

HØRINGSNOTAT – Utkast til lov om endringer i jernbaneloven (p.g.a. Europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/59/EF av 23. oktober 2007 om sertifisering av lokomotivførere som fører lokomotiver og tog på jernbanenettet i Fellesskapet).

1. Innledning

Europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/59/EF av 23. oktober 2007 om sertifisering av lokomotivførere som fører lokomotiver og tog på jernbanenettet i Fellesskapet (lokomotivførerdirektivet) ble publisert i OJ 3. desember 2007 med ikrafttredelse 4. desember 2007, og skal være implementert i EU innen 4. desember 2009.

Hensikten med direktivet er å harmonisere de ulike nasjonale ordningene for sertifisering av lokomotivførere for å gjøre det enklere å bruke lokomotivførere på tvers av landegrensene. En vil da oppnå større grad av interoperabilitet i det felleseuropeiske jernbanetransportmarkedet, samtidig som det opprettholdes et høyt sikkerhetsnivå innenfor jernbanen.

Direktivet vurderes tatt inn i EØS-avtalen. En innlemmelse av direktivet i EØS-avtalen vil imidlertid kreve visse endringer og presiseringer i jernbaneloven av 11. juni 1993 nr. 100.

I dette notatet legger departementet frem forslag til endringer i jernbaneloven som muliggjør en fullstendig implementering av direktivet i norsk rett.

2. Direktivets innhold

Nærmere om innholdet i direktivet

Kapittel I Formål, virkeområde og definisjoner

Direktivet fastsetter vilkår og fremgangsmåter for sertifisering av lokomotivførere i Fellesskapet. Det angir hvilke oppgaver de kompetente myndigheter i medlemsstatene, lokomotivførere og andre parter innenfor denne sektoren, i særdeleshet jernbaneforetak, infrastrukturforvaltere og opplæringssentre, har ansvar for (artikkel 1).

Sertifiseringsbestemmelsene i direktivet omfatter lokomotivførere hos jernbaneforetak som skal ha sikkerhetssertifikat og infrastrukturforvaltere som skal ha sikkerhetsgodkjenning (artikkel 2). I Norge vil det si virksomheter som reguleres etter lisensforskriften av 16. desember 2005 nr. 1490. Sertifiseringsbestemmelsene i direktivet vil derfor for Norges del bare omfatte lokomotivførere på det nasjonale jernbanenettet.

Det er ikke tillatt å fastsette nasjonale bestemmelse for annet personell om bord på tog, som hindrer godstog å krysse grenser eller utføre godstransport innenlands.

Fra direktivet *kan* unntas:

- t-baner, sporvei og andre lettbanesystemer

- nett som er funksjonsmessig atskilt fra resten av jernbanesystemet, og som kun er beregnet til persontransport og godstransport i lokal-, by- og forstadsområder.
- Privateid jernbaneinfrastruktur, som utelukkende brukes til eierens egen godstransport.
- Seksjoner av spor, som midletidig er avsperrert for ordinær trafikk for vedlikehold, fornying og forbedring av infrastrukturen.

Etter norsk rett er baner som omtalt i de tre første strekpunktene allerede unntatt, da de ikke er underlagt lisensforskriftens krav til sikkerhetssertifikat eller sikkerhetsgodkjenning.

Artikkel 3 gir en oversikt over definisjoner. Her er bl.a. gitt følgende definisjon av ”kompetent myndighet”: *den sikkerhetsmyndighet som er omhandlet i artikkel 16 i direktiv 2004/49/EF* (jernbanesikkerhetsdirektivet). Denne myndigheten er i Norge lagt til Statens jernbanetilsyn.

Kapittel II Sertifisering av lokomotivførere

Sertifiseringen av lokomotivførere er todelt (artikkel 4). Den omfatter et generelt togførerbevis utstedt av myndighetene som viser at lokomotivføreren oppfyller minstevilkårene med hensyn til medisinske krav, grunnutdanning og generelle yrkesmessige kvalifikasjoner. Togførerbeviset gjelder i hele fellesskapsområdet (artikkel 7). I tillegg kreves det at lokomotivførere har ett eller flere sertifikater utstedt av jernbaneforetak eller infrastrukturforvalter knyttet til det rullende materiellet og den infrastrukturen som skal trafikkeres.

Utformingen av togførerbeviset og sertifikatene fremgår av vedlegg 1 i direktivet.

Kommisjonen skal vedta den fysiske utforming av bl.a. togførerbeviset og sertifikatene, etter innstilling fra European Rail Agency (ERA).

Det er gjort unntak fra kravet til å inneha sertifikat for en bestemt del av infrastrukturen i ekstraordinære tilfeller forutsatt at en annen lokomotivfører med gyldig sertifikat for strekningen sitter ved siden av føreren på turen. Dette gjelder for eksempel når det er tale om levering eller demonstrasjon av nye tog og lokomotiver og opplæring av og prøver for lokomotivførere.

Sertifikatene er delt i to klasser (artikkel 4):

Kategori A: Skiftelokomotiver, arbeidstog, kjøretøyer for jernbanevedlikehold og alle andre lokomotiver når disse brukes til skifting.

Kategori B: Transport av person- og/eller gods.

Kommisjonen er gitt fullmakt til å supplere de to nevnte kategoriene. Et sertifikat kan inneholde en godkjenning for alle kategorier.

