

Forskrift om jernbanevirksomhet, serviceanlegg, avgifter og fordeling av infrastrukturkapasitet mv. (jernbaneforskriften)

Hjemmel: Fastsatt av Samferdselsdepartementet **XX.XX.2020** med hjemmel i lov 11. juni 1993 nr. 100 om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (jernbaneloven) § 4 a, § 5 a, § 6, § 7, § 8, § 10, § 11, § 11 a, § 13, § 13 a, § 15 og § 16, jf. delegeringsvedtak 22. november 1996 nr. 1076, delegeringsvedtak 4. april 1997 nr. 275 og delegeringsvedtak 16. desember 2016 nr. 1590

Kapittel 1. Innledende bestemmelser

§ 1-1. Virkeområde

(1) Forskriften gjelder bl.a.

- a) regler om forvaltning av jernbaneinfrastruktur og for utøvelse av jernbanetransportvirksomhet
- b) prinsipper og fremgangsmåter for fastsettelse og innkreving av infrastrukturavgifter og prissetting av jernbanerelaterte tjenester
- c) prinsipper og fremgangsmåter for fordeling av infrastrukturkapasitet
- d) regler om kontroll og håndheving av forskriftens bestemmelser av et markedsovervåkingsorgan
- e) vilkår for utstedelse av lisenser til jernbaneforetak

(2) Forskriften får anvendelse på jernbaneinfrastruktur som brukes til nasjonale og internasjonale jernbanetjenester, men får ikke anvendelse på sporvei, tunnelbane, godsbane, museumsbane og lignende jernbanesystemer.

§ 1-2. Samferdselsdepartementets oppgaver

- (1) Samferdselsdepartementet godkjenner transportvilkår og tilleggsavgift for rutegående persontransport etter § 3-1.
- (2) Samferdselsdepartementet fastsetter rammene for infrastrukturavgiftene som infrastrukturforvalter innkrever etter kapittel 6.

§ 1-3. Statens jernbanetilsyns oppgaver som markedsovervåkingsorgan

- (1) Statens jernbanetilsyn er markedsovervåkingsorgan etter jernbaneloven § 11 a, fører tilsyn etter jernbaneloven § 11, og har myndighet til å ilegge tvangsmulkt og overtredelsesgebyr etter jernbaneloven §§ 13 og 13 a.
- (2) Statens jernbanetilsyn vurderer etter anmodning vedkommende myndighets beslutninger om å tildele kontrakt om offentlig tjenesteyting direkte i medhold av forordning (EF) nr. 1370/2007 artikkel 5 nr. 4a og 4b.
- (3) Statens jernbanetilsyn er ansvarlig for rapportering om bruken av jernbanenettet og utviklingen av rammevilkårene i jernbanesektoren i henhold til § 13-3 innenfor rammen av overvåking av jernbanemarkedet.
- (4) Statens jernbanetilsyn avgjør om en persontransporttjeneste vil kunne skade den økonomiske likevekten i kontrakt om offentlig tjenesteyting, som angitt i § 2-2 og § 2-3.
- (5) Statens jernbanetilsyn skal publisere oppdaterte veiledninger som angir fremgangsmåtene for å fremme klager eller andre henvendelser til markedsovervåkingsorganet etter forskriften her.
- (6) Statens jernbanetilsyn skal utveksle opplysninger om sitt arbeid og om sine prinsipper og praksis for beslutningstaking med andre markedsovervåkingsorganer 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.

(7) 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 overvåkingen 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 markedsovervåkningsorganer 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 markedsovervåkningsorgan i en berørt EØS-stat har anmodet om.

(8) Når et spørsmål vedrørende en internasjonal rute krever at det treffes avgjørelser av to eller flere tilsynsorganer, skal Statens jernbanetilsyn samarbeide med de berørte tilsynsorganene om forberedelsen av de respektive avgjørelsene.

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

§ 1-4. Statens jernbanetilsyn som lisensutstedende myndighet

Statens jernbanetilsyn utsteder lisens etter jernbaneloven § 6.

§ 1-5. Delegering av forskriftsmyndighet, samarbeid mellom myndigheter m.m.

(1) Statens jernbanetilsyn kan gi utfyllende bestemmelser til forskriften her, herunder for å gjennomføre Norges forpliktelser etter EØS-avtalen.

(2) Statens jernbanetilsyn kan i forskrift eller enkeltvedtak fastsette nærmere krav og vilkår for å ivareta hensynet til en sikker og hensiktsmessig trafikkavvikling samt miljø etter jernbaneloven § 6.

(3) 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.

(4) 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 beslutes å ikke følge anbefalinger gitt etter denne bestemmelsen, skal beslutningen grunngis.

§ 1-6 Jernbanedirektoratets oppgaver

(1) Jernbanedirektoratet inngår avtale med infrastrukturforvalter etter § 3-2.

(2) Jernbanedirektoratet er klageinstans for vedtak truffet etter jernbaneloven § 10.

