

## **Høringsnotat – Forslag til forskrift om krav til sporvei, tunnelbane, forstadsbane m.m. (kravforskriften)**

### **1 Innledning**

Forskrift 6. desember 2006 nr. 1356 om krav til sporvei, tunnelbane og forstadsbane, og sidespor m.m. (kravforskriften) ble vedtatt i desember 2006, og trådte i kraft 1. januar 2007. Forskriften er svært lik den dagjeldende sikkerhetsforskriften som gjaldt på det nasjonale jernbanenettet. Etter kravforskriftens ikrafttredelse har tilsynet gjennom revisjoner og behandling av søknader om tillatelse gjort seg erfaringer med forskriften, og flere aktører har ytret ønske om at det gjennomføres en revisjon.

På denne bakgrunn besluttet Statens jernbanetilsyn høsten 2012 å gjennomføre en evaluering og eventuelt en revisjon av kravforskriften med kommentarer. I perioden fra høsten 2012 til februar 2013 ble det gjennomført en evaluering av forskriften. Evalueringen samt erfaringer fra tilsynsvirksomhet viste at det var behov for en fullstendig gjennomgang av gjeldende kravforskrift. Arbeidet med å revidere forskriften har pågått i perioden fra februar 2013 til desember 2013.

Bestemmelsene om sikkerhetsstyring i forskriftsutkastet følger strukturen i forskrift 11. april 2011 nr. 389 om sikkerhetsstyring for jernbanevirksomheter på det nasjonale jernbanenettet (sikkerhetsstyringsforskriften). De foreslåtte krav til infrastruktur og kjøretøy er i hovedsak en videreføring av gjeldende krav med språklige endringer. I forskriftsutkastet er det foreslått nye bestemmelser om framføring og autorisasjon av førere. Det er videre foreslått nye bestemmelser om sikring for jernbanevirksomheter som har tillatelse til å drive t-bane. Sikringsbestemmelsene sendes på separat høring, og er derfor ikke gjenstand for høring her.

Foreslåtte endringer er gjort for å oppnå et klart og tilgjengelig regelverk som er nivåtilpasset virksomheten som drives, samsvarer med tilsynets praksis og sikrer forutsigbarhet og likebehandling for aktørene.

### **2 Generelt om forskriftsutkastet**

Gjeldende kravforskrift stiller krav til jernbanevirksomheter av ulik art og omfang. Det overordnede endringsbehovet har vært å få nivåtilpasset kravene til de ulike virksomhetene som drives. Kravene som bør stilles til de ulike jernbanevirksomhetene er såpass forskjellige at det ut fra hensynet til brukervennlighet er mest naturlig å skille dem i hver sine forskrifter.

På denne bakgrunn har tilsynet besluttet å dele kravforskriften av 2006 inn i tre forskrifter:

- Forskrift om krav til sporvei, tunnelbane, forstadsbane og lignende (kravforskriften)
- Forskrift om krav til museale jernbanevirksomheter (museumsbaneforskriften)
- Forskrift om krav til sidespor, havnespor, terminalspor og lignende infrastruktur (sidesporforskriften)

De tre forskriftene sendes på separate høringer. Dette høringsnotatet omhandler kun forskrift om krav til sporvei, tunnelbane, forstadsbane m.m.

Evalueringen av den gjeldende kravforskriften viste at det er nødvendig å tydeliggjøre kravene og kommentarene til forskriften. Det er videre nødvendig med en harmonisering av begreper og definisjoner i forhold til øvrig jernbanelovgivning. Strukturen på forskriftsutkastet er endret i forhold til gjeldende kravforskrift, og det er gjort flere endringer av språklig karakter. Gjeldende krav er presisert og tilsynets praksis er forskriftsfestet. Det er også gjort enkelte materielle endringer. Hovedmålsettingen har vært å få et brukervennlig og forutsigbart regelverk.