Kompetente myndigheter og utstedende organer skal treffe alle nødvendige tiltak for å unngå risiko for forfalsking av togførerbevis og sertifikatene, samt ulovlig inngrep i registrene nevnt i artikkel 22 (artikkel 5).

Når kompetent myndighet eller dennes representant utsteder et togførerbevis på et nasjonalspråk som ikke er et fellesskapsspråk, skal den utarbeide en tospråklig

versjon av togførerbeviset, hvor ett av språkene er et fellesskapsspråk. Det samme gjelder sertifikater som jernbaneforetak eller infrastrukturforvalter utsteder. Togførerbevisene tilhører innehaveren, mens sertifikatene som jernbaneforetaket eller infrastrukturforvalteren utsteder, tilhører foretaket/infrastrukturforvalteren, dog med rett for innehaveren på en bekreftet kopi (artikkel 6).

Kapittel III Vilkår for å få togførerbevis og sertifikat

Etter artikkel 9 må den som søker om togførerbevis oppfylle de minstekrav som fremgår av artikkel 10 og 11. Den som søker om sertifikat må oppfylle minstekravene i artikkel 12 og 13. Medlemsstaten kan stille strengere krav ved utstedelse av togførerbevis på eget område, men skal likevel anerkjenne togførerbevis som er utstedt av andre medlemsland, (jf. artikkel 7).

Minstekrav til togførerbevis omfatter bl.a. krav til alder, utdanning, fysisk og psykisk skikkethet. Det kreves bl.a. at det legges fram legeattester på fysisk og psykisk skikkethet. Lege og psykologer skal være akkreditert eller godkjent i samsvar med artikkel 20. De nærmere krav til undersøkelsene fremgår av vedlegg II. Søkere skal for øvrig ha vist sin generelle yrkeskompetanse ved å bestå en prøve som minst omfatter de generelle emnene som er oppført i vedlegg IV.

Krav til sertifikater omfatter bl.a. språkkunnskaper knyttet til infrastrukturen sertifikatet skal brukes på (vedlegg VI). Videre skal søkere ha bestått prøver som viser deres yrkesmessige kunnskaper og kompetanse for så vidt gjelder de typer rullende materiell og de infrastrukturer som det søkes om sertifikat for. Prøvene skal *minst* omfatte de emner som fremgår av vedlegg V og de generelle emner som fremgår av vedlegg VI. Hvis nødvendig skal søkeren også gjennomgå en prøve i språkkunnskaper, jf. vedlegg VI, avsnitt 8. Søkere skal også gjennomgå opplæring av jernbaneforetaket eller infrastrukturforvalterens respektive sikkerhetsstyringssystemer, som fastsatt i direktiv 2004/49/EF (jernbanesikkerhetsdirektivet).

Det skal holdes prøver av lokomotivførere som ikke har vedkommende språk som morsmål hvert tredje år eller etter fravær på mer enn ett år, vedlegg VII.

Kapittel IV Framgangsmåte for å få togførerbevis og sertifikat

Direktivet fastsetter saksbehandlingsregler for å få togførerbevis og sertifikat (artikkel 14 og 15). Togførerbeviset er gyldig i ti år, hvis vilkårene til enhver tid er oppfylt.

Alle jernbaneforetak og infrastrukturforvaltere skal etablere egne fremgangsmåter for utstedelse og ajourføring av sertifikater i henhold til direktivet. Det skal være muligheter å klage på avslag. Det skal foretas regelmessig kontroll av om vilkårene for togførerbeviset er oppfylt, og det må avlegges prøver, herunder regelmessige prøver mv. for å opprettholde sertifikater, (artikkel 16).

Ved opphør av ansettelsesforhold, (artikkel 17) skal arbeidsgiveren underrette kompetent myndighet om dette. Togførerbeviset er gyldig så lenge vilkårene for dette i henhold til artikkel 16 er oppfylt (helsekontroller). Sertifikatet blir imidlertid ugyldig, men innehaveren skal få bekreftet kopi og også annen dokumentasjon som viser hans kvalifikasjoner mv., og som kan forelegges ny arbeidsgiver som skal ta dette i betraktning ved utstedelse av nye sertifikater.

Jernbaneforetak og infrastrukturforvaltere skal sikre og kontrollere at lokomotivførerne de benytter (enten gjennom ansettelse eller kontrakt) har gyldige togførerbevis og sertifikater (artikkel 18). De skal etablere en tilsynsordning, og treffe nødvendige tiltak hvis vilkårene ikke lenger er oppfylt. Lokomotivførere har også selv et ansvar for straks å varsle infrastrukturforvalter eller jernbaneforetaket dersom deres helsetilstand tilsier at det er tvil om deres skikkethet for arbeidet.

Jernbaneforetaket eller infrastrukturforvalteren skal straks treffe nødvendige tiltak i slike situasjoner. I tillegg har disse også plikt til å sørge for at lokomotivførerne ikke er påvirket av stoff som kan påvirke deres konsentrasjonsevne mv. Kompetent myndighet skal underrettes omgående ved arbeidsudyktighet som er lengre enn tre måneder.