§ 1-7. Definisjoner

I forskriften her forstås med

- a) *jernbanenett*: hele jernbaneinfrastrukturen som forvaltes av en infrastrukturforvalter
- b) *jernbaneforetak*: ethvert offentlig eller privat foretak som innehar lisens etter kapittel 12 og 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 for drift, vedlikehold og fornyelse av jernbaneinfrastruktur på et jernbanenett, så vel som for deltagelse i utviklingen av infrastrukturen som fastsatt i den nasjonale politikken for utvikling og finansiering av infrastruktur
- d) *utvikling av jernbaneinfrastrukturen*: nettplanlegging, finansiell planlegging og investeringsplanlegging samt bygging og oppgradering av infrastrukturen
- e) *drift av jernbaneinfrastrukturen*: tildeling av ruteleie, trafikkstyring og innkreving av infrastrukturavgifter
- f) *vedlikehold av jernbaneinfrastrukturen*: arbeid som har til hensikt å opprettholde den eksisterende infrastrukturens tilstand og kapasitet
- g) *fornyelse av infrastrukturen*: større utskiftningsarbeid på den eksisterende infrastrukturen som ikke endrer dens samlede yteevne
- h) *oppgradering av jernbaneinfrastrukturen*: større ombyggingsarbeid av infrastrukturen som forbedrer dens samlede yteevne
- i) *grunnleggende funksjoner*: i infrastrukturforvaltning beslutningstaking vedrørende tildeling av infrastrukturkapasitet, herunder både fastsettelse og vurdering av tilgjengelighet og tildeling av individuelle ruteleier, og beslutningstaking om infrastrukturavgifter, herunder fastsettelse og innkreving av avgifter i samsvar med avgiftsrammen og rammen for kapasitetstildeling som er fastsatt av nasjonale myndigheter
- j) *jernbaneinfrastruktur*: omfatter elementene nevnt i vedlegg I
- k) *levedyktig alternativ*: tilgang til et annet serviceanlegg som gjør det mulig for jernbaneforetaket å utføre den aktuelle gods- eller persontransport på økonomisk akseptable vilkår
- l) *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
- m) *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
- n) *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
- o) *fordeling*: en infrastrukturforvalters fordeling av infrastrukturkapasitet
- p) *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 allmenntilgjengelig eller forretningsmessig interesse av å bli tildelt infrastrukturkapasitet
- q) *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
- r) *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»
- s) *samordning*: framgangsmåten der infrastrukturforvaltningen og søkerne forsøker å finne en løsning på situasjoner der det finnes innbyrdes motstridende søknader om infrastrukturkapasitet
- t) *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
- u) *infrastrukturkapasitet*: muligheten til å planlegge ruteleier det søkes om, på en bestemt del av infrastrukturen i en viss periode
- v) *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
- w) *ruteleie*: den infrastrukturkapasitet som trengs for å kjøre et tog mellom to steder i et gitt tidsrom

- x) *ruteplan*: de data som fastlegger alle planlagte bevegelser av tog og rullende materiell i den berørte jernbaneinfrastrukturen, i den tidsperioden ruteplanen er gyldig
- y) *hensettingsspor*: spor som er særlig beregnet på midlertidig hensetting av jernbanekjøretøyer mellom to oppdrag
- z) *omfattende vedlikehold*: arbeid som ikke utføres rutinemessig som ledd i den daglige drift, og som krever at kjøretøyet tas ut av tjeneste
- æ) *lisens*: en autorisasjon utstedt av en lisensutstedende myndighet til et foretak, som viser at foretaket er kvalifisert til å yte jernbanetjenester som jernbaneforetak
- ø) *persontransport med høyhastighetstog*: persontransport med jernbane uten stopp underveis mellom to steder som ligger mer enn 200 km fra hverandre, på spesialbygde høyhastighetslinjer utstyrt for hastigheter på normalt minst 250 km/t, og der det i gjennomsnitt kjøres med slike hastigheter

Kapittel 2. Tilgang til å trafikere jernbanenettet mv.

§ 2-1. *Rett til tilgang til jernbanenettet*

- (1) Jernbaneforetak har tilgang til å trafikere jernbanenettet på åpne, rettferdige og ikke-diskriminerende vilkår når formålet er å utøve godstransportvirksomhet. Med forbehold for forordning (EF) nr. 1370/2007, har jernbaneforetak tilgang til å trafikere jernbanenettet på åpne, rettferdige og ikke-diskriminerende vilkår når formålet er å utøve persontransportvirksomhet. Jernbaneforetak skal ha rett til å ta med passasjerer fra enhver stasjon og sette dem av ved en annen stasjon.
- (2) Tilgangsrettighet etter første ledd omfatter også tilgang til infrastruktur til, fra og mellom serviceanlegg, nødvendig transport av rullende materiell på jernbanenettet, testkjøring og kjøring i forbindelse med opplæring.
- (3) 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.
- (4) 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. *Unntak fra tilgangsretten for passasjertransport*

- (1) Retten etter § 2-1 første ledd er begrenset for passasjertransporttjenester mellom et avgangs- og ankomststed som omfattes av en eller flere kontrakter om offentlig tjenesteyting hvis utøvelse av denne retten vil kunne bringe i fare den økonomiske likevekten i en slik kontrakt.
- (2) Ved avgjørelsen av om det vil oppstå en relevant påvirkning av den økonomiske likevekten i en kontrakt om offentlig tjenesteyting, skal markedsovervåkinsorganet foreta en objektiv økonomisk analyse basert på forhåndsfastsatte kriterier.
- (3) Dersom markedsovervåkinsorganet beslutter at den økonomiske likevekten i en kontrakt om offentlig tjenesteyting vil kunne bringes i fare av den planlagte passasjertransporttjenesten, jf. første ledd, skal det angi mulige endringer i de berørte tjenestene som vil sikre at betingelsene for tilgang er oppfylt.
- (4) Hvis markedsovervåkinsorganet etter en analyse etter denne paragrafen fastslår at en planlagt persontransportrute med høyhastighetstog mellom et bestemt avgangssted og et bestemt bestemmelsessted bringer den økonomiske likevekten i en kontrakt om offentlig tjenesteyting som omfatter samme rute eller en alternativ rute i fare, skal det angi mulige endringer i den ruten som vil sikre at vilkårene for tilgangsretten i § 2-1 første ledd, er oppfylt. Slike endringer kan omfatte en endring av den planlagte ruten.
- (5) Markedsovervåkinsorganet kan fastsette utfyllende bestemmelser om fremgangsmåten og kriteriene som skal følges for anvendelsen av denne paragrafen.

§ 2-3. *Saksbehandlingsregler*

(1) Søkere av infrastrukturkapasitet for å drive persontransport som ikke inngår i kontrakt om offentlig tjenesteyting skal underrette infrastrukturforvalteren og markedsovervåkingsorganet om dette. Underretning skal skje minst 18 måneder før ruteplanen som den aktuelle søknaden om kapasitet knytter seg til, trer i kraft.

