



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Ot.prp. nr. 39

(2005–2006)

Om lov om endringer i vegtrafikkloven
og jernbaneloven m.m. (avholdsplikt og
promillegrense mv.)

Innhold

1	Proposisjonens hovedinnhold	5			
2	Bakgrunn	6			
3	Høringen	7			
4	Avholdspliktregler på vegtrafikk-området	9			
4.1	Bakgrunn	9			
4.2	Gjeldende rett	9			
4.3	Fremmed rett	9			
4.4	Forslaget i høringsnotatet - Hvem bør avholdsplikten gjelde for	9			
4.4.1	Høringsinstansenes syn	10			
4.4.2	Departementets vurdering	10			
4.5	Avholdspliktreglenes virkeområde i tid	10			
4.5.1	Høringsinstansenes syn	11			
4.5.2	Departementets vurdering	11			
4.6	Avholdspliktlovens geografiske virkeområde	11			
4.6.1	Departementets vurdering	12			
4.7	Nærmere om avholdspliktregler og promillegrensen i vegtrafikkloven	12			
4.7.1	Høringsinstansenes syn	12			
4.7.2	Departementets vurdering	13			
4.8	Håndheving og straff.....	13			
4.8.1	Høringsinstansenes syn	13			
4.8.2	Departementets vurdering	14			
5	Avholdspliktregler mv. for jernbanevirksomhet	15			
5.1	Innledning	15			
5.2	Gjeldende rett	15			
5.3	Fremmed rett	15			
5.3.1	Sverige	15			
5.3.2	Danmark	16			
5.4	Senking av promillegrensen og overføring av avholdspliktsbestemmelsene i avholdspliktloven til jernbaneloven mv.	16			
5.4.1	Høringsinstansenes merknader	17			
5.4.2	Departementets vurdering	17			
5.5	Promille- og avholdspliktbestemmelsernes virkeområde	18			
5.5.1	Departementets vurdering	18			
5.6	Hvilke personellgrupper vil omfattes av avholdsplikten	18			
5.6.1	Høringsinstansenes merknader	19			
			5.6.2	Departementets vurdering	20
			5.7	Hjemmel for politiet til å ta alko- test mv.	20
			5.7.1	Høringsinstansenes merknader	20
			5.7.2	Departementets vurdering	21
			5.8	Straff	21
			5.9	Midlertidig og endelig tilbakekall av førerett, sertifisering mv.	21
			5.9.1	Høringsinstansenes merknader	22
			5.9.2	Departementets vurdering	22
			6	Avholdspliktregler som ikke fore- slås videreført i vegtrafikkloven eller jernbaneloven	24
			6.1	Høringsnotatets forslag - unntaket i avholdspliktloven § 1 første ledd, for øl som ikke inneholder over 2,50 volumprosent alkohol	24
			6.1.1	Høringsinstansenes syn	24
			6.1.2	Departementets vurdering	24
			6.2	Avholdspliktlovens § 2 og § 7 annet ledd annet punktum,	25
			6.2.1	Departementets vurdering	25
			6.3	Avholdspliktloven § 7 tredje ledd	25
			6.3.1	Departementets vurdering	25
			6.4	Avholdspliktloven § 7 fjerde ledd – rettighetstap	25
			6.4.1	Høringsinstansenes syn	25
			6.4.2	Departementets vurdering	25
			6.5	Avholdspliktloven § 8 - medvirk- ningsansvar	25
			6.5.1	Departementets vurdering	25
			7	Økonomiske og administrative konsekvenser	26
			8	Merknader til de enkelte bestem- melser i lovforslaget	27
			8.1	Opphevelse av avholdspliktloven	27
			8.2	Merknader til endringer i vegtrafikk- loven	27
			8.3	Merknader til endringer i jernbane- loven	27
			8.4	Ikraftsetting	30
				Forslag til lov om endringer i vegtrafikk- loven og jernbaneloven m.m. (avholdsplikt og promillegrense mv.)	31



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Ot.prp. nr. 39

(2005–2006)

Om lov om endringer i vegtrafikkloven og jernbaneloven m.m. (avholdsplikt og promillegrense mv.)

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet av 20. januar 2006,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Stoltenberg II)*

1 Proposisjonens hovedinnhold

I proposisjonen foreslår departementet å oppheve lov 16. juli 1936 nr. 2 om pliktmessig avhold for personer i visse stillinger fra nytelse av alkohol eller annet berusende eller bedøvende middel (avholdspliktloven) og å videreføre og oppdatere aktuelle avholdspliktbestemmelser til henholdsvis vegtrafikkloven og jernbaneloven.

Departementet foreslår videre å innskjerpe promillegrensen fra 0,5 til 0,2 promille, samt å innføre forbud mot etterfølgende alkoholnytelse mv.

for den som tjenestegjør som fører eller utfører andre oppgaver knyttet til sikkerheten ved jernbane.

Departementet legger også frem forslag om hjemmel i jernbaneloven til å foreta alkotest, utåndingsprøve, blodprøve og klinisk legeundersøkelse og en generell hjemmel til å innføre en sertifiseringsordning for fører og øvrig jernbanepersonell med sikkerhetsansvar, samt regler om tilbakecall mv. av sertifikater.

2 Bakgrunn

Lov 16. juli 1936 nr. 2 om pliktmessig avhold for personer i visse stillinger fra nytelse av alkohol eller annet berusende eller bedøvende middel, heretter kalt avholdspliktloven, fremstår som en til dels uoversiktlig, fragmentert og utdatert lov. Formålet med avholdspliktloven er å styrke trafikksikkerheten og beskytte personer og gods mot den risiko som yrkesmessig transport i ruspåvirket tilstand kan medføre.

Avholdspliktloven inneholdt opprinnelig regler om avholdsplikt for personer som bl.a. tjenestegjorde innenfor forskjellige sektorer som luftfart, sjøtransport, forsvaret, jernbanevirksomhet og vegtransport. I dag inneholder avholdspliktloven kun avholdspliktregler for de to sistnevnte sektorer, etter at reglene for de øvrige områder er opphevet og overført til sektorlovgivningen.

På *luftfartsområdet* er avholdspliktreglene nedfelt i luftfartsloven, ved lov 4. mai 2001 nr. 18 om endringer i luftfartsloven.

På *skipsfartens område* er avholdspliktreglene for fører av skip som brukes i næring, nedfelt i sjøloven jf. lov 25. juni 2004 nr. 52 om endringer i straffeloven, straffeprosessloven og sjøloven mv. Lov 25. juni 2004 nr. 52 skjerper i tillegg promillereglene for fører av større skip til 0,2 promille. De nye reglene for promille for større skip trådte i kraft 1. juli 2005.

Avholdspliktreglene for *militært personell* er nedfelt i lov 2. juli 2004 nr. 59 om personell i Forsvaret.

Lovstrukturutvalget uttalte om avholdspliktloven i NOU 1992:32:

«Utvalget mener generelt at regler som angår en type virksomhet, bør samles mest mulig.

Dette taler for at reglene om avholdsplikt tas inn i de lover som regulerer de virksomheter plikten gjelder.»

Det har altså lenge vært ønskelig med en opprydding i dette regelverket ved at reglene revideres og overføres til sektorlovgivningen. På denne bakgrunn foreslår departementet å oppheve avholdspliktloven i sin helhet og å videreføre og oppdatere aktuelle avholdspliktbestemmelser til henholdsvis vegtrafikkloven og jernbaneloven.

Departementet foreslår samtidig å innskjerpe promillegrensen på jernbanesektoren til 0,2 promille for den som tjenestegjør som fører eller utfører andre oppgaver knyttet til sikkerheten ved jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane, samt innføre forbud mot etterfølgende alkoholnytelse mv. Departementet foreslår og en hjemmel i jernbaneloven til å foreta alkotest, utåndingsprøve, blodprøve, klinisk legeundersøkelse m.m. og en generell hjemmel til å innføre en sertifiseringsordning for fører og øvrig jernbanepersonell med sikkerhetsansvar, samt regler om tilbakekall mv. av sertifikater.

Samme promillegrense og avholdspliktregler vil dermed gjelde for yrkestransportører m.fl. av luftfartøy, større skip, jernbane og motorvogn. Dette vil bidra til et mer enhetlig regelverk for yrkestransportører m.fl. uavhengig av transportmiddel.

Hensikten med å videreføre og å oppdatere avholdspliktreglene i lovforslaget, er å styrke trafikksikkerheten og beskytte personer og gods mot den særlige risiko som yrkesmessig transport i ruspåvirket tilstand kan medføre.

3 Høringen

Den 12. april 2005 sendte departementet høringsnotat med forslag om overføring av avholdspliktreglene til vegtrafikkloven og jernbaneloven, samt forslag om opphevelse av avholdspliktloven på høring. Høringsfristen var 4. juli 2005.

Følgende instanser fikk høringen tilsendt:

Arbeids- og sosialdepartementet
 AS Gråkallbanen
 AS Valdresbanen
 Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund
 Bane Transport AS
 Bergen kommune
 Bergens Elektriske Sporvei
 Borregaard
 CargoNet AS
 Component Service AS
 Connex AS
 DnV Taubanetilsynet
 DSB Norge AS
 Finansdepartementet
 Finansnæringens Hovedorganisasjon
 Flytoget AS
 Fløibanen AS
 Forsvarsdepartementet
 GM-Gruppen
 Green Cargo AB
 Harald A. Møller AS
 Havarikommisjonen for sivil luftfart og jernbane
 Hector Rail AB
 Helge R. Olsen & Sønn A/S
 Helse- og omsorgsdepartementet
 Høgskolen i Nord-Trøndelag
 Jernbaneverket
 Justis- og politidepartementet
 Landsforeningen for Trafikkskadde
 Landsorganisasjonen i Norge
 Lastebileiernes Forening
 Malmtrafikk AS
 MiTrans AS Hamar
 Moderniseringsdepartementet
 Motorførernes Avholdsforbund
 Norges Lastebileier-Forbund
 Norges Taxiforbund
 Norges Turbileierforbund
 Norsk Bergverksmuseum

Norsk Jernbaneforbund
 Norsk Jernbaneklubb Gamle Vossebanen
 Norsk Jernbaneklubb Krøderbanen
 Norsk lokomotivmannsforbund
 Norsk Transportarbeiderforbund
 Norske Skogindustrier ASA
 NOR-WAY bussekspress AS
 NSB AS
 Nærings- og handelsdepartementet
 Næringslivets Hovedorganisasjon
 Ofotbanen AS
 Opplysningsrådet for Veitrafikken
 Orkla Industrimuseum
 Oslo Havn KF
 Oslo kommune - Samferdselsetaten
 Oslo Sporvognsdrift AS
 Oslo T-banedrift AS
 Politidirektoratet
 Regjeringsadvokaten
 Riksadvokaten
 Sivilombudsmannen
 Statens jernbanetilsyn
 Statens Trafikklærerskole
 Stiftelsen Krøderbanen
 Stiftelsen Setesdalsbanen
 Stiftelsen Urskog-Hølandsbanen
 Sysselmannen på Svalbard
 Trafikkforum AS
 Transportbedriftenes landsforening
 Transportbrukernes Fellesorganisasjon
 Transportøkonomisk institutt
 Trondheim kommune
 Trygg Trafikk
 Tågakeriet i Bergslagen AB
 Utenriksdepartementet
 Utrykningspolitiet
 Vegdirektoratet
 Yrkestrafikkforbundet

Følgende instanser uttalte at de ikke hadde kommentarer til høringsnotatet:

Bergen kommune
 DnV Taubanetilsynet
 Finansdepartementet
 Moderniseringsdepartementet
 Norsk lokomotivmannsforbund

Norsk Transportarbeiderforbund
Nærings- og handelsdepartementet
Oslo kommune - Samferdselsetaten
Utenriksdepartementet

Følgende høringsinstanser ga realitetsuttalelser:

Arbeids- og sosialdepartementet
Direktoratet for Arbeidstilsynet
Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund
CargoNet AS
Connex AS
Flytoget AS
Helse- og omsorgsdepartementet
Jernbaneverket
Justis- og politidepartementet

Landsforeningen for Trafikkskadde
Landsorganisasjonen i Norge
NSB AS
Oslo Sporvognsdrift AS
Oslo T-banedrift AS
Politidirektoratet
Riksadvokaten
Statens jernbanetilsyn
Vegdirektoratet

Generelt var det bred tilslutning blant høringsinstansene til forslagene i høringsnotatet. Høringsinstansenes merknader til de enkelte lovforslagene omhandles tematisk i kapitlene nedenfor.

4 Avholdspliktregler på vegtrafikkområdet

4.1 Bakgrunn

I forbindelse med arbeidet med senkingen av promillegrensen i vegtrafikkloven, jf. Ot.prp. nr. 26 (1999-2000), ble det diskutert om man skulle oppheve avholdspliktloven og overføre bestemmelsene til vegtrafikkloven. Behovet oppstod særlig fordi lovendringen medførte misforhold mellom de to lovene, med promillegrense på henholdsvis 0,5 og 0,2 promille.

Samferdselsdepartementet konkluderte med at en revisjon av avholdspliktloven og innarbeiding av lovens bestemmelser i vegtrafikkloven, ville forsinke arbeidet med senking av promillegrensen for motorvogn. I proposisjonen ble det imidlertid varslet at en slik revisjon ville bli gjennomført på et senere tidspunkt.

4.2 Gjeldende rett

Formålet med avholdspliktloven er å styrke trafikksikkerheten. På vegtrafikkområdet gjelder loven for personer som fører motorvogn i *stilling eller yrke som medfører befordring av personer eller gods*, jf. avholdspliktloven § 1 bokstav d). Forbudet gjelder i tjenestetiden og et tidsrom av 8 timer før tjenestetiden begynner, jf. avholdspliktloven § 1 bokstav d) første og annet ledd.

Med tjenestetid forstås tidsrommet fra da vedkommende i henhold til sine tjenesteplikter påbegynner utførelsen av slikt arbeid som stillingen krever og inntil arbeidet slutter. Lovens forbud gjelder som nevnt også 8 timer før tjenestetiden begynner. Et unntak fra 8 timers regelen gjelder dersom «det blir nødvendig å benytte stedfortreder og det ikke kan gis denne så langt varsel», jf. avholdspliktloven § 1 annet ledd.