Kapittel V Den kompetente myndighets oppgaver og beslutninger

Artikkel 19 omtaler nærmere oppgaver som ligger til den kompetente myndighet. Dette omfatter bl.a. oppgaver som utstedelse, ajourføring og tilbakekall av togførerbevis, godkjenning av opplæring og eksaminator/sensor, hvis kompetent myndighet er utpekt til dette av medlemsstaten. Den kompetente myndighet har for øvrig ansvaret for at register over personer og organer som er akkreditert eller godkjent (jf. artikkel 20), blir offentliggjort og ajourført, og skal også holde og ajourføre et register over togførerbevis (jf. artikkel 16 nr. 1 og artikkel 22 nr. 1). Den skal føre tilsyn med lokomotivførere, fastlegge nasjonale kriterier for eksaminatorer, mv. Oppgavene kan bare i visse tilfeller overlates til andre, jf. artikkel 19 nr. 2 – 6.

Artikkel 20 fastsetter nærmere regler for akkreditering av personer og organer som skal være akkreditert i henhold til direktivet. Akkrediteringsprosessen bygger på uavhengighets-, kompetanse- og upartiskhetskriterier, så vel som relevante europeiske standarder i EN 45000-serien. Som alternativ til akkreditering kan en medlemsstat fastsette at kompetent myndighet eller et organ utpekt av den aktuelle medlemsstat, godkjenner personer eller organer i henhold til direktivet, etter de ovennevnte kriteriene.

Den kompetente myndighet skal etter begrunnet anmodning gi informasjon om togførerbevisene til de kompetente myndigheter i andre medlemsland, til ERA eller til lokomotivførers arbeidsgivere.

Jernbaneforetak og infrastrukturforvaltere er pålagt å føre eller sørge for at det føres et register over alle sertifikater som er utstedt, fornyet, endret, utløpt, suspendert, inndratt eller meldt tapt, stjålet eller ødelagt, og ajourføre dette regelmessig. (artikkel 22) Registret skal inneholde data som foreskrevet i vedlegg I avsnitt 4, samt data vedrørende de regelmessige kontrollene omhandlet i artikkel 16 (bl.a. helsekontroll og kunnskapskontroll). De skal samarbeide med den kompetente myndighet i den medlemsstat de er etablert, med sikte på å utveksle informasjon med den kompetente myndighet og gi den adgang til nødvendige opplysninger. De skal også gi opplysninger om slike sertifikaters innhold til de kompetente myndigheter i andre medlemsland etter anmodning, hvis dette er nødvendig som følge av deres tverrnasjonale virksomhet.

Lokomotivføreren skal ha tilgang til opplysninger som gjelder dem selv og som er lagret i registre til de kompetente myndigheter og til jernbaneforetak, og skal på anmodning få en kopi av disse opplysningene.

De kompetente myndigheter, infrastrukturforvalterne, og jernbaneforetakene skal sikre seg at de registrene som de oppretter i henhold til denne artikkel, og den måte de utnyttes på, er i overensstemmelse med direktiv 95/46/EF (personverndirektivet).

Kapittel VI Opplæring og prøving av lokomotivførere

Av artikkel 23 fremgår det bl.a. at opplæring knyttet til togførerbevis skal omfatte generell yrkesmessig kunnskap som beskrevet i vedlegg IV, og for sertifikat som fremgår av vedlegg V og VI.

Opplæringsmetodene skal oppfylle kriteriene i vedlegg III.

Medlemsstaten skal sørge for at lokomotivføreraspiranter har rettfærdig adgang uten forskjellsbehandling til utdanning for å få togførerbevis og sertifikat, i samsvar med direktiv 2004/49/EF.

For så vidt gjelder togførerbevis gjelder den generelle ordning for anerkjennelse av yrkesutdanning som en statsborger i et medlemsland har tatt i et tredjeland, og som fremgår av direktiv 2005/36/EF.

Det skal opprettes en prosess for løpende opplæring for å sikre at lokomotivførernes kompetanse opprettholdes, i samsvar med nr. 2 bokstav e i vedlegg III til direktiv 2004/49/EF (jernbanesikkerhetsdirektivet).

For togførerbeviset skal innholdet i prøver og utpeking av sensorer fastsettes av den kompetente myndighet i samband med fastsettelse av fremgangsmåten for å få togførerbevis, og for sertifikater av jernbaneforetaket eller infrastrukturforvalteren, jf. artikkel 25.

Prøvene skal overvåkes av kompetente sensorer, akkreditert eller godkjent i henhold til artikkel 20. Det er forutsatt at ERA skal fastsette kriterier for sensor og for prøver mv. Dersom slike ikke er fastsatt, fastsetter de kompetente myndigheter disse.

Prøver for å få togførerbevis og sertifikat skal tilrettelegges slik at enhver interessekonflikt unngås, uten at det berører muligheten for at sensoren kan tilhøre det jernbaneforetaket eller infrastrukturforvalter som utsteder sertifikatet.

Som avslutning på opplæringen skal det holdes teoretiske og praktiske prøver.

Kapittel VII Vurdering

De kompetente myndigheter skal påse at alle aktiviteter i forbindelse med opplæring, vurdering av ferdigheter og ajourføring av togførerbevis og sertifikater kontrolleres løpende ved hjelp av et system for kvalitetsstandarder. Dette omfatter ikke aktiviteter som allerede fremgår av sikkerhetsstyringssystemer, som jernbaneforetak og infrastrukturforvaltere har innført i henhold til direktiv 2004/49/EF (sikkerhetsdirektivet), jf. artikkel 26.