(2) Markedsovervåkingsorganet skal uten unødig opphold og senest innen 10 dager sørge for å formidle underretning etter første ledd til den eller de myndigheter som tildelte kontrakt om offentlig tjenesteyting, og jernbaneforetak som utfører en kontrakt om offentlig tjenesteyting på den samme ruten.

Markedsovervåkingsorganet fastsetter samtidig en frist på én måned for infrastrukturforvalter, vedkommende myndighet og jernbaneforetak til å anmode om markedsovervåkingsorganets vurdering i henhold til § 2-2.

(3) Markedsovervåkingsorganet kan kreve fremlagt alle opplysninger som vurderes nødvendige for å treffe avgjørelse etter § 2-2.

(4) Markedsovervåkingsorganet skal treffe sin begrunnede avgjørelse innen en på forhånd fastsatt rimelig frist, og under alle omstendigheter innen seks uker etter å ha mottatt alle relevante opplysninger. I avgjørelsen skal det fremgå på hvilke vilkår berørte vedkommende myndigheter, infrastrukturforvalteren, jernbaneforetak som oppfyller kontrakten om offentlig tjenesteyting eller jernbaneforetaket som søker om tilgang kan anmode om fornyet behandling av avgjørelsen, og at fristen for en slik anmodning er en måned etter at avgjørelsen er meddelt dem.

§ 2-4. 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.

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 § 1-6 første ledd 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 stimulerings tiltak 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 søkere og potensielle søkere konsulteres.

§ 3-3. Særskilte krav til jernbaneforetaks drift

(1) 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.

(2) Jernbaneforetak som skal utføre passasjertransport skal utforme beredskapsplaner som skal samordnes på en hensiktsmessig måte med henblikk på å sikre assistanse til passasjerer i tråd med forordning (EF) nr. 1371/2007 artikkel 18 ved større driftsavbrytelser.

§ 3-4. Infrastrukturforvalters uavhengighet

(1) Infrastrukturforvalter er ansvarlig for drift, vedlikehold og fornyelse av jernbanenettet, og har ansvaret for utviklingen av jernbaneinfrastrukturen på dette nettet. Verken jernbaneforetak eller andre skal, direkte eller indirekte, kunne utøve avgjørende innflytelse på infrastrukturforvalters beslutninger i forbindelse med ivaretagelsen av de grunnleggende funksjonene.

(2) Medlemmer av infrastrukturforvalters daglige ledelse og styre, og personer som er underordnet disse, skal opptre på en ikke-diskriminerende måte og slik at det ikke foreligger en mulighet for påvirkning som følge av interessekonflikter.

(3) De samme personer kan ikke samtidig være utpekt eller ansatt:

- a) som medlemmer av infrastrukturforvalters ledelse og som medlemmer av et jernbaneforetaks ledelse, eller tilsvarende organ som utøver kontroll og foretar generelle strategiske beslutninger i de aktuelle selskapene
- b) som personer med ansvar for å treffe beslutninger om grunnleggende funksjoner og som medlemmer av et jernbaneforetaks ledelse

(4) Infrastrukturforvalter skal påse at det ikke oppstår interessekonflikter for personer som ivaretar grunnleggende funksjoner, herunder gjennom jobbskifter, gjennom engasjement, eller på annen måte. Tredje ledd bokstav a får tilsvarende anvendelse for avdelingsledere med ansvar for forvaltning av jernbaneinfrastrukturen og avdelingsledere med ansvar for leveranser av transporttjenester på sporet.

§ 3-5 Infrastrukturforvalters upartiskhet ved trafikkstyring og vedlikeholdsplanlegging

(1) Infrastrukturforvalters oppgaver forbundet med trafikkstyring og vedlikeholdsplanlegging skal utøves på en ikke-diskriminerende og gjennomsiktige måte. Infrastrukturforvalter skal i denne forbindelse sikre at det ikke foreligger interessekonflikter som kan skape tvil om ansvarlige personers egnethet til å treffe beslutninger om dette.

(2) Infrastrukturforvalter skal sikre at jernbaneforetak, ved stans eller andre former for avbrytelser, har full og rettidig tilgang til relevante opplysninger som gjelder dem. Infrastrukturforvalter skal gi tilgang til opplysninger på en transparent og ikke-diskriminerende måte.

(3) Ved planlegging av omfattende vedlikehold eller fornyelse skal infrastrukturforvalter sørge for at søkere blir hørt. Infrastrukturforvalter skal i videst mulig omfang ta hensyn til søkerens eventuelle bekymringer eller innvendinger.

(4) Planlegging av vedlikeholdsarbeid skal skje på en ikke-diskriminerende måte.

§ 3-6. 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.

§ 3-7. Atskillelse av regnskaper

(1) Inntekter fra infrastrukturforvalters aktiviteter skal kun benyttes av infrastrukturforvalter til å finansiere egne aktiviteter, herunder betaling av renter og avdrag på lån. Infrastrukturforvalter kan likevel betale midler tilbake til eier som utbytte.

(2) Infrastrukturforvalter skal, verken direkte eller indirekte, yte lån til jernbaneforetak. Jernbaneforetak skal, verken direkte eller indirekte, yte lån til infrastrukturforvalter.

(3) 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.

(4) 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.

(5) Regnskapene nevnt i tredje og fjerde 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.

§ 3-8. Koordineringsmekanisme

(1) Infrastrukturforvalter skal etablere en koordineringsmekanisme for å sikre samordning mellom infrastrukturforvalter, berørte jernbaneforetak og andre søkere. Brukere av gods- og passasjertransport, samt nasjonale og lokale myndigheter, skal også inviteres til å delta i koordineringen. Markedsovervåkingsorganet kan delta som observatør.

