

# Høringsnotat

**Forslag til forskrift om saksbehandlingsgebyr for Statens  
jernbanetilsyn**

12.12.2024

## Innhold

1. Bakgrunn .....	3
2. Departementets forslag .....	3
3. Rammer for den foreslåtte gebyrordningen .....	3
2.1. Jernbaneloven § 14 .....	3
2.2. Bestemmelser om statlig gebyr- og avgiftsfinansiering .....	4
2.3. Kostnader som kan inngå i gebyrgrunnlaget .....	4
2.4. Kostnader for veiledningsaktiviteter .....	5
2.5. Saksbehandlingsgebyrer for byrået .....	5
4. Forutsetninger for beregning av kostnader og størrelse på gebyrer .....	6
4.1. Grunnlag for beregningene .....	6
4.2. Sammenlikning av tilsynet og byrået sine gebyrnivåer .....	7
4.3. Statens jernbanetilsyns forventede tidsbruk .....	8
5. Økonomiske og administrative konsekvenser .....	8
5.1. Hvem blir berørt av forslaget? .....	8
5.2. For virksomhetene .....	8
5.3. For Statens jernbanetilsyn .....	8
6. Merknader til de enkelte bestemmelsene i forslaget .....	8
Til § 1 Formål .....	8
Til § 2 Virkeområde .....	9
Til § 3 Hva gebyrene skal dekke .....	9
Til § 4 Prinsipper for søknadsgebyrer og tidspunkt for fakturering .....	9
Til § 6 Ekstra kostnader som skyldes forhold hos virksomheten .....	10
Til § 7 Innkreving og forfallsdato .....	<b>Feil! Bokmerke er ikke definert.</b>
Til § 8 Beregning av gebyr ved endrede timesatser .....	10
7. Forslag til forskrift om saksbehandlingsgebyr for Statens jernbanetilsyn .....	11

## 1 Bakgrunn

Det følger av forskrift 9. september 2021 nr. 2742 om samtrafikkvevnen i jernbanesystemet (samtrafikkforskriften) § 6-2 at aktører kan velge å søke om tillatelser til å bringe nye eller ombygde kjøretøy i omsetning og tillatelser til utvidet bruksområde av kjøretøy for jernbanen hos enten Den europeiske unions jernbanebyrå (byrået) eller Statens jernbanetilsyn (tilsynet) dersom kjøretøyet bare skal brukes i Norge. Søknader skal i alle tilfelle sendes via den felles søknadsportalen «one-stop-shop» (OSS).<sup>1</sup>

Dersom det er stor forskjell i kostnadene ved at byrået eller tilsynet behandler en søknad kan dette ha avgjørende betydning for søkerens valg av tillatelsesmyndighet. Departementet mener det bør være lik pris på like tjenester, slik at andre kriterier enn størrelsen på saksbehandlingsgebyr avgjør hvilken tillatelsesmyndighet som skal behandle søknaden. Departementet ba derfor tilsynet i supplerende tildelingsbrev 27. mai 2024 om å utrede innføring av gebyr for ulike typer jernbanekjøretøysøknader hvor både byrået og tilsynet kan være tillatelsesmyndighet.

Tilsynet utredet spørsmålet og foreslo en timespris på kr 1470 for behandling av søknader om tillatelse. Justert for årlig økning av timesprisen for behandling av søknader etter taubaneloven og tivoliloven blir timesatsen kr 1510 for 2025. Dette skal legges til rette for at søkere velger tillatelsesmyndighet ut fra andre kriterier enn saksbehandlingsgebyr/pris.

## 2 Departementets forslag

Departementet foreslår at det innføres et saksbehandlingsgebyr for tilsynets behandling av søknader for tillatelser til å bringe kjøretøyer i omsetning. For denne type søknader kan både tilsynet og byrået være tillatelsesmyndighet når bruksområdet er begrenset til Norge. I situasjoner der bruksområdet vil være flernasjonalt, må søknadene sendes til byrået. I slike tilfeller vil ikke tilsynet søke dekket sine kostnader ved bistand til byråets saksbehandling. Som nevnt innledningsvis innebærer forslaget at gebyret for behandling av søknader blir nøytralt og uavhengig av hvilken myndighet som behandler søknadene.