Etter artikkel 27 skal det foretas en uavhengig vurdering hvert femte år av fremgangsmåtene/prosedyrene for tilegning og vurdering av yrkesmessig kunnskap og kompetanse, samt av systemet for utstedelse av togførerbevis og sertifikater. Dette gjelder ikke aktiviteter som allerede omfattes av sikkerhetsstyringssystemer innført av jernbaneforetak og infrastrukturforvaltere i samsvar med sikkerhetsdirektivet. Vurderingen skal foretas av kvalifiserte

personer som ikke er involvert i disse prosessene. Resultatet av den uavhengige evalueringen skal fremlegges for de berørte kompetente myndigheter. Hvis nødvendig, skal medlemsstaten treffe tiltak for å avhjelpe mangler som er avdekket.

Kapittel VIII Andre medlemmer av togpersonalet

ERA skal utarbeide en rapport innen 4. juni 2009 om annet togpersonell som bør omfattes av en godkjenningsordning på fellesskapsnivå, jf. artikkel 28. Kapittel IX.

Kontroll og sanksjoner

Den kompetente myndighet kan kontrollere om bord i tog at lokomotivførere som kjører på dens jurisdiksjonsområde er i besittelse av de dokumenter som er utstedt i henhold til direktivet, jf. artikkel 29. Uavhengig av dette kan den kompetente myndighet også i tilfelle av uaktsomhet (forsømmelse) på arbeidsplassen, kontrollere om vedkommende lokomotivfører overholder kravene i artikkel 13 (dvs. til yrkesmessige kunnskaper).

Den kompetente myndighet kan foreta undersøkelser vedrørende overholdelse av direktivet hos lokomotivførere, jernbaneforetak, infrastrukturforvaltere, sensorer og opplæringssentre, som driver sin virksomhet innenfor den kompetente myndighets jurisdiksjonsområde.

Hvis den kompetente myndighet finner at en lokomotivfører ikke lenger oppfyller et eller flere av vilkårene, skal den treffe tiltak i henhold til artikkel 29, bl.a. suspensjon av togførerbevis mv.

Artikkel 30 angir at medlemsstatene skal fastsette regler om sanksjoner i tilfelle overtredelse av de nasjonale bestemmelser som er vedtatt i h t direktivet, uavhengig av de sanksjoner mv. som er fastsatt i direktivet. Sanksjonene skal være virkningsfulle, stå i forhold til overtredelsen, ikke føre til forskjellsbehandling og være avskrekkende.

Kapittel X Sluttbestemmelser

Kapittel X inneholder bl.a. bestemmelser som berører kommisjonens og ERAs arbeid i f m direktivet. Kommisjonen skal bistås av artikkel 21-komiteen i direktiv 96/48/EF. For øvrig er det bestemmelser om at de kompetente myndigheter skal samarbeide.

Direktivet skal være implementert innen 4. desember 2009.

Direktivet skal gjennomføres gradvis, jf. artikkel 37. Bl.a. skal det innen to år fra vedtakelse av grunnleggende parametere for de registre som er omhandlet i artikkel 22 nr. 4 utstedes sertifikater eller togførerbevis i henhold til direktivet til lokomotivførere som utfører grenseoverskridende trafikk, kabotasje eller godstransport i en annen medlemsstat eller arbeider i minst to medlemsstater. Dette gjelder imidlertid ikke lokomotivførere som har førerett i henhold til de bestemmelser som var gjeldende før denne tid. Disse får en overgangstid på inntil syv år fra opprettelsen av de nevnte registrene.

3. Gjeldende rett

Jernbaneloven regulerer anlegg og drift av jernbane, herunder kan det fastsettes bl.a. bestemmelser om sertifisering av førere av rullende materiell, jf. § 3 d. Det er også hjemmel til å tilbakekalle sertifikater mv., jf. § 3 e. Videre kan Kongen gi forskrift om utfylling og gjennomføring av EØS-avtalen på jernbanens område, jf. § 16 (delegert til Samferdselsdepartementet).

I jernbaneloven er det i stor grad stilt krav til den som driver jernbanevirksomhet og i mindre grad direkte til enkeltindivider. Det er bl.a. i det vesentligste lagt opp til at det er den som driver virksomheten som plikter å følge opp at det personell som benyttes oppfyller de krav som er stilt i jernbanelovgivningen.

I jernbaneloven § 3 d gis tilsynsmyndigheten hjemmel til direkte å stille krav til førere av rullende materiell og annet personell om kvalifikasjoner, alder, helse, fysisk og psykisk skikkethet, vandel, edruskap, utdanning, opplæring og trening m.m. Tilsynsmyndigheten kan kreve at personellet skal ha sertifikat som viser at de oppfyller vilkårene. Tilsynsmyndigheten kan gi nærmere forskrifter om hvilke personellgrupper som skal omfattes, samt regler om utstedelse og fornyelse av sertifikat mv.

Etter lovens § 3 e kan bl.a. tilsynsmyndigheten tilbakekalle sertifikat gitt med hjemmel i § 3 d på nærmere angitte vilkår.

For øvrig gir § 11 tilsynsmyndigheten hjemmel til å føre tilsyn med jernbaner, og til bl.a. å gi pålegg om korrigerende tiltak, påby stans av driften når sikkerhetsmessige hensyn krever det og tilbakekalle tillatelse gitt i medhold av loven ved brudd på vilkår eller krav som er satt for virksomheten.