Forbudet gjelder i likhet med vegtrafikkloven § 22, alle typer alkoholholdige drikker og annet berusende eller bedøvende middel. Det er likevel gjort unntak for øl som ikke inneholder over 2,50 volumprosent alkohol.

Etter avholdspliktloven § 7 annet ledd er det også forbudt, i tjenestetiden å ha større alkoholkonsentrasjon i blodet enn 0,5 promille eller en

alkoholmengde i kroppen som kan føre til en så stor alkoholkonsentrasjon. Dette gjelder selv om alkoholnyttelsen har funnet sted mer enn 8 timer før tjenesten begynte. Villfarelse med hensyn til alkoholkonsentrasjonens størrelse utelukker ikke straff.

Det følger av avholdspliktloven § 2 at motorvognfører som ellers regelmessig kjører i yrkesmessig trafikk, også rammes av lovens forbud selv om han er utenfor tjenesten, f.eks. en bussjåfør som bruker bussen i fritiden. Avholdspliktloven omfatter ikke kjøring av privatbil utenfor tjenesten.

Både forsettlig og uaktsom overtredelse av avholdsplikten er straffbar og straffes med bøter eller fengsel inntil 1 år. Overtredelsen ansees som forseelse, jf. avholdspliktloven § 7 første ledd.

Det er fastsatt et særskilt medvirkningsansvar for hotell- og restaurantbransjen. Avholdspliktloven § 8 rammer den som under utøvelse av næring, ved å drive herberge eller bevertningssted, eller den som tjenestegjør der, medvirker til overtredelse av forbudet i § 1 og § 2. Etter denne bestemmelsen vil medvirkning typisk foreligge dersom en servitør ved et hotell eller en restaurant oppfordrer en lastebilsjåfør til å nyte alkohol kort tid før tjeneste, når han vet eller burde vite at lastebilsjåføren snart skal på jobb. Medvirkning som nevnt i avholdspliktloven § 8, straffes med bøter og i gjentakelsestilfelle med bøter og fengsel i inntil 3 måneder.

4.3 Fremmed rett

Ingen land innenfor EU har særskilte regler om avholdsplikt for yrkessjåfører, bare promilleregler og regler for ruspåvirket kjøring.

4.4 Forslaget i høringsnotatet - Hvem bør avholdsplikten gjelde for

Avholdspliktens virkeområde for personell ble drøftet i høringsnotatet:

«Avholdsplikten retter seg mot yrkesmessig transport av personer og gods, med det formål

å øke trafikksikkerheten. Allmennpreventive hensyn tilsier at passasjerer som f.eks. reiser med drosje eller buss har krav på trygghet for at sjåføren ikke kjører i beruset tilstand.

Vegtrafikklovens bestemmelser om ruspåvirket kjøring omfatter enhver som kjører, eller prøver å kjøre, motorvogn i påvirket tilstand eller med 0,2 promille i blodet.»

I høringsnotatet viste departementet til at avholdsplikten i de andre transportsektorene var avgrenset til personer som i næring har ansvar for befordring av passasjerer og gods. Med henvisning til at vegtrafikkloven har strenge straffebestemmelser om ruspåvirket kjøring generelt, foreslo departementet at den særlige avholdsplikten i samsvar med gjeldende rett også fremover bare skulle gjelde for yrkessjåfører.

4.4.1 Høringsinstansenes syn

Oslo T-banedrift AS er positive til en harmonisering av reglene mellom ulike transportformer, da dette anses både hensiktsmessig og rimelig. Selskapet har imidlertid følgende merknad vedrørende avholdspliktens avgrensning for personell innenfor vegtransportsektoren:

«En senking av promillegrensen til 0,2 % for jernbanen anser vi å være riktig og i tråd med denne harmonisering. Vedrørende hvem som skal omfattes av promillegrense og pliktmessig avhold savnes en tilsvarende harmonisering som for promillegrense. Trafikkstyring og overvåking utføres også på vei (f.eks. overvåking av tunneler), og en ser ingen umiddelbar grunn til å unnta disse grupper samtidig som slike funksjoner omfattes på jernbanesiden. Det samme gjelder funksjoner relatert til vedlikehold og klargjøring av tog og tyngrer kjøretøy på veien. Vi ber Departementet vurdere om en harmonisering mellom vei og bane er hensiktsmessig på dette området også.»

4.4.2 Departementets vurdering

Departementet fastholder den avgrensingen som ble foreslått i høringsnotatet. Departementet kan ikke se at de samme hensyn gjør seg gjeldende for personell som utfører oppgaver knyttet til sikkerhet på vegtransportområdet som for trafikktstyringen av jernbane. Det personell som f.eks. overvåker veg har en annen funksjon enn sikkerhetspersonell for jernbane. På jernbane har trafikktstyringssentralen er mer fremtredende rolle mht regulering og styring av selve trafikken.

4.5 Avholdspliktreglenes virkeområde i tid

I høringsnotatet anførte departementet følgende vedrørende reglenes virkeområde i tid:

«Avholdsplikten gjelder i tjenestetiden og i et tidsrom av 8 timer før tjenesten begynner. Under henvisning til at det i dag er en slik tidsgrense for yrkestransportører innen veg-, luft-, jernbane- og skipsfart, foreslås dagens 8 timers grense videreført.

Tjenestetiden kan være påbegynt selv om den tjenestepliktige ikke har startet selve transporten. Det er derimot en forutsetning at den tjenestepliktige har påbegynt arbeid som stillingen forutsetter. Eksempelvis yrkessjåføren som møter til arbeid og mottar orientering om oppdraget, laster varer, klargjør transportmiddelet mv. En hvilende sjåfør ombord på en buss eller en lastebil hvor det er to sjåfører som kjører skiftevis vil også omfattes av lovens begrep «i tjeneste». Pauser, hvile, lunsj mv. i løpet av en arbeidsdag faller inn under lovens begrep «i tjeneste». Dersom den avholdspliktige møter frem på arbeidsstedet, men forlater arbeidsstedet før handlinger som nevnt ovenfor er foretatt faller derimot utenfor lovens begrep. Vedkommende har ikke påbegynt det arbeid som stillingen krever.

Tjenestetiden er slutt når arbeidet slutter i henhold til lovutkastets definisjonen av tjenestetid. Tjenestetiden er slutt når den avholdspliktige har avsluttet transporten og nødvendig etterarbeid, som f.eks. klargjøring av motorvognen, rapportering til ledelsen, er avsluttet.

Dersom det ikke foreligger noen forhåndsfastsatt tjenestetid, f.eks. en trailersjåfør som kjører langtransport, er tjenestetiden slutt når dagens arbeid er slutt. Dvs. ved at selve transporten er avsluttet og nødvendig etterarbeid er foretatt. Alkoholnyttelse etter avsluttet arbeid er kun straffbart dersom det er brudd på vegtrafikkloven § 22 annet ledd om etterfølgende alkoholnyttelse eller brudd på bestemmelsen om forbud mot å nyte alkohol eller annet berusende eller bedøvende middel mer en 8 timer før neste dags tjeneste begynner.

Avholdspliktlovens forbud gjelder som nevnt 8 timer før tjenestetiden begynner. Bruk av alkohol og narkotika mv. kan ha en nedbrytende virkning på arbeidsevnen selv ved inntak lang tid før tjenestetiden begynner og representerer dermed en risiko for trafikksikkerheten. Fra tidligere motiver til avholdspliktloven fremgår det at lovgiver har fastsatt at avholdsplikt også skal gjelde i deler av yrkestransportørens fritid for å begrense det farepotensial som person- og godsbefordring representerer. Departementet foreslår å videreføre dagens 8

timers grense under henvisning til at det i dag er en slik tidsgrense for yrkestransportører innen veg-, luft-, jernbane- og skipsfart.

Et unntak fra 8 timers regelen gjelder dersom «det blir nødvendig å benytte stedfortreder og det ikke kan gis denne så langt varsel». Departementet foreslo i høringsnotatet å videreføre unntaket for stedfortreder fra 8 timers regelen, på bakgrunn av at en unntaksfri regel vil innebære en unødvendig innstramming av dagens rettstilstand. Det kan oppstå prekære situasjoner hvor det er nødvendig med en stedfortreder for å utøve tjenesten. En stedfortreder må sies å ha avholdsplikt fra det tidspunkt han, mottar og aksepterer et varsel om tjeneste.

Avholdspliktens utstrekning i tid kan skape enkelte tolkningsproblemer. Tilfeller der den avholdspliktige har nytt alkohol eller annet berusende eller bedøvende middel i 8-timersperioden, men har bestemt seg for å fratre sin kommende tjeneste, vil etter departementets syn ikke rammes av forbudet, såfremt fratreden er gjennomført. Departementet viser til at hensikten er å hindre at folk tiltrer sin tjeneste når de i løpet av et visst tidsrom har nytt alkohol og at ovennevnte tilfeller av den grunn ikke rammes av forslaget til ny lovtekst.

Departementet foreslår ikke å videreføre avholdspliktlovens § 2 og § 7 annet ledd annet punktum, om avholdsplikt for yrkessjåfører som utenfor tjenesten transporterer personer eller gods med motorvognen som ellers benyttes i tjenesten. Bestemmelsene synes strenge og uhensiktsmessig. Departementet foreslår å begrense avholdspliktreglene til å gjelde yrkessjåfører i tjenestetiden og 8 timer før tjenestetiden begynner.»

I høringsnotatet foreslo departementet at begrepet «i tjenestetid» bør defineres i lovforslaget. Begrepet «i tjenestetid» foreslås definert som tidsrommet fra den tid da vedkommende i henhold til sine tjenesteplikter påbegynner utførelsen av slikt arbeid som stillingen krever og inntil arbeidet avsluttes.

4.5.1 Høringsinstansenes syn

Direktoratet for Arbeidstilsynet synes det er uklart hva begrepet «i tjenestetiden» omfatter. Direktoratet savner en grundig omtale av hvordan sondringen mellom avsluttet tjenestetid og avsluttet arbeidsrettslig arbeidstid skal forstås. Det vises til at forslaget medfører at det blir ulike definisjoner av beslektede begreper da forslag til ny vegtrafikklov § 22 b med definisjon av «tjenestetid» kommer i tillegg til definisjon av «arbeidstid» jf. forskrift om arbeidstid for sjåfører og andre innenfor vegtran-

sport. Forskriften implementerer Rådskonklusjonen 2002/15/EF og har i § 5 en definisjon av arbeidstid. Direktoratet foreslår at departementet vurderer mulighetene for å samordne begrepene slik at regelverket blant annet blir mer brukervennlig.

Justis- og politidepartementet uttaler følgende vedrørende høringsnotatets forslag om å videreføre unntaket fra åttetimersregelen for tilfeller der det må benyttes en stedfortreder:

«I Ot.prp. nr. 59 (2003-2004) under punkt 4.2.3.3 på side 32 er det for endringen i sjøloven lagt til grunn at en tilsvarende løsning vil følge av kravet til subjektiv skyld. Det bør vurderes om en tilsvarende løsning bør legges til grunn også for de foreslåtte reglene i vegtrafikkloven og jernbaneloven, slik at de særskilte bestemmelsene om stedfortreder kan sløyfes.»

4.5.2 Departementets vurdering

Departementet har merket seg høringsinstansens syn på begrepet «tjenestetid» og behov for en samordning av begrepene «tjenestetid» og «arbeidstid» slik at regelverket blir enklere for brukerne. Departementet vil understreke at begrepet «tjenestetid» følger av avholdspliktloven og er innarbeidet i de andre sektorlovene. Lovforslaget er ikke ment å utvide eller innskrenke dette begrepet i forhold til gjeldende rett. I forhold til forskriften om arbeidstid for sjåfører og andre innenfor vegtransport § 5, kan departementet ikke se at det er noen motstrid mellom de to begrepene. Departementet går inn for å videreføre gjeldene rett samtidig som begrepet «tjenestetid» defineres i lovteksten slik det er foreslått i høringsutkastet.

Departementet er enig med merknadene fra Justis- og politidepartementet om at kravet til subjektiv skyld vil medføre at en yrkestransportør som beordres til å gjøre tjeneste tidligere enn opprinnelig avtalt ofte ikke vil kunne straffes. Vedkommende vil bare kunne straffes for brudd på avholdspliktreglene dersom han visste eller burde vite at tjenesten kunne bli fremskutt i tid. I tråd med høringsuttalelsen fra Justis- og politidepartementet, har departementet lagt til grunn at de særskilte bestemmelsene om stedfortreder kan sløyfes da en tilsvarende løsning vil følge av kravet til subjektiv skyld.

4.6 Avholdspliktlovens geografiske virkeområde

Departementet skrev følgende om reglens geografiske virkeområde i høringsnotatet:

«Brudd på avholdspliktlovens bestemmelser gjelder i «riket» enten overtrederen er norsk eller har utenlandsk nasjonalitet. Dette følger av straffeloven § 12 første ledd nr. 1. Avholdspliktloven omfatter også handlinger begått med motorvogn registrert i et annet land. En overføring av straffebestemmelsene i avholdspliktloven til vegtrafikkloven medfører ingen endring i avholdspliktens geografiske virkeområde.

Verken avholdspliktlovens ordlyd eller forarbeider omhandler spørsmålet om lovens anvendelse på Svalbard. Avholdspliktlovens formål og behovet for å skape en særlig trygghet ved person- og godstransport trekker i retning av at avholdspliktloven bør gjelde på Svalbard. Det følger av vegtrafikkloven § 1 fjerde ledd at vegtrafikkloven gjelder på Svalbard og Jan Mayen. Ved en overføring av avholdspliktbestemmelsene for vegtransport til vegtrafikkloven, vil avholdspliktreglene også gjelde for Svalbard og Jan Mayen. Departementet ser ingen grunn til å foreslå unntak fra vegtrafikklovens geografiske virkeområde.»

4.6.1 Departementets vurdering

Departementet legger frem forslag i tråd med det som ble foreslått i høringsnotatet, og viser til at ingen av høringsinstansene har hatt merknader om avholdspliktreglenes geografiske virkeområde.

