



Innst. O. nr. 71

(2008–2009)

Innstilling til Odelstinget fra fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Ot.prp. nr. 63 (2008–2009)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om lov om endringer i jernbaneloven, jernbaneansvarsloven og COTIF-loven

Til Odelstinget

1. SAMMENDRAG

1.1 Innledning

Samferdselsdepartementet legger i proposisjonen frem forslag til endringer i jernbaneloven, jernbaneansvarsloven og COTIF-loven.

- Passasjerrettighetsforordningen:
For det første gjennomfører forslaget forordning nr. 1371/2007 av 23. oktober 2007 om jernbanepassasjerers rettigheter og forpliktelser som ventes å bli tatt inn i EØS-avtalen. Forordningen trer i kraft 3. desember 2009.
- Lokomotivførerdirektivet:
For det andre inneholder forslaget endringer og presiseringer i jernbaneloven for å kunne implementere direktiv 2007/59/EF av 23. oktober 2007 om sertifisering av lokomotivførere som fører lokomotiver og tog på jernbanenettet i Fellesskapet. Direktivet ble tatt inn i EØS-avtalen 5. februar 2009 med forbehold om Stortingets samtykke, jf. St.prp. nr. 48 (2008–2009).

Høringsopplegget i forbindelse med endringer i jernbaneloven og jernbaneansvarsloven for å implementere passasjerrettighetsforordningen i norsk rett, og endringer i jernbaneloven for å implementere lokomotivførerdirektivet i norsk rett, er omtalt i kapittel 2 i proposisjonen.

1.2 Nærmere om passasjerrettighetsforordningen og forslag

Jernbaneloven gjelder anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane, forstadsbane og lignende sporbundet transportmiddel.

Jernbaneloven § 7 gir departementet myndighet ved forskrift eller enkeltvedtak å fastsette krav om transportvilkår for jernbanevirksomhetene. I lisensforskriften § 3-1 er det stilt krav om at departementet skal godkjenne transportvilkår for jernbaneforetak som driver rutegående persontransport.

I kapittel 3.1 i proposisjonen er kapitlene i passasjerforordningen nærmere beskrevet, og i kapittel 4 i proposisjonen er gjeldende rett og forslag i høringsnotatet for å implementere passasjerrettighetsforordningen i jernbaneloven gjennomgått med Samferdselsdepartementets vurderinger og forslag.

Passasjerforordningen får anvendelse på alle jernbanereiser og -tjenester i hele EU-området når de utføres av ett eller flere jernbaneforetak som har lisens iht. rådsdirektiv 95/18/EF (lisensdirektivet).

Forordningen omfatter følgende kapitler:

- I Generelle bestemmelser
- II Transportkontrakt, informasjon og billetter
- III Jernbaneforetakenes erstatningsansvar overfor passasjerer og reisegods
- IV Forsinkelse, tapt korrespondanse og innstillinger
- V Funksjonshemmede og bevegelseshemmede passasjerer
- VI Sikkerhet, klager og kvalitet på service
- VII Informasjon og håndhevelse
- VIII Avsluttende bestemmelser

Samferdselsdepartementets vurderinger og forslag

Norge vil ikke bruke muligheten som gis i forordningen til å gjøre unntak fra forordningens virkeom-

råde. Forordningen vil derfor i sin helhet gjelde både nasjonal og internasjonal jernbanetransport i Norge. Beslutningen om ikke å gjøre unntak, er gjort på bakgrunn av uttalelser fra jernbanevirksomhetene etter at spørsmålet ble forelagt disse.

Samferdselsdepartementet foreslår å ta inn en ny § 7 c i jernbaneloven som gir Kongen myndighet til å gi forskrift om gjennomføring og utfylling av passasjerrettighetsforordningen med senere endringer, herunder om gebyrer for etablering og drift av klageordning.

Formålet med lovforslaget er å få hjemmel til å kunne implementere forordningen i norsk rett. Andre problemstillinger som tas opp av høringsinstansene, faller utenfor det som er hensikten med lovforslaget og må vurderes uavhengig av dette. Samferdselsdepartementet vil i denne sammenheng vise til at forordningen stiller minimumskrav, og at det ikke er noe som er til hinder for at det inngås frivillige ordninger som går lengre enn det forordningen legger opp til.