### **3 Nærmere om forskriftsutkastet**

#### **3.1 Begrepsbruk**

For å harmonisere forskriften med øvrig jernbanelovgivning samt å gjøre forskriften lettere tilgjengelig for brukerne, er det foretatt en rekke endringer i begrepsbruk. Følgende begreper er endret:

- "sikkerhetsmessig forsvarlig" er endret til "akseptabel risiko"
- "risikoanalyse" er endret til "risikovurdering"
- "akseptkriterier" er endret til "risikoakseptkriterier"
- "rullende materiell" er endret til "kjøretøy"
- "ledelsens gjennomgang" er endret til "ledelsens gjennomgåelse"

Det har vist seg at begrepet "sikkerhetsmessig forsvarlig" ikke har vært optimalt. Tilsynet har derfor foreslått å erstatte dette med begrepet "akseptabel risiko". Dette er et begrep som benyttes både i EUs regelverk og i standarder og som er allment kjent. Begrepet kan også knyttes opp mot virksomhetenes akseptkriterier. "Akseptabel risiko" er risiko som aksepteres i en gitt sammenheng basert på gjeldende verdier i samfunnet og virksomheten. Dette innebærer at tilsynet ikke definerer hva som er akseptabel risiko for den enkelte virksomhet, men at den enkelte virksomhet selv må ta stilling til dette. Vurderingene skal være basert på risikovurderinger.

Som følge av harmoniseringen med sikkerhetsstyringsforskriften er begrepet "risikoanalyse" erstattet med "risikovurdering". Begrepet "risikoanalyse" er nå definert som "systematisk bruk av all tilgjengelig informasjon for å identifisere farer og estimere risiko". Begrepet "risikovurdering" er den samlede prosessen som omfatter risikoanalyse og risikoevaluering. Begrepet "akseptkriterier" er erstattet med "risikoakseptkriterier". Begrepene er i tråd med NS 5814.

Begrepet "rullende materiell" er erstattet med "kjøretøy". Dette er gjort for å samsvare begrepsbruken med jernbanelovgivningen for øvrig. I forbindelse med den nye kjøretøyforskriften av 21. juni 2012 nr. 633 ble kjøretøy innført som begrep i stedet for "rullende materiell" for å samsvare med EU-lovgivning på jernbaneområdet. Tilsynet har vurdert om det vil kunne være et problem at vi i forbindelse med en forskrift som blant annet retter seg mot tog som kjører i blandet trafikk bruker begrepet kjøretøy, siden dette også brukes i vegtrafikklovgivningen. Tilsynet har også vurdert om andre begrep vil være dekkende eller hensiktsmessig opp mot jernbanesektoren. Det er tilsynets vurdering at en eventuell begrepsforvirring ikke vil være vesentlig siden det gjennom forskriftens virkeområde og hjemmelslov klart fremgår at forskriftens bestemmelser ikke kommer til anvendelse utenfor jernbanelovens område. Det fremgår også klart av forslaget til definisjon at begrepet kjøretøy i denne forskriften gjelder for kjøretøy som kjører på sporvei, tunnelbane, forstadsbane eller lignende. Hensynet til en likelydende begrepsbruk i jernbanelovgivningen har derfor veid tyngst.

Begrepet "ledelsens gjennomgang" er erstattet med "ledelsens gjennomgåelse". Begrepsbruken vil da være i samsvar med standarder som benyttes av virksomhetene, f.eks. ISO 9001 om kvalitetsstyring og 14001 om miljøstyring.

#### **3.2 Innledende bestemmelser**

Tilsynet har foreslått å innta en formålsbestemmelse i § 1-1. Formålsbestemmelsen beskriver hovedformålet med forskriften, men fastsetter ikke rettigheter eller plikter – rettigheter og plikter må bygge på andre bestemmelser i forskriften. Bestemmelsen vil først og fremst ha betydning som tolkingsmoment til andre bestemmelser i forskriften.

Gjeldende kravforskrift tenkes videreført i form av tre forskrifter med ulikt virkeområde.

Forskriftsutkastets virkeområde er derfor snevret inn i forhold til gjeldende kravforskrift ved at det kun gjelder for jernbanevirksomheter som har tillatelse til å drive sporvei, tunnelbane, forstadsbane og lignende.

Det er foreslått å ta inn flere nye definisjoner og noen av de eksisterende definisjonene er foreslått endret. Se forskriftsspeil.