4.7 Nærmere om avholdspliktregler og promillegrensen i vegtrafikkloven

Departementet anførte i høringsnotatet:

«Det er flere forskjeller og likheter mellom avholdspliktloven og promillebestemmelsene i vegtrafikkloven. Avholdspliktloven har samme formål om å øke trafikksikkerheten som vegtrafikklovens promillebestemmelser er grunnet på. Avholdspliktbestemmelsene er ytterligere begrunnet ut i fra et tillitssynspunkt. Passasjerer som benytter offentlige transportmidler har krav på trygghet om at sjåføren ikke er påvirket av alkohol eller annet berusende eller bedøvende middel i tjenesten. Loven skal som nevnt beskytte personer og gods mot den særlige risiko som yrkesmessig transport kan medføre.

For yrkestransportører som er underlagt regler om avholdsplikt, supplerer promillegrensen avholdsplikten, da avholdspliktloven § 1 bokstav d er strengere enn forbudet mot promillekjøring i vegtrafikkloven § 22 første ledd. Avholdspliktregelen pålegger forbud mot i det hele tatt å nyte alkohol eller annet berusende

eller bedøvende middel, i tjenestetiden og 8 timer før tjenesten tar til. Ved å sette straff for alkoholnyttelse rykkes fullbyrdelsestidspunktet frem sammenlignet med kravet som følger av vegtrafikklovens § 22 første ledd «å føre eller forsøke å føre motorvogn» i påvirket tilstand. I forhold til vegtrafikklovens promillebestemmelser er selve alkoholnyttelsen en straffri forberedeshandling. Avholdspliktloven er derfor eneste hjemmel for straff ved alkoholnyttelse i tjenestetiden uten at føring eller forsøk på føring av motorvogn har foregått, eksempelvis hvor en yrkessjåfør nyter alkohol i pausen mellom kjøringen og pågripes av politiet før føring av motorvogn er gjenopptatt.

Avholdspliktloven fra 1936 er som nevnt formet ut fra hensynet om å øke trafikksikkerheten. De særskilte avholdspliktreglene for yrkestransportørene synes velkjent for aktørene i vegtransportnæringen. Loven håndheves av politi og domstolene. I motsetning til promillegrensen gjelder avholdsplikten 8 timer før tjenesten tilses, samt i tjenestetiden. Departementet er av den oppfatning at reglene om pliktmessig avhold for yrkessjåfører antas å ha en holdningsskapende effekt som forsterker og supplerer vegtrafikklovens bestemmelser om ruspåvirket kjøring.

Departementets foreslår at aktuelle avholdspliktregler vedrørende vegtransport overføres til vegtrafikkloven. Begrunnelsen for å videreføre avholdspliktlovens regler i vegtrafikklovgivningen er å fremme trafikksikkerhet og bidra til et enhetlig lovverk om avholdsplikt for yrkessjåfører i de forskjellige transportsektorene. For vegtrafikk foreslås avholdspliktreglene nedfelt i vegtrafikkloven Kap IV som regulerer krav til fører av kjøretøy m.m.»

4.7.1 Høringsinstansenes syn

Det er generell bred tilslutning blant høringsinstansene til forslaget om å overføre aktuelle avholdspliktregler til vegtrafikkloven.

Landsforeningen for trafikkskadde uttaler at de finner departementets forslag om overføring av avholdspliktregler til vegtrafikkloven samt forslag om opphevelse av avholdspliktloven riktige og fornuftige og anbefaler at dette blir gjennomført.

Vegdirektoratet slutter seg til forslaget om overføring av avholdspliktreglene og forslaget til tekst som i den forbindelse skal inntas i vegtrafikkloven.

Riksadvokaten stiller seg positiv til forslaget om å overføre avholdspliktreglene til vegtrafikkloven, samt å oppheve avholdspliktloven.

Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund (ATL) støtter forslaget om å overføre aktuelle avholdspliktregler til vegtrafikkloven.

Politidirektoratet har forelagt høringsnotatet for *Sjefen for utrykningspolitiet og politimestrene i Gudbrandsdal, Nordre Buskerud, Vestfold, Helgeland, Hordaland og Agder. Utrykningspolitiet og Gudbrandsdal, Vestfold, og Hordaland politidistrikt* har avgitt uttalelse. Samtlige instanser er enig i forslaget om en overføring av aktuelle avholdspliktregler til vegtrafikkloven.

4.7.2 Departementets vurdering

Departementet fremmer et lovforslag i tråd med det som ble foreslått i høringsnotatet, og viser til at majoriteten av høringsinstansene har vært positive til en overføring av aktuelle avholdspliktregler til vegtrafikkloven.

4.8 Håndheving og straff

Departementet uttalte følgende om håndheving og straff for brudd på avholdspliktreglene i høringsnotatet:

«Departementet foreslår at dagens regler videreføres ved at politiet som fører kontroll med promillebestemmelsene samtidig fører kontroll med at avholdsplikten overholdes. Politiets hjemmel til å utføre alkotest, utåndingsprøve og blodprøve etc. følger av vegtrafikklovens § 22 bokstav a.»

4.8.1 Høringsinstansenes syn

Utrykningspolitiet (UP) uttalte følgende om hjemmelsgrunnlaget for å ta alkotest, utåndingsprøve og klinisk legeundersøkelse:

«Imidlertid bør det i vegtrafikkloven § 22 a, 1. ledd nr. 1) og andre ledd tas inn en henvisning til den nye § 22b for klart å vise at hjemmelen til å ta alkotest (første ledd) og utåndingsprøve, blodprøve og klinisk prøve (andre ledd) også omfatter den nye § 22b. Selv om første ledd nr. 2) gir hjemmel for å ta alkotest, kan det være pedagogisk gunstig at det står en direkte henvisning til den nye paragrafen i loven.»

Politidirektoratet støtter UPs forslag om at det gjøres en henvisning til § 22 b i vegtrafikkloven § 22 a.

Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund (ATL) støtter forslaget om å overføre aktuelle avholdspliktregler til vegtrafikkloven gjennom forslag til ny § 22 b. ATL foreslår at det gjøres en henvisning

til § 22 b i vegtrafikkloven § 22 a. ATL gir uttrykk for at vegtrafikkloven i sin helhet bør fornyes etter mange endringer og lite helhetlig oppbygging i forhold til dagens behov.

Riksadvokaten stiller seg positiv til å oppheve avholdspliktloven. *Riksadvokaten* har følgende merknader i forhold til forslaget om å overføre avholdspliktreglene til vegtrafikkloven:

«Etter riksadvokatens syn bør det vurderes om det skal gis hjemler for midlertidig og endelig tilbakekall av førerett. Avholdspliktloven har som kjent regler om rettighetstap i gjentakelsestilfeller etter at det foreligger rettskraftig dom, jf. § 7 fjerde ledd (som suppleres av straffeloven § 29), men gir ikke hjemmel for suspensjon av førerett. I saker hvor det antas at det vil bli aktuelt å påstå tap av føreretten på grunn av f.eks. kjøring i påvirket tilstand, kan det av sikkerhetsmessige grunner være behov for å tilbakekalle føreretten midlertidig før det foreligger rettskraftig dom.

Vegtrafikkloven har hjemmel for midlertidig tilbakekall i § 33 nr. 3. Det bør klargjøres i forarbeidene om denne bestemmelsen skal få anvendelse i saker etter den foreslåtte § 22 b. Vilkaet etter § 33 nr. 3 er at innehaveren av førerkortet «med skjellig grunn er mistenkt for et straffbart forhold som kan medføre tap av retten til å føre førerkortpliktig motorvogn». Etter sin ordlyd omfatter dette også saker hvor mistanken gjelder overtredelse av den nye § 22 b. Uten klargjøring i forarbeidene vil det imidlertid kunne anføres at § 33 nr. 3 må tolkes innskrenkende på grunn av lovhistorien: Det er ikke hjemmel for suspensjon av førerett etter avholdspliktloven, og hensikten med lovendringen er i første rekke å overføre reglene fra avholdspliktloven til sektorlovgivningen – med de realitetsendringer som uttrykkelig er omhandlet i lovforslaget. Dersom tap av føreretten skal reguleres av straffeloven § 29 og ikke vegtrafikkloven § 33 (jf. neste avsnitt), kan også sammenhengen i regelverket tale mot at § 33 nr. 3 får anvendelse i disse sakene. Det bør følgelig fremgå klart av forarbeidene hvorledes bestemmelsen skal forstås. Dersom det ikke er hensikten at § 33 nr. 3 skal få anvendelse, bør det gjøres en tilføyelse i bestemmelsen, slik at dette fremgår av lovens ordlyd.

Det synes forutsatt i forslaget at eventuell idømmelse av tap av førerett skal skje med hjemmel i straffeloven § 29 (forslaget side 15 annet avsnitt). Når reglene om avholdsplikt nå flyttes til vegtrafikkloven, er det etter riksadvokatens syn mer naturlig å anvende vegtrafikkloven § 33 nr. 1.»

4.8.2 Departementets vurdering

Departementet deler Utrykningspolitiet, ATL og Politidirektoratets syn vedrørende presisering av hjemmelsgrunnlaget for å ta alkotest, utåndingsprøve, blodprøve og klinisk legeundersøkelse ved brudd på avholdspliktreglene. Departementet foreslår inntatt en henvisning til § 22 b i vegtrafikkloven § 22 a første ledd nr. 1 og annet ledd om alkotest, utåndingsprøve og blodprøve.

Departementet deler Riksadvokatens syn om at i saker hvor det antas at det vil bli aktuelt å påstå tap av føreretten på grunn av f.eks. mistanke om brudd på avholdspliktreglene, kan det av sikkerhetsmessige grunner være behov for å tilbakekalle føreretten midlertidig før det foreligger rettskraftig dom. Riksadvokatens merknader er tatt til følge

ved at departementet med dette presiserer at midlertidig tilbakekall av føreretten jf. vegtrafikkloven § 33 nr. 3. skal få anvendelse i saker etter den foreslåtte § 22 b.

Departementet har etter en fornyet vurdering kommet til at eventuell idømmelse av tap av førerett skal reguleres av vegtrafikkloven § 33 nr. 1 første ledd, jf. femte ledd, og ikke straffeloven § 29 nr. 2 som forutsatt i høringsutkastet. Bakgrunnen for dette er Riksadvokatens merknader om at det virker mer naturlig å regulere tap av førerett i vegtrafikkloven da reglene om avholdsplikt overføres vegtrafikkloven. Inndragningstidens lengde vil bli nærmere fastsatt av Justis- og politidepartementet, jf. forskrift 19. desember 2003 nr. 1660 om tap av retten til å føre motorvogn mv.

5 Avholdspliktregler mv. for jernbanevirksomhet

5.1 Innledning

På bakgrunn av at promillegrensen for fører av motorvogn ble endret fra 0,5 til 0,2 med virkning fra 1. januar 2001, ba NSB BA (nå AS) i brev 31. juli 2001 Samferdselsdepartementet om at det ble foretatt en vurdering av om avholdspliktlovens regler bør harmoniseres med kravene i vegtrafikkloven, i tillegg til kravet om pliktmessig avhold 8 timer før tjenesten begynner. Jernbaneverket tok opp det samme spørsmålet i brev av 7. desember 2001 og ba departementet initiere en harmonisering av disse promillegrensene så snart som mulig.

5.2 Gjeldende rett

I henhold til avholdspliktloven § 1 første ledd bokstav b må den som tjenestegjør som fører eller ved driftsavdeling ved jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane, ikke nyte alkohol, med unntak av øl som inneholder mindre enn 2,50 volumprosent alkohol, eller annet berusende eller bedøvende middel i tjenestetiden. Det samme gjelder 8 timer før tjenestetiden begynner, med mindre det blir nødvendig å bruke stedfortreder og det ikke kan gis denne så langt varsel, jf. § 1 annet ledd.

Overtredelse av forbudet straffes med bøter eller fengsel inntil 1 år og regnes som forseelse, jf. § 7 første ledd. Likt med overtredelse av forbudet i § 1 regnes at noen som er nevnt i § 1 bokstav b, i tjenestetiden har større alkoholkonsentrasjon i blodet enn 0,5 promille eller en alkoholmengde i kroppen som kan føre til så stor alkoholkonsentrasjon, selv om alkoholnyttelsen har funnet sted mer enn 8 timer før tjenesten begynte. Villfarelse med hensyn til alkoholkonsentrasjonens størrelse utelukker ikke straff, jf. § 7 annet ledd. Som det fremgår av omtalen under punkt 4.2 er det fastsatt et særskilt medvirkningsansvar for hotell- og restaurantbransjen.

Av avholdspliktloven § 7 tredje ledd fremgår det at bestemmelsene i vegtrafikkloven § 31 om straff, får tilsvarende anvendelse på personer nevnt i § 1 bokstav b. I avholdspliktloven § 3 er det inntatt en hjemmel om at bestemmelsene i vegtrafikk-

loven om adgang for politiet til å fremstille motorvognførere til undersøkelse av lege og om dennes adgang til å ta blodprøve, får tilsvarende anvendelse på den som har stilling nevnt i § 1 bokstav b. Bestemmelsen inneholder derimot ikke hjemmel til å ta alkotest (foreløpig blåseprøve) eller utåndingsprøve, med mindre vedkommende samtykker. Dette skyldes at avholdspliktloven ikke har blitt oppdatert i forbindelse med endringene i vegtrafikkloven § 22 a.

Nærmere forskrifter om hvilke personer som går inn under § 1 bokstav b fastsettes av Kongen, jf. § 4 bokstav b. Slik forskrift er fastsatt ved kgl.res. 6. august 1993 nr. 782. Av forskriften fremgår det at alt personale ved jernbaner, sporveier, tunnelbaner og forstadsbaner for befordring av personer eller gods, som utfører eller kan settes til å utføre arbeid som angår sikring av personers liv og helse ved fremføring av rullende materiell går inn under avholdspliktloven § 1 første ledd bokstav b.

5.3 Fremmed rett

Det er i EU ikke fastsatt felles bestemmelser som regulerer avholdsplikt eller promillegrense for jernbanepersonell med sikkerhetsansvar. Departementet er heller ikke kjent med at det i Europa finnes bestemmelser om avholdsplikt for jernbanepersonell, bare promillebestemmelser og bestemmelser om narkotiske stoffer. Nedenfor følger en omtale av bestemmelsene i Sverige og Danmark på dette området.

