utfyllende bestemmelser til forskriften her.”

(3) I forskrift 10. desember 2010 om tillatelse til å drive trafikkvirksomhet og infrastruktur for sporvei, tunnelbane, forstadsbane og godsbane, samt sidespor, havnespor m.m. oppheves § 1-2 bokstav a.

VEDLEGG I

LISTE OVER JERNBANEINFRASTRUKTURANLEGG

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

- 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, smådelar 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 skiftestasjoner, 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; tredjeskinne med stolper
- bygninger som brukes av infrastrukturforvalter, herunder en del av anleggene for innkreving av transportkostnader

VEDLEGG II

PRINSIPPER FOR YTELSESORDNINGEN NEVNT I § 6-6

Ytelsesordningen nevnt i § 6-6 skal bygge på følgende prinsipper:

- a) For å oppnå et avtalt ytelsesnivå uten å bringe en tjenestes økonomiske levedyktighet i fare skal infrastrukturforvalteren 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) Infrastrukturforvalteren skal meddele jernbaneforetaket ruteplanen, som skal anvendes som grunnlag for beregning av forsinkelser, minst fem dager før togets avgang. Infrastrukturforvalteren 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 infrastrukturforvalteren
 - 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. jernbaneinfrastrukturanlegg som kan tilskrives infrastrukturforvalteren
 - 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 infrastrukturforvalteren
 - 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 infrastrukturforvaltere
 - 4.1 forårsaket av foregående infrastrukturforvalter
 - 4.2 forårsaket av neste infrastrukturforvalter
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 infrastrukturforvalteren 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 infrastrukturforvalteren 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

VEDLEGG III

GRUNNLEGGENDE PRINSIPPER OG PARAMETRE FOR AVTALER MELLOM VEDKOMMENDE MYNDIGHET OG INFRASTRUKTURFORVALTER

I avtalen skal bestemmelsene i § 3-2 spesifiseres og omfatte minst følgende elementer:

- 1) avtalens anvendelsesområde med hensyn til infrastruktur og serviceanlegg, satt opp i samsvar med kapittel 4. 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 nevnt i kapittel 4, til vedlikehold og fornyelse og til håndtering av eksisterende vedlikeholds- og fornyelsessetterslep. 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 vedlikeholdsetterslep og aktiva som skal fases ut og følgelig vil utløse andre kapitalstrømmer,
- 5) stimulerings tiltakene nevnt i § 3-2 første ledd siste punktum,
- 6) infrastrukturforvalters minstepforpliktelser 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 infrastrukturforvalters 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.