

Lovforslag nr. L 113. Fremsat den 27. februar 2002 af trafikministeren (Flemming Hansen)

## Forslag

til

# Lov om ændring af lov om jernbanesikkerhed m.v.

(Jernbanetilsynets kompetencer m.v., promillegrænser)

### § 1

I lov nr. 336 af 1. maj 1996 om jernbanesikkerhed m.v., som ændret ved lov nr. 1120 af 29. december 1999, foretages følgende ændringer:

1. § 2 affattes således:

»Jernbanetilsynet

§ 2. Jernbanetilsynet fører tilsyn med,

- 1) at de sikkerhedsregler, som gælder for jernbaneinfrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder, overholdes,
- 2) at jernbanemateriel og -anlæg opfylder de sikkerhedskrav, der gælder herom,
- 3) at personer, der udfører sikkerhedsklassificerede funktioner, besidder de nødvendige helbredsmæssige og faglige kvalifikationer,
- 4) at jernbaneinfrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder har en forsvarlig og effektiv sikkerhedsorganisation samt råder over de nødvendige sikkerheds- og kontrolsystemer i forhold til de pågældende typer infrastruktur, materiel, trafik m.v., og
- 5) at jernbaneinfrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder overholder de gældende regler vedrørende befordring af farligt gods med jernbane.

*Stk. 2.* Jernbanetilsynet kan fastsætte nærmere regler og træffe afgørelse om hvilke opgaver og funktioner, der anses for at have et sikkerhedsmæssigt indhold.

*Stk. 3.* Trafikministeren kan henlægge andre tilsynsopgaver til Jernbanetilsynet.«

2. Efter § 3 indsættes:

»§ 3 a. Rullende materiel må ikke tages i brug, før Jernbanetilsynet har udstedt en ibrugtagningstilladelse.

*Stk. 2.* Jernbanetilsynet kan udstede typegodkendelser for rullende materiel. Typegodkendelsen giver ikke ret til at ibrugtage det rullende materiel.

*Stk. 3.* Læsseenheder, herunder containere, veksellad m.v., må ikke tages i brug, før Jernbanetilsynets godkendelse foreligger.

*Stk. 4.* Delsystemer, der anvendes i jernbaneanlæg, godkendes ved typegodkendelser udstedt af Jernbanetilsynet. Delsystemer må ikke tages i brug, før typegodkendelsen foreligger.

*Stk. 5.* Jernbanetilsynet kan kræve, at virksomheder, der ønsker tilsynets godkendelse af anlæg eller rullende materiel m.v., skal bruge sagkyndig bistand, herunder assessorbistand, i forbindelse med godkendelsen.

*Stk. 6.* Jernbanetilsynet kan fastsætte nærmere regler og træffe afgørelser om godkendelse af rullende materiel og læsseenheder.

*Undersøgelser m.v.«*

3. I § 4 indsættes som *stk. 9*:

»*Stk. 9.* Jernbanetilsynet, havarikommissionen, tilkaldte sagkyndige og andre, der medvirker i en undersøgelse, som foretages af Jernbanetilsynet eller havarikommissionen, er under ansvar efter straffelovens § 152 og § 152 a-e forpligtet til over for uvedkommende at hemmelig-

## F. t. l. vedr. jernbanesikkerhed m.v.

holde, hvad de bliver vidende om i forbindelse med undersøgelsen.«

## 4. § 5, stk. 1, affattes således:

»Jernbanetilsynet og personer, der af Jernbanetilsynet er bemyndiget hertil, har til enhver tid uden retskendelse med behørig legitimation adgang til områder, der hører til jernbaneinfrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder eller private, med henblik på at udøve de beføjelser, loven eller regler fastsat med hjemmel i loven tillægger tilsynet.«

## 5. I § 5 indsættes efter stk. 3 som nyt stykke:

»Stk. 4. Ved konstatering af forhold, der udgør en risiko for jernbanesikkerheden, kan Jernbanetilsynet udstede påbud til jernbaneinfrastrukturforvalterne og jernbanevirksomhederne om, at disse straks eller inden for en nærmere angivet tidsfrist skal foretage de efter Jernbanetilsynets vurdering nødvendige foranstaltninger. I påbuddet kan fastsættes, at driften skal indstilles, indtil påbuddet er efterkommet. Efter udløbet af tidsfristen kan Jernbanetilsynet om nødvendigt lade disse foranstaltninger udføre for den pågældendes regning.«

Stk. 4 bliver herefter stk. 5.

## 6. Efter § 5 indsættes:

»Alkohol og andre bevidsthedsforstyrrende midler m.v.

§ 5 a. Personer, der udfører sikkerhedsklassificerede funktioner, må ikke udføre eller forsøge at udføre disse funktioner, når den pågældende har indtaget spiritus eller andre bevidsthedsforstyrrende midler i et sådant omfang, at denne er ude af stand til at gøre tjeneste på fuldt betryggende måde, eller såfremt den pågældende har en alkoholkoncentration i blodet på 0,20 promille eller derover.

Stk. 2. Ingen må udføre eller forsøge at udføre sikkerhedsklassificerede funktioner, når denne på grund af sygdom, svækkelse, overanstrengelse, mangel på søvn eller af lignende årsager befinder sig i en sådan tilstand, at den pågældende er ude af stand til at udføre sikkerhedsklassificerede funktioner på fuldt betryggende måde.

Stk. 3. Det er forbudt at lade nogen udføre sikkerhedsklassificerede funktioner i forbindelse med driften af jernbanevirksomhed eller jernbaneinfrastrukturforvaltning, når den pågældende

befinder sig i en tilstand som nævnt i stk. 1 eller 2.

Stk. 4. Har en arbejdsgiver eller en anden foresat formodning om, at en person udfører eller forsøger at udføre sikkerhedsklassificerede funktioner i forbindelse med jernbanevirksomhed eller jernbaneinfrastrukturforvaltning i en sådan tilstand som nævnt i stk. 1 og 2, skal arbejdsgiveren eller den foresatte sørge for, at den pågældende person fritages for de sikkerhedsklassificerede funktioner.

Stk. 5. Politiet kan med henblik på at konstatere en eventuel overtrædelse af stk. 1 til enhver tid forlange, at en person foretager udåndingsprøve.

Stk. 6. Politiet kan fremstille en person til udtagelse af blod- eller urinprøve, hvis der er grund til at antage, at den pågældende har overtrådt bestemmelsen i stk. 1 og ikke er i stand til eller nægter at deltage i en udåndingsprøve. Når særlige omstændigheder taler derfor, kan politiet til lige fremstille den pågældende til undersøgelse hos en læge.

*Midlertidig inddragelse*

§ 5 b. Jernbanetilsynet kan midlertidigt inddrage retten til at udføre sikkerhedsklassificerede funktioner, såfremt der under udøvelsen af tjenesten sker væsentlig tilsidesættelse af gældende regler og krav.