## 3 Rammer for den foreslåtte gebyrordningen

### 3.1 Jernbaneloven § 14

Jernbaneloven § 14 regulerer adgangen til å kreve saksbehandlingsgebyrer på jernbaneområdet slik:

«§ 14. (Gebyr og avgift)

Departementet kan kreve gebyrer for å behandle søknader etter denne loven eller forskrift fastsatt i medhold av loven og for tilsyn som gjennomføres for å sikre at loven eller vedtak i medhold av loven blir fulgt.

---

<sup>1</sup> Se [https://www.era.europa.eu/domains/applicants/applications-vehicle-type-authorisations\\_en](https://www.era.europa.eu/domains/applicants/applications-vehicle-type-authorisations_en)

Satsene for gebyrer etter første ledd fastsettes av departementet i forskrift. Gebyrene skal samlet sett ikke overstige kostnadene ved behandlingen av søknader og tilsynet. Departementet kan i forskrift også gi utfyllende regler om hva som utløser plikt til å betale gebyr, og om innkreving og kontroll.

Gebyrene tilfaller statskassen.

Gebyret er tvangsgrunnlag for utlegg.

Departementet kan fastsette en generell avgift som skal dekke tilsynskostnadene til tilsynsmyndigheten dersom det ikke anses hensiktsmessig å pålegge den enkelte virksomhet gebyr direkte. Andre til femte ledd gjelder tilsvarende for denne avgiften.»

I de alminnelige merknadene i forarbeidene til jernbaneloven § 14 viser departementet til Finansdepartementets rundskriv om statlig gebyr- og avgiftsfinansiering (R-112/15).<sup>2 3</sup> Punktene 3.1 og 3.2 i rundskrivet stiller blant annet krav til hva gebyrer kan dekke og administrasjon av gebyrordningen, se nærmere punkt 5.2 under.

### 3.2 Bestemmelser om statlig gebyr- og avgiftsfinansiering

Statlig tjenesteproduksjon og myndighetsutøvelse finansieres normalt ved bevilgninger over statsbudsjettet. Finansdepartementet har i Rundskriv 112/15: Bestemmelser om statlig gebyr- og avgiftsfinansiering fastsatt vilkår for å innføre statlig gebyr- eller avgiftsfinansiering.

Bestemmelsene i rundskrivet omhandler både vilkårene for å etablere nye gebyr- eller sektoravgiftsordninger og hvordan gebyrer og sektoravgifter bør fastsettes og administreres. Bestemmelsene gjelder for alle gebyrer og sektoravgifter som inngår i finansieringen av statlig fastsatte tjenester. Typiske eksempler på slike tjenester er tillatelser, registreringer, kontroll, tilsyn og rettsprosesser.

### 3.3 Kostnader som kan inngå i gebyrgrunnlaget

Etter rundskriv R 112/15 punkt 3.1.2 nr. 1 første punktum er utgangspunktet for gebyrsatsene at de fullt ut dekker kostnaden ved å produsere den gebyrbelagte myndighetshandlingen. Hva gjelder fastsetting av satser gjelder følgende jf. kapittel 3.3.2 i rundskrivet:

- Betalingen skal ikke overstige kostnaden ved å produsere og levere tjenesten.
- Betalingen bør fullt ut dekke kostnadene ved å produsere og levere tjenesten basert på kostnadseffektiv drift.
- Gebyret bør beregnes på grunnlag av gjennomsnittskostnaden ved å produsere og levere tjenesten slik:

---

<sup>2</sup> <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/prop.-101-ls-20192020/id2701192/> punkt 12.2.

