



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Ot.prp. nr. 73

(2000-2001)

Om lov om endringer i lov 11. juni 1993
nr. 100 om anlegg og drift av jernbane,
herunder sporvei, tunnelbane og
forstadsbane m.m. (jernbaneloven)

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet av 27. april 2001, god-
kjent i statsråd samme dag.*

1 Hovedinnholdet i proposisjonen

I proposisjonen foreslår Samferdselsdepartementet enkelte endringer i jernbaneloven av 11. juni 1993 nr. 100 dels bl.a. på bakgrunn av den alvorlige jernbaneulykken som skjedde på Rørosbanen ved Åsta 4. januar 2000 og dels fordi det gjennom praktisering av loven har vist seg å være behov for enkelte justeringer/presiseringer.

Lovforslaget omfatter:

- Bestemmelser om undersøkelse av jernbaneulykker og hendelser, som nytt kapittel V.
- Visse presiseringer av jernbaneloven § 11 vedrørende tilsynsmyndighetens kompetanse.
- Bestemmelse om tilsyn med omsetning av samtrafikkkomponenter.
- Hjemmel for å ilegge tvangsmulkt ved unnlatelse av å etterkomme pålegg fra tilsynsmyndigheten.

I *kapittel 2* er det gitt en oversikt over høringsinstansene og enkelte synspunkter av generell karakter som er avgitt etter høringsnotatet om endringer i jernbaneloven, samt forslag til lovendringer i høringsnotatet som ikke fremmes i proposisjonen.

I *kapittel 3* redegjøres for bakgrunnen for lovforslaget. Det gis en nærmere begrunnelse for å innføre en lovhjemmel for undersøkelse av jernbaneulykker og hendelser, (jf. St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011, pkt. 4.3.4). Det legges opp til at det etableres en fast kommisjon for undersøkelse av jernbaneulykker og at dette gjøres ved en utvidelse av Havarikommisjonen for sivil luftfarts (HSLs) virkeområde. For øvrig foreslås det visse presiseringer av tilsynsmyndighetens utøvelse av myndighet etter loven, for bl.a. å klargjøre at tilsynet har myndighet til å gå inn å kontrollere jernbanevirksomhetene, herunder sjekke fysiske anlegg og materiell. Videre foreslås det en hjemmel for markedskontroll av samtrafikkkomponenter, som er en klargjøring av EØS-bestemmelser på området. Det foreslås dessuten en hjemmel for tilsynsmyndigheten til å kunne ilegge virksomheter, som ikke følger opp pålegg gitt med hjemmel i jernbaneloven, tvangsmulkt.

De økonomiske, administrative og sikkerhetsmessige konsekvensene av lovforslaget er omtalt i *kapittel 4*. Utover utvidelse av virkeområdet for HSL til også å omfatte jernbanesektoren, anses forslaget ikke å ha vesentlige økonomiske eller administrative konsekvenser. Forslaget om lovhjemler for å opprette en undersøkelseskommisjon for jernbaneulykker samt forslaget om å kunne ilegge tvangsmulkt antas å kunne bidra til økt sikkerhet innen jernbanesektoren.

2 Høringen

2.1 Høringsinstansene

Departementet sendte et notat med forslag til endringer i jernbaneloven på høring 23. oktober 2000. Høringsfristen ble satt til 15. desember 2000. Følgende instanser ble bedt om å komme med eventuelle merknader:

- Alle departementene
- Brønnøysundregistrene
- Riksadvokaten
- Oslo kommune
- Trondheim kommune
- Direktoratet for brann- og eksplosjonsvern
- Direktoratet for arbeidstilsynet
- Produkt- og elektrisitetstilsynet
- Statens forurensingstilsyn
- Statens vegvesen
- NSB BA
- Jernbaneverket
- Statens jernbanetilsyn
- NSB Gardermobanen AS
- Luftfartsverket
- Luftfartstilsynet
- Havarikommisjonen for sivil luftfart
- AS Trondheim trafikkselskap
- Stor-Oslo Lokaltrafikk AS
- AS Oslo Sporveier
- AS Gråkallbanen
- Orkla ASA, Thamshavnbanen
- Stiftelsen Krøderbanen
- Norsk jernbaneklubb
- Timetoget Bratsbergbanen AS
- GM-Gruppen Øst
- AS Valdresbanen
- Nye Numedalsbanen AS
- Stiftelsen Setesdalsbanen
- Stiftelsen Urskog-Hølandsbanen
- Museumsbanerådet
- Bergen Elektriske Sporvei
- Malmtrafikk AS
- Landsorganisasjonen i Norge
- Norsk jernbaneforbund
- Norsk lokomotivmannsforbund
- Flyselskapenes Landsforening
- Norsk Flygerforbund
- Norsk Flygelederforening
- Norsk Aeroklubb

Om lov om endringer i lov 11. juni 1993 nr. 100 om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (jernbaneloven)

Kommunal- og regionaldepartementet har forelagt saken for sine underliggende etater og mottatt svar fra Direktoratet for arbeidstilsynet, Direktoratet for brann- og eksplosjonsvern og Produkt- og elektrisitetstilsynet. I tillegg har Luftforsvaret, Flymedisinsk institutt, avgitt uttalelse.

Følgende instanser har besvart henvendelsen og har ikke hatt særlige merknader eller innvendinger til forslaget:

- Forsvarsdepartementet
- Barne- og familiedepartementet
- Sosial- og helsedepartementet
- Landbruksdepartementet
- Urskog-Hølandsbanen
- Olje- og energidepartementet
- Norsk Lokomotivmannsforbund
- Kirke-, utdanning og forskningsdepartementet
- Nærings- og handelsdepartementet
- Fiskeridepartementet
- Utenriksdepartementet
- Malmtrafikk AS
- Statens jernbanetilsyn
- Norsk Jernbaneforbund
- Direktoratet for Brann- og eksplosjonsvern
- Produkt- og elektrisitetstilsynet

Følgende høringsinstanser har kommet med synspunkter:

- Luftforsvaret, Flymedisinsk institutt
- Havarikommisjonen for sivil luftfart
- Arbeids- og administrasjonsdepartementet
- Landsorganisasjonen i Norge
- AS Gråkallbanen
- AS Oslo Sporveier
- Finansdepartementet
- Kommunal- og regionaldepartementet
- Direktoratet for arbeidstilsynet
- Justis- og politidepartementet
- NSB BA
- Jernbaneverket
- Luftfartstilsynet
- Riksadvokaten

2.2 Generelle synspunkter

Flertallet av høringsinstansene er i hovedsak positive til forslagene i høringsnotatet. En nærmere redegjørelse for høringsinstansenes syn blir gitt under drøftelsen av de enkelte forslagene.

Riksadvokaten har ikke spesielle bemerkninger til høringsnotatet på jernbaneloven, men har tatt opp generelle spørsmål som bl.a. gjelder forholdet mellom ulykkeskommisjoner og politiet. Dette er spørsmål som må løses generelt og berører ikke lovutkastet.

Justisdepartementet har foreslått at det bør foretas en omparagrafering fra § 12 i loven. Dette har Samferdselsdepartementet tatt til følge, noe som gjør at

Om lov om endringer i lov 11. juni 1993 nr. 100 om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (jernbaneloven)

det ikke er samsvar mellom høringsbrevets paragrafforslag fra og med § 11 a og fremlegget her.

2.3 Forslag i høringsnotatet som ikke fremmes som lovforslag

I høringsnotatet la departementet i samråd med Statens jernbanetilsyn fram et forslag om en klargjøring av jernbaneloven §§ 4 og 5 vedrørende godkjenningsordningen for kjørevei og rullende materiell.

På bakgrunn av uttalelser fra NSB BA og Jernbaneverket som viser til at forslagene til endringer ikke medførte den ønskede klargjøring, har departementet i samråd med tilsynet funnet ikke å ville fremme forslaget i denne omgang, men vil eventuelt foreta en nærmere vurdering av bestemmelsene ved en senere revisjon av loven.