*Straffebestemmelser*

7. I § 6, stk. 2, udgår »hæfte eller«.

8. I § 6 indsættes efter stk. 2 som nyt stykke:

»Stk. 3. Med fængsel indtil 2 år straffes den, som overtræder § 5 a, stk. 1-4, eller den, der udfører sikkerhedsklassificerede funktioner for en jernbanevirksomhed eller jernbaneinfrastrukturforvalter, til trods for, at retten hertil er midlertidigt inddraget efter § 5 b eller frakendt pågældende efter § 6 a. Under særlig formildende omstændigheder kan dog straf i form af bøde anvendes.«

Stk. 3 og 4 bliver herefter stk. 4 og 5.

9. Efter § 6 indsættes:

»§ 6 a. Ret til at udføre sikkerhedsklassificerede funktioner skal frakendes, når

1) der ved tjenestens udførelse er blevet tilsidesat væsentlige hensyn til jernbanesikkerheden, eller

2) den pågældende har udført eller forsøgt at udføre sikkerhedsklassificerede funktioner efter at have indtaget spiritus eller andre bevidsthedsforstyrrende midler, jf. § 5 a, stk. 1.

*Stk. 2.* Frakendelsen sker ubetinget, medmindre der foreligger særligt formildende omstændigheder. Ubetinget frakendelse sker for et bestemt tidsrum af ikke under 6 måneder eller for bestandig. Betinget frakendelse sker på vilkår, at den pågældende i en prøvetid på indtil 3 år fra endelig dom ikke udfører sikkerhedsklassificerede funktioner under sådanne omstændigheder, at ret dertil skal frakendes.

*Stk. 3.* Er en person, der enten har dansk indfødsret, er bosat i den danske stat eller er ansat i en dansk jernbanevirksomhed eller hos en dansk jernbaneinfrastrukturforvalter, i fremmed stat straffet for et forhold, der bedømt efter denne lov

ville have medført frakendelse af ret til at udføre sikkerhedsklassificerede funktioner, kan sådan frakendelse ske efter offentlig påtale her i landet.

*Stk. 4.* Er en person, der har ret til at fremføre tog, i medfør af færdselsloven frakendt retten til at føre motordrevet køretøj ubetinget, kan Jernbanetilsynet, for det tidsrum frakendelsen er sket, fratage den pågældende ret til at fremføre tog, såfremt det strafbare forhold, for hvilket vedkommende er dømt, begrunder en nærliggende fare for misbrug af denne ret. Den pågældende kan forlange fratagelsen indbragt for domstolene. Jernbanetilsynet skal i forbindelse med fratagelsen vejlede den pågældende herom.«

## § 2

Loven træder i kraft den 1. juni 2002.

## Bemærkninger til lovforslaget

### Almindelige bemærkninger

#### 1. Indledning

Dette lovforslags formål er at tilvejebringe en justering af lovgrundlaget for Jernbanetilsynets virke i lyset af den stedfundne udvikling siden vedtagelsen af lov nr. 336 af 1. maj 1996 om jernbanesikkerhed m.v.

Med vedtagelsen af lov nr. 336 af 1. maj 1996 om jernbanesikkerhed m.v. blev der oprettet et jernbanetilsyn med virkning fra den 1. august 1996. Jernbanetilsynet overtog de opgaver, der hidtil var blevet varetaget af »DSB sikkerhed og godkendelser« og »Tilsynet med Privatbanerne«.

I denne forbindelse fik Jernbanetilsynet bl.a. til opgave at føre tilsyn med, at de sikkerhedsregler, der gælder for jernbanen, overholdes. Jernbanetilsynet fik endvidere til opgave at undersøge sikkerhedsmæssige hændelser på dansk territorium med henblik på disses forebyggelse.

Ved samme lejlighed fik trafikministeren bl.a. hjemmel til generelt at kunne fastsætte regler om sikkerhed på jernbaneområdet, ligesom der blev givet hjemmel til, at trafikministeren på nærmere bestemte områder kan bemyndige Jernbanetilsynet til at udøve denne beføjelse.

Ved bekendtgørelse nr. 795 af 3. november 1998 om henlæggelse af opgaver til Jernbanetilsynet fik Jernbanetilsynet kompetence til at fastsætte regler om sikkerhed på områder, som ikke indebærer væsentlige systemændringer eller har væsentlig økonomisk betydning for jernbanevirksomheder eller jernbaneinfrastrukturforvaltere. På disse områder vil det fortsat være trafikministeren, der om nødvendigt fastsætter regler.

Endvidere blev der med lov nr. 1120 af 29. december 1999 om ændring af lov om jernbanesikkerhed m.v. tilvejebragt et formelt grundlag for, at Jernbanetilsynet også kan foretage undersøgelser i Danmark i forbindelse med sikkerhedsmæssige hændelser, der er indtruffet i udlandet. Ved samme lejlighed blev der endvidere givet Jernbanetilsynet mulighed for på stedet at nedlægge forbud mod jernbanedrift, såfremt det

skønnes, at de sikkerhedsmæssige forhold er klart uforsvarlige.

Den forløbne tid siden Jernbanetilsynets oprettelse har været præget af en betydelig udvikling inden for jernbanesektoren. En udvikling, der har gjort det relevant at få vurderet, hvorvidt tilsynet stadigvæk har mulighed for - og er i stand til - at leve op til jernbanesektorens krav.

Væsentligst i denne forbindelse er udskillelsen af Banestyrelsen fra DSB i 1997, DSB's omdannelse til selvstændig offentlig virksomhed og etableringen af DSB S-tog a/s i 1998.

På operatørsiden er der gennemført en åbning af statens jernbanenet for både gods- og passagertrafik udført af andre jernbanevirksomheder end DSB. Derudover har godstrafikken i Danmark fået en ny hovedoperatør med udenlandsk ejer, Railion Denmark A/S, som følge af frasalget af DSB Gods Vognladning.

På infrastrukturensiden er der åbnet nye baneafsnit ejet - og i et enkelt tilfælde forvaltet - af nye virksomheder. Dette er sket i form af åbningen i 1997 af den faste jernbaneforbindelse over Storebælt ejet af A/S Storebæltsforbindelsen, åbningen i 1998 af Kastрупbanen ejet af A/S Øresundsforbindelsen samt endelig åbningen af kyst-til-kystanlægget over Øresund, der både ejes og forvaltes af Øresundsbro Konsortiet.

På infrastrukturensiden etableredes endvidere med lov nr. 1317 af 20. december 2000 om amtskommunernes overtagelse af de statslige ejerandele i privatbanerne en række nye af staten uafhængige aktieselskaber som jernbanevirksomheder, infrastrukturejere og -forvaltere.

Hertil kommer, at der i den forløbne tid i flere tilfælde har kunnet konstateres vanskeligheder i forbindelse med en række opgaver på sikkerhedsområdet. Der har navnlig været lange sagsbehandlingstider i relation til godkendelse af nyt materiel og ny infrastruktur, hvis ibrugtagning og bidrag til kundeorienteringen og effektiviteten i sektoren herved er blevet vanskeliggjort væsentligt.

På denne baggrund blev der i forbindelse med forhandlingerne om finansloven for år 2001 indgået en

aftale om jernbanesikkerheden, der bl.a. indeholdt en bevilling på 0,5 mio. kr. til gennemførelse af en auditering af Jernbanetilsynet.