<sup>3</sup> [https://www.regjeringen.no/globalassets/upload/fin/vedlegg/okstyring/rundskriv/faste/r\\_112\\_2015.pdf](https://www.regjeringen.no/globalassets/upload/fin/vedlegg/okstyring/rundskriv/faste/r_112_2015.pdf)

- Dersom den gebyrbelagte tjenesten ikke påvirker faste kostnader, beregnes satsene på grunnlag av de gjennomsnittlige variable kostnadene.
- Dersom den gebyrbelagte tjenesten påvirker faste kostnader, tas også tillegget i de faste kostnadene med i beregningsgrunnlaget.
- Det skal ikke legges inn krav til overskudd i beregningsgrunnlaget.
- Gebyret bør teknisk utformes slik at det best mulig sikrer samsvar mellom betaling og kostnader ved produksjon og levering. Betalingen bør enten basere seg på standardiserte satser («prislister») for ulike tjenester eller på faktisk medgått ressursforbruk knyttet til tjenesten betaleren mottar.
- Dersom en tjeneste utføres flere steder, bør det normalt beregnes en gjennomsnittskostnad for den samlede aktiviteten ved alle forvaltningsenhetene. Kostnadsforskjeller mellom ulike forvaltningsenheter er isolert sett ikke tilstrekkelig for å fravike de vanlige gebyrprinsippene, og det kan i slike tilfeller vurderes en felles gebyrsats for samme tjeneste.

### 3.4 Kostnader for veiledningsaktiviteter

Tilsynet har etter forvaltningsloven § 11 veiledningsplikt overfor parter, og etter forvaltningslovforskriften § 7 fremgår det at det ikke kan kreves gebyr for veiledning i medhold av fvl. § 11. Tilsynet vil derfor ikke kreve gebyr for tiden som brukes for å veilede parten under behandlingen av saken, typisk i veiledningsmøter eller brev. Estimert for størrelsen på gebyr som angitt i forslaget til § 4 annet ledd anses som en veiledningsaktivitet, og inngår dermed ikke i beregningsgrunnlaget.

## 4 Saksbehandlingsgebyrer for byrået

Forordning (EU) 2024/2018 av 26. juli 2024 om revisjonen av gebyrer og betaling til Den europeiske unions jernbanebyrå og om betalingsbetingelser (ERA-gebyrforordningen) ble kunngjort i EU-tidende 29. juli 2024. Forordningen har trådt i kraft i EU og gjelder endringer i gjennomføringsforordning (EU) 2018/764 av 2. mai 2018 om gebyrer og betaling til Den europeiske unions jernbanebyrå og om betalingsbetingelser. ERA-gebyrforordningen er EØS-relevant og det pågår en prosess for at den tas inn i EØS-avtalen.<sup>4</sup>

ERA-gebyrforordningen regulerer utregningsmetoder og betalingsbetingelser for gebyrer ("fees") som jernbaneforetak og infrastrukturforvaltere skal betale til byrået for behandling av søknader iht. artikkel 14, 20, 21 og 22 i forordning (EU) 2016/796 av 11. mai 2016 om Den europeiske unions jernbanebyrå og om oppheving av forordning (EF) nr. 881/2004 (ERA-gebyrforordningen).

Det er forutsatt i ERA-gebyrforordningen at det skal betales gebyrer for byråets saksbehandling, og denne forordningen regulerer nærmere hvordan disse beregnes og hvilke betalingsbetingelser som skal gjelde. I tillegg reguleres betaling ("charges") for frivillige

<sup>4</sup> Se nærmere omtale i EØS-notat: <https://www.regjeringen.no/no/sub/eos-notatbasen/notatene/2024/apr/endring-av-forordning-om-gebyrer-og-betaling-til-era/id3072812/>

tjenester fra byrået, og fremgangsmåten for å dekke de nasjonale sikkerhetsmyndighetenes kostnader ved sin del av saksbehandlingen der byrået er ansvarlig myndighet. Departementet legger i denne omgang ikke opp til at Statens jernbanetilsyn skal få dekket kostnadene ved sin del av saksbehandlingen der byrået er ansvarlig myndighet for tillatelsen.