Ovennevnte paragrafer dekker delvis de bestemmelser som følger av direktivet, men ikke fullstendig.

Statens jernbanetilsyn har fastsatt bl.a. følgende forskrifter som autorisasjon, helse, opplæring og sikkerhet:

- Forskrift 7. februar 2005 nr. 113 om krav til kompetanse og autorisasjon for førere av trekkraftkjøretøy på det nasjonale jernbanenettet (autorisasjonsforskriften)
- Forskrift 18. desember 2002 nr. 1678 om krav til helse for personell med arbeidsoppgaver av betydning for trafiksikkerheten ved jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (helsekravforskriften)
- Forskrift 18. desember 2002 nr. 1679 om opplæring av personell med arbeidsoppgaver av betydning for trafiksikkerheten ved jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (opplæringsforskriften)
- Forskrift 19. desember 2005 nr. 1621 om krav til jernbanevirksomhet på det nasjonale jernbanenettet (sikkerhetsforskriften).

Disse forskriftene dekker allerede deler av bestemmelsene i direktivet, men det er behov for å foreta endringer i forskriftene for å implementere alle krav som er satt i direktivet.

4. Forslag til endringer og presiseringer i jernbaneloven som muliggjør en fullstendig implementering av direktivet i norsk rett

Direktivet inneholder bestemmelser og krav som det etter gjeldende rett ikke er tilstrekkelig lovhjemmel til å gjennomføre. For å kunne gjennomføre direktivet i norsk rett må det derfor foretas enkelte endringer i jernbaneloven. Det er behov for en hjemmel til å kunne godkjenne leger, psykologer mv., samt for å godkjenne personer og opplæringsinstitusjoner o.a. som driver opplæring, eksaminering og evaluering av førere. Det bør videre foretas en utvidelse av tilsynshjemmelen i § 11 slik at den omfatter virkeområdet til direktivet. I den sammenheng kan det også være hensiktsmessig å foreta en mindre presisering av jernbanelovens virkeområde i § 1 slik at det klart fremgår at den omfatter også aktiviteter utover det som kan sies å omfattes av ”anlegg og drift av jernbane” og ”faste og løse innretninger som er knyttet til jernbanevirksomheten”. I tillegg er det hensiktsmessig å foreta justeringer i §§ 3 d og 3 e om sertifisering og tilbakekall av sertifikater, slik at disse bestemmelsene legges mer opp til ordlyden i direktivet, samtidig som det tas høyde for at sertifiseringen består av to deler, én som myndighetene utsteder og én som den som driver jernbanevirksomhet utsteder.

Selv om de foreslåtte endringene i første rekke skal muliggjøre implementering av lokomotivførerdirektivet i norsk rett, vil hjemmelsbestemmelsene som sådan også omfatte jernbanevirksomhet som faller utenfor direktivets virkeområde.

4.1. Jernbanelovens virkeområde § 1

Utviklingen på jernbanesektoren innen EØS-område med økt konkurranse fører til at nye aktører og typer virksomhet som har en tilknytning til anlegg og drift av jernbane etablerer seg. Dette fører til nye reguleringsbehov utover det som tradisjonelt har vært omfattet av jernbaneloven. Jernbaneloven § 1 lyder:

Loven gjelder anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane, forstadsbane og lignende sporbundet transportmiddel. Loven gjelder også faste og løse innretninger som er knyttet til jernbanevirksomheten.

Det kan stilles spørsmål om jernbanelovens virkeområde omfatter fullt ut lokomotivførerdirektivets virkeområde. Direktivet stiller bl.a. opp krav til personer og virksomheter som ikke nødvendigvis har noen direkte tilknytning til driften av jernbanen. Dette gjelder særlig akkreditering eller godkjenning av leger, psykologer, sensorer og personer eller virksomheter som tilbyr opplæring. Dette, samtidig som at det siden jernbaneloven ble vedtatt i 1993 er foretatt flere endringer som regulerer ulike deler av jernbanevirksomhet direkte og indirekte, gjør at departementet anser det hensiktsmessig å foreta en tilføyelse i § 1 slik at det ikke skal være tvil om at også nye aktører og aktiviteter som er relatert til jernbanevirksomhet omfattes av lovens virkeområde.

4.2. Sertifiseringsbestemmelsene §§ 3 d og 3 e i jernbaneloven

§ 3 d Kompetansekrav til fører og annet personell med oppgaver knyttet til sikkerheten på jernbane.

Bestemmelsen gir hjemmel til å stille krav til førere tilsvarende de krav som følger av direktivet. Begrepsbruken i direktivet er noe annerledes. Gjeldende lov bruker "sertifikat" som betegnelse på dokumentasjon på at vilkårene er oppfylt. Direktivet innfører begrepene "førerbevis" og "sertifikat" på henholdsvis den offentlige godkjenningen som gir en generell rett til å føre tog i EØS og den bedriftsinterne godkjenningen som angir hvilke strekninger og rullende materiell vedkommende fører er klarert til å kjøre. Av hensyn til et entydig regelverk er det hensiktsmessig at det skilles mellom disse to godkjenningsordningene i lovbestemmelsen. Det generelle uttrykket "sertifisering" som foreslås benyttet i § 3 d første ledd vil omfatte både den offentlige og bedriftsinterne godkjenningen. Dette skillet vil komme til uttrykk i reglene om tilbakekall i utkastet til § 3 d annet ledd og i ny § 3 g, (se nærmere merknader til denne paragrafen). I realiteten medfører de foreslåtte endringene i § 3 d ingen endring av rammene for paragrafen. Bakgrunnen for den foreslåtte endringen er at sertifiseringsregimet er delt i to i direktivet, hvilket ikke var forutsatt da § 3 d ble vedtatt.