Den efterfølgende auditering, der blev foretaget af Det Norske Veritas, Danmark A/S, og hvis afrapportering forelå i løbet af oktober 2001, indeholdt en anbefaling af tiltag, der skønnes at være særligt afgørende for, at Jernbanetilsynet kan udvikles yderligere. Auditeringsrapporten er sendt til Folketingets Trafikudvalg med brev af 5. oktober 2001 (alm. del – bilag 19).

Erfaringen og vurderingen i auditeringsrapporten er, at der er behov for en opdatering af det hjemmelsgrundlag, som styrer Jernbanetilsynets ansvar og arbejdsopgaver, samt en formulering af en klar strategi for tilsynets varetagelse af dets myndighedsopgaver, herunder tilsynets gennemførelse af godkendelser og tilsyn. Derudover vurderes der at være behov for en systematisering af Jernbanetilsynets forretningsprocesser, en tilpasning af tilsynets kompetenceprofil samt tilførsel af ekstra ressourcer til tilsynet i form af øgede bevillinger samt brugerfinansiering.

## 2. Lovforslagets indhold

Lovforslaget indeholder en præcisering og opstramning af lovgrundlaget for Jernbanetilsynet og dets kompetence. Hermed påbegyndes implementeringen af anbefalingerne i den stedfundne auditeringen af Jernbanetilsynet.

I lyset af den skitserede udvikling, herunder navnlig tilsynekomsten af en række nye aktører samt den omtalte auditering, er det fundet hensigtsmæssigt i nærværende lovforslag at foretage en tilpasning og præcisering af Jernbanetilsynets hjemmel til at godkende delsystemer under jernbaneinfrastruktur samt rullende materiel, herunder person- og godsvogne samt containere i international grænseoverskridende trafik.

Det er vurderingen, at det forøgede antal entreprenører og underentreprenører i sektoren også har nødvendiggjort en fastlæggelse af, hvem der har ansvaret for disses overholdelse af sikkerhedsreglerne m.v.

Navnlig i en situation med flere aktører er det nødvendigt at være særlig opmærksom på, at personer, der udfører jernbanesikkerhedsmæssige opgaver, besidder de nødvendige helbredsmæssige og faglige kvalifikationer. Endvidere vurderes der at være behov for en styrkelse af det fælles tilsyn med disse personales helbredsmæssige og faglige kvalifikationer.

Det synes endvidere formålstjenligt at få foretaget en præcisering af vilkårene for Jernbanetilsynets (og havarikommissionens) gennemførelser af undersøgelser i forbindelse med hændelser m.v. Dette ikke

mindst hvad angår spørgsmålet om sikringen af undersøgelsesernes fortrolighed samt mulighederne for at iværksætte undersøgelser på jernbanevirksomhedernes områder.

Det er desuden vurderingen, at der er behov for en præcisering af Jernbanetilsynets muligheder for at meddele påbud og påbåde afhjælpningsforanstaltninger.

Endelig indføres der bestemmelser om strafansvar for personer, der har indtaget alkohol eller andre bevidsthedsforstyrrende stoffer eller i øvrigt befinder sig i en tilstand, hvor den pågældende er ude af stand til at udføre sikkerhedsklassificerede funktioner på fuldt betryggende måde. Der foreslås i den forbindelse en promillegrænse på 0,20 promille, hvilket svarer til bestemmelserne inden for luftfarten.

## 3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Ved loven fritages DSB og Banestyrelsen for en række traditionelle opgaver, idet disse opgaver overføres til Jernbanetilsynet.

Hidtil har Banestyrelsen og DSB indstillet regler til godkendelse i Jernbanetilsynet. Liberaliseringen af jernbanesektoren er imidlertid foregået meget hurtigere end forudset ved Jernbanetilsynets oprettelse i 1996. Opgaven med at skabe generelle sammenhængende regelsæt for sektoren, der også omfatter de nye aktører på området, har vist sig større end forventet. Jernbanetilsynet har derfor måttet påtage sig et forøget arbejde med at udarbejde reglerne - en opgave, der med nærværende lovforslag placeres entydigt i Jernbanetilsynet.

På den baggrund ventes lovforslaget at medføre visse initialomkostninger for Jernbanetilsynet i den kommende tid og en mindre stigning i driftsomkostningerne herefter.

Desuden vil de nuværende jernbaneaktører på markedet blive lettet for visse omkostninger, som ved ændringerne påføres Jernbanetilsynet. Denne omkostningsforøgelse for Jernbanetilsynet vil blive finansieret gennem gebyrer over for jernbanesektorens aktører, idet målsætningen vil være, at der ikke pålægges betaling for forhold, som jernbanesektorens aktører ikke traditionelt har betalt. Gebyrerne vil således være provenumæssigt neutrale.

Som en konsekvens af denne omlægning af arbejdsopgaver inden for sektoren forudsættes det, at provenuet fra gebyrer anvendes til finansiering af det yderligere personale, som i Jernbanetilsynet vil medgå til løsning af sådanne omlagte opgaver.

På forslaget til finanslov for 2003 vil de økonomiske konsekvenser på såvel udgiftssiden som indtægts-siden blive søgt vurderet og indarbejdet.

#### 4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

Lovforslaget forventes ikke at have økonomiske konsekvenser for erhvervslivet.

Lovforslaget har ikke været forelagt for Økonomi- og Erhvervsministeriets testpanel.

I samråd med Erhvervs- og Selskabsstyrelsens Center for Administrative Lettelser er det vurderet, at det vil være unødigt byrdefuldt for virksomhederne at deltage i en panelundersøgelse. Dette skyldes, at ændringen af lov om jernbanesikkerhed ikke vurderes at have væsentlige administrative konsekvenser for erhvervslivet, da forslaget primært vedrører en præcisering af Jernbanetilsynets kompetencer. Dog vil lovforslagets efterfølgende bekendtgørelser blive vurderet i forhold til, hvorvidt en forelæggelse for et Test- eller fokuspanel er nødvendig. Dette vil ske i samråd med Erhvervs- og Selskabsstyrelsens Center for Administrative Lettelser.

Virksomhederne har tidligere skulle betale for f. eks. DSB's godkendelse af veksellad, huckepack m.v. Der vil for disse virksomheders vedkommende være tale om, at virksomheden nu skal betale til Jernbane-

tilsynet, som er myndighed på området. For nye virksomheder vil der være tale om en etableringsomkostning, som virksomheden under alle omstændigheder skulle have afholdt.

Da fastlæggelse og udarbejdelse af nyt regelsæt vil være ressourcekrævende for Jernbanetilsynet, vil der senere blive tale om en gebyrfastsættelse for ydelser, som jernbanebranchen delvist tidligere har afholdt udgifterne for. Provenuet fra gebyrerne forudsættes anvendt til finansiering af yderligere personale til udførelse af opgaverne.

#### 5. Miljømæssige konsekvenser

Forslaget skønnes ikke at have miljømæssige konsekvenser.

#### 6. Forholdet til EU-retten

Forslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter.