### **3.3 Sikkerhetsstyring**

Evalueringen samt erfaringer fra tilsynsvirksomhet viste at det var behov for en fullstendig gjennomgang av gjeldende kravforskrift. Forslag til revidert kravforskrift er i tråd med sikkerhetsstyringsforskriften, og følger strukturen til standarder som virksomhetene allerede er kjent med, f.eks. ISO 9001.

Prinsipielt legges altså sikkerhetsstyringskravene for det nasjonale jernbanenettet til grunn også for sporvei, tunnelbane, forstadsbane og lignende. Disse kravene fremgår av kapitlene 2–8 i sikkerhetsstyringsforskriften.

Samtidig med denne høringen er også sikkerhetsstyringsforskriften sendt på høring i forbindelse med innføring av krav om sikring for det nasjonale jernbanenettet. I den nevnte høringen er det foruten enkelte nye sikringsbestemmelser også foreslått enkelte justeringer av eksisterende sikkerhetsstyringskrav, eksempelvis i bestemmelsene om risikoakseptkriterier, risikovurderinger og beredskap.

Kravene til sikkerhetsstyring som foreslås i revidert kravforskrift er justert i forhold til utkastet til nye sikkerhetsstyringskrav for det nasjonale jernbanenettet med nødvendige tilpasninger for sporvei, tunnelbane, forstadsbane og lignende.

Begrunnelsen for at man prinsipielt legger kravene for det nasjonale jernbanenettet til grunn er tilsynets egen erfaring og ønsket om en mest mulig lik regulering for tilnærmet like virksomheter. Det anses hensiktsmessig at sikkerhetsstyringsbestemmelsene på det nasjonale jernbanenettet og for de virksomhetene som reguleres av kravforskriften er like med mindre det er behov for særregulering for sporvei, tunnelbane, forstadsbane og lignende.

#### **3.3.1 Ledelsens ansvar**

I utkastet har tilsynet forsøkt å presisere at den øverste ledelsen har et overordnet ansvar for sikkerhetsarbeidet i virksomheten og ansvaret for at sikkerhetsstyringssystemet er vedtatt, dokumentert og etterlevd.

Den rettslige forankringen av ledelsens ansvar i sikkerhetsstyringssystemet skal sikre at den øverste ledelsen beslutter et overordnet mål for sikkerhet og velger strategi for å nå målet. Dette innebærer at virksomhetenes øverste ledelse skal:

- beslutte et overordnet mål og prioriteringer i sikkerhetsarbeidet og
- treffe valg og legge føringer for sikkerhetsarbeidet.

Det er viktig å merke seg at det stilles krav til sammenheng mellom mål og akseptabelt risikonivå.

#### **3.3.2 Leverandørstyring**

Tilsynet har blant annet i revisjoner avdekket at kravet til leverandørstyring er uklart for mange virksomheter. I forskriftsutkastet omfatter leverandørbegrepet kun leverandører av varer, tjenester og kompetanse som faller inn under jernbanelovgivningens virkeområde. Leverandører av f.eks. kontormateriell og tjenestebiler faller utenfor.

Tilsynet har i sin forståelse av den gjeldende kravforskriftens krav til sikkerhetsstyring lagt til grunn at virksomhetene skal ha tilsvarende styring og kontroll på tjenester fra leverandører, som tjenester utført av egne ansatte. Kravet til sikkerhetsstyring gjelder med andre ord uavhengig av om tjenestene utføres av virksomheten selv eller av leverandører. I utkastet er derfor kravene til leverandørstyring

tydeliggjort. Kravene til leverandørstyring er ikke materielle endringer, men kun en forskriftsfesting av tilsynets praksis.

Ved innleie og kjøp av tjenester er det erfaringsmessig viktig å være bevisst på forskjellen ved:

1. kjøp av varer og tjenester som utføres i henhold til leverandørens styringssystem og
2. kjøp av kompetanse som benyttes til å utføre tjenester etter jernbanevirksomhetens eget styringssystem.