Når det gjelder funksjonshemmedes brukervedvirkning, vil departementet opplyse at det allerede for flere år siden ble etablert en brukergruppe på jernbane, der jernbaneforetak, infrastrukturforvaltere og de funksjonshemmedes organisasjoner er representert.

Diskriminerings- og tilgjengelighetsloven inkluderer krav til universell utforming av bygninger, herunder stasjoner og terminaler, og prinsippene om universell utforming legges til grunn ved planlegging, prosjektering og bygging av stasjonsinfrastruktur. Oppgradering av hele jernbanenettet til standarden tilgjengelighet vil være meget kostnadskrevenende. Dette er spørsmål som vurderes nærmere i Nasjonal transportplan 2010–2019 og tas opp i de årlige budsjettene til Jernbaneverket.

Når det gjelder erstatningsregler ved forsinkelser, har NSB AS til dels bedre vilkår enn det som forordningen legger opp til.

Departementet mener at innføring av andre ordninger enn det som følger av forordningen, må vurderes uavhengig av gjennomføring av forordningen i norsk rett, og bør i første omgang tas opp mellom jernbaneforetakene og brukerorganisasjonene for å søke å få til frivillige ordninger.

For øvrig vil departementet vise til at erstatning i forbindelse med forsinkelser er et tema som har vært viet mye oppmerksomhet i den senere tid. I den sammenheng kan departementet opplyse om at NSB og Jernbaneverket har blitt enige om en prøveordning som utvider dagens ordning om kompensasjon til kundene til også å omfatte forsinkelser og innstillinger som skyldes problemer på jernbaneinfrastrukturen.

Ved etablering av en klageordning vil det være naturlig å se på hvordan dette er løst på andre områ-

der, bl.a. innenfor luftfarten. Samferdselsdepartementet vil dessuten ha en nærmere dialog med forbrukermyndighetene og jernbanevirksomhetene om utforming av en klageordning og herunder utrede nærmere økonomiske og administrative konsekvenser.

Særlig om artiklene 11 til 14 – reglene om erstatningsansvaret for skade på passasjerer og reisegods (jernbaneansvarsloven og COTIF-loven)

Jernbanens erstatningsansvar ved personskade og skade på reisegods mv. er regulert i lov 10. juni 1977 nr. 73 om jernbaneansvar (jernbaneansvarsloven). Jernbaneansvarsloven omfatter alle innretninger for motordrevet transport på skinner, herunder også tunnelbane, forstadsbane, kabelbane og sporveg.

Jernbaneansvarslovens regler gjelder i utgangspunktet både nasjonale og internasjonale transportert med jernbane, men etter § 2 gjelder lovens regler likevel ikke for befordring som jernbanen svarer for etter lov 10. desember 2004 nr. 82 om Overenskomst om internasjonal jernbanetraffikk (COTIF-loven).

På grunn av unntaket i § 2 for transportert som omfattes av COTIF, gjelder jernbaneansvarslovens regler i praksis bare for nasjonale jernbanetransportert.

Det foreslås slike endringer i bestemmelsene i lov 10. juni 1977 nr. 73 om jernbanevirksomhetens ansvar for passasjerer og deres reisegods (jernbaneansvarsloven), som forordningen krever, ved at det gjøres unntak fra jernbaneansvarslovens regler for slik befordring som er omfattet av forordningen. Det foreslås også slike endringer i lov 10. desember 2004 nr. 82 om Overenskomst om internasjonal jernbanetraffikk (COTIF-loven), som regulerer jernbaneansvaret for internasjonale reiser som forordningen krever.

I jernbaneansvarsloven foreslås i tillegg regler som på et par punkter supplerer forordningens regler om passasjeransvaret for å unngå at jernbanepassasjerenes erstatningsrettslige vern svekkes på viktige punkter. Forordningen artikkel 11 inneholder en henvisning til supplerende regler i nasjonal rett. Departementet legger til grunn at artikkel 11 med dette åpner for at man kan beholde nasjonale regler som gir et sterkere erstatningsrettslig vern av passasjerene enn forordningens regler.