#### 7. Høring

Lovforslaget er sendt til høring hos Amtsrådsforeningen, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Auditøren, Dansk Industri, Dansk Jernbaneforbund og Handelskammeret. Høringssvarene vil blive fremsendt til Folketingets Trafikudvalg ledsaget af de kommentarer, som udtalelserne måtte give anledning til.

#### Samlet vurdering af lovforslagets konsekvenser

	Positive konsekvenser/mindreudgifter	Negative konsekvenser/merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner	Ingen	Ingen væsentlige. Se i øvrigt punkt 3
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner	Ingen	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Se punkt 4	Se punkt 4
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter	

*Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser**Til § 1*

## Til nr. 1

Jernbanetilsynet blev oprettet den 1. august 1996. Der ses derfor ikke længere behov for at beholde formuleringen om Jernbanetilsynets oprettelse. Formuleringen foreslås derfor ændret til kun at fastlægge Jernbanetilsynets opgaver m.v.

Anvendelsen af betegnelsen »personer«, i stedet for »personale« præciserer, at Jernbanetilsynet ikke kun skal føre tilsyn med ansatte hos jernbanevirksomheder og jernbaneinfrastrukturforvaltere, men også med personer, der udfører sikkerhedsklassificerede funktioner for eksempel som freelancer i en lokomotivførerpool eller for entreprenører mv., der udfører arbejde for jernbanevirksomheder og jernbaneinfrastrukturforvaltere.

Ved »sikkerhedsklassificerede funktioner« forstås i øvrigt funktioner, der har direkte betydning for jernbanesikkerheden. Funktionerne kan inddeles i sikkerhedsklasser. Nærmere regler herom vil blive fastlagt i en bekendtgørelse.

Den nuværende bestemmelse i loven angiver begrebet »sikkerhedsmæssige kvalifikationer«. Denne formulering har givet anledning til en vis tvivl om bestemmelsens indhold. Den foreslåede bestemmelse har til formål at præcisere, at Jernbanetilsynet skal føre tilsyn med, at personer, der udfører sikkerhedsklassificerede funktioner, skal besidde de nødvendige helbredsmæssige og faglige kvalifikationer.

Efter de gældende regler kan Jernbanetilsynet føre tilsyn med overholdelsen af kravene i § 2, stk. 1, nr. 1-5.

Forslaget til § 2, stk. 2, giver Jernbanetilsynet udtrykkelig hjemmel til at afgøre, hvorvidt en opgave eller en funktion anses for at have et sikkerhedsmæssigt indhold, herunder opgaver eller funktioner, som udføres af personer, der ikke direkte er ansat i en jernbanevirksomhed eller hos en jernbaneinfrastrukturforvalter. Som eksempel herpå kan nævnes tilfælde, hvor opgaver udføres hos jernbaneforetagender af en entreprenør.

## Til nr. 2

Bestemmelsen opregner forskellige tilladelser og godkendelser, som Jernbanetilsynet kan udstede.

Ved **rullende materiel** forstås: alt materiel, som kan køre på jernbanenettet eller en del heraf.

Ved **læsseenhed** forstås: containere, veksellad, sættevogne m.v., der anvendes i kombineret transport mellem bl.a. jernbane og vej.

Ved **ibrugtagningstilladelse** for rullende materiel forstås: Jernbanetilsynets godkendelse af en materielenhed eller materieltype til at kunne anvendes på en bestemt infrastruktur. Inden ibrugtagningstilladelsen udstedes, undersøger Jernbanetilsynet, om det rullende materiel overholder de relevante sikkerhedsmæssige krav.

Ved et **delsystem** forstås: en selvstændig fysisk enhed, der udgør en del af en jernbaneinfrastruktur, f.eks. et togkontrolsystem, sikringsanlæg eller et fjernstyringsanlæg. Jernbanetilsynet fastlægger opdelingen af infrastrukturen i delsystemer.

Ved en **typegodkendelse af et delsystem** forstås: Jernbanetilsynets godkendelse af det pågældende delsystem til anvendelse under nærmere specificerede forudsætninger. Inden udstedelse af en typegodkendelse har Jernbanetilsynet kontrolleret, at delsystemet overholder de fastsatte sikkerhedsmæssige krav.

Ved en **typegodkendelse for rullende materiel** forstås: Jernbanetilsynets godkendelse af det pågældende rullende materiels grundlæggende sikkerhedsforhold, f.eks. styreegenskaber, brandkrav, m.v., der er uafhængigt af den infrastruktur, som materiellet skal anvendes på.

Ved en **assessor** forstås: en person eller organisation, som på en af Jernbanetilsynet fastsat måde kontrollerer, at et givet delsystem overholder de opstillede sikkerhedsmæssige krav til systemet. Assessoren skal være uafhængig af den jernbanevirksomhed, jernbaneinfrastrukturforvalter eller leverandør, der ejer eller fremstiller delsystemet. Assessoren foretager ikke selvstændig godkendelse, men indstiller til Jernbanetilsynet til godkendelse.

Jernbanetilsynet godkender rullende materiel til international grænseoverskridende jernbanetrafik i henhold til de internationale normsæt, som er angivet i normsættene fra Union Internationale des Chemins de Fer (UIC) - »Regioloamento Internazionale Veicolo« (RIV) for godsvogne, »Regioloamento Internazionale

Carozze« (RIC) for passagervogne. Tilsynet forestår tildelingen af identifikationskoder til det godkendte rullende materiel.

Opfyldelsen af de standardkrav, som er angivet i UIC-normsættene, er en betingelse for, at rullende materiel umiddelbart kan anvendes i grænseoverskri-

dende international jernbanetraffic blandt de lande, hvis oprindelige nationale jernbaneselskaber (DSB i Danmark) tilsluttede sig og forvaltede disse regelsæt.

I Danmark er RIV- og RIC-godkendelser hidtil blevet foretaget af DSB. I takt med den danske markedsåbning er det fundet naturligt at flytte RIV- og RIC-godkendelserne til Jernbanetilsynet, da godkendelsen er en myndighedsopgave.

Godkendelsen er er forudsætning for, at andre jernbanevirksomheder uden for Danmark, som er tilsluttet RIV og RIC og opfylder de tekniske krav i normsættene, gives mulighed for at foretage grænseoverskridende trafik, uden at den anvendende jernbanevirksomhed skal godtgøre, at materiellet opfylder danske krav. Ligeledes skal dansk RIV- og RIC-godkendt materiel også umiddelbart kunne udføre jernbanetransport i udlandet.

Den foreslåede hjemmel til godkendelse af læsseenheder til anvendelse i kombineret transport (kombi-transport med transportformerne jernbane, vej, skib og fly) er et naturligt led i præciseringen af Jernbanetilsynets myndighedsopgaver på godkendelsesområdet. Ved godkendelse af læsseenheder er der tale om en opgave som tidligere er blevet varetaget af DSB i medfør af selskabets daværende departementale status, men som i medfør af liberaliseringen af jernbanesektoren ikke længere kan foretages af selskabet.

Kravet om godkendelse indebærer ikke, at hver enkelt enhed f.eks. hver enkelt container skal godkendes særskilt.