(2) Følgende spørsmål skal særlig berøres i koordineringsmekanismen

- a) Søkeres behov i forbindelse med vedlikehold og utvikling av infrastrukturkapasitet
- b) Innholdet i og gjennomføringen av avtalen mellom vedkommende myndighet og infrastrukturforvalter nevnt i § 3-2, samt innholdet i parameterne etablert gjennom ytelsesordningen nevnt i § 6-6
- c) Innholdet i og gjennomføringen av nettveiledningen
- d) Spørsmål om intermodalitet og interoperabilitet
- e) Andre spørsmål vedrørende betingelsene for tilgang, bruk av infrastrukturen og kvaliteten på infrastrukturforvalters tjenester.

(3) Infrastrukturforvalter skal i samråd med de nevnte aktørene utarbeide og offentliggjøre nærmere retningslinjer for koordineringen.

(4) Koordineringen skal finne sted minst en gang hvert kalenderår. Infrastrukturforvalter skal publisere en oversikt over aktiviteter i henhold til denne bestemmelsen på sine nettsider.

(5) Koordinering etter denne bestemmelsen berører ikke søkeres rett til å klage til markedsovervåkingsorganet etter bestemmelsene i kapittel 11.

§ 3-9. Europeisk nettverk av infrastrukturforvaltere

Infrastrukturforvalter skal delta og samarbeide i et europeisk nettverk av infrastrukturforvaltere. Dette nettverket møtes regelmessig med henblikk på å

- a) utvikle jernbaneinfrastrukturen i EØS-området
- b) støtte rettidig og effektiv gjennomføring av det felles europeiske jernbaneområdet
- c) utveksle beste praksis
- d) overvåke og sammenligne ytelser
- e) bidra til markedsovervåking som omhandlet i § 1-3 tredje ledd.
- f) håndtere flaskehalser over landegrensene
- g) drøfte anvendelsen av samarbeid som omhandlet i §§ 6-8 og 8-4

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 kjørestrom, 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 **søkere** 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 **søkere** om tilgang til og tilbud om tjenester i anlegg nevnt i § 4-2 skal besvares innen en frist fastsatt av markedsovervåkingsorganet. 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**.
- (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 søkere** klage til markedsovervåkingsorganet. Markedsovervåkingsorganet skal undersøke saken og eventuelt treffe tiltak for å sikre at en hensiktsmessig del av kapasiteten tildeles **den aktuelle søker**.

(5) Markedsovervåkingsorganet kan fastsette nærmere bestemmelser om fremgangsmåte og kriterier som skal følges for adgang til tjenester etter dette kapitlet.

§ 4-4. Tilleggstjenester

- (1) Dersom den som driver serviceanlegg tilbyr følgende tjenester, skal tjenestene tilbys på ikke-diskriminerende vilkår til alle **søkere** 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) **Søkere** 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 **søkere**.

§ 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 **en søker** 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**.
- b) Et avsnitt om avgiftsprinsipper og priser. 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 kapasitetsegenskaper 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 sikkerhetssertifikat 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 beregner, fastsetter og innkrever avgifter for bruk av jernbaneinfrastruktur. Avgiftene skal fastsettes i samsvar med forskriften her og slik at infrastrukturen blir utnyttet på en samfunnsøkonomisk effektiv måte. Inntektene skal brukes til å finansiere infrastrukturforvalters virksomhet.
- (2) Infrastrukturforvalter skal anvende avgiftsordningen på en ikke-diskriminerende måte. Avgiftsordningen skal være basert på de samme prinsippene over hele jernbanenettet, med mindre det er gjort eksplisitt unntak etter § 6-2 femte ledd. Avgiftsordningen skal fremgå av nettveiledningen.
- (3) Infrastrukturforvalter skal utarbeide og ajourføre et register over sine aktiva og de aktiva de har ansvar for å forvalte, som kan anvendes til å vurdere hvilken finansiering som kreves for å reparere eller skifte dem ut. Dette skal ledsages av nærmere opplysninger om utgifter til fornying og oppgradering av infrastrukturen
- (4) 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.
- (5) For at markedsovervåkingsorganet skal kunne utføre sine oppgaver etter kapittel 11 skal infrastrukturforvalter og den som driver serviceanlegg gi markedsovervåkingsorganet 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) 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.

§ 6-2. Infrastrukturavgifter

- (1) 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 togtenesten. Avgiftene kan endres som angitt i andre og tredje ledd og § 6-3.
- (2) Infrastrukturavgiftene kan omfatte en avgift som gjenspeiler kapasitetsmangelen i en identifiserbar del av jernbanenettet i perioder med overbelastning.
- (3) 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.
- (4) For å unngå uønskede uforholdsmessige svingninger kan avgiftene i første til tredje 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.
- (5) 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.
- (6) 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.
- (7) Det kan innkreves avgifter for kapasitet som brukes til vedlikehold av infrastruktur. Slike avgifter skal ikke overstige nettoinntektstap som følger 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 konkurranseevne 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) blokkto og tog hvor vogner lastes eller losses enkeltvis
- 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 parameterne 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 serviceanlegg kan kreve inn betaling for bruken av serviceanlegget for å finansiere sin virksomhet.
- (2) 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.
- (3) 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.
- (4) 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.
- (4) Markedsovervåkingsorganet kan fastsette nærmere bestemmelser om fremgangsmåter og kriterier for rammeavtaler etter dette kapitlet.

§ 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 rettferdig 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. Infrastrukturforvalter skal så snart som mulig underrette de berørte parter om at infrastrukturkapasiteten ikke er tilgjengelig på grunn av ikke-planlagt vedlikeholdsarbeid. Markedsovervåkingsorganet kan kreve at infrastrukturforvaltningen gjør slike opplysninger tilgjengelige for det, dersom det anser at det er nødvendig.

(3) Infrastrukturforvalteren fastsetter i nettveiledningen nærmere krav til søknadene etter første og annet ledd for å sikre at dens berettigede forventninger om framtidige inntekter og utnytting av infrastrukturen kan oppfylles. Kravene skal være rimelige, åpne og ikke innebære forskjellsbehandling. Kravene kan bare inneholde bestemmelser om en finansiell garanti som ikke kan overstige et hensiktsmessig nivå som skal stå i forhold til søkerens forventede virksomhetsnivå, og en forsikring med hensyn til evnen til å utarbeide bud på infrastrukturkapasitet som er i samsvar med reglene.