3 Bakgrunnen for lovforslaget

3.1 Undersøkelse av jernbaneulykker og hendelser

Det finnes i dag ikke noen fast havarikommisjon for etterforskning av jernbaneulykker og alvorlige hendelser. I høringsnotatet har departementet anført følgende:

Jernbaneulykker etterforskes i dag av politiet for bl.a. å avdekke om det foreligger strafferettslig skyld, jf. straffeprosessloven § 224, kfr. andre ledd. For øvrig har både NSB BA og Jernbaneverket egne interne undersøkelseskommisjoner som faller utenfor det som betegnes som faste undersøkelseskommisjoner. Disse kommisjonene er opprettet til internt bruk og rapportene er som hovedregel ikke offentlige. I enkeltstående tilfelle kan regjeringen nedsette en uavhengig granskningskommisjon. Dette er gjort etter Åsta-ulykken på Rørosbanen 4. januar 2000. Det er således ingen fast uavhengig kommisjon som undersøker ulykker og hendelser i jernbanesektoren.

Spørsmålet om å ta inn en egen hjemmel i jernbaneloven om opprettelse av en fast ulykkeskommisjon på jernbaneområdet ble drøftet i forbindelse med fremlegg av ny jernbanelov, jf. Ot.prp. nr. 63 (1992-93). Det ble den gang konkludert med at det på grunn av få ulykker sett i forhold til de administrative og kostnadmessige sider ved en kommisjonsbehandling, ikke var tilrådelig å opprette en slik fast kommisjon. Det ble imidlertid påpekt at dersom jernbanens gunstige ulykkesfrekvens skulle brytes, kunne dette bli et meget sterkt argument for en fast og lovhjemlet undersøkelseskommisjon for jernbaneulykker.

Justisdepartementet har i forbindelse med sin høring av NOU 1999:30 «Undersøkelse av sjøulykker» vist til at komiteen har pekt på muligheten for å slå sammen de ulike organer for undersøkelse av ulykker innenfor transportsektoren til ett organ. Sjølovkomiteen utdyper imidlertid ikke denne problemstillingen nærmere idet den lå utenfor mandatet. Justisdepartementet har derfor i forbindelse med høringen av NOU'en bedt de høringsinstansene som har synspunkter på dette, om å uttale seg om det er grunnlag for å utrede spørsmålet om å opprette en slik felles havarikommisjon. Samtidig er høringsinstansene bedt om å gi sitt syn på om det bør gjennomføres en reform på grunnlag av NOU 1999:30 så snart som mulig, selv om det skulle bli igangsatt arbeid med å utrede en felles undersøkelseskommisjon for transportulykker.

På bakgrunn av de alvorlige jernbaneulykker og hendelser som har vært i den senere tid, går regjeringen inn for å utvide mandatet for Havarikommisjonen for sivil luftfart (HSL) til også å omfatte undersøkelser av ulykker og hendelser i jernbanesektoren uten å avvente en utredning om en generell undersøkelseskommisjon for hele transportsektoren. Det vises i den sammenheng til omtale i St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011, pkt. 4.3.4 Ulykkesundersøkelser og St.prp. nr. 1 (2000-2001) s. 13 og 45. En slik løsning vil ikke være til hinder for opprettelse av en felles undersøkelseskommisjon på et senere tidspunkt dersom dette skulle bli aktuelt.

For å kunne innføre en ordning med fast undersøkelseskommisjon på jernbane er det behov for å få nødvendige lovhjemler i jernbaneloven for

bl.a. å kunne gi forskrifter om offentlige undersøkelser av ulykker og hendelser i jernbanesektoren.

Samferdselsdepartementet legger opp til å inkorporere undersøkelse av jernbaneulykker og alvorlige jernbanehendelser i HSLs virkeområde. Dette kan gjøres ved å utvide den nåværende HSL med personell med kompetanse på jernbane.

HSL som er et eget faglig sett uavhengig forvaltningsorgan under Samferdselsdepartementet, undersøker i dag luftfartsulykker og luftfartshendelser. I henhold til EU's rådsdirektiv om slike undersøkelser og i samsvar med internasjonale regler er det et krav at den ulykkesforebyggende og den strafferettslige undersøkelse skal holdes adskilt. Dette skille er ansett som viktig for å få frem så mange opplysninger som mulig i den ulykkesforebyggende undersøkelsen. Den kunnskapen som fremskaffes benyttes i arbeidet med å unngå nye ulykker. Formålet med HSLs undersøkelser er derfor å forebygge ulykker og hendelser, ikke å fordele skyld og ansvar. På grunnlag av undersøkelsene skal HSL komme med tilrådingen til myndigheter og andre om hva som bør vurderes rettet for å unngå nye ulykker. De tilrådingene HSL kommer med i avsluttende rapporter om ulykker og hendelser, forelegger Samferdselsdepartementet for Luftfartstilsynet, og ber om å få opplyst hvordan de ulike tilrådingene vil bli fulgt opp. Det samme systemet kan innføres på jernbaneområdet der Statens jernbanetilsyn vil kunne følge opp tilrådingene fra undersøkelseskommisjonen og eventuelt sette i verk tiltak ved bl.a. å gi pålegg til jernbanevirksomhetene.

Den generelle kompetansen HSL har på undersøkelsesmetodikk, vil også kunne anvendes ved undersøkelse av jernbaneulykker og alvorlige jernbanehendelser. Videre vil kommisjonen kunne knytte til seg rådgivere innen jernbane på samme måte som HSL i dag benytter rådgivere innen meteorologi, flymedisin, flynavigasjon osv. Et opplegg med å inkorporere jernbane i kommisjonens virkeområde vil bl.a. være hensiktsmessig fordi begge sektorer hører inn under samme departements ansvarsområde. Et system som fungerer godt i oppfølging av tilrådingen fra undersøkelsesorganet er, etter Samferdselsdepartementets vurdering, det viktigste bidrag til å utnytte resultatet av det arbeidet som nedlegges i å undersøke ulykker og hendelser. Å gi tilrådingen uten å ha et organisert apparat til å følge opp disse, har lite for seg sett ut fra et trafiksikkerhets- og ressursmessig synspunkt.

Ut fra et forebyggende aspekt er det like viktig å undersøke alvorlige hendelser som ulykker. Med alvorlig hendelse forstås en begivenhet der omstendighetene tilsier at det nesten inntraff en ulykke. I første rekke går departementet inn for at bare alvorlige hendelser bør undersøkes på jernbaneområdet, i motsetning til alle hendelser slik det gjøres på luftfartsområdet. Bakgrunnen for dette er at det antas å medføre et alt for høyt antall undersøkelser av forhold som ikke antas å ha like alvorlige konsekvenser som en hendelse innen luftfarten. I lovforslaget er det imidlertid ikke lagt inn en slik reservasjon, idet dette forutsettes avgrenset i forskriftssammenheng. Grunnen til dette er å ha nødvendig fleksibilitet i tilfelle det i fremtiden skulle vise seg å være behov for at undersøkelseskommisjonen også bør undersøke øvrige hendelser.

På bakgrunn av at undersøkelser av ulykker og hendelser innen jernbaneområdet foreslås lagt opp på samme måte som undersøkelser innen luftfarten, foreslår Samferdselsdepartementet lovhjemler i jernbaneloven som i hovedsak tilsvarer de hjemler som finnes i luftfartsloven §§ 12-3 til 12-8.

Bestemmelsene foreslås innplassert som et nytt kapittel V i jernbaneloven.