Godkendelser foretages af Jernbanetilsynet, eventuelt ved brug af en af Jernbanetilsynet dertil godkendt assessor, for materielejerens eller leverandørens regning.

#### Til nr. 3

Undersøgelser af hændelser og uheld, som gennemføres af Jernbanetilsynet (eller havarikommission) skal være uvildige. Der ønskes med den foreslåede bestemmelse en understregning af beskyttelsen af undersøgelserne. De foreslåede ændringer har til hensigt at forhindre, at de involverede parters afgivelse af forklaringer til Jernbanetilsynet om hændelsen eller uheldet bliver påvirket af informationer, som de i løbet af undersøgelsesforløbet bliver bekendt med, og som på en uhensigtsmæssig måde ville kunne komme til at fremme beskyttelsen af uvedkommende interesser på bekostning af den uvildige undersøgelse. Tavshedspligten omfatter således både perioden før, under og efter offentliggørelsen af den endelige rapport.

Det afgørende beskyttelseshensyn er her undersøgelsens objektive konklusion såvel som muligheden

for at kunne gennemføre foranstaltninger med henblik på at kunne forhindre gentagelse af tilsvarende hændelser eller uheld.

#### Til nr. 4

Det foreslås, at Jernbanetilsynet og personer, som Jernbanetilsynet bemyndiger hertil, gives adgang til såvel private som offentlige områder, når dette er nødvendigt for, at Jernbanetilsynet kan udføre sine opgaver. Det er navnlig vigtigt, at Jernbanetilsynet kan gennemføre et tilsyn eller en tilbuds-gående undersøgelse af f.eks. en hændelse eller et uheld, selvom materiale, der kan være medvirkende til opklaring af det respektive forhold, befinder sig på privat område.

Der forventes kun rent undtagelsesvist at kunne blive tale om husundersøgelser omfattet af grundlovens § 72.

#### Til nr. 5

Det foreslås, at der gives den tilsynsførende myndighed adgang til på baggrund af et af tilsynet foretaget konkret skøn at kunne skride ind over for situationer, der udgør en risiko for jernbanesikkerheden. Bestemmelsen supplerer de gældende påbuds- og forbudsregler i § 5, stk. 3 og 4.

#### Til nr. 6

Den nugældende jernbanesikkerhedslov indeholder ikke regler om spirituspåvirkning. I tilfælde af spirituspåvirkning hos en person, der udfører sikkerhedsklassificerede funktioner, anvendes i dag reglerne i færdselsloven, straffeloven og tjenestemandsløven.

Med de seneste års udvikling på jernbaneområdet er der behov for særlige regler på dette område. I forslaget er promillegrænsen 0,20 promille. Samme promillegrænse anvendes på luftfartsområdet. Promillegrænsen i færdselsloven er 0,50 promille.

Baggrunden for den lavere promillegrænse er, at der til det personale, der udfører sikkerhedsklassificerede funktioner (f. eks. i toget, på sporene eller i fjernstyringscentralerne), må stilles særligt strenge krav. Dette er begrundet i den kendsgerning, at selv indtagelse af et ringe kvantum spiritus i nogen grad nedsætter langt de fleste menneskers reaktionsevne, opmærksomhed og præcision, og det forhold, at ulykker inden for jernbanedrift, ofte indebærer betydelige risiko for tings- og personskaade.

De foreslåede bestemmelser indebærer endvidere, at der opstilles en særlig handlepligt for arbejdsgiver eller anden foresatte.

Der er endvidere i de foreslåede bestemmelser taget hensyn til behovet for konkrete undersøgelsesbeføjel-



ser i forhold til den person, der formodes at have begået forseelsen.

Bestemmelsen i § 5 b vedrører Jernbanetilsynets beføjelse til midlertidigt at kunne inddrage en persons ret til at udføre sikkerhedsklassificerede funktioner, bl.a. når den pågældendes evne eller kompetence til udførelse af de respektive funktioner er ved at blive undersøgt af Jernbanetilsynet eller anden myndighed, såsom politiet, med henblik på mulige overtrædelser af bestemmelser såsom § 5 a i loven. Såfremt forholdet indebærer en tilsidesættelse af væsentlige hensyn til jernbanesikkerheden, eller den pågældende har udført eller forsøgt at udføre sikkerhedsklassificerede funktioner efter at have indtaget spiritus eller andre bevidsthedsforstyrrende midler, skal der ske frakendelse i medfør af § 6 a. En midlertidig inddragelse vil i givet fald blive besluttet efter høring af den pågældende og virksomheden.

En midlertidig inddragelse vil typisk kunne strække sig over en periode på et par måneder, herunder når den pågældendes evne eller kompetence til udførelse af de respektive funktioner er ved at blive undersøgt af Jernbanetilsynet eller anden myndighed, såsom politiet.

#### Til nr. 7

Forslaget indebærer, at hæftræffen afskaffes. Der er tale om en teknisk ændring som konsekvens af lov nr. 433 af 31. maj 2000 om ændring af forskellige lovbestemmelser i forbindelse med gennemførelsen af lov om fuldbyrdelse af straf m.v.

#### Til nr. 8

Forslaget til § 6, stk. 3, fastsætter en maksimumsstraf på 2 års fængsel for personer, der udfører sikkerhedsklassificerede funktioner, når de befinder sig i en tilstand, hvor funktionen ikke kan udføres fuldt betryggende. Bestemmelsen indeholder endvidere et strafansvar for arbejdsgivere eller andre foresatte, der ikke griber ind i sådanne situationer. Der gives endvidere mulighed for at strafforfølge den, som har fået frataget eller inddraget retten til at udføre sikkerhedsklassificerede funktioner på jernbaneområdet og til trods herfor udfører disse funktioner.

#### Til nr. 9

Bestemmelsen indfører regler om frakendelse ved dom af retten til at udføre sikkerhedsklassificerede funktioner. Bestemmelserne bygger dels på reglerne

om frakendelse af førerret i færdselsloven, dels på reglerne om frakendelse af retten til at gøre tjeneste på luftfartøj i luftfartsloven. Der er dog tilstræbt en mere forenklet ordning, da der ikke på nuværende tidspunkt skønnes at være behov for en ligeså differentieret ordning som den, der gælder for færdsels- og luftfartsområdet.

Efter forslaget til § 6 a, stk. 1, skal retten til at udføre sikkerhedsklassificerede funktioner frakendes, når tjenesten er udført med tilsidesættelse af væsentlige hensyn til jernbanesikkerheden, eller den pågældende har udført eller forsøgt at udføre sikkerhedsklassificerede funktioner efter at have indtaget spiritus eller andre bevidsthedsforstyrrende midler, jf. § 5 a, stk. 1.

Frakendelsen sker ubetinget, medmindre der foreligger særligt formildende omstændigheder. Ubetinget frakendelse sker for et bestemt tidsrum af ikke under 6 måneder eller for bestandig. Betinget frakendelse sker på vilkår, at den pågældende i en prøvetid på indtil 3 år fra endelig dom ikke udfører sikkerhedsklassificerede funktioner under sådanne omstændigheder, at ret dertil skal frakendes. Som noget nyt i forhold til færdselslovens regler skønnes der at være behov for, at en prøvetid vil kunne være på mindre end 3 år.