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

(5) Markedsovervåkingsorganet kan fastsette nærmere bestemmelser om kriterier for søkere av infrastrukturkapasitet.

§ 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

Tidsplanen for fordelingsprosessen fremgår av vedlegg IV.

§ 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 søkeres 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 annet 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

5) transport i forbindelse med vedlikeholdsarbeider

(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, driftsprosedylene, 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 trafikkutvikling
- 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 andre 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. 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) Hvis det oppstår en forstyrrelse som kan virke inn på trafikken over landegrensene, skal infrastrukturforvalter dele alle relevante opplysninger med andre infrastrukturforvaltere hvis jernbanenett og trafikk kan bli berørt av denne forstyrrelsen. De berørte infrastrukturforvalterne skal samarbeide for å normalisere trafikken over landegrensene.

(3) 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.

(4) 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. Markedsovervåkingsorganets oppgaver og myndighet

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

(2) Markedsovervåkingsorganet 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 markedsovervåkingsorganet. Markedsovervåkingsorganet skal gripe inn dersom forhandlingene kan tenkes å være i strid med kapittel 6.

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

(4) Markedsovervåkingsorganet kan kreve relevante opplysninger etter jernbaneloven § 11 andre ledd. Opplysningene skal legges fram innen en rimelig frist som markedsovervåkingsorganet fastsetter. Fristen kan ikke være lengre enn en måned, med mindre markedsovervåkingsorganet under ekstraordinære omstendigheter samtykker og forlenger fristen med inntil to uker.

(5) Markedsovervåkingsorganet skal ved behov treffe avgjørelse om hensiktsmessige tiltak for å motvirke diskriminering mellom søkere, skadelig konkurransevridding og alle andre former for uønskede situasjoner i markedene for jernbanetjenester. Dette gjelder også forholdene nevnt i § 11-3 første ledd.

(6) Markedsovervåkingsorganet skal publisere sine avgjørelser.

§ 11-2. Markedsovervåkningsorganets organisering

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

(2) Personer med ansvar for markedsovervåkningsorganets vedtak skal handle uavhengig av alle markedsinteresser knyttet til jernbanesektoren, og de skal ikke ha 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 markedsovervåkningsorganets vedtak ikke ha noen stilling eller ansvar i noen av de regulerte foretak eller enheter i en periode på minst ett år.

§ 11-3. 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 markedsovervåkingsorganet. 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, 2-2, 2-4 og 2-5.
- g) tilgang til tjenester, innkreving av avgifter og betaling for tjenester i samsvar med § 13-2 og kapittel 4
- h) trafikkstyring
- i) planlegging av fornyelser samt planlagt og ikke-planlagt vedlikehold
- j) overholdelse av kravene i §§ 3-4 til 3-7
- k) inngåtte rammeavtaler

(2) Markedsovervåkingsorganet skal ved behov innhente relevante opplysninger og ta initiativ til høring av alle berørte parter innen en måned etter å ha mottatt klagen. Markedsovervåkingsorganet skal ta stilling til klagen og om nødvendig treffe tiltak for å avhjelpe situasjonen. Markedsovervåkingsorganet 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 markedsovervåkingsorganet enten bekrefte at endring av infrastrukturforvalters beslutning ikke er nødvendig eller kreve en endring av den beslutningen etter nærmere retningslinjer.

§ 11-4. Kontroll med regnskaper

Markedsovervåkingsorganet 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 § 3-7. Når det gjelder vertikalt integrerte virksomheter, skal denne myndigheten omfatte alle rettssubjekter. Markedsovervåkingsorganet 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.

§ 11-5. Opplysninger som kan kreves lagt frem ved kontroll med regnskaper

Når markedsovervåkingsorganet utfører revisjoner etter § 11-3, kan de særlig kreve å få fremlagt 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. Markedsovervåkingsorganet 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). Markedsovervåkingsorganet 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.

§ 11-6. Pålegg og tvangsmulkt

(1) Markedsovervåkingsorganet kan gi pålegg om korrigerende tiltak i henhold til jernbaneloven §§ 11 og 11 b.

(2) Markedsovervåkingsorganet kan i pålegg fastsette en løpende tvangsmulkt for hver dag som går etter utløpet av den frist som er satt for oppfylling av pålegget, og frem til pålegget er oppfylt.

Markedsovervåkingsorganet kan frafalle påløpt tvangsmulkt.

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

(4) Tvangsmulkt er tvangsgrunnlag for utlegg.

§ 11-7. Overtredelsesgebyr

Markedsovervåkingsorganet kan ilegge overtredelsesgebyr til en virksomhet som overtrer bestemmelser i denne loven eller vedtak gitt i medhold av denne loven. Departementet fastsetter satser og øvre rammer for slike overtredelsesgebyr.

Kapittel 12. Lisens for jernbaneforetak

§ 12-1. Krav om lisens

(1) Jernbaneforetak kan bare yte jernbanetransporttjenester hvis de har lisens til å yte disse tjenestene. Lisensen gjelder for tilsvarende jernbanetransporttjenester i hele EØS-området. Lisens utstedt i en annen EØS-stat eller i Sveits gjelder i Norge.

(2) Lisensutstedende myndighet kan gi nærmere bestemmelser om fremgangsmåten for utstedelse av lisenser til jernbaneforetak.

§ 12-2. Vilkår for lisens

Jernbaneforetak som er etablert i Norge må oppfylle vilkårene til vandel, økonomisk evne, faglig dyktighet og forsikring/garanti som beskrevet i §§ 12-3 til § 12-6 for å få lisens.

§ 12-3. Vandel m.m.

