

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 dette personale 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 påbyde 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 udbyggende 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.