Økonomiske og administrative konsekvenser

Hverken NSB eller Jernbaneverket har i sine høringsuttalelser tallfestet de økonomiske og administrative konsekvensene. Samferdselsdepartementet legger imidlertid til grunn at eventuelt økt bemanning på enkelte stasjoner og etablering og drift av et system for mottak, håndtering og distribusjon av infor-

masjon i forbindelse med assistanse til funksjons- og bevegelseshemmede for å oppfylle forordningens krav, kan gi økte utgifter for Jernbaneverket. Eventuelt økte kostnader vil bli dekket innenfor de til enhver tid gjeldende budsjettammer for Jernbaneverket.

De økonomiske og administrative konsekvensene av å innføre en klageordning vil være avhengig av hvordan en slik ordning vil bli utformet og må vurderes i forbindelse med etablering av den. Uansett vil eventuelle kostnader i den forbindelse måtte dekkes innenfor de til enhver tid gjeldende budsjettammer.

Departementet antar at endringene i jernbaneansvarsloven og gjennomføringen av forordningen om passasjeransvaret ikke vil medføre noen administrative eller økonomiske konsekvenser av betydning for jernbaneverkshetene, for passasjerene eller for det offentlige.

1.3 Nærmere om lokomotivførerdirektivet og forslag

I kapittel 3.2 i proposisjonen er kapitlene i lokomotivdirektivet nærmere beskrevet, og i kapittel 4 i proposisjonen er gjeldende rett og forslag i høringsnotatet for å implementere lokomotivførerdirektivet gjennomgått med Samferdselsdepartementets nærmere vurderinger og forslag. I kapittel 2 i proposisjonen er omtalt høringer i forbindelse med endringer i jernbaneloven og jernbaneansvarsloven for å implementere passasjerrettighetsforordningen i norsk rett og endringer i jernbaneloven for å implementere lokomotivførerdirektivet i norsk rett.

Direktivet omfatter følgende kapitler:

- I Formål, virkeområde og definisjoner
- II Sertifisering av lokomotivførere
- III Vilkår for å få førerbevis og sertifikat
- IV Fremgangsmåte for å få førerbevis og sertifikat
- V Den kompetente myndighets oppgaver og beslutninger
- VI Opplæring og prøving av lokomotivførere
- VII Vurdering
- VIII Annet togpersonell
- IX Kontroll og sanksjoner
- X Sluttbestemmelser

Samferdselsdepartementets vurderinger og forslag

For å gjennomføre direktivet i norsk rett foreslås det en hjemmel til å kunne godkjenne leger, psykologer mv. samt til å godkjenne personer og opplæringsinstitusjoner o.a. som driver opplæring, eksaminering og evaluering av førere. I tillegg foreslås det enkelte justeringer i bestemmelsene om sertifisering og tilbakekall av sertifikater, slik at disse bestemmelse-

ne legges mer opp til ordlyden i direktivet. Det foreslås også en presisering slik at det klart fremgår at tilsynsmyndigheten har hjemmel til å behandle bl.a. sensitive helseopplysninger mv. Disse forslagene er inntatt i jernbaneloven §§ 3d–3 g. Videre foreslås det å utvide tilsynshjemmelen i § 11 og foreta en mindre presisering av lovens virkeområde i § 1.

Økonomiske og administrative konsekvenser

Økte utgifter i Statens jernbanetilsyn og andre kostnader knyttet til omstilling og løpende merutgifter som gjennomføring av direktivet kan medføre, vil bli dekket innenfor de til enhver tid gjeldende budsjettammer.

2. KOMITEENS MERKNADER

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Karita Bekkemellem, Eirin Faldet, Irene Johansen, Torstein Rudihagen, Tor-Arne Strøm og Truls Wickholm, fra Fremskrittspartiet, Bård Hoksrud, lederen Per Sandberg og Arne Sortevik, fra Høyre, Øyvind Halleraker og Trond Helleland, fra Sosialistisk Venstreparti, Hallgeir H. Langeland, fra Kristelig Folkeparti, Jan Sahl, fra Senterpartiet, Jenny Klinge, og fra Venstre, Borghild Tenden, viser til at proposisjonen tar sikte på å endre jernbaneloven, jernbaneansvarsloven og COTIF-loven med sikte på å innarbeide EUs politikk når det gjelder passasjerrettighetsforordningen og lokomotivførerdirektivet.