(1) Eiere av jernbaneforetak må ha god vandel og ikke være slått konkurs. Er eieren en juridisk person må daglig leder oppfylle kravene. Den lisensutstedende myndigheten kan i tillegg stille krav til at andre personer i ledelsen må oppfylle disse kravene.

(2) Kravet til god vandel er oppfylt når personer som nevnt i første ledd:

- a) ikke er dømt for alvorlige straffbare forhold, herunder overtredelse av forretningsmessig art
- b) ikke er dømt for alvorlige brudd på transportlovgivningen
- c) ikke er dømt for alvorlige eller gjentatte brudd på sosialrettslige eller arbeidsrettslige forpliktelser, herunder forpliktelser i henhold til arbeidervern- og arbeidsmiljølovgivningen, eller forpliktelser som følger av tollovgivningen når det dreier seg om et jernbaneforetak som ønsker å utføre grensekryssende godstransport som er underlagt tollprosedyrer
- d) ikke er blitt dømt for alvorlige forhold som følge av forpliktelser som følger av bindende tariffavtaler

(3) For å dokumentere at kravene til vandel er oppfylt, må det fremlegges politiattest for personer nevnt i første ledd.

§ 12-4. Økonomisk evne

(1) Jernbaneforetaket må ha tilfredsstillende økonomisk evne.

(2) Kravet til økonomisk evne er oppfylt når jernbaneforetaket kan godtgjøre at det i et tidsrom på tolv måneder kan oppfylle sine løpende og potensielle forpliktelser, vurdert på et realistisk grunnlag. Kravet er ikke oppfylt dersom jernbaneforetaket som følge av sin virksomhet gjentatte ganger eller i betydelig grad skylder et større beløp skatt eller sosiale avgifter.

(3) For å dokumentere at kravet til økonomisk evne er oppfylt, må jernbaneforetaket fremlegge årsregnskap eller, dersom dette ikke er mulig, årsbalansen.

(4) Jernbaneforetaket må videre fremlegge opplysninger om følgende forhold:

- a) disponible midler, herunder tilgodehavende i bank, bevilget kassakreditt og lån
- b) kapital og aktiva som kan stilles som sikkerhet
- c) driftskapital
- d) relevante kostnader, herunder anskaffelseskostnader og å kontobetalinger i forbindelse med kjøretøy, grunn, bygninger, anlegg og rullende materiell
- e) kostnader som påhviler jernbaneforetakets aktiva
- f) skatter og trygdeavgifter

(5) Opplysningene skal dokumenteres gjennom en revisjonsberetning og egnet dokumentasjon fra bank, revisor eller autorisert regnskapsfører.

(6) Det skal fremlegges attest for skatt og merverdiavgift.

§ 12-5. Faglig dyktighet

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

§ 12-6. Forsikring og garanti

(1) Jernbaneforetaket skal være tilstrekkelig forsikret eller ha tilstrekkelig garanti for erstatningsansvar som kan oppstå på grunn av virksomheten, herunder dekning av erstatningsansvar i tilfelle ulykker, særlig når det gjelder passasjerer, bagasje, frakt, post og tredjemann. Forsikringen eller garantien må som minimum ha en dekning på 4500 G (folketrygdens grunnbeløp) per skadetilfelle.

(2) For å dokumentere at kravet til forsikring eller garanti er oppfylt, må det fremlegges opplysninger om forsikring eller garanti som dekker erstatningsansvar nevnt i første ledd.

(3) Den lisensutstedende myndigheten kan gjøre unntak fra kravet om minimumsdekning til jernbaneforetak som driver museumsbane på strekninger som utelukkende benyttes til dette.

§ 12-7. Saksbehandling

Søknad om lisens avgjøres snarest mulig og senest tre måneder etter at den lisensutstedende myndigheten har mottatt alle nødvendige opplysninger.

§ 12-8. Lisensens gyldighet

En lisens er gyldig så lenge jernbaneforetaket oppfyller kravene i §§ 12-3 til 12-6.

§ 12-9. Forbud mot overdragelse

Lisens kan ikke overdras, herunder leies, leases, lånes eller på andre måter overlates til andre.

§ 12-10. Suspensjon og tilbakekall av lisens

(1) Lisensen skal suspenderes eller tilbakekalles av den lisensutstedende myndigheten dersom kravene i §§ 12-3 til 12-6 ikke lenger er oppfylt.

(2) Ved konkursbehandling eller tilsvarende behandling skal lisensen tilbakekalles dersom det ikke er realistiske muligheter for en tilfredsstillende finansiell omstrukturering innen en rimelig frist.

(3) Dersom lisensen suspenderes eller tilbakekalles på grunn av at kravet til økonomisk evne ikke lenger er oppfylt, kan den lisensutstedende myndigheten mens jernbaneforetaket omorganiseres, utstede midlertidig lisens med gyldighet inntil seks måneder, forutsatt at sikkerheten ivaretas.

(4) Når et jernbaneforetak har innstilt sin virksomhet i seks måneder eller ikke har begynt sin virksomhet seks måneder etter at lisensen er utstedt, kan den lisensutstedende myndigheten bestemme at lisensen skal suspenderes og fremlegges for fornyet vurdering. Et jernbaneforetak kan søke om en lengre frist for å starte opp virksomhet dersom transporttjenestens særlige karakter tilsier dette.

§ 12-11. Fornyhet lisens ved endring av jernbaneforetakets rettslige stilling m.m.

(1) Den lisensutstedende myndigheten skal varsles ved endringer i jernbaneforetakets rettslige stilling, herunder skifte av daglig leder eller endringer i eierforhold, for eksempel fusjon, overtakelse eller større endringer i eiersammensetningen. Den lisensutstedende myndigheten kan i slike tilfeller kreve at det skal søkes om ny lisens. Virksomheten kan fortsette mens søknaden behandles dersom sikkerheten ivaretas.

(2) Dersom et jernbaneforetak har til hensikt å endre eller utvide sin virksomhet i betydelig grad, skal lisensen fremlegges den lisensutstedende myndigheten for fornyet vurdering.