§ 3 d annet ledd gir forskriftshjemmel til å kunne gi bestemmelser om bl.a. utstedelse og fornyelse av sertifikat mv. Fordi hjemmelen til å tilbakekalle sertifikater i § 3 e foreslås begrenset til kun å gjelde den offentlige godkjenningen, er det nødvendig å utvide § 3 d annet ledd til å gjelde tilbakekall av den bedriftsinterne godkjenningen. Virksomhetenes bedriftsinterne godkjenning av sine førere anses som et privatrettslig forhold, og det er tilstrekkelig å regulere fremgangsmåtene til utstedelse, fornyelse og tilbakekall i forskrift. I dag reguleres dette i autorisasjonsforskriften.

For øvrig foreslås det å endre overskriften til paragrafen.

§ 3 e Tilbakekall av sertifikater mv.

Denne bestemmelsen gjelder tilbakekall av sertifikater etter § 3 d. Fordi det er foreslått å endre begrepsbruken i § 3 d, er det nødvendig å foreta tilsvarende endring i begrepsbruken i tilbakekallsbestemmelsen. Paragrafen omfatter bare tilbakekall av den offentlige godkjenningen (dvs. førerbeviset), da tilbakekall av den bedriftsinterne godkjenningen reguleres i § 3 d annet ledd.

For øvrig foreslås det at § 3 e blir ny § 3 g og at det tydeliggjøres i overskriften til paragrafen at den gjelder tilbakekall mv. av den offentlige godkjenningen.

4.3 Forslag til ny § 3 e om krav til leger og psykologer mv. og ny § 3 f om opplæring mv.

Ny § 3 e Krav til leger og psykologer mv.

Direktivet medfører behov for en hjemmel til å kunne stille krav om godkjenning av leger og psykologer. De nærmere kravene til hvordan godkjenningen skal foregå, foreslås fastsatt i forskrift.

Direktivet medfører også at det må innføres en bestemmelse om at leger og psykologer skal ha opplysningsplikt for visse forhold som går utover den lovpålagte taushetsplikten som følger av lov 2. juli 1999 nr. 64 om helsepersonell (helsepersonelloven). Denne opplysningsplikten vil gjelde i de tilfellene der en lege eller psykolog i forbindelse med den periodiske helseundersøkelsen eller en

annen undersøkelse avdekker forhold som er av betydning for sertifiseringen av vedkommende fører. Det ansees tilstrekkelig at opplysningsplikten skal gjelde overfor ansvarlig myndighet for den offentlige godkjenningen og ikke overfor den virksomhet som føreren er tilknyttet. Ansvarlig myndighet må underrette virksomheten som føreren er tilknyttet hvis den offentlige godkjenningen tilbakekalles som følge av at helsekravene ikke lenger er oppfylt, men det er ikke nødvendig å opplyse om de konkrete årsakene til dette. For å sikre en forsvarlig behandling av disse opplysningene er det foreslått å innføre en strengere taushetsplikt for de som mottar opplysninger enn det som følger av forvaltningsloven. En slik strengere taushetsplikt foreslås utformet etter mønster av lov 3. juni 2005 nr. 34 om varsling, rapportering og undersøkelse av jernbaneulykker og jernbanehendelser m.m. (jernbaneundersøkelsesloven) § 17.

Ny § 3 f Opplæring mv.

På samme måte som for leger og psykologer stiller direktivet også krav til godkjenning av personer og virksomheter som driver opplæring, eksaminering og evaluering av førere. Det anses hensiktsmessig å utforme en egen bestemmelse om dette. Det anses tilstrekkelig å gi nærmere bestemmelser i forskrift. Bestemmelsen er ment å dekke alle godkjenningsordningene direktivet foreskriver i forbindelse med opplæring mv.

4.4 Tilsynsbestemmelsen i jernbaneloven § 11

§ 11 Tilsyn mv.

§ 11 dekker tilsyn med ”jernbaner”, men ikke leger, psykologer, eksaminatorer (sensorer) og personer eller virksomheter som tilbyr opplæring og organer som godkjenner disse. Det er derfor behov for å utvide tilsynsbestemmelsen i § 11 slik at bestemmelsen dekker tilsyn mv. med *overholdelse* av loven eller bestemmelser gitt med hjemmel i loven, uavhengig av om det er den som driver jernbanevirksomhet eller enkeltpersoner mv. som er regulert.

Det foreslås derfor endringer i paragrafen slik at det ikke skal være tvil om at tilsynshjemmelen omfatter hele lovens virkeområde. Eventuelle begrensninger i virkeområde til paragrafen vil følge av andre bestemmelser i loven.

5. Økonomiske og administrative konsekvenser

Lovutkastet vil i seg selv ikke ha økonomiske og administrative konsekvenser. Imidlertid vil gjennomføringen av direktivet i forskrifter kunne få konsekvenser for både tilsynsmyndigheten og virksomhetene.

Konsekvenser for den som driver jernbanevirksomhet

Jernbaneforetak og infrastrukturforvalter (Jernbaneverket) har i dag ordninger og systemer for opplæring og sertifisering av sine førere.