Forslaget til § 6 a, stk. 3, svarer til bestemmelsen i straffelovens § 11, idet man har fundet det hensigtsmæssigt, at reglerne udtrykkeligt fremgår af jernbanesikkerhedsloven.

Der er endelig fundet behov for bestemmelsen i stk. 4, hvorefter Jernbanetilsynet i tilfælde, hvor en person, der har ret til at fremføre tog, i medfør af færdselsloven er frakendt retten til at føre motordrevet køretøj ubetinget, for det tidsrum, for hvilket frakendelsen er sket, kan fratage den pågældende ret til at fremføre tog. Betingelsen herfor er, at det strafbare forhold, for hvilket vedkommende er dømt, begrunder en nærliggende fare for misbrug af retten til at fremføre tog. Den pågældende kan forlange fratagelsen indbragt for domstolene, jf. straffelovens § 78, stk. 3. Jernbanetilsynet skal i forbindelse med fratagelsen vejlede den pågældende herom. I tilfælde, hvor f.eks. en eventuel frakendelse undersøges, kan Jernbanetilsynet administrativt midlertidigt frakende retten til at fremføre tog jf. forslaget til § 5 b.

#### Til § 2

Det foreslås, at loven træder i kraft den 1. juni 2002.

## Bilag 1

## Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

*Gældende formulering*

§ 2. Der oprettes et Jernbanetilsyn under Trafikministeriet, som har til opgave at føre tilsyn med,

- 1) at de sikkerhedsregler, som gælder for jernbaneinfrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder, overholdes,
- 2) at jernbanemateriel og -anlæg opfylder de sikkerhedskrav, der gælder herom,
- 3) at det personale, der er beskæftiget hos jernbaneinfrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder, besidder de nødvendige sikkerhedsmæssige kvalifikationer,
- 4) at jernbaneinfrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder har en forsvarlig og effektiv sikkerhedsorganisation samt råder over de nødvendige sikkerheds- og kontrolsystemer i forhold til de pågældende typer infrastruktur, materiel, trafik m.v.,
- 5) at jernbaneinfrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder overholder de gældende regler vedrørende befordring af farligt gods med jernbane.

*Stk. 2.* Trafikministeren kan i øvrigt henlægge andre tilsynsopgaver til Jernbanetilsynet.

*Lovforslaget*

## § 1

I lov nr. 336 af 1. maj 1996 om jernbanesikkerhed m.v., som ændret ved lov nr. 1120 af 29. december 1999, foretages følgende ændringer:

1. § 2 affattes således:

*»Jernbanetilsynet*

§ 2. Jernbanetilsynet fører tilsyn med,

- 1) at de sikkerhedsregler, som gælder for jernbaneinfrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder, overholdes,
- 2) at jernbanemateriel og -anlæg opfylder de sikkerhedskrav, der gælder herom,
- 3) at personer, der udfører sikkerhedsklassificerede funktioner, besidder de nødvendige helbredsmæssige og faglige kvalifikationer,
- 4) at jernbaneinfrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder har en forsvarlig og effektiv sikkerhedsorganisation samt råder over de nødvendige sikkerheds- og kontrolsystemer i forhold til de pågældende typer infrastruktur, materiel, trafik m.v., og
- 5) at jernbaneinfrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder overholder de gældende regler vedrørende befordring af farligt gods med jernbane.

*Stk. 2.* Jernbanetilsynet kan fastsætte nærmere regler og træffe afgørelse om hvilke opgaver og funktioner, der anses for at have et sikkerhedsmæssigt indhold.

*Stk. 3.* Trafikministeren kan henlægge andre tilsynsopgaver til Jernbanetilsynet.«

*Gældende formulering**Lovforslaget***2. Efter § 3 indsættes:**

»§ 3 a. Rullende materiel må ikke tages i brug, før Jernbanetilsynet har udstedt en ibrugtagningstilladelse.

*Stk. 2.* Jernbanetilsynet kan udstede typegodkendelser for rullende materiel. Typegodkendelsen giver ikke ret til at ibrugtage det rullende materiel.

*Stk. 3.* Læsseenheder, herunder containere, veksellad m.v., må ikke tages i brug, før Jernbanetilsynets godkendelse foreligger.

*Stk. 4.* Delsystemer, der anvendes i jernbaneanlæg, godkendes ved typegodkendelser udstedt af Jernbanetilsynet. Delsystemer må ikke tages i brug, før typegodkendelsen foreligger.

*Stk. 5.* Jernbanetilsynet kan kræve, at virksomheder, der ønsker tilsynets godkendelse af anlæg eller rullende materiel m.v., skal bruge sagkyndig bistand, herunder assessorbistand, i forbindelse med godkendelsen.

*Stk. 6.* Jernbanetilsynet kan fastsætte nærmere regler og træffe afgørelser om godkendelse af rullende materiel og læsseenheder.

*Undersøgelser m.v.«*

§ 4. Jernbanetilsynet undersøger på baggrund af underretning fra pågældende jernbaneinfrastrukturforvalter eller jernbanevirksomhed sikkerhedsmæssige hændelser på dansk territorium med henblik på at forebygge sådanne hændelser. Jernbanetilsynet kan endvidere iværksætte undersøgelser her i landet i forbindelse med sikkerhedsmæssige hændelser i udlandet, såfremt den kompetente udenlandske myndighed anmoder herom.

*Stk. 2.* Trafikministeren kan, hvis denne skønner det påkrævet på grund af hændelsens karakter og omfang eller af andre grunde, bestemme, at en særlig havarikommission foretager undersøgelsen. Havarikommissionen skal bestå af en dommer som formand og medlemmer med indgående jernbaneteknisk sagkundskab. Medlemmernes antal fastsættes, og medlemmerne udnevnes af trafikministeren i den enkelte sag.

*Gældende formulering*

*Stk. 3.* Jernbanetilsynet eller havarikommissionen bestemmer omfanget af og formen for de undersøgelser, der skal foretages i anledning af en sikkerhedsmæssig hændelse.

*Stk. 4.* Jernbanetilsynet eller havarikommissionen kan forlange fremlagt al dokumentation af betydning for undersøgelsen, jf. § 5, stk. 2, og kan foretage afhøringer af enhver person, som må formodes at kunne give oplysninger af betydning for undersøgelsen.

*Stk. 5.* Jernbanetilsynet eller havarikommissionen kan forlange retligt forhør efter reglerne i retsplejelovens § 1018.

*Stk. 6.* Politiets bistand kan kræves til undersøgelse, i det omfang det skønnes fornødent.

*Stk. 7.* Foreligger der mistanke om strafbart forhold, kan politiet selvstændigt foretage de efterforskningskridt, der af anklagemyndigheden skønnes fornødne, og kan hertil kræve bistand af Jernbanetilsynet eller havarikommissionen.

*Stk. 8.* Når undersøgelsen er afsluttet, udarbejder Jernbanetilsynet eller havarikommissionen en rapport om undersøgelsens resultater, som for havarikommissionens vedkommende sendes til trafikministeren. Rapporten offentliggøres, medmindre afgørende hensyn taler imod offentliggørelse.