§ 12-12. Pålegg og tvangsmulkt

(1) Den lisensutstedende myndigheten kan gi pålegg om korrigerende tiltak i medhold av jernbaneloven § 11.

(2) Den lisensutstedende myndigheten kan i pålegg fastsette en løpende tvangsmulkt for hver dag som går etter utløpet av den frist som er satt for oppfylling av pålegget, og frem til pålegget er oppfylt. Den lisensutstedende myndigheten kan frafalle påløpt tvangsmulkt.

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

(4) Tvangsmulkt er tvangsgrunnlag for utlegg.

Kapittel 13. Avsluttende bestemmelser

§ 13-1. Grenseoverskridende avtaler

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

§ 13-2. 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.

§ 13-3. Innsamling av informasjon om jernbanemarkedene

Virksomheter som er underlagt denne forskriften må rapportere til Statens jernbanetilsyn om informasjon som er nødvendig for å overvåke jernbanemarkedene. Statens jernbanetilsyn kan fastsette nærmere bestemmelser om slike rapporteringsforspliktelser, herunder hvem som rapporterer, hvilke opplysninger det skal rapporteres om og hvordan slik rapportering skal skje.

§ 13-4. Unntak

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

§ 13-5. Ikrafttredelse

Forskriften trer i kraft straks.

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, smådeler 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 fornyelsesetterslep. Dersom det er hensiktsmessig, kan strukturen for betalinger eller midler som er bevilget til ny infrastruktur, tas med,
- 3) brukerorienterte ytelsesmål i form av indikatorer og kvalitetskriterier, som omfatter elementer som
 - a) togytelse, for eksempel med hensyn til linjehastighet og pålitelighet samt kundetilfredshet,
 - b) nettverkskapasitet,
 - c) forvaltning av aktiva,
 - d) virksomhetsvolumer,
 - e) sikkerhetsnivåer og
 - f) miljøvern,
- 4) omfanget av eventuelt vedlikeholdsetterslep og aktiva som skal fases ut og følgelig vil utløse andre kapitalstrømmer,
- 5) stimuleringstiltakene nevnt i § 3-2 første ledd siste punktum,
- 6) infrastrukturforvalters minsteforpliktelser 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.

Vedlegg IV. Tidsplan for tildelingsprosessen

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. Infrastrukturforvalter skal også ta hensyn til søknader som er innkommet etter fristen.

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) Infrastrukturforvalter skal utarbeide et utkast til ruteplan senest fire måneder etter fristen for inngivelse av søknader fra søkerne.

6) Infrastrukturforvalter skal treffe en beslutning om søknader som mottas etter fristen nevnt i nr. 3) i henhold til en fremgangsmåte beskrevet i nettveiledningen.

Infrastrukturforvalter kan omfordele et tildelt ruteleie hvis det er nødvendige for å sikre best mulig samsvar mellom alle ruteleiesøknader og hvis det den berørte søker som har blitt tildelt et ruteleie aksepterer dette.

Infrastrukturforvalter skal oppdatere utkastet til ruteplan senest en måned før endringene i ruteplanen for å få inn alle tildelte ruteleier etter fristen nevnt i nr. 3).

7) I tilfeller der tog som krysser fra et jernbanenett til et annet har beregnet ankomst på mindre enn 18 timers frosinkelse, skal ikke infrastrukturforvalteren for det andre jernbanenettet anse dette som et avlyst ruteleie, og skal ikke kreve søknad om et nytt ruteleie. Dette gjelder også hvis det tildeles et nytt ruteleie, hvis ikke søkeren informerer infrastrukturforvalteren om at toget ikke vil krysse dette jernbanenettet. Infrastrukturforvalter skal umiddelbart formidle til søkeren det oppdaterte eller nye ruteleiet og, hvis relevant, forbindelsen mellom det nye eller endrede ruteleienummeret og det opprinnelige ruteleienummeret.

8) Involverte infrastrukturforvaltere skal konsultere berørte søkere og publisere midlertidige kapasitetsbegrensninger på jernbanestrekninger på grunn av f.eks. infrastrukturarbeider, herunder tilhørende begrensninger på hastighet, aksellast, toglengde, trekraft eller profil (kapasitetsbegrensninger), som varer mer enn syv sammenhengende dager og der mer enn 30 % av det beregnede trafikkvolumet for en jernbanestrekning pr. dag blir kansellert, omdirigert eller erstattet av andre transportformer, minst 24 måneder, i den utstrekning slike kapasitetsrestriksjoner er kjent, og for andre gang minst 12 måneder før endringene i den berørte ruteplanen.

9) De involverte infrastrukturforvalterne skal også etablere en mekanisme der de i fellesskap drøfter disse kapasitetsbegrensningene, hvis de får betydning i mer enn ett jernbanenett, med interesserte søkere, samarbeidende infrastrukturforvaltere i henhold til kapittel 8 i forskriften her, og de største involverte driverne av serviceanlegg, når kapasitetsbegrensningene publiseres for første gang, hvis det ikke er enighet mellom søkerne og infrastrukturforvalterne om at dette ikke er nødvendig. Slike felles drøftelser skal bidra til å forberede ruteplaner, herunder tilbud om alternative ruter.

10) Når kapasitetsbegrensninger som nevnt i punkt 8) publiseres for første gang, skal infrastrukturforvalter sørge for å konsultere søkere og de største berørte driverne av serviceanlegg om disse kapasitetsbegrensningene. Når det er påkrevd med samordning etter punkt 11) mellom den første og andre publiseringen av kapasitetsbegrensninger, skal infrastrukturforvalterne konsultere på nytt med søkerne og de største berørte driverne av serviceanlegg etter samordningen og for andre gangs publisering av kapasitetsbegrensningene.