5.3.1 Sverige

Etter den svenske jernbaneloven (2004:519) som gjelder jernbaneinfrastruktur og jernbanemateriell samt utøvelse og organisering av jernbanetraffikk, er det fastsatt en *promillegrense* på 0,2. Det fremgår av kapittel 10 § 2 i loven at den som fører et maskindrevet rullende materiell på jernbane (tog) etter å ha fortært alkoholholdige drikker i en så stor mengde at alkoholkonsentrasjonen under eller etter kjøringen går opp til minst 0,2 promille i blodet eller 0,1 milligram per liter i utåndingsluften, dømmes til bøter eller fengsel i høyst seks måne-

der. Tilsvarende straff idømmes når det er påvist narkotiske stoffer i blodet, med unntak av når narkotikaen er foreskrevet av lege eller annen autorisert reseptutsteder. Til samme straff dømmes også den som fører et maskindrevet tog, og som er så påvirket av alkohol eller annet middel, at det kan antas at han ikke kan fremføre toget på en sikker måte.

Ved grove overtredelser økes strafferammen til fengsel inntil 2 år. Alkoholkonsentrasjon på minst 1,0 promille i blodet eller 0,50 milligram per liter i utåndingsluften, ansees som grovt.

For jernbanepersonell som utfører *oppgaver knyttet til sikkerheten ved jernbane* uten å være fører av toget, gjelder etter svensk rett en mer skjønnsmessig promillegrense. Avgjørende er om vedkommende er så påvirket av alkohol eller annet middel at det kan antas at vedkommende ikke kan utføre sine oppgaver på en betryggende måte. Straffen er satt til bøter eller fengsel i inntil to år.

De samme reglene som gjelder for promillegrense mv. for fører og annet sikkerhetspersonell ved jernbane i tradisjonell forstand, gjelder også for fører og annet sikkerhetspersonell ved tunnelbane, jf. den svenske loven (1990:1157) om sikkerhet ved tunnelbane og sporveg, samt for fører av sporgogn i henhold til lov (1951:649) om straff for visse trafikkovertrедelser.

Sverige har således ikke regler om avholdsplikt for togførere, men regler om promillegrense på 0,2 samt forbud mot narkotiske stoffer i blodet for førere av tog, herunder førere av tunnelbane og sporgogner. En mer skjønnspreget promillebestemmelse gjelder for jernbanepersonell som utfører sikkerhetsrelaterede oppgaver.

5.3.2 Danmark

Den danske jernbanesikkerhetsloven nr. 336 av 1. mai 1996 med senere endringer § 5 a, bestemmer at personer som utfører sikkerhetsklassifiserte funksjoner ikke må utføre eller forsøke å utføre disse funksjonene, når vedkommende har nytt alkohol eller tatt andre bevisstetsforstyrrende midler i et så stort omfang at vedkommende er ute av stand til å gjøre tjeneste på fullt ut betryggende måte, eller dersom vedkommende har en alkoholkonsentrasjon i blodet på 0,20 promille eller derover. Det samme gjelder i tilfelle sykdom, svekkelse, overanstrengelse, mangel på søvn eller lignende årsaker som medfører at vedkommende må anses å være ute av stand til å utføre sikkerhetsklassifiserte funksjoner. Det er videre forbudt å la noen utføre sikkerhetsklassifiserte funksjoner der-

som vedkommende befinner seg i en tilstand som ovenfor nevnt. (En form for medvirkningsansvar).

Politiet kan fremstille personer for utåndingsprøve ved mistanke om alkohol, eller medikamentpåvirkning. Videre kan politiet fremstille personer til blod- eller urinprøve, ved mistanke om alkohol eller medikamentpåvirkning, når vedkommende ikke er i stand til eller nekter å delta i en utåndingsprøve. Politiet kan også i særlige tilfelle fremstille vedkommende til undersøkelse hos en lege. Det danske Jernbanetilsynet kan midlertidig inndra retten til å utføre sikkerhetsklassifiserte funksjoner, såfremt det under utøvelsen av tjenesten skjer vesentlig tilsidesettelse av gjeldende regler og krav. Strafferammen for overtredelse er fengsel inntil to år, mens bøter kan anvendes under særlig formildende omstendigheter.

Danmark har således ikke regler om avholdsplikt, men en promillegrense på 0,2 samt forbud mot påvirkning av bevisstetsforstyrrende midler for alt personell som utfører sikkerhetsklassifiserte funksjoner ved jernbanen. Danmark har i tillegg forbud mot å utføre slike funksjoner, dersom vedkommende p.g.a. sykdom mv. er ute av stand til å utføre disse.

5.4 Senking av promillegrensen og overføring av avholdspliktsbestemmelsene i avholdspliktloven til jernbaneloven

Departementet anførte følgende i høringsnotatet:

«Departementet foreslår å senke promillegrensen fra 0,5 til 0,2 promille for førere og ansatte ved driftsavdeling ved jernbane. Dette vil bringe promillegrensen for jernbanepersonell bedre i samsvar med den lovgivning som gjelder for andre transportgrener ... Forslaget vil også medføre at reglene om promille mv. blir mer lik den som gjelder i Sverige og Danmark.

Departementet foreslår å videreføre avholdsplikten som gjelder 8 timer før tjenesten begynner. Dette er i samsvar med det som bl.a. gjelder på luftfartsområde ...

Videre foreslår departementet at det i likhet med bestemmelsen i luftfartsloven § 6-11 første ledd, også innføres forbud mot å utføre tjeneste når vedkommende på grunn av sykdom, legemidler, tretthet eller lignende årsak er uskikket til å utføre tjeneste på betryggende måte. Departementet anser at et slikt forbud vil være med på å ivareta sikkerheten ved fremføring av jernbane, og bidra til å unngå ulykker og alvorlige hendelser på jernbaneområde. Det vises i

den forbindelse til at også Danmark har en slik regel som gjelder for jernbanepersonell.

På de øvrige transportområder som har avholdsplikt, er det i dag en regel om at etterfølgende alkoholnyttelse er straffbar i visse tilfelle. Departementet foreslår at et slikt krav også innføres for jernbanepersonell etter mønster av vegtrafikkloven § 22 annet ledd, luftfartsloven § 6-11 annet ledd, småbåtloven § 33 annet ledd og sjøloven § 143 tredje ledd. Departementet anser at det ikke er grunn til å ha ulike regler her, da de bevistekniske hensyn vil være de samme uansett transportform. Bestemmelsen antas å ha særlig praktisk betydning der politiet foretar pågripelse kort tid etter en ulykke og vedkommende som risikerer å bli straffet etter promillebestemmelsene, hevder å ha drukket alkohol eller inntatt annet berusende eller bedøvende middel først etter at ulykken skjedde.

Bestemmelsene foreslås tatt inn i jernbaneloven.»

I høringsutkastet foreslo departementet bestemmelsene om avholdsplikt mv. inntatt i jernbaneloven kapittel II, Godkjenningsordninger, tillatelser m.v. som ny § 6 bokstav a og § 6 bokstav b, da de foreslåtte bestemmelsene er nær knyttet til sikker drift av jernbane mv. Forslaget omfattet en ny lovbestemmelse om pliktmessig avhold mv. og én om alkotest, utåndingsprøve og blodprøve.

5.4.1 Høringsinstansenes merknader

Det er bred tilslutning til departementets forslag til senking av promillegrensen og overføring av bestemmelsene til jernbaneloven, og ingen av høringsinstansene har gått imot forslaget.

Jernbaneverket gir sin prinsipielle støtte til departementets forslag om modernisering og overføring av avholdspliktregler til gjeldende sektorlovgivning. Det vises til at dette gir en forenkling for de virksomhetene dette gjelder.

Statens jernbanetilsyn er positive til at reglene om avholdsplikt mv. inntas i jernbaneloven og til de innskjerpinger og avklaringer som foreslås.

Riksadvokaten slutter seg til forslaget om innskjerping av promillegrensen på jernbanesektoren fra 0,5 til 0,2 promille.

Connex Norge AS støtter i sin helhet departementets forslag om overføring av avholdspliktregler til vegtrafikkloven og jernbaneloven og til forslag om opphevelse av avholdspliktloven. Det anføres bl.a.:

«Connex Norge AS er naturlig nok svært opp-tatt av ethvert tiltak som kan være med på å ivareta sikkerheten i transportsektoren. Forslag

om innskjerping av promillegrensen på jernbanesektoren ser *Connex Norge AS* på som et positivt sikkerhetstiltak for alle berørte parter. Som operatør av AS Gråkallbanen vil en lik promillegrense være kjærkomment da deler av trafikken går på byspor som følger Vegtrafikkloven(s) og andre deler på egen trasé som følger Jernbaneloven»

Arbeids- og sosialdepartementet anfører at etter deres oppfatning er de alkoholpolitiske hensyn godt ivaretatt i forslagene i høringsnotatet og de støtter forslaget.

For øvrig har *NSB AS*, *CargoNet AS*, *Flytoget AS*, *Oslo T-banedrift AS*, *Oslo Sporvogndrift AS*, *Landsorganisasjonen i Norge* og *Landsforeningen for trafikkskadde* stilt seg positive til forslaget.

Justis- og politidepartementet uttaler bl.a. følgende vedrørende plassering av de nye bestemmelsene:

«Etter vårt syn bør promillereglene ikke innlemmes i kapittel II som gjelder drift, men heller settes i et eget kapittel, for eksempel nytt kapittel II A som etter mønster av sjøloven kapittel 6 A kan gis tittelen «Alkoholpåvirkning, pliktmessig avhold m.m.»... Er det sannsynlig at man på sikt kan komme til å ønske å føye mer generelle bestemmelser om krav til føreren til dette nye kapitlet, bør nok en mer generell kapitelloverskrift velges, som for eksempel vegtrafikkloven kapittel IV som gjelder «Fører av kjøretøy m.m.».

Videre anfører Justisdepartementet for så vidt gjelder lovforslagets oppbygning:

«Forslaget til ny § 6 a i jernbaneloven er delvis en promillebestemmelse, delvis en avholdspliktregel. Vi foreslår at bestemmelsen splittes opp i to paragrafer, hvorav den ene regulerer alkoholpåvirkning generelt, mens den andre gjelder pliktmessig avhold, jf. strukturen i nytt kapittel 6 A i sjøloven.»

Som det fremgår under pkt 4.5.1 har Justisdepartementet også kommentert behovet for å videreføre unntaket fra åttetimersregelen for tilfeller der det må benyttes stedfortredere.

5.4.2 Departementets vurdering

Departementet har på bakgrunn av Justisdepartementets merknad foreslått to separate paragrafer, én som gjelder alkoholpåvirkning generelt, og én som gjelder avholdsplikt spesielt.

Selv om det på jernbaneområdet i dag ikke er noe skille mellom personellgrupper som omfattes av promillebestemmelsen og avholdsplikt, anser

departementet at den nyansen som nå innføres med to separate bestemmelser, vil medføre at det for eksempel kan differensieres mellom personellgrupper som skal underlegges de mer strenge avholdspliktreglene, og de som skal være omfattet av promillebestemmelsen. Departementet anser imidlertid at de persongrupper som i dag omfattes av avholdspliktloven også i fremtiden skal omfattes av avholdspliktbestemmelsene, når bestemmelsen overføres til jernbaneloven. Det foreslås derfor at forskrift gitt med hjemmel i avholdspliktloven § 4, dvs. forskrift av 6. august 1993 nr. 782 skal gjelde også ved ikraftsetting av de nye bestemmelsene i jernbaneloven. Disse persongruppene vil derfor bli omfattet av den nye promillegrensen på 0,2 ved ikraftsettelse av loven.

Departementet har videre lagt til grunn at de særskilte bestemmelsene om stedfortredere kan sløyfes da en tilsvarende løsning vil følge av kravet til subjektiv skyld, jf. nærmere omtale under punkt 4.5.2.

Når det gjelder plassering av bestemmelsene har departementet foreslått at de inntas i et nytt kapittel I A i jernbaneloven.

5.5 Promille- og avholdspliktbestemmelsernes virkeområde

Departementet anførte i høringsnotatet:

«Bestemmelsernes saklige virkeområde vil være det samme som resten av jernbaneloven, dvs. at de vil omfatte alle typer jernbane som faller inn under loven. Loven gjelder «jernbane, herunder sporvei, tunnelbane, forstadsbane og lignende sporbundet transportmiddel», jf. jernbaneloven § 1. Dette innebærer at kabelbaner etter gjeldende definisjon omfattes av loven og også vil omfattes av avholdspliktbestemmelsene, mens taubaner som reguleres i egen lov faller utenfor. Enkelte museums-, hobby- og bruksbaner som ikke utgjør en vesentlig trafikkrisiko, bruksbaner innenfor et avgrenset bedriftsområde og kabelbaner er unntatt fra jernbanelovens krav til tillatelse mv., jf. tillatelsesforskriften av 5. februar 2003 nr. 136 § 1-2. Etter gjeldende rett faller disse inn under jernbanebegrepet i avholdspliktloven, dersom de er ment for «befordring av personer eller gods». Hvis en museumsbane frakter for eksempel turister over en viss strekning, tilsier gjeldende regler at personalet omfattes av avholdspliktloven. Utgangspunktet er derfor at slike baner vil falle inn under avholdspliktbestemmelsene. Avholdspliktbestemmelsene bør etter departementets syn omfatte tilfelle

hvor banen krysser offentlig vei, er knyttet til det nasjonale jernbanenettet, eller har et sterkt element av befordring av personer eller gods. Berg- og dalbaner i fornøylesparker faller derimot utenfor jernbanelovens virkeområde, da de ikke har «jernbanevirksomhet» som formål, og vil derfor heller ikke komme inn under avholdspliktreglene.»

For øvrig gjør departementet oppmerksom på at jernbaneloven ikke gjelder for Svalbard, jf. Ot.prp. nr. 63 (1992-93) s. 9 (jernbaneloven).

5.5.1 Departementets vurdering

Det har ikke kommet innvendinger til virkeområdet. Departementet legger derfor til grunn at alle jernbaner som har et element av transport av personer og gods faller inn under bestemmelsene, jf. nærmere under punkt 5.5. Departementet vil i den sammenheng presisere at promillegrensen og avholdspliktbestemmelsene også vil gjelde for førere av arbeidsmaskiner og lignende selv om de ikke frakter personer og gods, idet det er banens formål som her må være avgjørende.