§ 5. Jernbanetilsynet og personer, der af Jernbanetilsynet er bemyndiget hertil, har, hvis det skønnes nødvendigt, til enhver tid mod behørig legitimation adgang til de områder, der hører til jernbaneinfrastrukturforvalterne og jernbanevirksomhederne, for at udøve de beføjelser, loven eller regler fastsat med hjemmel i loven tillægger dem.

§ 6. Jernbanetilsynet og personer, der af Jernbanetilsynet er bemyndiget hertil, har, hvis det skønnes nødvendigt, til enhver tid mod behørig legitimation adgang til de områder, der hører til jernbaneinfrastrukturforvalterne og jernbanevirksomhederne, for at udøve de beføjelser, loven eller regler fastsat med hjemmel i loven tillægger dem.

§ 5. Jernbanetilsynet og personer, der af Jernbanetilsynet er bemyndiget hertil, har, hvis det skønnes nødvendigt, til enhver tid mod behørig legitimation adgang til de områder, der hører til jernbaneinfrastrukturforvalterne og jernbanevirksomhederne, for at udøve de beføjelser, loven eller regler fastsat med hjemmel i loven tillægger dem.

*Lovforslaget*

§ 4. Jernbanetilsynet eller havarikommissionen bestemmer omfanget af og formen for de undersøgelser, der skal foretages i anledning af en sikkerhedsmæssig hændelse.

§ 5. Jernbanetilsynet eller havarikommissionen kan forlange fremlagt al dokumentation af betydning for undersøgelsen, jf. § 5, stk. 2, og kan foretage afhøringer af enhver person, som må formodes at kunne give oplysninger af betydning for undersøgelsen.

§ 6. Politiets bistand kan kræves til undersøgelse, i det omfang det skønnes fornødent.

§ 7. Foreligger der mistanke om strafbart forhold, kan politiet selvstændigt foretage de efterforskningskridt, der af anklagemyndigheden skønnes fornødne, og kan hertil kræve bistand af Jernbanetilsynet eller havarikommissionen.

§ 8. Når undersøgelsen er afsluttet, udarbejder Jernbanetilsynet eller havarikommissionen en rapport om undersøgelsens resultater, som for havarikommissionens vedkommende sendes til trafikministeren. Rapporten offentliggøres, medmindre afgørende hensyn taler imod offentliggørelse.

3. I § 4 indsættes som *stk. 9*:

»*Stk. 9.* Jernbanetilsynet, havarikommissionen, tilkaldte sagkyndige og andre, der medvirker i en undersøgelse, som foretages af Jernbanetilsynet eller havarikommissionen, er under ansvar efter straffelovens § 152 og § 152 a-e forpligtet til over for uvedkommende at hemmeligholde, hvad de bliver vidende om i forbindelse med undersøgelsen.«

4. § 5, *stk. 1*, affattes således:

»Jernbanetilsynet og personer, der af Jernbanetilsynet er bemyndiget hertil, har til enhver tid uden retskendelse mod behørig legitimation adgang til områder, der hører til jernbaneinfrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder eller private, med henblik på at udøve de beføjelser, loven eller regler fastsat med hjemmel i loven tillægger tilsynet.«

*Gældende formulering*

*Stk. 2.* Jernbanetilsynet kan, jf. stk. 1, for de pågældende jernbaneinfrastrukturforvalteres og jernbanevirksomheders regning udføre eller kræve udført afprøvninger, målinger og kontrol, forlange udtalelser fra jernbaneinfrastrukturforvalternes og jernbanevirksomhedernes ledelse og medarbejdere samt kræve al dokumentation udleveret.

*Stk. 3.* Jernbanetilsynet kan udstede påbud til jernbaneinfrastrukturforvalterne og jernbanevirksomhederne om, at disse straks eller inden for en nærmere angivet tidsfrist skal foretage de nødvendige foranstaltninger for at opfylde de krav, der følger af § 2. Efter udløbet af tidsfristen kan Jernbanetilsynet om nødvendigt lade disse foranstaltninger udføre for den pågældendes regning. Hvis de sikkerhedsmæssige forhold er klart uforsvarlige, kan det i et påbud fastsættes, at driften skal indstilles, indtil påbudet er efterkommet.

*Stk. 4.* Jernbanetilsynet kan, såfremt de sikkerhedsmæssige forhold er klart uforsvarlige, umiddelbart nedlægge forbud mod drift på en nærmere angiven strækning eller med nærmere angivet rullende materiel. Forbudet, der kan meddeles mundtligt, har virkning fra modtagelsen. Et forbud gælder i indtil 14 dage. Et mundtligt meddelt forbud gælder dog kun i indtil 3 dage.

*Lovforslaget*

**5. I § 5 indsættes efter *stk. 3* som nyt stykke:**

»*Stk. 4.* Ved konstatering af forhold, der udgør en risiko for jernbanesikkerheden, kan Jernbanetilsynet udstede påbud til jernbaneinfrastrukturforvalterne og jernbanevirksomhederne om, at disse straks eller inden for en nærmere angivet tidsfrist skal foretage de efter Jernbanetilsynets vurdering nødvendige foranstaltninger. I påbuddet kan fastsættes, at driften skal indstilles, indtil påbuddet er efterkommet. Efter udløbet af tidsfristen kan Jernbanetilsynet om nødvendigt lade disse foranstaltninger udføre for den pågældendes regning.«

Stk. 4 bliver herefter stk. 5.

## Gældende formulering

## Lovforslaget

## 6. Efter § 5 indsættes:

»Alkohol og andre bevidsthedsforstyrrende midler m.v.

§ 5 a. Personer, der udfører sikkerhedsklassificerede funktioner, må ikke udføre eller forsøge at udføre disse funktioner, når den pågældende har indtaget spiritus eller andre bevidsthedsforstyrrende midler i et sådant omfang, at denne er ude af stand til at gøre tjeneste på fuldt betryggende måde, eller såfremt den pågældende har en alkoholkoncentration i blodet på 0,20 promille eller derover.

Stk. 2. Ingen må udføre eller forsøge at udføre sikkerhedsklassificerede funktioner, når denne på grund af sygdom, svækkelse, overanstrengelse, mangel på søvn eller af lignende årsager befinder sig i en sådan tilstand, at den pågældende er ude af stand til at udføre sikkerhedsklassificerede funktioner på fuldt betryggende måde.

Stk. 3. Det er forbudt at lade nogen udføre sikkerhedsklassificerede funktioner i forbindelse med driften af jernbanevirksomhed eller jernbaneinfrastrukturforvaltning, når den pågældende befinder sig i en tilstand som nævnt i stk. 1 eller 2.

Stk. 4. Har en arbejdsgiver eller en anden foresat formodning om, at en person udfører eller forsøger at udføre sikkerhedsklassificerede funktioner i forbindelse med jernbanevirksomhed eller jernbaneinfrastrukturforvaltning i en sådan tilstand som nævnt i stk. 1 og 2, skal arbejdsgiveren eller den foresatte sørge for, at den pågældende person fritages for de sikkerhedsklassificerede funktioner.