Om lov om endringer i lov 11. juni 1993 nr. 100 om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (jernbaneloven)

I lovforslaget er det i denne omgang kun tatt høyde for å få hjemmel for undersøkelser av jernbaneulykker og hendelser på lik linje med de reglene som gjelder for *undersøkelseskommisjonen* på luftfartsområdet. Når det gjelder strafferammen for brudd på jernbaneloven og luftfartsloven er disse forskjellige. Likeledes er det en særskilt hjemmel for foreldelse i luftfartsloven når det gjelder adgangen til å reise straffesak dersom det foretas undersøkelser på luftfartssiden. Disse bestemmelser berører ikke undersøkelseskommisjonens arbeid. Departementet vil i lys av de erfaringer som høstes vurdere disse på et senere tidspunkt og i en større sammenheng, der det tas hensyn til faglige og historiske forskjeller, og om det er et særskilt behov for en nærmere samordning her.

3.1.1 Høringsinstansenes syn

HSL har opplyst at den i denne omgang avstår fra å tilkjenne synspunkter på fordeler og ulemper med at undersøkelsesmyndighet for jernbane blir lagt til den etat som undersøker ulykker og hendelser innen luftfart. Det anføres videre:

«Imidlertid vil HSL benytte anledningen til å minne om at fremtidig virksomhet som inkluderer andre transportformer ikke må skje på bekostning av virksomheten slik den foregår i dag. Det er gjennom mange års systematisk arbeid etablert et forhold mellom HSL og luftfartsmiljøet for øvrig som må betraktes som en sikkerhetsfaktor innen luftfarten. Dersom dette forholdet blir skadelidende vil det kunne ha negativ betydning for sikkerheten i norsk luftfart.»

Arbeids og administrasjonsdepartementet (AAD) ser svært positivt på forslaget om en felles undersøkelseskommisjon for ulykker og hendelser i sivil luftfart og i jernbanesektoren. AAD er enig i vurderingen om at etableringen av en felles undersøkelseskommisjon for sektorene luftfart og jernbane nå, ikke er til hinder for en felles løsning for hele transportsektoren på et senere tidspunkt. I tillegg anføres det:

«Vi vil imidlertid anbefale at det igangsettes arbeid med å utrede spørsmålet om en felles undersøkelseskommisjon for transportulykker ut fra den tanken at dette kan være en enda bedre og mer effektiv løsning for den samlede transportsektoren.»

Landsorganisasjonen i Norge (LO) er positiv til endringer i jernbaneloven som har som hensikt å heve sikkerheten innen jernbanesektoren, og gir sin tilslutning til endringsforslagene. Det anføres videre:

«LO forutsetter at alle hendelser blir rapportert til Havarikommisjonen for sivil luftfart slik at den etter egen vurdering kan avgjøre hvilke hendelser som skal granskes.»

AS Gråkallbanen har ingen innvendinger til de foreslåtte endringer i jernbaneloven, men mener det er viktig å utdype presiseringer som eventuelt bare omfatter sporvei, forstadsbane og lignende. Det anføres:

«For vår bedrift vil dette gjelde ulykker og uhell i bysentrum og om (HSL) også skal involveres i slike forhold. Hvis dette ikke er en aktuell problemstilling, ser vi gjerne at dette presiseres i loven og at også andre grensesnitt mellom jernbane og sporvei blir entydige.»

Om lov om endringer i lov 11. juni 1993 nr. 100 om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadbane m.m. (jernbaneloven)

Luftforsvaret, Flymedisinsk institutt anfører at det må en klarere spesifisering til av hva en alvorlig hendelse er. Det anføres:

«Ofte vil man ikke kunne avdekke hvor nær en hendelse var før den kunne endt som en alvorlig ulykke uten å etterforske hendelsen.»

AS Oslo Sporveier viser til at ulykker knyttet til sporvei og t-bane skjer i byer med mye trafikk og med et stort behov for å rydde kjøreveien for å komme tilbake til normal trafikk igjen så fort som mulig. Det er derfor viktig at åstedsgranskning kan påbegynnes så fort som mulig. Det anføres videre:

«Departementet bør også vurdere om det er hensiktsmessig at en undersøkelseskommisjon skal nedsettes for sporgvogns nestenulykker. En sporgvogn i en bygate er «omgitt av» nestenulykker hele tiden og det er ofte små marginer. Disse forhold bør departementet vurdere i forskriften.»

Kommunal- og regionaldepartementet (KRD) har merket seg at Samferdselsdepartementet ønsker å utvide HSL til å omfatte personell med jernbaneteknisk kompetanse i påvente av oppfølgingen av sjølovkomiteens forslag om å samle de ulike organer for undersøkelse av ulykker innenfor transportsektoren til ett organ. I den forbindelse anfører KRD:

«KRD viser også til at sårbarhetsutvalgets innstilling (NOU 2000:24) reiser spørsmålet om det bør etableres en felles, nasjonal ulykkes- og krisekommisjon med ansvar for å granske større hendelser/ulykker avhengig av sektor.

Disse tre forslagene (jernbaneloven, sjølovkomisjonen og sårbarhetsutvalget) må etter vår mening ses samlet. Vi mener at organisering og administrasjon av kommisjoner for ulike sektorer bør bygge på de samme prinsipper. For eksempel bør ulykkeskommisjoner knyttes til det forvaltningsorgan som har ansvaret for tilsynet med sikkerheten i sektoren. Dersom man samler forvaltningen av sikkerhets- og beredskapsarbeid under ett departement, slik sårbarhetsutvalget anbefaler, vil det sikre erfaringsoverføring, metodikkutvikling, informasjonsbehandling, oppfølging, rutiner for opprettelse og drift m.v. av kommisjoner.»

Direktoratet for arbeidstilsyn slutter seg til Samferdselsdepartementets forslag til endringer i jernbaneloven og har bl.a. følgende kommentar:

«Direktoratet ser fordelene ved å innføre en ordning med en fast undersøkelseskommisjon på jernbane framfor ad-hoc kommisjoner. Ad-hoc kommisjoner mangler kontinuitet og medfører dårligere muligheter for effektiv erfaringsoverføring til neste kommisjon i forhold til en fast kommisjon som består av de samme medlemmene. Vi vil også vise til ulempene ved at jernbaneulykker i dag kan bli gransket av tre-fire forskjellige organer samtidig. En fast felles granskningskommisjon for luftfart og jernbaneulykker bør dessuten gi større mulighet for utveksling av kunnskap, informasjon og eventuelt ressurser. Disse forholdene samt habilitet, faglig integritet og dyktighet bidrar også til økt tillit til kommisjonens resultater.»

Justis- og politidepartementet støtter forslaget om å utvide arbeidsområdet til HSL til å omfatte jernbaneulykker. Det anføres bl.a.:

«Den foreslåtte ordningen vil være i tråd med Sårbarhetsutvalgets anbefalinger om økt samordning på området. Vi vil imidlertid samtidig

Om lov om endringer i lov 11. juni 1993 nr. 100 om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (jernbaneloven)

minne om spørsmålet om det bør opprettes en felles granskningskommisjon for *hele transportsektoren* (jf. bl.a. forslag i NOU 1999:30 Undersøkelse av sjøulykker), eventuelt en granskningskommisjon som favner enda videre (jf. forslag fra Sårbarhetsutvalget i NOU 2000:24 Et sårbart samfunn). Vi vil i alle tilfelle understreke behovet for at erfaringer som blir gjort gjennom alvorlige hendelser i en sektor, sikres en bred formidling og dermed kunne anvendes i forebyggende sikkerhetsarbeid og beredskapsplanlegging i andre sektorer.»

Justisdepartementet viser for øvrig til at bestemmelsene foreslås gjennomført ved at luftfartslovens regler om havarikommisjon stort sett gjentas i jernbaneloven, med noen språklige endringer og enkelte forskjeller av mer materiell karakter. Dersom denne lovtekniske fremgangsmåten skal brukes, forutsetter Justisdepartementet at alle forskjeller mellom luftfartsloven og jernbanelovens bestemmelser svarer til innholdsmessige forskjeller i regelsettene. Justisdepartementet anfører videre:

«Finner man nå at reglene bør ha en annen språklig utforming enn de har fått i luftfartsloven, uten at dette skal medføre realitetsforskjell, bør samme redaksjonelle endring gjennomføres i luftfartsloven.