5.6 Hvilke personellgrupper vil omfattes av avholdsplikten

Departementet foreslo i høringsnotatet et forbud mot å gjøre tjeneste som fører eller ved driftsavdeling ved jernbane når vedkommende er påvirket av alkohol eller annet berusende eller bedøvende middel, eller på grunn av sykdom, legemidler, tretthet eller lignende årsaker er uskikket til å utføre tjenesten på en tryggende måte.

Den foreslåtte bestemmelsen videreførte begrepene «fører» og «driftsavdeling» fra avholdspliktloven § 1 bokstav b.

Departementet anførte i høringsnotatet:

«Begrepet fører omfatter alle som fremfører rullende materiell på kjørevei. Det omfatter således fører av motordrevet lokomotiv, tog, sporvogn, arbeidsmaskiner og lignende innretninger.

Tjenestegjøring ved «driftsavdeling ved jernbane» vil omfatte tjenestegjøring i samband med drift av kjørevei, trafikkstyring og trafikkvirksomhet, jf. jernbaneloven § 3. Det er sikkerhetsaspektet som må være avgjørende for hvilke persongrupper som kommer inn under avholdspliktbestemmelsene og deres involvering i selve driften av banen. Begrepet «driftsavdeling» vil således omfatte de deler av driften som vedrører sikkerheten ved togfremføringen, som for eksempel konduktører, de som

utfører trafikkstyring og stasjonspersonale med sikkerhetsoppgaver. Det vil være aktuelt å gi nærmere forskrifter om hvilke persongrupper som kommer inn under dette begrepet. Det kan i den forbindelse være aktuelt å ta utgangspunkt i persongrupper nevnt i forskrift 18. desember 2002 nr. 1678 om krav til helse for personell med arbeidsoppgaver av betydning for trafikksikkerheten ved jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (helsekravforskriften) utgitt av Statens jernbanetilsyn. Følgende persongrupper er omfattet av forskriften; den som utfører trafikkstyring, den som fremfører rullende materiell, den som utfører eller leder skifting, den som utfører trafikksikkerhetsoppgaver ombord i tog, herunder beredskapsoppgaver, den som har sikkerhetsansvar ved arbeid og aktivitet i og ved spor, og den som utfører vedlikehold av rullende materiell eller kjørevei.

I dag omfattes alt personale ved jernbaner, sporveier, tunnelbaner for befordring av personer eller gods, som utfører eller kan settes til å utføre arbeid som angår sikring av personers liv og helse ved fremføring av rullende materiell, jf. forskrift 16. juni 1993 nr. 782. Departementet ser det kan være hensiktsmessig ytterligere å konkretisere hvilke personer som kommer inn under avholdspliktbestemmelsen i forskrifter, enn det som fremgår av dagens forskrift, særlig når det er åpnet for flere aktører på jernbanenettet, herunder utenlandske utøvere, som ikke nødvendigvis har samme kunnskap om disse reglene som de etablerte norske selskapene.»

5.6.1 Høringsinstansenes merknader

Jernbaneverket uttaler følgende om personellgrupper som bør omfattes av lovforslaget:

«Begrepet «personale ved driftsavdeling» var trolig tidsriktig i 1936, men er ukjent i jernbanesammenheng de siste 20-30 årene. Vi anbefaler at målgruppen betegnes som «personale som utfører funksjoner av sikkerhetsmessig betydning» dvs en harmonisering med målgruppen for helsekravforskriften og opplæringsforskriften. På grunnlag av disse forskriftene har jernbaneverkshetene definert hvilke grupper disse kravene retter seg mot. Så vidt vi kan se vil det være de samme personalgrupper som omfattes av lovbestemmelsen om pliktmessig avhold.»

Statens jernbanetilsyn har en lignende merknad vedrørende personellgrupper:

«Etter tilsynets vurdering bør ordlyden endres slik at den omfatter «personell som utfører

arbeidsoppgaver av betydning for sikkerheten». Dette vil i større grad samsvare med den personellgruppen som er omfattet av forskrift 18. desember 2002 nr. 1678 om krav til helse for personell med arbeidsoppgaver av betydning for trafikksikkerheten ved jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (helsekravforskriften). Selv om det er jernbaneverkshetene (den som driver jernbane, herunder sporvei, tunnelbane, og forstadsbane m.m.) som er pliktsubjekt etter forskriften jf. § 1 første ledd, gjelder forskriften i henhold til bestemmelsens annet ledd personell «som utfører (følgende) arbeidsoppgaver av betydning for trafikksikkerheten». Bestemmelsen lister opp de ulike grupper som er omfattet. Tilsynet er enig med departementet at opplistingen er et godt utgangspunkt for avgrensningen.»

CargoNet har også kommet med tilsvarende synspunkter som Jernbaneverket og Statens jernbanetilsyn og foreslår at utformingen av bestemmelsen endres. Det anføres bl.a.:

«- Drøftingen på side 17 i høringsnotatet mener vi bygger opp om synspunktet om at «driftsavdeling» er et upresist begrep.

Det må også tillegges at det i Sverige opereres det med «*jernbanepersonell som utfører sikkerhetsrelaterte oppgaver uten å være fører av tog*», og i Danmark med personer som utfører «*sikkerhetsklassifiserte funksjoner*», ref. side 11 og 12 i høringsnotatet. Med bakgrunn i ovenstående begrunnelse foreslås første setning i § 6a endret til:

«*Ingen må gjøre tjeneste som fører eller utføre andre sikkerhetsrelaterte oppgaver ved jernbane når vedkommende er påvirket av...*»

Oslo T-banedrift AS har med hensyn på personellgrupper vist til at departementet i merknader til lovutkastet har henvist til «den som utfører vedlikehold av rullende materiell eller kjørevei» med referanse til helsekravforskriften. *Oslo T-banedrift* anfører i den forbindelse:

«Det antas at det her menes samme kategorier som angitt i Helsekravforskriften «bedømmer den trafikksikkerhetsmessige tilstanden til rullende materiell i operativ drift og kjørevei i forhold til tekniske funksjoner».

For øvrig anfører *Oslo T-banedrift AS* med hensyn til gjennomføring av loven:

«Med hensyn på ikrafttreden ber vi om rimelig tid til å gjøre endringer kjent for egen organisasjon og leverandører. I denne sammenheng er det spesielt viktig at forskrift som presiserer hvem loven gjelder for utgis samtidig, slik at misforståelser unngås.»

Landsorganisasjonen i Norge er av den oppfatning at den foreslåtte avholdsbestemmelsen må spesifiseres nærmere i forskrift. For øvrig anføres:

«Det må også medføre restriksjoner både for arbeidsgiver og arbeidstakere knyttet til lengden av dagsverket, samt mengden og hyppigheten av nattarbeid.»

NSB AS anfører for sin del følgende:

«Arbeidsoppgaver og stillingsbetegnelser endrer seg raskt ved jernbanen i Norge. Vi ser derfor frem til en nærmere dialog i forbindelse med utarbeidelsen av forskrift for å fastsette hvilke personalgrupper som skal omfattes av lovens nye bestemmelser.»

5.6.2 Departementets vurdering

På bakgrunn av høringsmerknadene har departementet, i tillegg til å ta hensyn til Justisdepartementets forslag om å utarbeide to separate paragrafer for så vidt gjelder alkoholpåvirkning og avholdsplikt (se punkt 5.4), også foretatt en justering av lovteksten. Det er ved utarbeidelsen tatt utgangspunkt i tilsvarende bestemmelser i sjøloven kapittel 6 A. §§ 143 og 144.

Førerbegrepet er foreslått knyttet til rullende materiell, mens det i stedet for driftsavdeling henvises til «oppgaver knyttet til sikkerheten ved jernbane». Dette skulle ivareta merknadene fra høringsinstansene. Når det gjelder begrepet «rullende materiell», vises til punkt 5.6 hvor dette er særskilt nevnt. For øvrig vises det til at med den valgte formulering av promillebestemmelsen, vil også enhver som fører rullende materiell nå bli underlagt bestemmelsen, selv om de ikke utøver tjeneste ved jernbane. Departementet anser dette som en trafikksikkerhetsmessig forbedring i forhold til gjeldende avholdspliktsbestemmelser.

Når det gjelder andre personellgrupper som har oppgaver knyttet til sikkerheten ved jernbane og som bør omfattes av lovforslaget, vil dette måtte konkretiseres nærmere i forskrift. Som nevnt av Oslo T-banedrift AS har helsekravforskriften også en henvisning til personell som «bedømmer den trafikksikkerhetsmessige tilstanden til rullende materiell i operativ drift og kjørevei i forhold til tekniske funksjoner», mens departementet i høringsnotatet har henvist til «den som utfører vedlikehold av rullende materiell eller kjørevei». Departementet vil i samråd med Statens jernbanetilsyn vurdere nærmere hvilke persongrupper som bør omfattes av forskriften.

For øvrig anser departementet at det er viktig at promillegrensen senkes fra 0,5 til 0,2 promille

straks loven trer i kraft. Av den grunn foreslås det at gjeldende forskrift videreføres inntil den avløses av nye bestemmelser, jf. omtale under punkt 5.4.2. Det vil således ikke være det samme behov for utsatt ikrafttredelse som anført av Oslo T-banedrift.

For så vidt gjelder restriksjoner vedrørende arbeidstidens lengde mv. som anført av Landsorganisasjonen i Norge, anser departementet at de foreslåtte avholdspliktbestemmelser ikke medfører endringer i gjeldende reguleringer på området.

5.7 Hjemmel for politiet til å ta alkotest mv.

I høringsnotatet anførte departementet følgende:

«Departementet foreslår at politiet gis hjemmel til å utføre alkotest, utåndingsprøve og blodprøve m.v. i forbindelse med kontroll av avholdspliktreglene for jernbanevirksomhet. Dette er en videreføring og utvidelse av bestemmelsen i avholdspliktloven § 3. Departementet foreslår en egen hjemmel i jernbaneloven for slike undersøkelser. Ved utformingen av bestemmelsen har departementet tatt utgangspunkt i tilsvarende bestemmelse i vegtrafikkloven § 22 a, og sjøloven § 145 etter lovendring 25. juni 2004 nr 52. Samtidig gis politiet hjemmel til å foreta kontroller av jernbanedriften med sikte på å avdekke brudd på bl.a. avholdspliktbestemmelsene.»

Videre anførte departementet:

«Bestemmelsen klargjør politiets myndighet til å foreta kontroller av jernbanedriften. Dette vil også utvide politiets kontrollmyndighet for så vidt gjelder fører av trikk/sporvogn som går i gater og veier, og som i dag ikke omfattes av promillebestemmelsene i vegtrafikkloven, men kun av avholdspliktreglene etter avholdspliktloven.»

5.7.1 Høringsinstansenes merknader

Helse- og omsorgsdepartementet (HOD) viser til at det i den foreslåtte bestemmelsen brukes benevnelsen «offentlig godkjent sykepleier». Det anføres i den forbindelse:

«HOD gjør oppmerksom på at ved ikrafttredelse av lov 2. juli 1999 nr. 64 om helsepersonell m.v. 1. januar 2001, bortfalt denne benevnelsen av yrkestittel. Det følger av helsepersonelloven § 74 at kun den som har » autorisasjon, lisens eller spesialistgodkjenning har rett til å benytte slik yrkesbetegnelse som kjennetegner ved-

kommende gruppe helsepersonell.» Det er således forutsatt at tittelen sykepleier innebærer at det stilles krav om at nødvendig autorisasjon eller lisens foreligger.»

HOD foreslår derfor at benevnelsen «offentlig godkjent» strykes, og at kun tittelen «sykepleier» benyttes på tilsvarende måte som tittelen «bioingeniør» blir anvendt i bestemmelsen.

Statens jernbanetilsyn viser til at politiet ifølge forslaget gis hjemmel til å ta alkotest (foreløpig blåsetest) av en person når det blir «krevd som ledd i kontroll av jernbanedriften». Tilsynet anfører i den forbindelse:

«Vi legger til grunn at Statens jernbanetilsyn med hjemmel i denne bestemmelsen kan anmode politiet om bistand i forbindelse med tilsyn og den kontroll som utføres med hjemmel i tillatelsesforskriften § 1-4. Vi antar at en slik anmodning vil være aktuelt kun i spesielle tilfeller.»

Oslo T-banedrift AS anfører at det er ønskelig med en tydeliggjøring av om politiets testing kun kan skje som et ledd i politiets egen kontroll av virksomheten og undersøkelse av ulykker, eller om politiet også kan utføre alkotester på anmodning fra andre myndigheter eller operatører som et ledd i deres oppfølging av helsekravsforskriftens § 13.

5.7.2 Departementets vurdering

Det er tatt hensyn til Helse- og omsorgsdepartementets merknad i utformingen av lovbestemmelsen, samt at det er gjort noen tilpasninger i og med at det nå foreslås to separate bestemmelser når det gjelder promille og avholdsplikt.

Når det gjelder merknadene fra Statens jernbanetilsyn og Oslo T-banedrift AS anser departementet at politiets kontroll med at promille- og avholdspliktbestemmelsene overholdes, enten kan skje på eget initiativ, eller etter anmodning fra for eksempel andre myndigheter eller operatører. I de sistnevnte tilfeller blir det opp til politiet selv å vurdere hvorvidt det kan prioritere å delta i slike kontroller.

5.8 Straff

Departementet anførte i høringsnotatet:

«Avholdspliktloven § 7 første, tredje og fjerde ledd inneholder regler om straff for overtredelse av avholdspliktlovens regelverk, mens jernbaneloven § 22 inneholder regler om straff for overtredelse av bestemmelser gitt i eller i

medhold av jernbaneloven. Departementet finner imidlertid at straffebestemmelsen i jernbaneloven § 22, som kun hjemler bøtestraff, ikke er tilstrekkelig når reglene om promillegrense m.v. for jernbanepersonell blir innarbeidet i jernbaneloven. Departementet anser det som hensiktsmessig å videreføre avholdspliktlovens strafferamme på bøter eller fengsel inntil 1 år, jf. avholdspliktloven § 7 første ledd. Straffebestemmelsen foreslås innarbeidet i jernbaneloven § 22 som nytt annet ledd.

Når det gjelder domstolens vurdering av brudd på bestemmelsen i § 6 a, legger departementet til grunn at domstolen ved straffeutmålingen vil se hen til brudd på tilsvarende bestemmelser på bl.a. luftfart, sjø og vegtrafikkområdet.»