Stk. 5. Politiet kan med henblik på at konstatere en eventuel overtrædelse af stk. 1 til enhver tid forlange, at en person foretager udåndingsprøve.

Stk. 6. Politiet kan fremstille en person til udtagelse af blod- eller urinprøve, hvis der er grund til at antage, at den pågældende har overtrådt bestemmelsen i stk. 1 og ikke er i stand til eller nægter at deltage i en udåndingsprøve. Når særlige omstændigheder taler derfor, kan politiet tillige fremstille den pågældende til undersøgelse hos en læge.

*Gældende formulering**Lovforslaget**Midlertidig inddragelse*

**§ 5 b.** Jernbanetilsynet kan midlertidigt indtage retten til at udføre sikkerhedsklassificerede funktioner, såfremt der under udøvelsen af tjenesten sker væsentlig tilsidesættelse af gældende regler og krav.

*Straffebestemmelser«*

**§ 6.** Medmindre højere straf er forskyldt efter den øvrige lovgivning, straffes med bøde den, der

- 1) undlader at efterkomme et påbud eller overtræder et forbud efter loven,
- 2) påbegynder eller driver virksomhed uden godkendelse efter loven,
- 3) tilsidesætter vilkår knyttet til en godkendelse efter loven eller
- 4) hindrer Jernbanetilsynet i at foretage tilsyn eller undersøgelser efter loven.

*Stk. 2.* Straffen kan stige til hæfte eller fængsel i indtil 2 år, hvis overtrædelsen er begået forsætligt eller ved grov uagtsomhed, og hvis der ved overtrædelsen er

- 1) forvoldt skade på personer, materiel eller miljø eller fremkaldt fare herfor eller
- 2) opnået eller tilsigtet en økonomisk fordel for den pågældende selv eller andre, herunder ved besparelser.

*Stk. 3.* Der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel.

*Stk. 4.* I forskrifter, der fastsættes i medfør af loven, kan der fastsættes straf af bøde for overtrædelse af bestemmelser i forskrifterne.

7. I § 6, *stk. 2*, udgår »hæfte eller«.

8. I § 6 indsættes efter *stk. 2* som nyt stykke:

»*Stk. 3.* Med fængsel indtil 2 år straffes den, som overtræder § 5 a, *stk. 1-4*, eller den, der udfører sikkerhedsklassificerede funktioner for en jernbanevirksomhed eller jernbaneinfrastrukturforvalter, til trods for, at retten hertil er midlertidigt inddraget efter § 5 b eller frakendt pågældende efter § 6 a. Under særlig formildende omstændigheder kan dog straf i form af bøde anvendes.«

Stk. 3 og 4 bliver herefter *stk. 4* og *5*.

*Gældende formulering**Lovforslaget***9. Efter § 6 indsættes:**

»§ 6 a. Ret til at udføre sikkerhedsklassificerede funktioner skal frakendes, når

- 1) der ved tjenestens udførelse er blevet tilside-sat væsentlige hensyn til jernbanesikkerheden, eller
- 2) den pågældende har udført eller forsøgt at udføre sikkerhedsklassificerede funktioner efter at have indtaget spiritus eller andre bevidsthedsforstyrrende midler, jf. § 5 a, stk. 1.

*Stk. 2.* Frakendelsen sker ubetinget, medmindre der foreligger særligt formildende omstændigheder. Ubetinget frakendelse sker for et bestemt tidsrum af ikke under 6 måneder eller for bestandig. Betinget frakendelse sker på vilkår, at den pågældende i en prøvetid på indtil 3 år fra endelig dom ikke udfører sikkerhedsklassificerede funktioner under sådanne omstændigheder, at ret dertil skal frakendes.

*Stk. 3.* Er en person, der enten har dansk indfødsret, er bosat i den danske stat eller er ansat i en dansk jernbanevirksomhed eller hos en dansk jernbaneinfrastrukturforvalter, i fremmed stat straffet for et forhold, der bedømt efter denne lov ville have medført frakendelse af ret til at udføre sikkerhedsklassificerede funktioner, kan sådan frakendelse ske efter offentlig påtale her i landet.

*Stk. 4.* Er en person, der har ret til at fremføre tog, i medfør af færdselsloven frakendt retten til at føre motordrevet køretøj ubetinget, kan Jernbanetilsynet, for det tidsrum frakendelsen er sket, fratage den pågældende ret til at fremføre tog, såfremt det strafbare forhold, for hvilket vedkommende er dømt, begrunder en nærliggende fare for misbrug af denne ret. Den pågældende kan forlange fratagelsen indbragt for domstolene. Jernbanetilsynet skal i forbindelse med fratagelsen vejlede den pågældende herom.«

**§ 2**

Loven træder i kraft den 1. juni 2002.



Til lovforslag nr. L 113. Skriftlig fremsættelse (27. februar 2002)

**Trafikministeren** (Flemming Hansen):

Herved tillader jeg mig for Folketinget at fremsætte:

*Forslag til lov om ændring af lov om jernbanesikkerhed m.v. (Jernbanetilsynets kompetencer m.v., promillegrænser).*

(Lovforslag nr. L 113).

Lovforslagets formål er at tilvejebringe en justering af lovgrundlaget for Jernbanetilsynets virke i lyset af den stedfundne udvikling siden vedtagelsen af lov nr. 336 af 1. maj 1996 om jernbanesikkerhed m.v.

Lovforslaget indeholder en præcisering og opstramning af lovgrundlaget for Jernbanetilsynet og dets kompetence. Hermed påbegyndes implementeringen af anbefalingerne i den stedfundne auditering af Jernbanetilsynet.

I lyset af udviklingen på jernbaneområdet, herunder forekomsten af en række nye aktører, samt den stedfundne auditering, er det fundet hensigtsmæssigt i nærværende lovforslag at foretage en tilpasning og præcisering af Jernbanetilsynets hjemmel til at godkende delsystemer under jern-

baneinfrastruktur samt rullende materiel, herunder person- og godsvogne samt containere i international grænseoverskridende trafik.

I en situation med flere aktører er det nødvendigt at være særlig opmærksom på, at personer, der udfører jernbanesikkerhedsmæssige opgaver, besidder de nødvendige helbredsmæssige og faglige kvalifikationer. Endvidere vurderes der at være behov for en styrkelse af det fælles tilsyn med dette personales helbredsmæssige og faglige kvalifikationer.

Med lovforslaget indføres der bestemmelser om strafansvar for personer, der har indtaget alkohol eller andre bevidsthedsforstyrrende stoffer eller i øvrigt befinder sig i en tilstand, hvor den pågældende er ude af stand til at udføre sikkerhedsklassificerede funktioner på fuldt betryggende måde. Der foreslås i den forbindelse en promillegrænse på 0,20 promille, hvilket svarer til bestemmelserne inden for luftfarten.

Idet jeg i øvrigt henviser til lovforslaget med tilhørende bemærkninger, tillader jeg mig at anbefale forslaget til Tingets hurtige og velvillige behandling.