I sistnevnte tilfelle er det nødvendig å ha styring på om kompetansen er i henhold til fastsatte kompetansekrav og utført med tilstrekkelig kvalitet, men i førstnevnte må virksomheten i tillegg ta stilling til leverandørens egen styring av sikkerheten. Det vises til tilsynets veiledning om leverandørbruk på våre internettsider.

### **3.3.3 Risikoakseptkriterier**

Den foreslåtte bestemmelse om risikoakseptkriterier i § 4-4 er omstrukturert sammenlignet med bestemmelsen i gjeldende kravforskrift, for å gi en klarere og mer logisk fremstilling. Den er også presisert etter erfaringer fra tilsyn. Det er videre foreslått en endring når det gjelder hva risikoakseptkriteriene skal omfatte.

Det foreslås presisert at risikoakseptkriteriene skal være hensiktsmessige, og at de skal brytes ned til et hensiktsmessig nivå for analysene som utføres. Når det gjelder tilsvarende bestemmelse i sikkerhetsstyringsforskriften fremgår det av kommentarer til bestemmelsen at risikoakseptkriteriene må være egnet som beslutningskriterier for de problemstillinger og det detaljeringsnivå risikovurderingene skal dekke.

Bestemmelser om enkeltrisiko og samfunnsrisiko foreslås presisert. Det fremgår av forslaget at kriteriene skal omfatte risiko som virksomheten representerer og blir eksponert for samlet sett samt den risiko virksomheten utgjør for individer og lokale forhold.

Det foreslås for ordens skyld presisert at kriteriene skal være fastlagt før risikovurderingen gjennomføres.

Det er viktig å påpeke at et risikoakseptkriterium angir grensen mellom det som er uakseptabel risiko og den risiko virksomheten aksepterer. Risikoakseptkriterier skal være basert på sannsynlighet og konsekvens.

Det er videre foretatt presiseringer i bestemmelsen om risikovurderinger, i gjeldende kravforskrift kalt risikoanalyse.

### **3.3.4 Beredskap**

I forskriftsutkastet § 4-7 vedrørende beredskap er det foreslått flere materielle endringer sammenlignet med bestemmelsene om beredskap i gjeldende kravforskrift. Endringene er begrunnet i erfaringer fra tilsynsvirksomhet som viser at beredskapsbestemmelsene har vært for overordnet formulert.

Det presiseres at beredskapen skal være en integrert del av jernbanevirksomhetens sikkerhetsstyringssystem og at jernbanevirksomheten skal sikre at nødvendige tiltak blir satt i verk raskest mulig slik at faresituasjoner ikke utvikler seg til ulykkessituasjoner og personer kan evakueres effektivt og trygt.

Når det gjelder nødvendige tiltak i faresituasjoner og samordning av beredskapen med relevante offentlige myndigheter, vises det også til tilsynets veiledning om beredskap om forventet håndtering av nødssituasjon frem til politi/redningsetat er på plass.

I forslaget presiseres hva beredskapen skal omfatte og at beredskapen skal omfatte en effektiv informasjonsberedskap i krisesituasjoner som sikrer at reisende og publikum får entydig og hensiktsmessig informasjon om hvordan de skal forholde seg.

Det er også tatt inn en bestemmelse om at infrastrukturforvalter skal fastsette og formidle bestemmelser som er nødvendige for å opprettholde effektiv kommunikasjon med trafikkutøvere og andre relevante aktører i nødssituasjoner. Bestemmelsene skal utarbeides i samarbeid med trafikkutøverne.

### **3.3.5 Risikovurderinger**

Som nevnt foran under punkt 3.1, er begrepet "risikoanalyse" erstattet med "risikovurderinger".

Det foreslås presisert at risikovurderinger skal gjennomføres i henhold til anerkjente og hensiktsmessige metoder.

Det foreslås videre at det ved behov skal utføres sensitivitetsvurdering for å fastslå om risikovurderingen er tilstrekkelig robust. Dette har ikke vært klart uttrykt tidligere, men har ligget implisitt i en forventning om bruk av anerkjente metoder. Kravet om sensitivitetsvurdering kan forklares nærmere slik: Dersom dataene som benyttes i risikovurderingen er beheftet med stor usikkerhet vil det være nødvendig å vurdere hvilke utslag små endringer i grunnlagsdata eller vurderinger vil bety. Dette vil være særlig nødvendig når risikoen ligger i grenseland mot uakseptabel risiko.