Justisdepartementet antar ellers at det senere kan bli aktuelt å vurdere en annen lovstruktur på området, for eksempel en felles lov for havarikommisjonens undersøkelse av ulykker. Dette bør iallfall overveies dersom det opprettes en felles kommisjon for undersøkelser av transportulykker...»

NSB BA er i utgangspunktet positiv til å innføre en ordning med fast undersøkelseskommisjon på jernbane og støtter forslaget om å innføre lovhjemler i jernbaneloven på området. For øvrig henvises det til en del forhold som NSB anser kan ivaretas i forskrifter som må etableres før kommisjonen trer i funksjon. Dette gjelder bl.a. avklaring av forholdet mellom politi og kommisjon, avklaring av hvilke saker kommisjonen skal undersøke, avklaring av forholdet mellom veitrafikkulykker og jernbaneulykker, vektlegging av hurtig utrykning og prioritet på undersøkelse av skadested som blokkerer trafikken, forholdet til interne granskningskommisjoner og ansvar for bevissikring.

Jernbaneverket anfører at det siste årets ulykker og større uhell innen jernbanesektoren i Norge har dokumentert behovet for et undersøkelsesorgan som er uavhengig av trafikkutøvere, tilsynsmyndighet og infrastrukturforvaltning. Jernbaneverket mener at undersøkelsesorganet på en profesjonell og objektiv måte må kunne undersøke inntrufne hendelser på det offentlige jernbanenettet med sikte på å oppnå læring for alle jernbanevirksomheter, og ikke ta stilling til strafferettslige forhold. Jernbaneverket uttaler videre:

«Jernbaneverket oppfatter at Havarikommisjonen for sivil luftfart (HSL) har en slik rolle og støtter opp om departementets forslag om utvidelse av denne kommisjonen til også å omfatte jernbane. HSL har en autoritet og en arbeidsform som gjør at man kan unngå unødvendige misforståelser og feilaktige fremstillinger i media.

Jernbaneverket støtter opp under at den rolledeling mellom HSL, tilsynsmyndighet og infrastrukturforvalter/trafikkutøver som vi er kjent med fra luftfarten også blir benyttet på jernbanesektoren. Vi ser også en styrke i at den kompetanse som HSL har opparbeidet på undersøkelse av luftfartshendelser overføres til jernbanesektoren, men påpeker at kommisjonen også må suppleres med jernbanekompetanse.»

Om lov om endringer i lov 11. juni 1993 nr. 100 om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadbane m.m. (jernbaneloven)

Jernbaneverket tar dessuten opp forholdet til interne granskningskommisjoner i jernbanevirksomhetene, og forutsetter at disse fortsatt skal granske sine uhell.

For øvrig støtter Jernbaneverket departementets anbefaling om at det i første rekke er alvorlige hendelser som bør undersøkes på jernbaneområdet.

3.1.2 Departementets vurderinger

Departementet viser til at de fleste høringsinstansene som har uttalt seg, er positive til opprettelse av en fast undersøkelseskommisjon på jernbaneområdet og at den etableres ved en utvidelse av HSLs virkeområde.

Departementet viser til at en utvidelse av virkeområdet til Havarikommisjonen nå, ikke er til hinder for det pågående arbeid med en vurdering av en felles kommisjon for transportsektoren. I den sammenheng må det tas hensyn til at en ytterligere utvidelse ikke skjer på bekostning av sikkerheten i luftfarten. En utvidelse av HSLs virkeområde til å omfatte jernbane kan være en nyttig erfaring i forbindelse med vurderingen av en eventuell etablering av en felles kommisjon for transportsektoren.

Departementet har i dag sektoransvaret både for luftfart og jernbane, noe som er en fordel i forbindelse med oppfølging av kommisjonens tilrådinger. Departementet er for øvrig enig i at det uansett fremtidig organisering, bør sikres at det skjer en bred erfaringsutveksling fra en sektor til en annen slik at erfaringene i den grad de er relevante, kan anvendes i forebyggende sikkerhetsarbeid og beredskapsplanlegging over sektorgrensene.

Nærmere bestemmelser om hvilke ulykker og hendelser kommisjonen skal undersøke og hvordan kommisjonen mer konkret skal legge opp sitt arbeid m.v., er forhold som må avklares i forbindelse med at det skal utarbeides forskrifter til loven. Departementet legger opp til at forskriftene og arbeidsmåten for kommisjonen vedrørende jernbanesektoren i størst mulig grad legges opp på samme måte som på luftfartssektoren, som har vist seg å fungere godt.

Når det gjelder den lovstrukturmessige side av saken, viser departementet til at selv om luftfartsloven er av samme årstall som jernbaneloven, har dette sin bakgrunn i en omparagrafering av luftfartsloven. Bestemmelsene vedrørende havarikommisjon på luftfart ble utformet i 1957, og det har skjedd en viss språklig utvikling siden den gang. Samferdselsdepartementet i samråd med Havarikommisjonen har i denne omgang funnet ikke å ville foreslå en gjennomgang av ordlyden i luftfartslovens bestemmelser. Dette har sin bakgrunn i at dersom språket i luftfartsloven skal oppdateres bør dette skje ved en totalgjennomgang av hele luftfartsloven hvor språket gjennomgås og oppdateres. En oppdatering av språket i noen få paragrafer i luftfartsloven synes derfor ikke hensiktsmessig. Dessuten er ordlyden i luftfartsloven vedrørende undersøkelse av luftfartsulykker m.m. velprøvd og har fungert godt. Av den grunn har departementet etter konsultasjon med Justisdepartementet kommet til at det her er mest hensiktsmessig å tilpasse lovforslaget om undersøkelseskommisjon i jernbaneloven til luftfartslovens ordlyd i den grad det ikke er ment å være realitetsforskjeller. På sikt kan det være aktuelt å vurdere en felles lov for undersøkelseskommisjonen, slik at en samordner de bestemmelsene som naturlig bør være like. Den pågående utredning om en felleskommi-

Om lov om endringer i lov 11. juni 1993 nr. 100 om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (jernbaneloven)

sjon på transportsektoren kan også medføre behov for å se på grunnlaget for en felles lov.

3.2 Diverse presiseringer i tilsynsmyndighetens utøvelse av myndighet etter loven

I høringsnotatet har departementet anført følgende:

Statens jernbanetilsyn har i forbindelse med utøvelse av sin virksomhet anført at det ikke eksplisitt i jernbaneloven finnes regler som gir tilsynet adgang til å fatte vedtak om at den som driver jernbanevirksomhet må korrigere en tilstand som er i strid med bestemmelsene i eller i medhold av jernbaneloven, eller bestemmelser som gir tilsynet en eksplisitt rett til fysisk adgang til virksomheter som er underlagt jernbanelovens bestemmelser. Samferdselsdepartementet anser at gjeldende lov gir tilstrekkelig hjemmel for tilsynet (etter delegert myndighet) å gi slike pålegg. Dette har sin bakgrunn i at virksomhet etter jernbaneloven krever tillatelse og at det i forbindelse med slike tillatelser kan settes vilkår både i forskrift og ved enkeltvedtak for å oppfylle kravene til en sikker og hensiktsmessig trafikkavvikling, samt miljø, jf. jernbaneloven § 6. Vi har likevel valgt å foreslå en presisering i § 11 slik at det ikke skal være noen tvil forbundet med tilsynsmyndighetens rett til å gi pålegg m.v. og gå inn å sjekke at tilsynsobjektet oppfyller kravene som er satt i jernbanelovgivningen....

Tilsynet har også bedt om at det i forbindelse med eventuell endring i jernbaneloven vurderes å gi tilsynet direkte myndighet etter loven og ikke bare gjennom delegert myndighet i forskrift i de tilfeller det er klart at tilsynet skal ha slik myndighet. Samferdselsdepartementet anser at dette kan være hensiktsmessig i de tilfeller hvor tilsynet utøver myndighet som går på selve tilsynsfunksjonen. Departementet vil i disse tilfeller fortsatt være klageinstans som overordnet myndighet for tilsynet. For øvrig bør det fortsatt være opp til departementet eventuelt å delegerer myndighet etter loven når det gjelder å gi tillatelser m.v. etter jernbaneloven.