Ingen av høringsinstansene har hatt merknader til dette.

5.9 Midlertidig og endelig tilbakekall av førerett, sertifisering mv.

Departementet har i høringsnotatet ikke vurdert spørsmålet om tilbakekall av førerett eller retten til å utføre oppgaver knyttet til sikkerheten ved jernbane. Etter dagens regler er det jernbanevirksomheten selv som har plikt til å påse at personellet har de nødvendige kvalifikasjoner mv. til å utføre den tjenesten det er satt til, og må eventuelt ta personell som ikke oppfyller kravene ut av tjeneste. Statens jernbanetilsyn har i den sammenheng fastsatt krav bl.a. til helse og opplæring av personell som de enkelte jernbanevirksomheter må følge, jf. helsekravsforskriften av 18. desember 2002 nr. 1678 og opplæringsforskriften av 18. desember 2002 nr. 1679. Nevnte forskrifter gjelder både jernbane i tradisjonell forstand og sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. Statens jernbanetilsyn har også fastsatt en egen forskrift om krav til kompetanse og autorisasjon for førere av trekkraftkjøretøy på det nasjonale jernbanenettet (forskrift av 7. februar 2005 nr. 113, heretter kalt autorisasjonsforskriften), som stiller krav om autorisasjon for førere av slikt materiell. I forskriften er «trekkraftkjøretøy» definert som «rullende materiell som har eget fremdriftsmaskineri, herunder lokomotiv, motorvognsett, skinnetraktor og arbeidsmaskin.» Autorisasjonen gis av jernbanevirksomheten selv som også kan trekke den tilbake når vedkommende ikke oppfyller kravene som er fastsatt til autorisasjonen. Denne forskriften gjelder kun førere av trekkraftkjøretøy på det nasjonale jernbanenettet, og således ikke førere av sporvei, tunnelbane og lignende.

Dersom personell ikke fyller de kravene som er satt i ovennevnte forskrifter er det som nevnt jernbanevirksomheten selv som må ta affære, ellers vil det være brudd på tillatelsen/lisensen for å utøve jernbanevirksomhet. Det er således ikke i dag noen offentlig sertifiseringsordning for fører eller andre med oppgaver knyttet til sikkerheten ved jernbane, sporvei, tunnelbane o.l.

5.9.1 Høringsinstansenes merknader

Riksadvokaten har i forbindelse med de foreslåtte avholdspliktreglene i høringsnotatet kommet med følgende generelle uttalelse:

«Etter riksadvokatens syn bør det vurderes om det skal gis hjemler for midlertidig og endelig tilbakekall av førerrett. Avholdspliktloven har som kjent regler om rettighetstap i gjentakelsestilfeller etter at det foreligger rettskraftig dom, jf. § 7 fjerde ledd (som suppleres av straffeloven § 29), men gir ikke hjemmel for suspensjon av førerrett. I saker hvor det antas at det vil bli aktuelt å påstå tap av førerretten på grunn av for eksempel kjøring i påvirket tilstand, kan det av sikkerhetsmessige grunner være behov for å tilbakekalle førerretten midlertidig før det foreligger rettskraftig dom.»

Når det gjelder jernbane uttaler Riksadvokaten:

«*Endelig tilbakekall* av sertifikat for sporvogn kan i dag skje som rettighetstap etter straffeloven § 29 eller – i gjentakelsestilfeller – ved fradømmelse av retten til å inneha stilling som sporveisfører m.v., jf. avholdspliktloven § 7 fjerde ledd. Det synes uklart om jernbaneloven gir hjemmel for *midlertidig tilbakekall* av sertifikatet på grunn av mistanke om ruspåvirkning.

Avholdspliktloven gir som nevnt ikke slik hjemmel. Etter jernbaneloven § 6 annet ledd bokstav b kan departementet stille krav til driftspersonellets kompetanse. I lovforarbeidene er det uttalt (Ot.prp. nr 63 (1992-93) s. 25 annen spalte): «*Krav inntatt i annet ledd bokstav b tilsvarer krav som i dag inngår i bestemmelser i NSB's regelverk og drifts- og kjørereglementer for de enkelte jernbaner. Krav til driftspersonellet kan gå på krav til helse, utdanning, vandel m.v.*» Tillatelsesforskriften av 5. februar 2003 nr 136 § 6-2 gir regler om sikkerhetssertifikat for personell som skal føre og ledsage tog. Etter § 7-5 kan sertifikatet trekkes tilbake «*dersom vilkårene som er stilt for sikkerhetssertifikatet ikke er oppfylt*».

Etter riksadvokatens syn bør det vurderes om det skal innføres regler om *midlertidig tilbakekall* av sertifikatet, på samme måte som det er gitt regler om midlertidig tilbakekall av førerrett/sertifikat for motorvogn og luftfartøy, jf.

vegtrafikkloven § 33 nr. 3 og luftfartsloven § 5-6 tredje ledd. Videre bør det vurderes om det skal gis hjemmel i jernbaneloven for *endelig tilbakekall* av sertifikatet, enten ved fradømmelse av førerretten i straffesaken etter mønster av vegtrafikkloven § 33 nr. 1, eller ved etterfølgende administrativt tilbakekall av sertifikatet, som etter luftfartsloven § 5-6.»

5.9.2 Departementets vurdering

Som nevnt i punkt 5.9 eksisterer det ingen offentlig sertifiseringsordning for førere eller annet jernbanepersonell med oppgaver knyttet til sikkerheten ved jernbane. Tillatelsesforskriften § 6-2 retter seg mot jernbanevirksomheten og krever at jernbaneforetak fra andre EØS-land og Sveits skal ha et sikkerhetssertifikat fra Statens jernbanetilsyn som er i samsvar med de krav som gjelder for norske jernbaneforetak som driver trafikkvirksomhet på det nasjonale jernbanenettet. Plikten for å påse at personellet er fullt kvalifisert til å utføre oppgaver knyttet til sikkerheten ligger således hos jernbanevirksomheten selv. Virksomheten må derfor utarbeide opplæringsplaner mv. som imøtekommer de kravene som tilsynet har satt, herunder utstede autorisasjon for førere som opererer på det nasjonale jernbanenettet i henhold til autorisasjonsforskriften. I sistnevnte forskrift er det krav om at slike førere skal ha bestått eksamen fra godkjent fagskole. Det vises i den forbindelse til at det er etablert en egen jernbaneskole i regi av Jernbaneverket som gir tilbud om opplæring av bl.a. lokomotivførere.

EU-kommisjonen la 3. mars 2004 fram et forslag til direktiv om sertifisering av lokomotivførere og ombordpersonale på fellesskapets jernbanenett (COM(2004) 142, 2004/0048 (COD) (heretter kalt lokførerdirektivet). Det forslås her innføring av sertifikat for lokomotivførere og annet ombordpersonale med sikkerhetsansvar på nevnte område.

Forslaget er nå til behandling i Rådet og Parlamentet. Forslaget har vært på høring til berørte myndigheter og organisasjoner i Norge, og alle som har uttalt seg om forslaget er i utgangspunktet positive til direktivforslaget, selv om enkelte av høringsinstansene anser at det er behov for visse presiseringer i utkastet. Departementet er også positiv til forslaget som vil være med å lette bl.a. grenseoverskridende trafikk, selv om enkelte punkter i utkastet bør bearbejdes og klargjøres nærmere. Norske synspunkter er derfor inntatt i en EFTA-kommentar til forslaget.

Uavhengig av hvordan en eventuell sertifiseringsordning vil bli i henhold til direktivet, anser

departementet at det vil være aktuelt å innføre sertifiseringsordning i hvert fall for lokomotivførere, jf. at det allerede er fastsatt en autorisasjonsordning for denne gruppen. Det vil i den forbindelse være behov for å ha en hjemmel til inndraging av sertifikat (førerett) slik som påpekt av Riksadvokaten.

På denne bakgrunn foreslår departementet en generell hjemmel i jernbaneloven for å kunne innføre en sertifiseringsordning for førere og annet personell med oppgaver knyttet til sikkerheten ved

jernbane, samt en bestemmelse om tilbakekall mv. av sertifikater etter mønster av luftfartsloven § 5-6, som foreslått av Riksadvokaten.

Det er som nevnt allerede i dag fastsatt krav til kompetanse mv. for førere og annet sikkerhetspersonell ved jernbane, inkludert en autorisasjonsordning for førere av rullende materiell. Det er derfor kun en hjemmel til å kunne innføre en «offentlig» sertifisering av personell som er nytt i forhold til dagens ordning.

6 Avholdspliktregler som ikke foreslås videreført i vegtrafikkloven eller jernbaneloven

6.1 Høringsnotatets forslag - unntaket i avholdspliktloven § 1 første ledd, for øl som ikke inneholder over 2,50 volumprosent alkohol

I høringsutkastet foreslo departementet å fjerne unntaket i avholdspliktloven § 1 første ledd, for øl som ikke inneholder over 2,50 volumprosent alkohol, på bakgrunn av at unntaket ble vurdert som overflødig og uten selvstendig betydning. Det ble vist til at unntaket for lavalkoholholdig drikk ikke ble videreført i luftfartsloven, lov om personell i Forsvaret eller sjøloven da avholdspliktreglene for disse yrkestransportørene ble overført til nevnte særlover. Departementet viste til at en unntaksfri regel på dette punkt synes enklere å forholde seg til.

6.1.1 Høringsinstansenes syn

Arbeids- og sosialdepartementet har følgende merknader til høringsutkastet:

«Arbeids- og sosialdepartementets oppfatning er at de alkoholpolitiske hensyn er godt ivare tatt i forslagene i høringsnotatet. Arbeids- og sosialdepartementet støtter forslagene.

Arbeids- og sosialdepartementet skal bemerke at forslaget om å oppheve unntaket for øl som inneholder 2,5 volumprosent alkohol eller mindre, kan føre til en noe uklar rettsstilling.

Etter alkoholloven defineres ikke slik drikk som alkoholholdig drikk. Produkter som inneholder mellom 0,7 og 2,5 volumprosent alkohol (alkoholsvake produkter) omfattes av enkelte av alkoholovens bestemmelser (herunder aldersgrensebestemmelsene), mens produkter som inneholder 0,7 volumprosent alkohol regnes som alkoholfrie produkter.

Etter de foreslåtte bestemmelsene i vegtrafikkloven og jernbaneloven gjelder pliktavholdet bruk av «alkohol». Det er etter Arbeids- og sosialdepartementets vurdering ikke naturlig å automatisk legge til grunn at det med «alkohol» i disse forslagene menes det samme som «alkoholholdig drikk» i alkoholoven. Tatt i betrakt-

ning at pliktavholdsloven i dag betrakter bestemmelsen som gjør det lovlig å nyte øl som inneholder 2,5 volumprosent alkohol eller mindre i tjenesten som et unntak fra hovedregelen om at det er forbudt å nyte alkohol, vil man lett konkludere med at begrepet «alkohol» her omfatter alle produkter som inneholder alkohol – uansett styrke (inkludert produkter som inneholder mellom 0,7 og 2,5 volumprosent alkohol og produkter som inneholder under 0,7 volumprosent alkohol).

På denne bakgrunn er Arbeids- og sosialdepartementet ikke umiddelbart enig i Samferdselsdepartementets uttalelse om at unntaket ikke har noen selvstendig betydning.

Arbeids- og sosialdepartementet er av den oppfatning at dagens rettsstilling, hvor drikk som inneholder opp til 2,5 volumprosent alkohol er unntatt fra påbudene om pliktavhold, er hensiktsmessig og bør videreføres. Denne rettsstillingen kan etter Arbeids- og sosialdepartementets oppfatning sikres ved at det presiseres i forarbeidene at alkoholovens definisjon av alkoholholdig drikk skal legges til grunn for tolkningen av begrepet alkohol i pliktavholdsbestemmelsene i sektorlovgivningen. Alternativt kan definisjonen klargjøres i bestemmelsen ordlyd.»

6.1.2 Departementets vurdering

Departementet mener at unntaket i avholdspliktloven § 1 første ledd, for øl som ikke inneholder over 2,50 volumprosent alkohol er overflødig, og holder fast ved forslaget i høringsnotatet om å fjerne dette unntaket fra lovtekstene. Unntaket er ikke videreført i luftfartsloven § 6-11 da avholdspliktreglene for de som tjenestegjør om bord på luftfartøy, ble overført dit. Unntaket ble likeledes ikke videreført da avholdspliktreglene ble overført til sjøloven og promillegrensen endret i sjøloven § 143.

Departementet er imidlertid enig med Arbeids- og sosialdepartementets merknad om at alkoholovens definisjon av alkoholholdig drikk skal legges til grunn for tolkningen av begrepet «alkohol» i avholdspliktbestemmelsene i sektorlovgivningen.

6.2 Avholdspliktloven § 2 og § 7 annet ledd annet punktum

Departementet foreslo i høringsutkastet å oppheve bestemmelsene om avholdsplikt for yrkessjåfører som *utenfor tjenesten* transporterer personer eller gods med motorvognen som ellers benyttes i tjenesten. Bestemmelsene synes strenge og uhenksiktsmessige. Utenfor 8 timers regelen gjelder vegtrafikkloven § 22 uavhengig av om yrkessjåføren er i tjeneste eller ikke og uavhengig av hvem som eier kjøretøyet.

6.2.1 Departementets vurdering

Departementet har merket seg at ingen av høringsinstansene har kommentert dette punktet og foreslår at bestemmelsen ikke videreføres i vegtrafikkloven i overensstemmelse med høringsutkastet.

6.3 Avholdspliktloven § 7 tredje ledd

Bestemmelsen omhandler straffeutmåling etter avholdspliktloven. Straffeutmålingen etter avholdspliktloven har vært knyttet til straffenivået for promillekjøring. Bestemmelsen er ikke blitt oppdatert i takt med endringene i vegtrafikkloven med mer nyanserte reaksjoner ved promillekjøring. Bestemmelsen foreslås derfor opphevet og ikke videreført i sektorlovgivningen.

6.3.1 Departementets vurdering

Ingen av høringsinstansene har kommentert dette punktet, og departementet foreslår derfor at bestemmelsen ikke videreføres i lovforslagene.