Statens jernbanetilsyn har henvendt seg til de jernbaneforetak som er med i en referansegruppe for implementering av lokomotivførerdirektivet i forsøk på å vurdere omfanget av endringene og de økonomiske og administrative

konsekvenser. Det er så langt sprikende opplysninger om hvilke konsekvenser direktivet vil få, fra ingen konsekvenser - til en årlig merkostnad på ca en millioner kr for én virksomhet. Konsekvensene vil for øvrig være avhengig av hvilke løsninger som velges for å implementere direktivet i forskriftene.

Tilsynet har anført at de årlige løpende utgiftene for den enkelte virksomhet sannsynligvis vil bli som i dag eller noe høyere. Statens jernbanetilsyn vil i størst mulig grad forsøke å bruke de eksisterende ordningene som finnes for opplæring i Norge, slik at det blir en minst mulig byrde på de enkelte som driver jernbanevirksomhet.

I forbindelse med at forskriftsendringene sendes på høring, vil det også bli bedt om å få innspill på økonomiske og administrative konsekvenser fra høringsinstansene.

Konsekvenser for myndighetene

Utstedelse av førerbevis og opprettelse og vedlikehold av registre, økt tilsynsaktivitet, godkjenning av personer og virksomheter mv. antas å kunne føre til økt behov for ressurser hos tilsynsmyndigheten. Statens jernbanetilsyn har anslått at direktivet vil kunne medføre en økt arbeidsbyrde i tilsynet tilsvarende 1-2 årsverk.

Oppsummering

På grunn av den stramme bemanningssituasjonen innen norsk jernbane når det gjelder ombordpersonell, er tiltak som kan øke rekrutteringsmulighetene ønskelig. Direktivet legger opp til dette gjennom gjennomgående togførerbevis. Denne fordelingen må etter departementets vurdering veies opp mot de mulige kostnader ved omstilling og løpende merkostnader som gjennomføring av direktivet kan medføre.

6. Kommentarer til de enkelte bestemmelsene i lovutkastet

Til § 1

I *annet punktum* er det foreslått en presisering av ordlyden slik at det klarere fremgår at også annen virksomhet enn det som direkte er knyttet til anlegg og drift av jernbane omfattes av loven. Dette kan være verksteder, forvaltere av materiell, leger og psykologer som skal foreta helseundersøkelse av førere eller annet personell, skoler eller andre tilbydere av nødvendig opplæring og prøving osv, aktiviteter i forbindelse med virksomhetsoverdragelse, samt øvrige forhold som innvirker på driften av jernbane direkte eller indirekte og som naturlig bør kunne reguleres av jernbaneloven. Jernbaneloven omfatter i dag for eksempel omsetning av samtrafikkkomponenter, konkurranseregler og forhold som retter seg mot allmennheten i form av plikter og forbud. Ved den foreslåtte presiseringen av ordlyden vil det ikke kunne reises tvil om at slike aktiviteter hører inn under lovens virkeområde.

Begrepet *aktivitet* er foreslått brukt for å fange opp at det ikke bare er selve jernbanevirksomheten og faste og løse innretninger som reguleres, men også all aktivitet i tilknytning til jernbane generelt.

Til § 3 d

Overskriften til paragrafen er justert slik det klart går fram at den gjelder *krav* til fører mv. og ikke bare *kompetansekrav*. Dette gjenspeiler bedre innholdet i bestemmelsen, som ikke er begrenset til kompetansekrav, men som også omfatter helsekrav osv.

I *første ledd* er begrepet ”sertifikat” endret til *sertifisering* for bedre å dekke også den sertifiseringsordningen som lokomotivførerdirektivet innfører. I tillegg er det foreslått et nytt punktum i.f. som klargjør at sertifiseringsordningen kan deles inn i en offentlig godkjenning og en virksomhetsintern godkjenning.

Annet ledd er justert slik at den dekker fremgangsmåtene for å utstede, fornye og tilbakekalle mv. den virksomhetsinterne godkjenningen. Fremgangsmåtene for tilbakekall av den offentlige godkjenningen er regulert nærmere i utkastet til ny § 3 g.

Til (ny) § 3 e

Første ledd gir tilsynsmyndigheten hjemmel til å fastsette nærmere bestemmelser om fremgangsmåtene for å godkjenne leger og psykologer som skal være ansvarlig for helseundersøkelsene av førere eller annet personell som måtte være underlagt krav til fysisk og psykisk helse etter § 3 d.

Annet ledd oppstiller en plikt for leger og psykologer til å melde fra til ansvarlige myndigheter om forhold som kan ha betydning for sertifiseringen til vedkommende fører eller annet personell. Samtidig pålegges de personer som utfører arbeid eller tjenester for den ansvarlige myndigheten en strengere taushetsplikt enn det som følger av forvaltningsloven tilsvarende det som gjelder etter jernbaneundersøkelsesloven § 17 når de mottar eller behandler slike opplysninger. Dette er likevel ikke til hinder for at myndighetene kan underrette førerens arbeidsgiver om at vedkommende har fått tilbakekalt sin offentlige godkjenning, men årsakene til dette kan ikke spesifiseres.

Til (ny) § 3 f

Paragrafen gir tilsynsmyndigheten hjemmel til å fastsette nærmere bestemmelser om fremgangsmåtene for godkjenning av personer og virksomheter som driver opplæring, prøving og evaluering av personell som er omfattet av § 3d.