Departementet viser til de nærmere presiseringer som er foretatt i § 11 under pkt. 5 nedenfor.

3.3 Tilsyn og tilbakekalling m.v. av en samtrafikkkomponent fra markedet

EØS-komiteens beslutning nr. 25/97 av 30. april 1997 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (rådsdirektiv 96/48/EF av 23. juli 1996 om samtrafikkveien i det transeuropeiske jernbanesystem for høyhastighetstog) ble implementert i norsk rett gjennom forskrift av 8. april 1999 nr. 424. Direktivet regulerer bl.a. markedskontroll av samtrafikkkomponenter.

I høringsnotatet har departementet anført følgende:

Innenfor jernbanesektoren har det i lang tid blitt utviklet egne nasjonale tekniske standarder og driftsregler, bl.a. for å verne nasjonal jernbaneindustri. Dette har medført hindringer i gjennomføringen av en effektiv internasjonal (grenseoverskridende) jernbanetrafikk. På denne bakgrunn har arbeidet med å legge forholdene til rette med sikte på å komme fram til harmoniserte tekniske løsninger som letter muligheten for å kjøre tog over landegrensene, såkalt samtrafikkveier, vært intensivert i internasjonale fora, og særskilt innenfor EØS-området.

Gjennom EØS-regelverket skal visse vilkår være oppfylt for at en samtrafikkkomponent skal oppnå samtrafikkevne, de såkalte grunnleggende krav. En samtrafikkkomponent som oppfyller grunnleggende krav til samtrafikk skal verifiseres gjennom en såkalt samsvarsvurdering som utføres av et teknisk kontrollorgan. En samtrafikkkomponent som har samsvarsvurdering vil deretter fritt kunne omsettes i hele EØS-området.

Etter regelverket skal samtrafikkkomponenter kunne trekkes tilbake fra markedet dersom de ikke oppfyller de grunnleggende krav. Dette medfører behov for å gi tilsynsmyndigheten mulighet til å tilbakekalle en samtrafikkkomponent, herunder begrense anvendelsesområde/forby bruk av en samtrafikkkomponent. Grunnleggende krav kan for eksempel omfatte krav til sikkerhet, helse, miljø og teknisk kompatibilitet, og omfatter samtrafikkkomponenter som skal brukes ved prosjektering, bygging, opprustning og drift av infrastruktur og rullende materiell på jernbane. Hva som anses som grunnleggende krav vil imidlertid kunne endres over tid og vil kunne fastsettes gjennom enkeltvedtak eller forskrift når det følger av EØS-avtalen eller andre internasjonale overenskomster som Norge slutter seg til.

Samferdselsdepartementet mener at det bør klargjøres i jernbaneloven at tilsynsmyndigheten etter jernbaneloven kan begrense anvendelsesområde, forby bruk og tilbakekalle komponenter fra markedet. I og med at dette retter seg mot andre enn jernbanevirksomheten, vil ikke § 11 uten videre komme til anvendelse i dette tilfellet. Selv om jernbaneloven § 13 a gir Kongen myndighet til å gi forskrift om utfylling og gjennomføring av EØS-avtalen på jernbaneområdet, bør en slik inngripen i den private sfære komme klart fram av lovteksten.

Samferdselsdepartementet foreslår en slik bestemmelse i lovutkastets § 12

3.3.1 Høringsinstansenes syn

NSB BA anfører at høyhastighetsdirektivet som er en del av EØS-avtalen har liten relevans for den samtrafikken Norge har med andre EØS-land. Det er først og fremst forslaget til konvensjonell jernbane som vil ha betydning for samtrafikken. NSB oppfatter det derfor som at departementet foreslår en lovbestemmelse før rettsakten har blitt en del av EØS-avtalen. NSB forutsetter at departementet har vektige grunner til å fravike prinsippet om at implementering av direktiver eller forordninger i norsk rett normalt ikke skal skje før rettsakten formelt er blitt en del av EØS-avtalen. Det anføres:

«NSB anbefaler at endringsforslaget knyttet til § 11 A (§12) utsettes til de rettsakter forslaget relaterer seg til er implementert i norsk lovgivning.»

NSB BA etterlyser videre en definisjon av «samtrafikkkomponent» og «grunnleggende krav» i lovteksten.

Jernbaneverket mener på sin side at dersom det utarbeides forskrift til paragrafen bør det henvises til definisjonen i forskrift av 8. april 1999.

3.3.2 Departementets vurderinger

Rådsdirektiv 96/48/EF om samtrafikkevnen i det transeuropeiske jernbanesystem for høyhastighetstog ble i sin tid ansett for å være EØS-relevant og er en del av EØS-avtalen. Direktivet ble implementert i norsk rett gjennom forskrift om samtrafikkevnen i det transeuropeiske jernbanesystem for høyhas-

tighetstog, fastsatt av Samferdselsdepartementet 8. april 1999. Selv om Norge i dag ikke har slike høyhastighetsbaner, så er forskriften en del av norsk rett, og av den grunn bør noen bestemmelser i denne etter departementets oppfatning klargjøres i lovs form. Hensikten med å foreslå en bestemmelse som regulerer markedsadgangen er å klargjøre at jernbaneloven som i utgangspunktet omfatter anlegg og drift av jernbane, også regulerer markedsadgangen for samtrafikkkomponenter. Det er således ikke en forskuttering av implementering av en rettsakt som ennå ikke er en del av EØS-avtalen som er bakgrunnen for forslaget, men en klargjøring av gjeldende EØS-bestemmelser.

For øvrig er det verdt å merke seg at gjeldende forskrift også inneholder bestemmelser om teknisk kontrollorgan. Samferdselsdepartementet har mottatt søknader fra flere institusjoner som ønsker å bli teknisk kontrollorgan i h.t. forskriften, hvilket viser at denne i høyeste grad er relevant.

Når det gjelder definisjon av ordene «samtrafikkkomponent» og «grunnleggende krav» fremgår disse både av gjeldende rådsdirektiv 96/48/EF og forskriften som implementerer direktivet i norsk rett. Departementet finner det lite hensiktsmessig å ta definisjonen av disse begrepene inn i loven, da dette kan virke ufullstendig i forhold til andre definisjoner som fremgår av direktivet, samtidig som det kan virke begrensende i forhold til eventuelle endringer av begrepene i forbindelse med eventuell implementering av et tilsvarende direktiv om konvensjonell jernbane som er under vedtakelse i EU.

3.4 Tvangsmulkt

Etter jernbaneloven § 11 kan departementet «påby stans av driften helt eller delvis når sikkerhetsmessige hensyn krever det». Videre kan departementet «tilbakekalle tillatelse gitt i medhold av loven ved brudd på vilkår eller krav som er satt for virksomheten». Utover dette er det i dag ikke hjemmel for å foreta andre sanksjoner mot jernbanevirksomheter som ikke oppfyller lovgivningens krav, med unntak av straffebestemmelsen i § 14.

I høringsnotatet har departementet anført:

I forbindelse med opprettelse av et uavhengig tilsyn for jernbane, har Statens jernbanetilsyn bl.a. fått delegert myndighet etter jernbaneloven til å utøve tilsyn og kontroll med jernbanevirksomhetene. Under utøvelsen av sin myndighet har det vist seg at tilsynet har konstatert at jernbanevirksomhetene ikke alltid følger opp tilsynets pålegg om rettelse av avvik m.v. fra jernbanelovgivningens krav innenfor de tidsfrister som er satt. Etter gjeldende lov kan jernbanevirksomhetene pålegges stans av driften helt eller delvis når sikkerhetsmessige hensyn krever det, samt at tillatelser kan trekkes tilbake. Disse tiltakene er ikke alltid hensiktsmessige når det gjelder å få jernbanevirksomhetene til å følge opp avvik m.v. som i utgangspunktet ikke er av en slik art at det krever strakstiltak på grunn av sikkerhetsmessige forhold.