11) Før publisering av kapasitetsbegrensninger nevnt i punkt 8) som får konsekvenser for mer enn ett jernbanenett, skal de involverte infrastrukturforvalterne, inkludert infrastrukturforvaltere som kan bli berørt av omdirigering av tog, koordinere seg imellom om kapasitetsbegrensninger som kan føre til kansellering, omdirigering av et ruteleie eller bruk av andre transportformer.

Slik koordinering før den andre publiseringen av kapasitetsbegrensningene skal fullføres:

(a) ikke senere enn 18 måneder før endringene i ruteplanen når mer enn 50 % av det beregnede trafikkvolumet på en jernbanestrekning pr. dag er kansellert, omdirigert eller erstattet av andre transportformer i mer enn 30 sammenhengende dager.

(b) ikke senere enn 13 måneder og 15 dager før endringene i ruteplanen når mer enn 30 % av det beregnede trafikkvolumet på en jernbanestrekning pr. dag er kansellert, omdirigert eller erstattet av andre transportformer i mer enn syv sammenhengende dager.

(c) ikke senere enn 13 måneder og 15 dager før endringene i ruteplanen når mer enn 50 % av det beregnede trafikkvolumet på en jernbanestrekning pr. dag er kansellert, omdirigert eller erstattet av andre transportformer i syv sammenhengende dager eller mindre.

Hvis det er nødvendig skal infrastrukturforvalterne invitere søkere som er aktive på de berørte strekningene og de største berørte driverne av serviceanlegg til å involvere seg i koordineringen.

12) Ved kapasitetsbegrensninger som vil vare i syv sammenhengende dager eller mindre, og som infrastrukturforvalter blir klar over senest seks måneder og 15 dager før endringene i ruteplanen, som ikke behøver å publiseres i medhold av punkt 8) og der mer enn 10 % av den beregnede trafikken på en

jernbanestrekning pr. dag blir kansellert, omdirigert eller erstattet av andre transportformer, skal infrastrukturforvalter konsultere de berørte søkerne om de forventede kapasitetsbegrensningene og formidle de oppdaterte kapasitetsbegrensningene senest fire måneder før endringene i ruteplanen. Infrastrukturforvalter skal gi detaljene om de tilbudte ruteleiene for passasjertog senest fire måneder, og for godstog senest en måned, før begynnelsen av kapasitetsbegrensningene, hvis ikke infrastrukturforvalter og de berørte søkerne blir enige om kortere frister.

13) Infrastrukturforvaltere kan etter samråd med søkere og drivere av serviceanlegg bli enige om strengere frister og grenseverdier for kapasitetsbegrensninger, eller anvende flere kriterier, enn det som går frem av dette vedlegget. Grenseverdier og kriterier for samlede kapasitetsbegrensninger skal publiseres i nettveiledningen, jf. § 5-2 bokstav c.

14) Infrastrukturforvalter kan beslutte å ikke følge fristene i punkt 8) til 12) hvis kapasitetsbegrensningene er nødvendige for å gjenopprette sikker togframføring, tidspunktene for begrensningene er utenfor infrastrukturforvalters kontroll, etterlevelse av fristene ikke vil være kostnadseffektive eller kan føre til unødig skade på verdier, eller alle de berørte søkerne samtykker. I slike tilfeller, og i alle andre tilfeller av kapasitetsbegrensninger som ikke er underlagt krav til konsultasjoner i medhold av dette vedlegget, skal infrastrukturforvalter konsultere søkere og større berørte drivere av serviceanlegg på egnet måte.

15) Når infrastrukturforvalter følger punkt 8), 12) eller 14), skal informasjonen minst omhandle:

- (a) planlagt dag,
- (b) tidspunkt på dagen og, så langt det kan fastsettes, start- og endetidspunkt for kapasitetsbegrensningen,
- (c) hvilken del av strekningen som er berørt av begrensningen, og
- (d) hvis aktuelt, kapasitet på omkjøringslinjer.

Infrastrukturforvalter skal publisere slik oppdatert informasjon, eller en link til slik informasjon, i nettveiledningen, jf. § 5-2 bokstav c.

16) Ved kapasitetsbegrensninger som varer i mer enn 30 påfølgende dager og som berører mer enn 50 % av det beregnede trafikkvolumet på en jernbanestrekning, skal infrastrukturforvalter i den første konsultasjonsrunden gi søkere en sammenligning av betingelser for to alternative kapasitetsbegrensninger. Infrastrukturforvalter skal utforme disse alternativene etter innspill fra og i samråd med søkerne når de ber om det.

For hvert alternativ skal en slik sammenligning minst inneholde:

- (a) varigheten på kapasitetsbegrensningen,
- (b) de forventede infrastrukturavgiftene,
- (c) tilgjengelig kapasitet på omkjøringsstrekninger,
- (d) tilgjengelige alternative ruter, og
- (e) forventede reisetider.

Før det blir truffet en beslutning om alternative kapasitetsbegrensninger, skal infrastrukturforvalter konsultere interesserte søkere og ta hensyn til hvordan disse søkerne og deres kunder blir berørt.

17) Ved kapasitetsbegrensninger som varer i mer enn 30 påfølgende dager og som berører mer enn 50 % av trafikken på en jernbanestrekning, skal infrastrukturforvalter fastsette kriterier for hvilke tog innenfor hver type tjeneste som skal omdirigeres. Det må da tas hensyn til kommersielle og operative konsekvenser, hvis ikke disse konsekvensene er resultat av ledelsesmessige eller organisatoriske beslutninger hos søkeren, og infrastrukturforvalters må ta hensyn til § 6-1 første ledd. Infrastrukturforvalter skal publisere disse kriteriene i nettveiledningen sammen med en foreløpig tildeling av restkapasiteten for ulike typer togtenester i henhold til punkt 8). Når konsultasjonen er ferdig, og uten at infrastrukturforvalters forpliktelser til å ta inn informasjon i nettveiledningen i henhold til § 5-2 berøres, skal infrastrukturforvalter gi de berørte jernbaneforetakene en foreløpig angivelse av restkapasitet, basert på tilbakemeldingen fra søkerne.