Til ny § 3 g

§ 3 e foreslås flyttet til slutten av kapittel 1A og blir da ny § 3 g. Begrunnelsen for dette er at bestemmelsen om tilbakekall bør stå sist i kapitlet ut fra et lovteknisk synspunkt. For øvrig er begrepet ”sertifikat” erstattet med *offentlig godkjenning* uten at dette er ment å endre innholdet i bestemmelsen.

I *første ledd* er formuleringen ”for å gjøre den tjeneste sertifikatet gjelder” tatt ut, da den *offentlige godkjenningen* etter § 3 d omfatter generelle krav og ikke er knyttet til en bestemt type tjeneste, slik de interne godkjenningene som skal gis av jernbaneforetakene eller infrastrukturforvalter vil være.

Til § 11

Det er foreslått en redaksjonell endring ved at *første ledd* blir delt inn i tre ledd. Den nye inndelingen gjør bestemmelsen lettere å finne frem i, og dermed

tydeliggjør tilsynsmyndighetens myndighetsområde og tilsynsobjektenes plikter etter loven.

Første ledd *første punktum* er foreslått endret slik at det klart går fram at tilsynshjemmelen omfatter tilsyn mv. av at bestemmelsene gitt i eller i medhold av loven overholdes. Dette vil innebære at tilsynshjemmelen også vil omfatte de foreslåtte bestemmelsene i §§ 3 d, 3 e og 3 f, som følger av lokomotivførerdirektivet.

Første ledd annet punktum er foreslått som *nytt annet ledd* og det er foretatt visse presiseringer av hvilke opplysninger tilsynsmyndigheten kan kreve tilgang til, uten at dette er ment å innebære noen realitetsendring i hva slags dokumentasjon mv. som kan kreves.

7. Lovutkast

Endringsforslagene fremgår i *kursiv*:

§ 1 (Lovens virkeområde)

Loven gjelder anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane, forstadsbane og lignende sporbundet transportmiddel. Loven gjelder også faste og løse *innretninger og all aktivitet knyttet til jernbane*.

§ 3 d (Krav 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 *sertifisering* som viser at de oppfyller vilkårene. *Sertifiseringen kan bestå av en offentlig godkjenning og en intern godkjenning gitt av den som driver jernbanevirksomhet.*

Tilsynsmyndigheten kan i forskrift gi nærmere forskrifter om hvilke personellgrupper som skal omfattes av første ledd og om *utstedelse, fornyelse og tilbakekall mv. av intern godkjenning gitt av den som driver jernbanevirksomhet.*

§ 3 e (Krav til leger og psykologer mv.)

Tilsynsmyndigheten kan i forskrift gi nærmere bestemmelser om godkjenning av leger og psykologer som skal vurdere om personell nevnt i § 3 d første ledd oppfyller de kravene til helse, fysisk og psykisk skikkethet som er gitt med hjemmel i § 3 d.

Personer med godkjenning etter første ledd plikter uavhengig av annen lovpålagt taushetsplikt å rapportere til tilsynsmyndigheten om forhold som er av betydning for å oppnå eller inneha godkjenning etter § 3 d. Enhver som utfører tjeneste eller arbeid for tilsynsmyndigheten og som i slike tilfeller mottar eller behandler opplysninger som er undergitt strengere taushetsplikt enn det som følger av forvaltningsloven, er underlagt tilsvarende strenge taushetsplikt.

§3 f (Opplæring mv.)

Tilsynsmyndigheten kan i forskrift stille nærmere krav til personer og virksomheter som driver opplæring, eksaminering og evaluering mv. av personell som er omfattet av § 3 d.

§ 3 g (Tilbakekall av offentlig godkjenning mv.)

Tilsynsmyndigheten kan tilbakekalle den offentlige godkjenningen 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 oppfyller vilkårene for den offentlige godkjenningen.

Den offentlige godkjenningen skal tilbakekalles for minst ett år dersom innehaveren blir ilagt straff for overtredelse av forbudet i §§ 3 a eller 3 b. dersom innehaveren i de siste 5 år er ilagt straff for en av de nevnte overtredelser, skal den offentlige godkjenningen tilbakekalles for alltid.

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

Tilsynsmyndigheten kan fastsette nærmere bestemmelser om tilbakekall av den offentlige godkjenningen 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 den offentlige godkjenningen er tilbakekalt eller satt ut av kraft, skal dokumentet innleveres til tilsynsmyndigheten

§ 11 (Tilsyn)

Departementet eller den myndighet som departementet bestemmer fører tilsyn med at bestemmelser gitt i eller i medhold av loven overholdes.

Enhver plikter etter pålegg fra tilsynsmyndigheten å gi de opplysninger den krever for å utføre sine oppgaver, samt for samme formål å gi tilsynsmyndigheten tilgang til anlegg, utstyr, annet materiell, dokumenter mv.

Tilsynsmyndigheten kan gi pålegg om korrigerende tiltak.

Tilsynsmyndigheten kan påby stans av driften helt eller delvis når sikkerhetsmessige hensyn krever det. Om nødvendig kan den kreve politiets hjelp til å gjennomføre påbudet.

Departementet kan videre tilbakekalle tillatelse gitt i medhold av loven ved brudd på vilkår eller krav som er satt for virksomheten.