6.4 Avholdspliktloven § 7 fjerde ledd – rettighetstap

Departementet uttalte følgende i høringsutkastet:

«Det følger av loven § 7 fjerde ledd at fradømmelse av stilling kan skje ved siden av eller isteden for annen straff. Bestemmelsen ble ved en inkurie ikke opphevet under en revisjon av straffeloven og spesiallovgivningens bestemmelser om rettighetstap. Bestemmelsen foreslås derfor ikke videreført i vegtrafikkloven

og jernbaneloven, da den alminnelige hjemmel for rettighetstap jf. straffeloven § 15 og § 29 nr. 2 dekker behovet for denne type sanksjoner.»

6.4.1 Høringsinstansenes syn

Riksadvokatens merknader til rettighetstap er omtalt under punkt 4.8.1 på vegtrafikkområdet og under punkt 5.9.1 på jernbaneområdet.

6.4.2 Departementets vurdering

Departementet forutsatte i høringsutkastet at eventuell idømmelse av tap av førerett skulle skje med hjemmel i straffeloven § 29 nr. 2. Departementet deler Riksadvokatens syn på at det virker mer naturlig å anvende vegtrafikkloven § 33 nr. 1 da reglene om avholdsplikt nå flyttes til vegtrafikkloven. Departementet har derfor kommet til at eventuell idømmelse av tap av førerett bør reguleres av vegtrafikkloven § 33 nr. 1, og ikke straffeloven § 29 som tidligere forutsatt i høringsutkastet. Nærmere omtale om rettighetstap følger av punkt 4.8.2.

Når det gjelder jernbane vises det til punkt 5.9.2 der det foreslås en egen bestemmelse i jernbaneloven om inndraging mv. av sertifikater. For øvrig forutsetter departementet at de alminnelige regler for rettighetstap i straffeloven vil dekke behovet for sanksjoner bl.a. når det ikke er innført en offentlig sertifiseringsordning, se punkt 5.9.2.

6.5 Avholdspliktloven § 8 - medvirkningsansvar

Avholdspliktloven § 8 om medvirkningsansvaret for hotell- og restaurantbransjen foreslås ikke videreført i vegtrafikkloven og jernbaneloven. Det synes unødig å regulere et medvirkningsansvar for personer med liten eller ingen tilknytning til yrkestransport. Medvirkningsansvaret ble av lignende hensyn ikke videreført ved inkorporeringen av avholdspliktreglene i sjøloven og luftfartsloven.

6.5.1 Departementets vurdering

Ingen høringsinstanser har merknader til forslaget. Departementet foreslår at bestemmelsen ikke videreføres i lovforslagene.

7 Økonomiske og administrative konsekvenser

Departementet anførte i høringsnotatet:

«Departementet kan ikke se at forslaget om å innarbeide enkelte reviderte avholdspliktbestemmelser i sektorlovgivningen, vil medføre noen økonomiske eller administrative konsekvenser for henholdsvis vegtrafikk eller jernbaneområdet. Lovforslaget om avholdspliktreglene er i utgangspunktet en videreføring og oppdatering av gjeldende rett.

Innskjerping av promillegrensen på jernbanesektoren til 0,2 promille, samt innføringen av 6 timers avholdsplikt etter tjenesten i spesielle tilfeller, skal håndheves av politiet.»

Departementet anser videre at forslaget om å ta inn en hjemmel for innføring av sertifiseringsordninger og tilbakekall av sertifikater på jernbaneområdet ikke vil ha vesentlige økonomiske eller administrative konsekvenser, idet de krav som lig-

ger i en sertifisering stort sett allerede stilles i dag, og Statens jernbanetilsyn fører tilsyn med at disse kravene er oppfylt. Det kan imidlertid bli noe mer administrasjon for Statens jernbanetilsyn med utstedelse, fornyelse og tilbakekall av sertifikat hvis en slik offentlig godkjenning blir innført. Imidlertid har tilsynet besluttet å etablere et register for lokomotivførersertifikat basert på egne forskrifter (autorisasjonsforskriften, jf. punkt 5.9), og arbeider parallelt med sikte på en eventuell koordinert tilnærming til lokførerdirektivet. De nærmere økonomiske og administrative konsekvenser må derfor vurderes i forbindelse med utforming av forskrifter på området.

Departementet mener at lovforslaget, inkludert sertifiseringsordning og tilbakekall av sertifikater, vil ha positive sikkerhetsmessige konsekvenser.

8 Merknader til de enkelte bestemmelser i lovforslaget

8.1 Opphevelse av avholdspliktloven

Som følge av at aktuelle bestemmelser om avholdsplikt for yrkestransportører av motorvogn og jernbane m.m. er foreslått innarbeidet i vegtrafikkloven og jernbaneloven, oppheves avholdspliktloven i sin helhet.

8.2 Merknader til endringer i vegtrafikkloven

Til kapittel IV Fører av kjøretøy m.m.

Til § 22 a

Det foreslås å innta en henvisning til ny § 22 b i § 22 a første ledd nr. 1) og annet ledd, for å presisere hjemmelsgrunnlaget for å ta alkotest, utåndingsprøve, blodprøve og klinisk legeundersøkelse ved brudd på avholdspliktreglene. Det vises til nærmere omtale under punkt. 4.8.2.

Det foreslås at § 22 a tredje ledd endres, slik at benevnelsen «offentlig godkjent» strykes, og at kun tittelen «sykepleier» benyttes på tilsvarende måte som tittelen «bioingeniør» blir anvendt i bestemmelsen, jf. endringsforslaget fra Helse- og omsorgsdepartementet. Ved ikrafttredelse av lov 2. juli 1999 nr. 64 om helsepersonell mv. 1. januar 2001, bortfalt denne benevnelsen. Det følger av helsepersonelloven § 74 at kun den som har ...«autorisasjon, lisens eller spesialistgodkjenning har rett til å benytte slik yrkesbetegnelse som kjenne-tegner vedkommende gruppe helsepersonell.»

Det er således forutsatt at tittelen sykepleier innebærer at det stilles krav om at nødvendig autorisasjon eller lisens foreligger.

Til § 22 b

Bestemmelsen om avholdsplikt tas inn som ny § 22 b i vegtrafikklovens kapittel IV.

Bestemmelsen viderefører avholdspliktloven § 1 første ledd bokstav d og tredje ledd. Det følger av avholdspliktloven § 1 første ledd bokstav d at det er forbudt for den som tjenestegjør som fører av motorvogn i stilling eller yrke som medfører befordring av personer eller gods, i tjenestetiden å nyte

alkohol eller ta annet berusende eller bedøvende middel.

Det særskilte unntaket for stedfortredere er sløyfet i bestemmelsen da en tilsvarende løsning følger av kravet til subjektiv skyld. Likeledes er unntaket for øl som ikke inneholder over 2,50 volumprosent alkohol fjernet fra bestemmelsen da unntaket synes overflødig. Alkohollovens definisjon av alkoholholdig drikk skal imidlertid legges til grunn for tolkningen av begrepet «alkohol» i bestemmelsen.

Avholdsplikten retter seg mot yrkesmessig transport av personer og gods. Avholdsplikten gjelder i tjenestetiden og i et tidsrom på 8 timer før tjenesten begynner. Tjenestetiden er definert som det tidsrommet fra den tid da vedkommende i henhold til sine tjenesteplikter påbegynner utførelsen av slikt arbeid som stillingen krever og inntil arbeidet avsluttes.

Overtredelse av avholdspliktbestemmelsen i den nye § 22 b skal straffes etter de alminnelige straffebestemmelsene i vegtrafikkloven. Overtredelsen er å anse som en forseelse, og straffes med bøter eller med fengsel inntil 1 år, jf. vegtrafikkloven § 31 første ledd.

Vegtrafikkloven har hjemmel for midlertidig tilbakekall av førerett i § 33 nr. 3. Denne bestemmelsen skal få anvendelse i saker etter den foreslåtte § 22 b. Vilkåret etter § 33 nr. 3 er at innehaveren av førerkortet «med skjellig grunn er mistenkt for et straffbart forhold som kan medføre tap av retten til å føre førerkortpliktig motorvogn». Etter sin ordlyd omfatter dette også saker hvor mistanken gjelder overtredelse av ny § 22 b.

8.3 Merknader til endringer i jernbaneloven

Til nytt kapittel I A

Kapitteloverskriften gjenspeiler at kapitlet setter krav mv. til personell i jernbanevirksomheter og ikke til jernbanevirksomheten som sådan. Imidlertid vil jernbanevirksomheten fortsatt ha plikt til å påse at de har personell som oppfyller de kravene som gis i eller i medhold av loven.

Til § 3 a

Ved utforming av bestemmelsen er det tatt utgangspunkt i bl.a. tilsvarende bestemmelse i sjøloven § 143. For øvrig tilsvarende bestemmelsen vegtrafikkloven § 22.

Første ledd første punktum forbyr noen å føre eller forsøke å føre rullende materiell når vedkommende har en alkoholkonsentrasjon i blodet som overstiger 0,2 promille eller en alkoholkonsentrasjon i utåndingsluften som overstiger 0,1 milligram per liter luft, jf. nr. 1 og 2.

Har en person inntatt et annet berusende eller bedøvende middel enn alkohol, omfattes han av forbudet i nr. 3 dersom han kan karakteriseres som påvirket.

Det er videre inntatt et forbud mot å føre eller å forsøke å føre rullende materiell når vedkommende på grunn av sykdom, legemidler, tretthet eller lignende årsak er uskikket til å utføre tjenesten på en betryggende måte, jf. nr. 4. Tilsvarende forbud finnes i vegtrafikkloven § 21, luftfartsloven § 6-11 og i den danske jernbanesikkerhetsloven, jf. punkt 5.3.2. Departementet anser at det av sikkerhetsmessige hensyn er viktig at den som utfører oppgaver knyttet til sikkerheten ved jernbanen er i stand til å utføre tjenesten på en betryggende måte. Tretthet og lignende kan medføre at vedkommende ikke er tilstrekkelig konsentrert til å utføre sine oppgaver, noe som kan føre til økt risiko for ulykker.

Spørsmålet om 0,2 grensen er overtrådt eller om en person er påvirket, skal forstås på samme måte som vegtrafikkloven § 22.

Forbudet retter seg mot den som fører rullende materiell. Med rullende materiell menes her ethvert maskindrevet rullende materiell som benyttes på kjøreveien, som for eksempel tog, motorvognsett, trikk, t-bane, arbeidsmaskiner mv. Forsøk rammes også, jf. tilsvarende bestemmelse i sjøloven § 143 første ledd første punktum.

Første ledd annet punktum angir at villfarelse med hensyn til alkoholkonsentrasjonens størrelse ikke fritar for straff. Bestemmelsen skal forstås på samme måte som vegtrafikkloven § 22 første ledd siste punktum og sjøloven § 143 første ledd annet punktum.

Første ledd tredje punktum utvider forbudet i første punktum til også å omfatte den som utfører eller forsøker å utføre andre oppgaver knyttet til sikkerheten ved jernbane. Når det gjelder nærmere avgrensning av hvilke personellgrupper som skal omfattes av forbudet vises det til redegjørelse under punkt 5.6. Som det fremgår der vil det være aktuelt å ta utgangspunkt i helsekravforskriften

ved den nærmere utforming av hvem som skal omfattes av bestemmelsene om promille og avholdsplikt. Departementet vil gi nærmere forskrifter om dette, jf. tredje ledd.

Annet ledd fastsetter at den som har gjort tjeneste, ikke må nyte alkohol eller ta annet bedøvende middel i de første 6 timer etter tjenesten, når vedkommende forstår eller må forstå at det kan bli innledet politietterforskning vedrørende vedkommendes forhold i tjenesten. Forbudet gjelder ikke når det er tatt blodprøve eller utåndingsprøve, eller politiet har avgjort at det ikke skal tas slike prøver. Bestemmelsen bygger på vegtrafikkloven § 22 annet ledd, luftfartsloven § 6-11 annet ledd, sjøloven § 143 annet ledd og småbåtloven § 22 tredje ledd. Bestemmelsen skal forstås på samme måte som nevnte bestemmelser.

Tredje ledd gir departementet hjemmel til å fastsette forskrifter om hvem som omfattes av promillebestemmelsene i paragrafen. Det vil her være aktuelt å konkretisere nærmere hvilke grupper som har oppgaver knyttet til sikkerheten ved jernbane, i tillegg til førere av rullende materiell, samt hvilke jernbaner som omfattes i den grad dette kan medføre tvil.

Til § 3 b

Første ledd viderefører avholdsplikten i avholdspliktloven § 1 bokstav b som gjelder den som tjenestegjør «som fører eller ved driftsavdeling ved jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane for befordring av personer og gods», men med en mer oppdatert ordlyd. Etter avholdspliktloven § 1 er det presisert at alkoholnyttelse ikke omfatter øl som ikke inneholder over 2,50 volumprosent alkohol. Departementet har ikke funnet behov for å videreføre sistnevnte unntak, da dette følger av alkoholloven, jf. nærmere omtale under kapittel 6.

Ved utformingen av første ledd er det tatt utgangspunkt i sjøloven § 144.

Første ledd første punktum setter forbud for fører av rullene materiell til å nyte alkohol eller annet berusende eller bedøvende middel i tjenestetiden.

Første ledd annet punktum presiserer nærmere hva som menes med «tjenestetiden», jf. tilsvarende begrep i utkast til vegtrafikkloven § 22 b.

Første ledd tredje punktum viderefører avholdsplikten for øvrig personell med oppgaver knyttet til sikkerheten ved jernbane. Når det gjelder nærmere avgrensning av hvilke personellgrupper som skal gå inn under bestemmelsen vises det til merknader til § 3 a første ledd tredje punktum ovenfor.

Annet ledd viderefører forbudet i avholdspliktloven § 1 annet ledd mot å nyte alkohol 8 timer før tjenesten begynner. Når det gjelder regelen i avholdspliktloven om stedfortredere er denne ikke videreført, jf. nærmere under punkt 5.4.2.

Tredje ledd gir departementet hjemmel til å fastsette nærmere forskrifter om hvem som skal omfattes av bestemmelsen, tilsvarende det som følger av § 3 bokstav a.

Til § 3 c

Bestemmelsen regulerer politiets adgang til å ta alkotest, utåndingsprøve og blodprøve av person og til å fremstille personen til undersøkelse mv.