Det foreslås derfor at tilsynet kan gis myndighet til å ilegge tvangsmulkt når jernbanevirksomhetene ikke overholder frister for gjennomføring av pålegg m.v. for brudd på jernbanelovgivningen. Tvangsmulkten må da ilegges samtidig med pålegget eller i forbindelse med fastsetting av ny frist for utførelse av pålegget. Mulkten kan gis som dagbøter. Det foreslås at det kan gis nærmere forskrifter som kan utfylle bestemmelsen. Departementet vil være klageinstans for vedtak om tvangsmulkt.

Om lov om endringer i lov 11. juni 1993 nr. 100 om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (jernbaneloven)

I lovutkastet er denne bestemmelsen foreslått som § 13.

3.4.1 Høringsinstansenes syn

Finansdepartementet støtter departementets forslag om innføring av tvangsmulkt overfor jernbanevirksomheter som ikke overholder frister for gjennomføring av pålegg for brudd på jernbanelovgivningen. Det anføres bl.a.:

«Vi vil foreslå at tilsynets inntekter fra tvangsmulkt inntektsføres på en egen post i statsbudsjettet, jf. tilsvarende ordning for Post- og teletilsynet.»

Justisdepartementet anfører at det fra et sikkerhets- og beredskapsmessig perspektiv er positivt at Statens jernbanetilsyn gis mulighet for å ilegge dagsbøter på bakgrunn av krav som fremmes overfor aktørene i jernbanevirksomheten.

Luftfartstilsynet stiller seg positiv til sanksjonsmuligheten for å gi tvangsmulkt for å få virksomheter til å følge opp avvik m.v.

Jernbaneverket vil ikke motsette seg en slik ordning, men forutsetter at tilsynsmyndigheten fastsetter realistiske tidsfrister og tvangsmulfter.

3.4.2 Departementets vurderinger

Departementet viser til at bestemmelsen i første rekke er ment som et ekstra sanksjonsmiddel overfor virksomheter som ikke følger opp pålegg som er gitt av myndighetene. For øvrig vil nærmere bestemmelser om praktiseringen av bestemmelsen kunne fastsettes i forskrift. Det vises til nærmere omtale under pkt. 5 til § 13.

4 Økonomiske, administrative og sikkerhetsmessige konsekvenser

Samferdselsdepartementet har i høringsnotatet anført følgende vedrørende konsekvenser av forslagene:

Forslaget om hjemmel for opprettelse av en undersøkelseskommissjon for jernbaneulykker vil ved en utvidelse av HSLs virkeområde medføre økte lønns- og driftsutgifter for 2 til 3 stillinger, utredningsmidler og nødvendige kontorlokaler m.v. Dette vil innebære en økning av budsjettet for undersøkelseskommissjonen på om lag 3 mill. kr på årsbasis. Det må også foretas navneendring av kommisjonen, og det vil påløpe en engangskostnad med dette.

.....
Hjemmel for å innføre tvangsmulkt dersom jernbanevirksomhetene ikke følger pålegg m.v. fra tilsynet ved brudd på jernbanelovgivningen, vil kunne føre til noe administrativt økte oppgaver for tilsynet, i den grad slik mulkt blir ilagt. Imidlertid antar departementet at hjemmelen vil medføre at jernbanevirksomhetene i økt grad vil følge opp tilsynets pålegg for ikke å bli pålagt å betale slik mulkt.

Forslagene om hjemmel for opprettelse av en undersøkelseskommissjon for jernbane samt ytterligere sanksjonsmyndighet for tilsynsmyndighetene ved mulighet for illeggelse av tvangsmulkt, antas å kunne bidra til økt sikkerhet innen jernbanesektoren.

De øvrige forslagene er av mer klargjørende art og har ingen vesentlige økonomiske eller administrative konsekvenser.

4.1 Høringsinstansenes syn

Finansdepartementet viser til at Samferdselsdepartementet har anslått merkostnader på ca 3 mill. kr per år for å utvide HSLs virkeområde til å omfatte jernbaneulykker, samt en engangskostnad som følge av navneendring av kommisjonen. Finansdepartementet forutsetter at de økte utgiftene som følge av utvidelsen av HSLs virkeområde dekkes innenfor Samferdselsdepartementets eksisterende budsjetttramme.

Jernbaneverket viser til at opprettelse av en uavhengig undersøkelseskommissjon for jernbaneulykker vil innebære et økonomisk og administrativt merarbeid for jernbanevirksomhetene i form av bistand til kommisjonen med dokumentasjon og oppklarende spørsmål. Det fremgår videre:

«Det konkrete omfang av slik bistand vil naturlig nok avhenge av omfanget av ulykker og uønskede hendelser og er derfor vanskelig å stipulere på forhånd. Noe personalressurser må imidlertid forutsettes avsatt til dette formålet.»

4.2 Departementets vurderinger

Når det gjelder økonomiske konsekvenser av utvidelse av HSLs virkeområdet til å omfatte jernbanesektoren, er det foreløpig stipulert ut fra en skjønnsmessig vurdering at det vil være et personalbehov på 2-3 medarbeidere. Departe-

Om lov om endringer i lov 11. juni 1993 nr. 100 om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (jernbaneloven)

mentet kan imidlertid ikke utelukke at det gjennom erfaring med oppbygging av virksomheten senere kan vise seg å være et behov for flere ressurser. Dette er forhold som departementet vil måtte komme tilbake til i forbindelse med de årlige budsjetter.

Til Jernbaneverkets anførsel om at opprettelse av en uavhengig granskningskommisjon på jernbane vil føre til merarbeid for jernbanevirksomhetene for å «bistå» kommisjonen, vil departementet bemerke at de ressurser som virksomhetene i dag bruker på interne kommisjoner, i slike tilfeller må antas å gå ned. Departementet regner med at selv om virksomhetene internt gransker sine ulykker og alvorlige hendelser, vil dette ikke bli så omfattende i de tilfeller hvor undersøkelseskommisjonen har ansvaret for granskningen.

5 Merknader til de enkelte paragrafer

Til § 11 (Tilsyn m.v.)

Det er gjort visse presiseringer i § 11 for å klargjøre nærmere hvilken myndighet som ligger til den som utøver tilsyn med jernbaner, heretter kalt tilsynsmyndigheten.

I *første ledd annen setning* er det foreslått nærmere hvilke rettigheter tilsynsmyndigheten har, og hvilke korresponderende plikter som derved pålegges enkeltindivider.

I *annet ledd* er det gjort kun redaksjonelle endringer.

Til § 12 (Tilsyn med omsetning av samtrafikkomponenter m.v.)

Samtrafikkomponenter er bestanddeler som er nødvendige elementer i infrastruktur, rullende materiell m.v. for å oppnå samtrafikkevne (harmoniserte tekniske løsninger som letter muligheten for å kjøre tog over landegrensene). For at en komponent skal oppnå samtrafikkevne må visse vilkår være oppfylt, de såkalte grunnleggende krav. De grunnleggende kravene inneholder detaljerte tekniske bestemmelser rettet mot bla. sikkerhet, pålitelighet og tilgjengelighet og teknisk kompatibilitet, som kan endres over tid. Det er derfor ikke hensiktsmessig å ta inn nærmere definisjoner av disse i loven.

Foreløpig er det kun rådsdirektiv (96/48/EF) som er en del av EØS-avtalen og som vil omfattes av denne bestemmelsen.

Første ledd gir tilsynsmyndigheten hjemmel til å gå inn å forby bruk eller tilbakekalle komponenter som ikke oppfyller de grunnleggende krav.

I *annet ledd* er departementet gitt hjemmel til å gi mer detaljerte regler om tilsyn med omsetningen av samtrafikkomponenter.