Det er videre tatt inn et forslag om bestemmelser om fareidentifisering. Fareidentifisering er en nødvendig aktivitet i alle typer risikoanalyser og har vært implisitt i en forventning om bruk av anerkjente metoder. Bestemmelsen er tatt inn etter erfaringer fra tilsyn for å presisere at fareidentifiseringen som inngår i risikovurderingen skal være på et tilstrekkelig detaljert nivå.

### **3.3.6 Intern revisjon og ledelsens gjennomgåelse**

I gjeldende kravforskrift fremgår kravene til intern revisjon og ledelsens gjennomgåelse av samme bestemmelse. Det har derfor ikke vært tydelig at dette er to ulike aktiviteter. I utkastet er kravene til intern revisjon og ledelsens gjennomgåelse plassert i to ulike bestemmelser. I tillegg er det i bestemmelsene presisert hva som forventes av henholdsvis intern revisjon og ledelsens gjennomgåelse. I bestemmelsen om revisjon er det også presisert at virksomhetene må foreta revisjoner av leverandører. Endringene er ikke av materiell art, men kun en forskriftsfesting av tilsynets praksis. Det vises til tilsynets veiledning om intern revisjon på våre internettsider.

### **3.4 Krav til infrastruktur og kjøretøy**

Når det gjelder kravene til infrastruktur og kjøretøy er det foretatt noen språklige endringer og presiseringer. Ut over dette er kravene i forskriftsutkastet i hovedsak en videreføring av gjeldende krav. Endringene fremgår av forskriftsspeil.

### **3.5 Krav til trafikkutøvelse**

I gjeldende kravforskrift er det få bestemmelser om framføring. Det er overlatt til virksomhetene å etablere regler om framføring og skifting, og disse bestemmelsene skal godkjennes av tilsynet.

I forskriftsutkastet foreslår tilsynet at godkjenningsordningen bortfaller, og at det heller forskriftsfestes noen overordnede prinsipper for framføring. Virksomhetene må fortsatt selv etablere de mer detaljerte reglene for framføring tilpasset den enkelte virksomhet.

Det er foreslått nye bestemmelser i forskriftsutkastet kapitlene 9–10.

I § 9-9 siste ledd er det foreslått å innføre krav om at infrastrukturforvalter skal ha en beskrivelse av infrastrukturen. Bestemmelsen må ses i sammenheng med § 10-5 siste ledd hvor det stilles krav om at trafikkutøver skal ha en strekningsbeskrivelse, se nedenfor.

Det er videre i § 9-10 foreslått en bestemmelse om at tog ikke skal kjøres på en strekning uten tillatelse, og at det til enhver tid skal være oversikt over alle som har fått tillatelse til å kjøre på en strekning. Begrunnelsen for bestemmelsen er at det er viktig å ha oversikt over hvilke tog som kjører på de enkelte strekningene.

I § 9-11 er det foreslått en bestemmelse om sikring av arbeid i spor. Det fremgår av bestemmelsen at den enkelte virksomhet skal etablere bestemmelser for dette som minimum skal inneholde bestemmelser for oppstart av arbeid i spor, bestemmelser som sikrer at materiell ikke utilsiktet kommer inn på området og bestemmelser som sikrer at personell og utstyr ikke kommer i konflikt med tog på nabospor. Begrunnelsen for bestemmelsen er at arbeid i spor er forbundet med høy risiko, og at det er viktig å sikre seg at virksomheten har de nødvendige bestemmelser for å hindre uønskede hendelser.