Med ERA-gebyrforordningen innføres faste avgifter for typegodkjenning av såkalte «Go Everywhere»-vogner. Videre innføres avgifter for behandlingen av notifikasjoner. Byråets faktureringsprosedyrer endres på enkelte punkter.

## 5 Forutsetninger for beregning av kostnader og størrelse på gebyrer

### 5.1 Grunnlag for beregningene

Tilsynet har ved beregning av den foreslåtte timeprisen tatt utgangspunkt i timesprisen for behandling av søknader etter taubane- og tivoli-loven. Denne er for tiden kr 1470.<sup>5</sup> Videre har tilsynet vist til tidligere utredninger knyttet til beregning av timespris, hvor tilsynet har tatt utgangspunkt i retningslinjene gitt av Finansdepartementet i R112/15. Tilsynets utgangspunkt i disse tidligere beregningene er at de gebyrbelagte tjenestene påvirker faste kostnader og at tilsynet derfor også inkluderer tillegget i de faste kostnadene i beregningene av kostnadene ved ressursbruk. I en rapport til departementet i 2017 blir beregningen av timesprisen beskrevet på følgende måte:

«Kostnaden ved tilsynets ressursbruk på områdene som er aktuelle å gebyrlegge er først og fremst knyttet til arbeidsinnsats i form av tidsbruk. For å beregne kostnadene har tilsynet derfor fastsatt en timepris som reflekterer de samlede kostnadene ved tilsynets tidsbruk. Beregningen av timeprisen har tatt utgangspunkt i samlede lønnskostnader (inkludert arbeidsgiveravgift og pensjon), faste kostnader og reisekostnader under Post 01 4354 i tilsynets budsjett. Disse kostnadene er deretter fordelt ned på tilsynets 38 fagressurser i samme budsjettkapittel for å få en samlet årsvervskostnad per fagressurs. Årsvervskostnaden er deretter brutt ned til timepriser med utgangspunkt i beregninger av produktive timer i et årsverk. Produktive timer hensyntar helligdager, ferie og sykefravær. I Norge er dette timetallet beregnet å være 1628 [ifølge Heitmann m.fl. (2012): Totale kostnader i forskningsprosjekter]. Dette timetallet ligger også til grunn for beregningene av gebyrsatsene på taubane- og tivoliområdet. Med denne beregningsmetoden får vi en gjennomsnittlig timepris på kr 1156. Regnestykker som ligger til grunn, er oppstilt i tabellen under.»<sup>6</sup>

---

<sup>5</sup> Se <https://lovdata.no/forskrift/2017-01-13-37> og <https://lovdata.no/forskrift/2017-01-17-41>

<sup>6</sup> *Gebyr på jernbaneområdet En utredning for Samferdselsdepartementet* datert 1. november 2017 (Gebyrreporten)

Beregningsgrunnlag	Kostnader
Totale lønnskostnader inkl arb avgift og pensjon (fagpersonell +adm)	46 452 052
Faste kostnader	20 606 986
Reisekostnader og annet	2 082 740
Merverdiavgifter	2 400 000
Årsverk fagressurser Tog	38
Total kostnad per fagårsverk	1 882 678
Produktive timer i et årsverk (Ref. beregninger fra forskningsrådet)	1 628
<b>Gj snitt timekostnad</b>	<b>1 156</b>

Merk at beregningen ble gjort i 2017 og da fikk tilsynet en gjennomsnittlig timepris på kr 1156. Justert for årlig økning av gebyrsatser for behandling av søknader etter taubane- og tivoliloven for 2025 blir timesatsen kr 1510.

Selv om timesprisen er omtrent halvparten av hva byrået krever (EUR 265), må søkere ofte regne med å betale relativt mer når de sender søknaden til tilsynet. Dette skyldes at tilsynet bruker lenger tid på å behandle hver søknad sammenlignet med byrået, se nedenfor. Byrået behandler en stor mengde søknader sammenlignet med tilsynet. Byrået har et stort team med dedikerte saksbehandlere og en effektiv saksbehandlingsprosess som reduserer saksbehandlingstiden vesentlig sammenlignet med tilsynet. Tilsynet er ikke dimensjonert for å håndtere store mengder søknader på en gang, og det må derfor påregnes en lengre saksbehandlingstid for tilsynet enn byrået. Dette fører til at det samlet sett vil være omtrent de samme kostnadene for saksbehandling av søknadene hos tilsynet som for byrået, selv om timesprisen isolert er lavere hos tilsynet.