Bestemmelsen bygger på tilsvarende bestemmelser i vegtrafikkloven § 22 a og sjøloven § 145, og skal forstås på samme måte. Når det gjelder begrepet «sykepleier» i tredje ledd tilsvarer det begrepet «offentlig godkjent sykepleier» i bl.a. sjøloven § 145 *tredje ledd*, jf. nærmere omtale under punkt 5.7.

Til § 3 d

Første ledd første punktum angir at fører og annet personell med oppgaver knyttet til sikkerheten ved jernbane må oppfylle de vilkår som tilsynsmyndigheten fastsetter med hensyn til kvalifikasjoner mv. Dette er i tråd med de krav som tilsynet i dag setter til slikt personell med hjemmel i jernbaneloven § 6 annet ledd bokstav b, men da gjennom jernbanevirksomhetens tillatelse, noe som medfører at det er jernbanevirksomheten som må følge opp at personellet oppfyller kravene. Den nye bestemmelsen gir tilsynsmyndigheten mulighet til å fastsette krav som retter seg direkte til personellet, og som tilsynet kan følge opp overfor den enkelte.

Første ledd annet punktum gir tilsynsmyndigheten hjemmel til å innføre sertifiseringsordning for personell nevnt i første punktum.

Annet ledd gir hjemmel til å fastsette forskrifter om hvilke personellgrupper som skal omfattes av første ledd, samt regler om utstedelse og fornyelse av sertifikat mv. Departementet anser at det i første rekke vil være fører og ombordpersonell som eventuelt vil omfattes av en sertifiseringsordning, men utelukker ikke at det også kan være andre personellgrupper som vil kunne omfattes av en sertifiseringsordning på et senere tidspunkt. Bestemmelsen tar høyde for dette.

Til § 3 e

Første ledd angir at tilsynsmyndigheten kan tilbakekalle sertifikat gitt med hjemmel i § 3 bokstav d for et bestemt tidsrom eller inntil videre, dersom

vedkommende *utenfor* tjeneste gjør seg skyldig i forseelse av betydning for denne. Som eksempel på slike forseelser kan være promillekjøring med bil eller båt. Videre kan også sertifikatet tilbakekalles når innehaveren ikke lenger fyller vilkårene for å inneha sertifikatet.

Annet ledd angir at sertifikat skal tilbakekalles for minst ett år dersom vedkommende har overtrådt promillebestemmelsene eller avholdspliktbestemmelsene i §§ 3 a og 3 b. Dersom vedkommende i de siste 5 år er ilagt straff for en av de nevnte overtredelser, skal sertifikatet tilbakekalles for alltid. Departementet har her lagt seg på tilsvarende inndragningstid som det som følger av tilsvarende bestemmelse i luftfartsloven § 5-6, idet departementet anser at det i utgangspunktet bør være mest mulig like reaksjonsformer for samme type overtredelser.

Tredje ledd første punktum gir tilsynsmyndigheten mulighet til å sette sertifikat ut av kraft inntil spørsmål om tilbakekalling er avgjort. Dette ivaretar Riksadvokatens uttalelse, jf. punkt 5.9.1. Når det er en sikkerhetsrisiko forbundet med å la personer utføre sitt yrke iht. sertifikatet, anser departementet at hensynet til sikkerheten må veie tyngre enn hensynet til den enkelte sertifikatinnehaver. Tilsvarende rett er gitt til politiet når det er innledet politietterforskning mot innehaveren av sertifikat. Politiets adgang er begrenset til 3 uker, men kan forlenges med samtykke fra tilsynsmyndigheten, jf. *tredje ledd annet punktum*. Bestemmelsen har sin parallell i luftfartsloven § 5-6 tredje ledd.

Fjerde ledd gir tilsynsmyndigheten hjemmel til å fastsette nærmere bestemmelser om tilbakekall av sertifikater, samt i enkeltvedtak å sette ned tilbakekallingstiden under minstetiden fastsatt i annet ledd, når det foreligger særdeles formildende omstendigheter og tilbakekalling for så lang tid som fastsatt, vil virke urimelig hardt. Bestemmelsen tar høyde for eventuelle bestemmelser om reaksjonsformer som vil følge av det foreslåtte direktivet om sertifisering av lokomotivførere og ombordpersonale, jf. punkt 5.9.2. For øvrig tilsvarer det materielle innholdet i bestemmelsen luftfartsloven § 5-6 fjerde ledd, med unntak av at det ikke er henvist til at vedtaket må være påklaget for å få omgjort dette. Etter departementets syn bør de ordinære reglene i forvaltningsloven gjøres gjeldende, dvs. at vedtak kan omgjøres etter klage eller av eget tiltak.

Femte ledd angir at sertifikatet skal innlevers når det er tilbakekalt eller satt ut av kraft, og har sin parallell i luftfartsloven § 5-6 femte ledd.

Til § 22

En særskilt straffebestemmelse for brudd på promille- og avholdspliktbestemmelsene i §§ 3 a og 3 b foreslås inntatt i jernbaneloven § 22 annet ledd. Bestemmelsen viderefører innholdet i straffebestemmelsen i avholdspliktloven § 7 første ledd. Det forutsettes at domstolene ved utmåling av straff vil se hen til hvordan brudd på tilsvarende bestemmelser innen luftfart, sjø og vegtrafikkområdet straffes, jf. særlig vegtrafikkloven § 31.

8.4 Ikraftsetting

Av hensyn til trafikksikkerheten ser departementet det som naturlig med en snarlig ikrafttredelse av de nye bestemmelsene i vegtrafikkloven og jernbaneloven. Det foreslås at beslutningen om ikrafttredelse av loven overlates til Kongen, og at Kon-

gen kan sette i kraft de enkelte bestemmelsene til forskjellig tid.

Forskrifter gitt med hjemmel i avholdspliktloven § 4 på jernbaneområdet gjelder også etter at loven her har trådt i kraft. Dette innebærer bl.a. at det jernbanepersonell som omfattes av forskrift fastsatt med hjemmel i avholdspliktloven § 4 vil være underlagt en promillegrense på 0,2 fra lovens ikraftsetting.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om lov om endringer i vegtrafikkloven og jernbaneloven m.m. (avholdsplikt og promillegrense mv.)

Vi HARALD, Norges Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak til lov om endringer i vegtrafikkloven og jernbaneloven m.m. (avholdsplikt og promillegrense mv.) i samsvar med et vedlagt forslag.

Forslag

til lov om endringer i vegtrafikkloven og jernbaneloven m.m. (avholdsplikt og promillegrense mv.)

I

Lov 16. juli 1936 nr. 2 om pliktmessig avhold for personer i visse stillinger fra nytelse av alkohol eller annet berusende eller bedøvende middel oppheves.

II

I lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk gjøres følgende endringer:

§ 22 a første ledd nr. 1 skal lyde:

l) det er grunn til å tro at han har overtrådt bestemmelsene i § 22 eller § 22 b,

§ 22 a annet ledd første punktum skal lyde:

Dersom resultatet av alkotesten eller andre forhold gir grunn til å tro at fører av motorvogn har overtrådt bestemmelsene i § 22 eller § 22 b, kan politiet fremstille ham for utåndingsprøve, blodprøve og klinisk legeundersøkelse for å søke å fastslå påvirkningen.

§ 22 a tredje ledd annet punktum skal lyde:

Blodprøve kan tas av *lege, sykepleier* eller bioingeniør.

Ny § 22 b skal lyde:

§ 22 b. *Pliktmessig avhold*

Den som fører motorvogn i stilling eller yrke som medfører befordring av personer eller gods, må i tjenestetiden ikke nyte alkohol eller ta annet berusende eller bedøvende middel.

Tjenestetiden omfatter tidsrommet fra den tid da vedkommende i henhold til sine tjenesteplikter påbegynner utførelsen av slikt arbeid som stillingen krever og inntil arbeidet avsluttes. Forbudet gjelder også i et tidsrom av 8 timer før tjenestetiden begynner.

III

I lov 11. juni 1993 nr. 100 om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (jernbaneloven) gjøres følgende endringer:

Nytt kapittel I A skal lyde:

Kapittel I A. Fører og annet personell ved jernbane mv.

§ 3 a. *(Alkoholpåvirkning mv.)*

Ingen må føre eller forsøke å føre rullende materiell

1. med en alkoholkonsentrasjon i blodet som er større enn 0,2 promille, eller en alkoholmengde i kroppen som kan føre til så stor alkoholkonsentrasjon i blodet,
2. med en større alkoholkonsentrasjon i utåndingsluft enn 0,1 milligram per liter luft,
3. under påvirkning av et annet berusende eller bedøvende middel enn alkohol, eller
4. når sykdom, legemidler, tretthet eller lignende årsak gjør han eller hun uskikket til å utføre tjenesten på betryggende måte.

Villfarelse med hensyn til alkoholkonsentrasjonens størrelse fritar ikke for straff. Forbudet gjelder tilsvarende for den som utfører eller forsøker å utføre oppgaver knyttet til sikkerheten ved jernbane.

Den som forbudet i første ledd gjelder for, må ikke nyte alkohol eller ta annet berusende eller bedøvende middel i de første seks timer etter at tjenesten er avsluttet, når vedkommende forstår eller må forstå at det kan bli politietterforskning på grunn av utførelsen av tjenesten. Dette forbudet gjelder likevel ikke etter at blodprøve eller utåndingsprøve er tatt, eller politiet har avgjort at slik prøve ikke skal tas.

Departementet kan gi nærmere forskrifter om hvem som omfattes av denne bestemmelsen.

§ 3 b. *(Pliktmessig avhold mv.)*

Den som fører rullende materiell, må i tjenestetiden ikke nyte alkohol eller annet berusende eller bedøvende middel. Tjenestetiden omfatter tidsrommet fra vedkommende i henhold til sine tjenesteplikter påbegynner utførelsen av slikt arbeid som stillingen krever og inntil arbeidet avsluttes. Forbudet gjelder tilsvarende for den som utfører eller

forsøker å utføre oppgaver knyttet til sikkerheten ved jernbane.

Forbudet gjelder også i et tidsrom av 8 timer før tjenesten begynner.

Departementet kan gi nærmere forskrifter om hvem som omfattes av denne bestemmelsen.

§ 3 c. (Alkotest, utåndningsprøve, blodprøve)

Politiet kan ta alkotest (foreløpig blåseprøve) av en person

1. som det er grunn til å tro har overtrådt bestemmelsene i §§ 3 a og 3 b,
2. som med eller uten egen skyld er innblandet i en jernbaneulykke eller jernbanehendelse, eller
3. når det blir krevd som ledd i kontroll av jernbandedriften.

Dersom resultatet av alkoholtesten eller andre forhold gir grunn til å tro at bestemmelsene i §§ 3 a eller 3 b er overtrådt, kan politiet fremstille personen for utåndningsprøve, blodprøve og klinisk legeundersøkelse for å søke å fastslå påvirkningen. Slik fremstilling skal i alminnelighet finne sted for den som nekter å medvirke til alkotest.

Utåndningsprøve tas av politiet. Blodprøve kan tas av lege, sykepleier eller bioingeniør. Klinisk legeundersøkelse foretas når det er mistanke om påvirkning av andre midler enn alkohol eller andre særlige grunner taler for det.

Departementet kan gi nærmere forskrifter om undersøkelser som nevnt i paragrafen her.

§ 3 d. (Kompetansekrav til fører og annet personell med oppgaver knyttet til sikkerheten ved jernbane)

Fører av rullende materiell og annet personell som skal utføre oppgaver knyttet til sikkerheten ved jernbane må oppfylle de vilkår som tilsynsmyndigheten fastsetter om kvalifikasjoner, alder, helse, fysisk og psykisk skikkethet, vandel, edruskap, utdanning, opplæring og trening m.m. Tilsynsmyndigheten kan kreve at personell nevnt i første punktum skal ha sertifikat som viser at de oppfyller vilkårene.

Tilsynsmyndigheten kan gi nærmere forskrifter om hvilke personellgrupper som skal omfattes av første ledd, samt regler om utstedelse og fornyelse av sertifikat mv.

§ 3 e. (Tilbakekall av sertifikater mv.)

Tilsynsmyndigheten kan tilbakekalle et sertifikat etter § 3 d første ledd for bestemt tid, inntil videre eller for resten av gyldighetstiden, dersom innehaveren i eller utenfor tjeneste gjør seg skyldig i forseelse av betydning for tjenesten eller om han ellers ikke fyller vilkårene for å gjøre den tjeneste sertifikatet gjelder.

Sertifikat skal tilbakekalles for minst ett år dersom innehaveren blir ilagt straff for overtredelse av forbudet i §§ 3 a eller 3 b. Dersom innehaveren tidligere i de siste 5 år er ilagt straff for en av de nevnte overtredelser, skal sertifikatet tilbakekalles for alltid.

Når tilsynsmyndigheten finner grunn til å anta at det foreligger et forhold som kan begrunne tilbakekall, kan den straks sette sertifikatet ut av kraft inntil spørsmålet om tilbakekall er avgjort. Er det innledet politietterforskning mot innehaveren, har politiet tilsvarende adgang til å sette sertifikatet foreløpig ut av kraft, men ikke for lengre tid enn 3 uker uten samtykke fra tilsynsmyndigheten.

Tilsynsmyndigheten kan fastsette nærmere bestemmelser om tilbakekall av sertifikater etter paragrafen her, samt i enkeltvedtak sette ned tilbakekallstiden under minstetiden fastsatt i annet ledd, når det foreligger særdeles formildende omstendigheter og tilbakekall for så lang tid som fastsatt vil virke urimelig hardt.

Når et sertifikat er tilbakekalt eller satt ut av kraft, skal dokumentet innleveres til tilsynsmyndigheten.

§ 22 nytt annet ledd skal lyde:

Den som uaktsomt eller forsettlig overtrer forbudet i §§ 3 a eller 3 b, straffes med bøter eller fengsel inntil ett år. Overtredelse er forseelse.

IV

Loven gjelder fra den tid Kongen bestemmer. Kongen kan sette i kraft de enkelte bestemmelsene til forskjellig tid.

Forskrifter gitt med hjemmel i lov 16. juli 1936 nr. 2 § 4 om pliktmessig avhold for personer i visse stillinger fra nytelse av alkohol eller annet berusende eller bedøvende middel gjelder også etter at loven her har trådt i kraft.