Merknader til passasjerrettighetsforordningen

Komiteen er positiv til at passasjerrettigheter for togreisende nå blir lovfestet. Komiteen viser til at de siste årene har vært økende fokus på forbrukerrettigheter, og mener det er viktig at disse rettighetene nå styrkes for togpassasjerene. Komiteen har merket seg at forordningen og dermed lovbestemmelsene får anvendelse på alle jernbanereiser og -tjenester i Norge og EU.

Komiteen viser til at forordningen gir klare rettigheter for passasjerene ved for eksempel forsinkelser, og samtidig gir jernbaneforetakene erstatningsplikt. Det er viktig at rettighetene gis et reelt innhold, og at sanksjonsmuligheter ved brudd på rettigheter pålegges jernbaneforetakene. Med den fokus som har vært på sviktende punktlighet i norsk jernbanedrift de siste årene, er det viktig at disse rettighetene nå blir lovfestet.

Komiteen merker seg at passasjerrettighetene blir tatt inn som en ny lovbestemmelse, § 7c, i jernbaneloven, og vil støtte dette.

Merknader til lokomotivførerdirektivet

Komiteen har merket seg at hovedformålet med direktivet er å harmonisere ulike nasjoners ordninger for sertifisering av lokomotivførere. Dette for å gjøre det enklere å bruke lokomotivførere på tvers av landegrensene.

Komiteen er positiv til dette fordi det kan bety at det for Norges del vil bli lettere å skaffe kompetent personell.

Komiteen viser også til at man vil oppnå bedre interoperabilitet i det felles europeiske jernbanetransportmarkedet, samtidig som det opprettholdes et høyt sikkerhetsnivå på jernbanen. Komiteen synes det er positivt at økt interoperabilitet kan bidra til å få mer gods fra veg til bane.

Komiteen har også merket seg at direktivet fastsetter vilkår og prosedyrer for utstedelse av førerbevis og sertifikater. Videre har komiteen merket seg at de oppgaver som her skal utføres, tillegges kompetente myndigheter i medlemsstatene. For Norges del er dette Statens jernbanetilsyn. Komiteen er enig i en slik plassering av dette ansvaret.

Komiteen har videre merket seg at direktivet omfatter lokomotivførere hos jernbaneforetak, som har sitt virke på det nasjonale jernbanenet. Komiteen har merket seg at direktivet ikke gjelder førere av annet spormateriell som T-baner og andre sporveier.

Komiteen har merket seg at sertifiseringen er todelt. Den omfatter et generelt førerbevis utstedt av myndighetene som skal gjelde i hele fellesskapsområdet. Det skal også kreves lokomotivførersertifikat utstedt av jernbaneforetaket eller infrastrukturforvalter knyttet til det rullende materiellet og den infrastrukturen som skal trafikkeres.

Komiteen konstaterer at Norge fortsatt kan stille strengere krav til utstedelse av førerbevis i eget land, men at vi likevel etter direktivet må anerkjenne førerbevis, som er utstedt av andre medlemsland.

Komiteen viser til at det forutsettes en betydelig tilsynsvirksomhet, som for Norges del blir lagt til Jernbanetilsynet, og som skal føre tilsyn med lokomotivførere og fastlegge nasjonale kriterier for eksaminatorer mv.

Komiteen vil understreke viktigheten av at passasjerers rettigheter skal bekjentgjøres, slik at passasjerene er klar over sine rettigheter.

Komiteen slutter seg til de foreslåtte lovendringer.