Det vises for øvrig til omtale under pkt. 3.3.

Til § 13 (Tvangsmulkt)

Bestemmelsen legger myndigheten til å ilegge tvangsmulkt direkte til tilsynsmyndigheten. Det legges opp til at det kan legges løpende dagsmulfter.

Første ledd er utformet slik at det fremgår klart at tvangsmulkten begynner å løpe fra det tidspunkt påleggets tidsfrist for gjennomføring ikke er oppfylt og fram til pålegget er oppfylt. Tilsynsmyndigheten er videre gitt hjemmel til å frafalle påløpt tvangsmulkt.

Annet ledd gir nærmere bestemmelse om hva som det må tas hensyn til ved fastsettelse av tvangsmulktens størrelse. Bl.a. skal det tas hensyn til hvilke kostnader pålegget antas å medføre for den vedtaket retter seg mot.

Tredje ledd gir departementet myndighet til å gi nærmere forskrift om fastsettelse og beregning av tvangsmulkt og om frafallelse av ilagt mulkt.

Det vises for øvrig til nærmere omtale under pkt. 3.5.

Til § 17 (Undersøkellesmyndighet)

Bestemmelsen bygger stort sett på luftfartsloven § 12-4, men er tilpasset for jernbane. Nytt i forhold til ordlyden i luftfartsloven er at skader på miljø foreslås utredet. I tillegg er det i første ledd tredje setning angitt formålet med undersøkelsen på jernbanesiden. For øvrig er det i annet ledd gitt en forskriftshjemmel for å kunne gi utfyllende bestemmelser til paragrafen. På bakgrunn av Justisdepartementets merknad er ordlyden i forhold til høringsnotatet endret og tilpasset luftfartsloven der det ikke er realitetsforskjell, jf. pkt. 3.1.1 og 3.1.2.

På bakgrunn av at det tas sikte på å legge undersøkelsesmyndigheten for jernbaneulykker til HSL, er etter *første ledd* departementet gitt myndighet til å opprette undersøkelsesmyndigheten. I likhet med luftfartssektoren legges det opp til at også hendelser kan undersøkes. Det presiseres at undersøkelsens formål er å forebygge ulykker og bedre jernbanesikkerheten, dvs. at undersøkelsene ikke har et strafferettslig formål.

I *annet ledd* er departementet gitt en hjemmel til å kunne gi utfyllende bestemmelser om undersøkelsesmyndigheten som ivaretar behovet for mer detaljerte regler på området. Slike regler kan bl.a. inneholde en avgrensning av i hvilket omfang hendelser skal undersøkes, bestemmelser om undersøkelser av ulykker med norsk rullende materiell utenfor riket, dersom en fremmed stat ber om det og eventuelt om bistand fra utenlandsk undersøkelsesmyndighet for ulykker innenlands og bestemmelser om hva som skal anses som jernbaneulykke etter loven m.v.

Til § 18 (Undersøkelsesmyndighetens rettigheter)

Bestemmelsen tilsvarende luftfartsloven § 12-5. På bakgrunn av Justisdepartementets merknad er ordlyden i forhold til høringsnotatet endret og tilpasset luftfartsloven der det ikke er realitetsforskjell, jf. pkt. 3.1.1 og 3.1.2.

I *annet ledd* er det foretatt en henvisning til reglene i luftfartsloven § 6-11 tredje ledd for at undersøkelsesmyndigheten skal kunne påby legeundersøkelse i forbindelse med misbruk av legemidler m.v., i tråd med reglene i luftfartsloven 12-5 annet ledd. Ordet «*materiell*» i annet ledd omfatter både rullende jernbanemateriell og infrastruktur (dvs. kjørevei, jf. jernbaneloven § 3 bokstav a).

Femte ledd er nytt og er foreslått tilføyd i luftfartsloven, jf. Ot.prp. nr. 28 (2000-2001) Om lov om endringer i lov 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart pkt. 3.15 Utvidet forklaringsplikt overfor undersøkelsesmyndigheten.

Etter departementets syn bør de samme hensyn som er anført for forslaget om utvidet forklaringsplikt i luftfartsloven også gjelde i forbindelse med undersøkelser av jernbaneulykker. Det er viktig at undersøkelseskommisjonen kan bruke de samme metoder og ha et felles opplegg uavhengig av om det gjelder undersøkelser av jernbane- eller luftfartsulykker, samt at bestemmelsen vil være et bidrag for å sikre hensynet til jernbanesikkerheten, mens det samtidig ivaretar rettssikkerheten til de involverte gjennom et forbud mot å bruke selve forklaringene til annet formål enn undersøkelsesmyndighetens arbeid med oppklaring av jernbaneulykker eller alvorlige hendelser.

I femte ledd fremgår at forklaringer etter første ledd kan brukes til «*jernbanetryggingsmessige formål*». Med *jernbanetrygging* skal her forstås kartleg-

Om lov om endringer i lov 11. juni 1993 nr. 100 om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadbane m.m. (jernbaneloven)

ging, identifisering og analysering av risikopotensialer til jernbaneulykker slik at det gjennom undersøkelsen blir mulig å sette inn forebyggende tiltak for å forhindre ulykker eller at samme type ulykke gjentar seg.

Departementet legger til grunn at alt involvert personell og ikke bare togpersonell skal omfattes av bestemmelsen. Dette fordi den nødvendige åpenhet ikke bare gjelder togpersonell, men også bl.a. stasjonsbetjening, trafikkstyringspersonell og øvrige personer som står bak driften av kjørevei og jernbanetrafikken.

Bestemmelsen er ikke til hinder for at undersøkelsesmyndigheten umiddelbart kan varsle tilsynsmyndigheten om forhold som er av vesentlig betydning for sikkerheten på jernbanen.

Til § 19 (Meldeplikt i forbindelse med jernbaneulykke)

Etter *første ledd* plikter den som driver jernbanevirksomhet å melde fra til undersøkelsesmyndigheten eller politiet dersom det skjer en ulykke. Det er også tatt inn en hjemmel som pålegger jernbanevirksomheten å melde fra til tilsynsmyndigheten om ulykker. Bakgrunnen for at det foreslås at tilsynsmyndigheten også skal varsles, er at tilsynet har et eget ansvar for eventuelt å iverksette strakstiltak dersom den finner at ulykken gir grunn til å komme med pålegg overfor jernbanevirksomheten. For øvrig er jernbanevirksomhetene allerede i dag gjennom forskrift pålagt *rapporteringsplikt* for ulykker og hendelser til tilsynet. Denne rapporteringsplikten vil også kunne utvides til å gjelde undersøkelseskommisjonen, tilsvarende den ordning som i dag finnes innen luftfarten.

I *annet ledd* er det tatt inn vitners ansvar til å melde ulykker. Dette er i samsvar med det som følger av luftfartsloven § 12-6, med unntak av siste setning som anses unødvendig når det gjelder jernbaneulykker.

HSL har opplyst at det er behov for å gi utfyllende forskrifter til lovutkastet § 19.

Departementet har på denne bakgrunn tatt inn et nytt *tredje ledd* i § 19 der departementet er gitt forskriftsmyndighet, slik at dette ikke skal være tvilsomt.

Til § 20 (Fjerning av vrakrester m.v.)

Bestemmelsen tilsvarende luftfartsloven § 12-7, med unntak av at det her dreier seg om jernbanemateriell og kjørevei. På bakgrunn av Justisdepartementets merknad er ordlyden i forhold til høringsnotatet endret og tilpasset luftfartsloven der det ikke er realitetsforskjell, jf pkt. 3.1.1 og 3.1.2.

I *første ledd* menes med «*jernbanemateriell*» alt rullende materiell som kan benyttes på kjøreveien. Definisjon av «*kjørevei*» fremgår av jernbaneloven § 3 bokstav a. Med «*materiell*» menes både rullende jernbanemateriell og infrastruktur (dvs. kjørevei).