## 5.2 Sammenlikning av tilsynet og byrået sine gebyrnivåer

For behandling og avgjørelse av søknader om typetillatelse til et helt nytt kjøretøy etter samtrafikkforskriften § 6-14 antar tilsynet at det brukes 300 arbeidstimer. I så fall vil behandlingsgebyret være kr. 441 000 ved den foreslåtte timesatsen. Ved byråets behandling av en tilsvarende søknad, er gebyrkostnaden estimert å være 150 timer a EUR 265 = ca. kr 460 000.

For behandling og avgjørelse av søknader om typetillatelse etter samtrafikkforskriften § 6-15 antar tilsynet at det brukes 35 arbeidstimer. Med en slik tidsbruk blir behandlingsgebyret kr. 51 450.

For enkelte nærmere angitte søknader om typetillatelse krever byrået fast gebyr. Gebyret er fra EUR 865 til 1 244 i 2024.

### 5.3 Statens jernbanetilsyns forventede tidsbruk

Selv om byråets timespris er omtrent dobbelt så høy som tilsynets, blir den totale kostnaden for søkeren ofte forholdsvis høyere på grunn av at tilsynet har lengre behandlingstid for søknadene. Dette henger sammen med at byrået er en større og mer spesialisert organisasjon som betjener hele EØS-området. Tilsynet er en mindre aktør med færre ressurser og et begrenset antall søknader, noe som naturlig nok påvirker behandlingstiden. Dette fører til at det til slutt kan bli omtrent like stor kostnad for søkerne ved å få sine søknader behandlet av tilsynet som hos byrået, selv om timesprisen isolert sett er lavere hos tilsynet.

## 6 Økonomiske og administrative konsekvenser

### 6.1 Hvem blir berørt av forslaget?

Forslaget berører de som søker om typetillatelse eller tillatelse etter samsvar med type etter samtrafikkforskriften, og vil innebære en økt kostnad i form av gebyrer for dem som får jernbanekjøretøysøknader behandlet hos Statens jernbanetilsyn.

### 6.2 Konsekvenser for virksomhetene

Departementet bemerker at virksomheter som *kan* velge tillatelsesmyndighet etter samtrafikkforskriften § 6-2, og velger byrået som tillatelsesmyndighet, vil måtte betale gebyrer til byrået etter ERA-gebyrforordningen. I slike tilfeller skal det ikke betales gebyrer etter denne forskriften.

### 6.3 Konsekvenser for Statens jernbanetilsyn

Statens jernbanetilsyn må utarbeide løsninger for å administrere og forvalte den nye gebyrer etter den nye forskriften. Arbeidet omfatter blant annet å utarbeide rutiner for å fastsette og fakturere gebyr i hver enkelt sak. Videre må tilsynet utarbeide etterkalkyler som synliggjør beregningene som ligger til grunn for gebyrsatsene. Gebyrreglene stiller flere og større krav til timeregistrering i tilsynet enn dagens system støtter og dagens rutiner legger opp til.

## 7 Merknader til de enkelte bestemmelsene i forslaget

### 7.1 Til § 1 Formål

Formålet med forskriften er å fastsette gebyrer som skal dekke Statens jernbanetilsyns kostnader knyttet til behandling av søknader om typetillatelse eller tillatelse etter samsvar med type etter samtrafikkforskriften.



## 7.2 Til § 2 Virkeområde

Av bestemmelsen fremgår det at forskriften gjelder for Statens jernbanetilsyns kostnader ved behandling av søknader om typetillatelse eller tillatelse etter samsvar med type etter samtrafikkforskriften.