3. KOMITEENS TILRÅDING

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til proposisjonen og rår Odelstinget til å gjøre følgende

vedtak til lov

om endringer i jernbaneloven, jernbaneansvarsloven og COTIF-loven

I

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

§ 1 skal lyde:

§ 1 (Lovens virkeområde)

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

§ 3 d skal lyde:

§ 3 d (*Krav til personell med oppgaver knyttet til sikkerheten ved jernbane samt behandling av opplysninger mv.*)

Fører av rullende materiell og annet personell som skal utføre oppgaver knyttet til sikkerheten ved jernbane må oppfylle de vilkår som tilsynsmyndigheten fastsetter om kvalifikasjoner, alder, helse, fysisk og psykisk skikkethet, vandel, edruskap, utdanning, opplæring og trening m.m. Tilsynsmyndigheten kan kreve at personell nevnt i første punktum skal ha *sertifisering* som viser at de oppfyller vilkårene. *Sertifiseringen kan bestå av en offentlig godkjenning og en intern godkjenning gitt av den som driver jernbanevirksomhet.*

Tilsynsmyndigheten kan behandle opplysninger om forhold nevnt i første ledd samt gi nærmere forskrifter om behandlingen av personopplysninger knyttet til sertifisering av personell.

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

Ny § 3 e skal lyde:

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

Tilsynsmyndigheten kan i forskrift gi nærmere bestemmelser om godkjenning av leger og psykologer som skal vurdere om personell nevnt i § 3 d første

ledd, oppfyller de kravene til helse, fysisk og psykisk skikkethet som er gitt med hjemmel i § 3 d.

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

Ny § 3 f skal lyde:

§ 3 f (Opplæring mv.)

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

§ 3 e blir ny § 3 g og skal lyde:

§ 3 g (Tilbakekall av offentlig godkjenning mv.)

Tilsynsmyndigheten kan tilbakekalle den offentlige godkjenningen etter § 3 d første ledd for bestemt tid, inntil videre eller for resten av gyldighetstiden, dersom innehaveren i eller utenfor tjeneste gjør seg skyldig i forseelse av betydning for tjenesten eller om han ellers ikke oppfyller vilkårene for den offentlige godkjenningen.

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

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

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

Når den offentlige godkjenningen er tilbakekalt eller satt ut av kraft, skal dokumentet innleveres til tilsynsmyndigheten.

Ny § 7 c skal lyde:

§ 7 c (Passasjerrettigheter)

Kongen kan gi forskrift om gjennomføring og utfylling av Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1371/2007 av 23. oktober 2007 om jernbanepassasjerers rettigheter og forpliktelser med senere endringer, herunder om gebyr for etablering og drift av klageorgan etter denne.

§ 11 skal lyde:

§ 11 (Tilsyn)

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

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

Tilsynsmyndigheten kan gi pålegg om korrigerende tiltak.

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

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

II

I lov 10. juni 1977 nr. 73 om jernbaneansvar skal § 2 nye tredje og fjerde ledd lyde:

Fra lovens regler om ansvaret i kapittel II jf. kapittel IV unntas også befordring som er omfattet av Europaparlaments- og rådsforordning (EF) 2007/1371 av 23. oktober 2007 om jernbanepassasjerers rettigheter og forpliktelser, jf. jernbaneloven § 7 c. Første punktum omfatter bare jernbanevirksomhet som trafikkerer det nasjonale jernbanenettet, jf. jernbaneloven § 8.

Der det gjelder unntak fra transportørens ansvar etter reglene i Bilag I artikkel 26 nr. 2 bokstav a og c i nevnte forordning, jf. også artikkel 33 nr. 1, skal det likevel svares erstatning etter reglene om ansvarsgrunnlaget i §§ 3 og 4 jf. § 12 annet ledd i loven her. Begrensningsbeløpet for skade på reisegods som nevnt i Bilag I artikkel 33 nr. 1 i nevnte forordning, jf. Bilag I artikkel 34, skal følge reglene i § 5 første ledd. For ansvaret etter første og annet punktum gjelder ellers reglene i forordningen.

III

I lov 10. desember 2004 nr. 82 om Overenskomst om internasjonal jernbanetraffikk skal § 2 a nytt annet punktum lyde:

For befordring som er omfattet av Europaparlaments- og rådsforordning (EF) 2007/1371 av 23. oktober 2007 om jernbanepassasjerers rettigheter og forpliktelser, jf. jernbaneloven § 7 c, gjelder reglene

i første punktum med tillegg av reglene i nevnte forordning.

IV

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

Oslo, i transport og kommunikasjonskomiteen, den 12. mai 2009

Per Sandberg

leder

Trond Helleland

ordfører