Til § 21 (Fjerning av vrakrester utenfor kjøreveien m.v.)

Bestemmelsen tilsvarende luftfartsloven § 12-8. Den er sannsynligvis ikke så aktuell for jernbaneulykker som følger bestemte spor, som for luftfartsulykker, men det kan ikke utelukkes at også vrakrester av jernbanemateriell kan

Om lov om endringer i lov 11. juni 1993 nr. 100 om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (jernbaneloven)

havne utenfor kjøreveien og være til hinder for trafikken. Det er derfor behov for en hjemmel tilsvarende den for luftfartsulykker, slik at det ikke oppstår uklarheter dersom slike tilfeller skulle oppstå. Når det gjelder ordene «jernbagemateriell», «kjørevei» og «materiell», vises til merknadene under § 20 ovenfor.

På bakgrunn av *Justisdepartementets* merknad er ordlyden i forhold til høringsnotatet endret og tilpasset luftfartsloven der det ikke er realitetsforskjell, jf. pkt. 3.1.1 og 3.1.2.

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

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 lov 11. juni 1993 nr. 100 om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (jernbaneloven) i samsvar med et vedlagt forslag.

Forslag til lov om endringer i lov 11. juni 1993 nr. 100 om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (jernbaneloven)

I

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

§ 11 skal lyde:

§ 11 (Tilsyn m.v.)

Jernbaner er underlagt tilsyn fra departementet eller den myndighet som departementet bestemmer. Enhver plikter å gi tilsynsmyndigheten de opplysninger den krever for å utføre sine oppgaver, samt for samme formål å gi tilsynsmyndigheten adgang til anlegg, utstyr og annet materiell knyttet til jernbanevirksomheten. 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.

§ 12 skal lyde:

§ 12 (Tilsyn med omsetning av samtrafikkkomponenter m.v.)

Tilsynsmyndigheten kan pålegge den som bringer i omsetning en samtrafikkkomponent, å begrense anvendelsesområdet, forby bruk eller tilbakekalle komponenten fra markedet, dersom det foreligger risiko for at komponenten ikke oppfyller de grunnleggende kravene. Enhver plikter å gi tilsynsmyndigheten de opplysninger den krever for å utføre sine oppgaver, samt for samme formål å gi tilsynsmyndigheten adgang til lokaler og utstyr som er knyttet til samtrafikkkomponent.

Departementet kan gi nærmere forskrifter om tilsyn med omsetning av samtrafikkkomponenter.

Nåværende § 12 blir ny § 14.

§ 13 skal lyde:

§ 13 (Tvangsmulkt)

Om lov om endringer i lov 11. juni 1993 nr. 100 om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (jernbaneloven)

I pålegg fra tilsynsmyndigheten kan det fastsettes en løpende tvangsmulkt for hver dag som går etter utløpet av den frist som er satt for oppfylling av pålegget, og frem til pålegget er oppfylt. Tilsynsmyndigheten kan frafalle påløpt tvangsmulkt.

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

Tvangsmulkt er tvangsgrunnlag for utlegg.

Departementet kan gi nærmere forskrifter om fastsettelse og beregning av tvangsmulkt samt om frafallelse av ilagt mulkt.

Nåværende § 13 blir ny § 15.

Nåværende § 13 a blir ny § 16.

Kapittel V skal lyde:

Kapittel V. Undersøkelse av jernbaneulykker

§ 17 (Undersøkelsesmyndighet)

Inntreffer det en jernbaneulykke som medfører at noen avgår ved døden eller at det skjer betydelig skade på person, på jernbanemateriell, kjørevei, på eiendom utenfor jernbanen eller på miljø, skal den myndighet som departementet bestemmer, foreta undersøkelse. Det samme gjelder når det har vært alvorlig fare for slik ulykke, eller for jernbanesikkerheten for øvrig. Undersøkelsene har til formål å søke og klarlegge hendelsesforløp og årsaksforhold, samt å utrede forhold av betydning for å forebygge ulykker og bedre jernbanesikkerheten.

Departementet kan gi nærmere bestemmelser om undersøkelsesmyndigheten.

§ 18 (Undersøkelsesmyndighetens rettigheter)

Enhver plikter på forlangende å gi undersøkelsesmyndigheten de opplysninger han sitter inne med om forhold som kan være av betydning for undersøkelsen. Dette gjelder uten hensyn til taushetsplikt som ellers påhviler vedkommende.

Undersøkelsesmyndigheten har rett til å nytte privat grunn og kan kreve å få undersøke og ta i besittelse materiell, vrakrester, dokumenter og andre ting i den utstrekning den trenger det for å kunne utføre sitt verv. Den kan påby legeundersøkelse etter reglene i luftfartsloven § 6-11 tredje ledd. Om nødvendig kan undersøkelsesmyndigheten kreve hjelp av politiet.

Undersøkelsesmyndigheten kan også, om det finnes nødvendig for undersøkelsen, kreve bevisopptak etter reglene i lov om rettergangsmåten for tvistemål.

Undersøkelsesmyndigheten skal i samsvar med nærmere forskrifter som departementet gir, så vidt mulig underrette materiellets eier og - om materiellet brukes av en annen enn eieren - dets bruker, samt forsikreren og andre som saken angår, om undersøkelsen og gi dem adgang til innen undersøkelsen avsluttes å fremkomme med det de finner påkrevd for å vareta sin tarv. De interesserte har rett til, i den utstrekning det kan skje uten hinder for undersøkelsen, å være til stede ved denne og gjøre seg kjent med dokumentene.

Forklaringer avgitt i henhold til første ledd kan kun brukes til jernbanetryggingsmessige formål. Opplysninger fremkommet under forklaringer avgitt i henhold til første ledd kan ikke brukes som bevis mot den som har avgitt forklaringen, i en senere straffesak mot vedkommende.

Om lov om endringer i lov 11. juni 1993 nr. 100 om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (jernbaneloven)

§ 19 (Meldeplikt i forbindelse med jernbaneulykke)

Den som driver jernbanevirksomhet plikter straks å gi nærmeste politimyndighet eller undersøkelsesmyndigheten melding om jernbaneulykke som nevnt i § 17. I tillegg skal tilsynsmyndigheten varsles.

Meldeplikt til nærmeste politimyndighet eller undersøkelsesmyndighet har også den som blir vitne til en jernbaneulykke, dersom vitnet etter omstendighetene ikke har grunn til å anta at slik melding er unødvendig.

Departementet kan gi nærmere bestemmelser om meldeplikt etter paragrafen her.

§ 20 (Fjerning av vrakrester m.v.)

Jernbanemateriell og kjørevei som er forulykket, vrakrester eller andre ting fra et slikt materiell og spor etter ulykken må ikke fjernes eller røres uten tillatelse av undersøkelsesmyndigheten eller politiet, med mindre det er nødvendig for å redde eller avverge fare for liv eller eiendom eller for å hindre at noe som har betydning for undersøkelsen, går til grunne eller forsvinner.

§ 21 (Fjerning av vrakrester utenfor kjøreveien m.v.)

Dersom jernbanemateriell eller deler av kjørevei er havnet utenfor kjøreveien, eller vrakrester eller andre ting fra et slik materiell er til hinder for den alminnelige ferdsel eller på annen måte til ulempe for allmennheten eller er til fare for folk eller eiendom, og eieren ikke fjerner det eller på annen måte retter forholdet, kan politiet sette en frist til å gjøre det. Oversittes fristen, kan politiet la det nødvendige foretas på eierens bekostning.

Er eieren ukjent, eller er det av hensyn til ferdselen eller av annen grunn nødvendig å skride inn straks, kan politiet sette i verk tiltak som nevnt i første ledd uten at det gis eieren noen frist.

Nåværende kapittel V blir nytt kapittel VI.

Nåværende § 14 blir ny § 22.

Nåværende § 15 blir ny § 23.

Nåværende § 16 blir ny § 24.

II

Loven trer i kraft straks.