## 7.3 Til § 3 Hva gebyrene skal dekke

Bestemmelsen slår fast at gebyrene skal dekke Statens jernbanetilsyns kostnader til saksbehandling av søknader om typetillatelse eller tillatelse etter samsvar med type etter samtrafikkforskriften. Dette gjelder bare når det er Statens jernbanetilsyn som gir tillatelse, dvs. er tillatelsesmyndighet etter forskrift om sikkerhet og tekniske forhold ved jernbanen § 3 tredje ledd. Kostnader som Statens jernbanetilsyn har når tilsynet bistår byrået omfattes ikke av forslaget.

Alle kostnader som oppstår i forbindelse med at Statens jernbanetilsyn gjennomfører gebyrbelagte myndighetsbestemte tjenester, kan inngå i beregningsgrunnlaget. Dette gjelder for eksempel reisekostnader og kostnader med registerføring. Saksbehandling skal forstås vidt, og kostnader med for eksempel saksforberedende aktiviteter skal inngå i gebyrgrunnlaget.

Tilsynet vil imidlertid ikke kreve gebyr for tiden som brukes for å veilede parten som følge av veiledningsplikten etter forvaltningsloven § 11, typisk i veiledningsmøter eller brev.

## 7.4 Til § 4 Prinsipper for søknadsgebyrer og tidspunkt for fakturering

Første ledd slår fast at gebyr for behandling av søknader skal betales etter regning. Gebyr etter regning er beregnet ut ifra faktisk medgått ressursbruk knyttet til tjenesten. Ved fastsetting av gebyr etter regning, vil påløpte timer hos den enkelte saksbehandler legges sammen til en sluttsum og rundes opp til nærmeste hele time. Plikten til å betale gebyr oppstår ved søknadstidspunktet og inntreer uavhengig av om tilsynsmyndigheten innvilger eller avslår søknaden.

Det fremgår av andre og tredje punktum at tilsynet sender faktura etter avsluttet behandling av saken, for eksempel der søknaden blir trukket, innvilget eller avslått. Under forutsetning av at Statens jernbanetilsyn har påbegynt saksbehandling på saken, skal søkeren betale gebyr selv om søkeren trekker søknaden. Søkeren skal betale gebyret fullt ut. Dersom størrelsen på gebyret er beskrevet som «etter regning» skal gebyret omfatte faktisk medgått ressursbruk hos tilsynet til saken er avsluttet.

Søker kan etter andre ledd kreve å få utarbeidet et enkelt estimat på hva det vil koste å behandle søknaden. Regelen er ment å gi virksomhetene en forutsigbarhet om gebyrets størrelse. Tilsynet tilbyr derfor å utarbeide et estimat og videre varsle søker om kostnadene overstiger estimatet med mer enn 15 %. Estimaten er basert på antatt medgått ressursbruk og estimatets størrelse er ikke bindende for tilsynsmyndighetens endelige gebyrfastsettelse. Brudd på varslingsplikten får ingen rettsvirkninger, og estimatet er ikke å anse som et enkeltvedtak.

#### 7.5 Til § 6 Ekstra kostnader som skyldes forhold hos virksomheten

Bestemmelsen fastsetter at også andre kostnader enn kostnader knyttet til medgått tid, faktureres virksomheten fullt ut. Ett eksempel på slike kostnader er ekstra reisekostnader som gebyr for å endre flybilletter, ekstra overnatting etc.

#### 7.6 Til § 8 Beregning av gebyr ved endrede timesatser

Bestemmelsen fastsetter hvilke tidspunkt som skal legges til grunn for fastsettelsen av gebyret. Bestemmelsen er særlig aktuell hvis gebyrforskriften endres mellom et søknadstidspunkt og vedtakstidspunkt.

Eksempel: En jernbanevirksomhet søker om virksomhetstillatelse/godkjenning av rullende materiell 1. desember 2024 og Statens jernbanetilsyn innvilger søknaden 1. februar 2025. Endringer i forskriften ved årsskifte kan medføre både høyere og lavere gebyrsats for behandlingen av søknaden.

Bestemmelsen slår fast at sluttgebyret skal fastsettes ut fra tidsbruken i de ulike periodene med forskjellige timesatser. Fordelen med denne måten å fastsette gebyret på er at søkeren bare betaler for den tiden som faktisk er brukt etter de satsene som gjaldt i de ulike periodene. Fastsett på denne måten reflekterer sluttgebyret bedre tilsynets faktiske kostnader ved saksbehandlingen på ethvert tidspunkt.

## 8 Forslag til forskrift om saksbehandlingsgebyr for Statens jernbanetilsyn

### **§ 1. Formål**

Formålet med forskriften er å fastsette gebyrer som skal dekke Statens jernbanetilsyns kostnader til saksbehandling av søknader om tillatelse til å bringe kjøretøyer i omsetning.

### **§ 2. Virkeområde**

Forskriften gjelder gebyrer for dekning av Statens jernbanetilsyns kostnader ved behandling av søknader etter samtrafikkforskriften når Statens jernbanetilsyn er myndighet etter forskrift om sikkerhet og tekniske forhold ved jernbanen.

Forskriften gjelder ikke dekning av byråets kostnader for behandling av søknader når byrået er myndighet etter forskrift om sikkerhet og tekniske forhold ved jernbanen § 6.

### **§ 3. Nærmere om hva som skal dekkes av gebyrer**

Gebyrer skal dekke Statens jernbanetilsyns kostnader til saksbehandling av:

1. søknader om typetillatelse når Statens jernbanetilsyn gir tillatelse
2. søknader om tillatelse etter samsvar med type når Statens jernbanetilsyn gir tillatelse

Kostnadene med saksbehandlingen omfatter tid til forberedelse, dokumentgjennomgang, besiktelse, rapportering og utsendelse av nødvendige dokumenter m.m.

### **§ 4. Prinsipper for søknadsgebyrer og tidspunkt for fakturering**

For behandling av søknader skal det betales et gebyr etter regning etter bestemmelsene i denne forskriften. En søker skal betale gebyr selv om tilsynet avslår søknaden. Det samme gjelder dersom søkeren trekker søknaden etter at tilsynet har begynt å behandle søknaden.

Tilsynet skal etter anmodning fra søker utstede et uforpliktende estimat for gebyr for søknaden. Ressursbruk til å gi et slikt estimat skal ikke inngå i beregningsgrunnlaget for gebyret.

Statens jernbanetilsyn skal sende en faktura etter at tilsynet har fattet vedtak i saken, søkeren har trukket saken, eller tilsynet av andre grunner har avsluttet behandlingen av saken.

### **§ 5. Gebyrsats**

Den som søker Statens jernbanetilsyn om tillatelse som angitt i § 3, skal betale gebyr etter regning: kr 1 510 per time.

### **§ 6. Gebyr for ekstra kostnader som skyldes forhold hos virksomheten**

Ekstra kostnader, reisetid og reisekostnader som påløper som en følge av at virksomheten ikke legger til rette for tilsynsmyndighetens arbeid, faktureres virksomheten i sin helhet.

### **§ 7. Innkreving og forfallsdato**

Statens jernbanetilsyn skal kreve inn gebyr etter denne forskriften. Forfallsdato er 30 dager etter at gebyret ble utstedt. Pålegg om gebyr er tvangsgrunnlag for utlegg.

**§ 8. Beregningen av gebyr ved endrede timesatser**

Dersom timesatsen endres etter at en søknad er sendt til tilsynet, skal tilsynet beregne gebyret ut fra tidsbruken i de ulike periodene med forskjellige timesatser. Gebyret for hver periode beregnes som tidsbruk i perioden multiplisert med gjeldende timesats. Summen av dette utgjør det totale gebyret.

**§ 9 Når forskriften trer i kraft**

Forskriften trer i kraft 1. juli 2025. Det kan kreves inn gebyr for behandling av søknader sendt inn før denne datoen, så lenge vedtak blir truffet etter dette.