I § 10-5 pålegges trafikkutøver å ha nødvendige bestemmelser for togframføring. Nytt i utkastet er annet og tredje ledd. Bestemmelsen må ses i sammenheng med § 9-9 ovenfor hvor det er satt krav til at infrastrukturforvalter skal utarbeide en beskrivelse av infrastrukturen. Trafikkutøver skal sammenstille denne informasjonen på en hensiktsmessig måte i en strekningsbeskrivelse som skal distribueres til det operative personellet. Strekningsbeskrivelsen skal dekke alle relevante strekninger for den enkelte. Med generelle driftsegenskaper menes generell informasjon om strekningen som f.eks. kjøring på sikt, bruk av signaler, maksimale hastigheter. Med detaljert strekningsinformasjon menes stigning og fall, plattformlengder m.m.

I utkastet til forskrift foreslås det i § 10-6 en bestemmelse om kommunikasjon. Formålet med bestemmelsen er å sikre at skriftlige eller muntlige meddelelser ikke utformes forskjellig avhengig av hvem som gir dem.

Når det gjelder skifting er bestemmelsen i utkastet 10-7 endret fra gjeldende kravforskrift slik at kravet om godkjenning fra tilsynet bortfaller. Det er derfor tatt inn noen flere føringer i bestemmelsen. Bestemmelsen gjelder kun for virksomheter som utøver skifting.

Det er videre tatt inn en bestemmelse i § 10-8 om sammenkobling av kjøretøy. Overordnet skal trafikkutøver ha bestemmelser om krav til funksjonsdyktige grensesnitt mellom kjøretøy som skal kobles sammen. Hensikten er å sikre mot utilsiktet avkobling. De funksjonsdyktige grensesnitt det er tale om er trekk- og trykkrefter i togets lengderetning, signaler for automatisk virkende bremsesystemer, signaler for funksjonsprøving av bremsesystemer og andre sentralt styrte systemer og energi mellom enheter ved krav om dette.

Nytt er også forslaget i § 10-9 om at trafikkutøver skal ha bestemmelser om teknisk funksjonsdyktighet for kjøretøyene. Med teknisk funksjonsdyktighet menes under hvilke forutsetninger og begrensninger kjøretøyene kan benyttes. Som eksempel på hva disse bestemmelsene bør inneholde nevnes: aksellast, tomvekt, lengde, profil, bremsesystemer, hastighet og eventuelle begrensninger for hvilke strekninger kjøretøyene kan benyttes.

I utkastets § 10-10 er det foreslått et krav om at alle kjøretøy i et tog skal være koblet til det gjennomgående automatiske bremsesystemet. Videre skal bremsene aktiveres maksimalt ved en utilsiktet deling av toget, slik at de atskilte delene stopper. Det er videre tatt inn et krav om håndbrems eller parkeringsbrems i § 10-11.

Nytt i forskriftsutkastet er også bestemmelsen i § 10-12 hvor det stilles krav til fører. Her presiseres førers ansvar. Det er viktig å merke seg at begrepet "kjøring" også dekker tilfeller der toget står i ro ved plattform.

Det er i tillegg foreslått enkelte overordnede bestemmelser om kjøring av tog. I § 10-13 er det presisert at en annen enn den som er autorisert som fører i enkelte tilfeller kan kjøre toget. § 10-14 angir hva føreren minimum skal sjekke før kjøringen begynner.

I § 10-15 er foreslått en bestemmelse om at tog i trafikk skal ha lys, signalhorn og identitetsnummer. Videre er det i § 10-16 foreslått et krav om at trafikkutøver skal ha bestemmelser som sikrer at tog som står på strekningen ikke skal komme utilsiktet i bevegelse. Det vises her også til krav om parkeringsbrems ovenfor.

### **3.6 Autorisasjon av fører**

I kapittel 13 foreslås bestemmelser som beskriver de helt grunnleggende krav til kompetanse som kreves for å kunne framføre tog fra A til B. Dette er nye bestemmelser, da dette tidligere ikke har vært regulert for sporvei, tunnelbane, forstadsbane og lignende. Tilsynet har ved utforming av bestemmelsene tatt utgangspunkt i de bestemmelsene som tidligere gjaldt på det nasjonale jernbanenet og tilpasset disse for sporvei, tunnelbane, forstadsbane og lignende. Tilsynet har i møter med jernbanevirksomhetene fått forståelsen av at de foreslåtte kravene i stor grad innebærer en forskriftsfesting av virksomhetenes praksis.

Krav om system for opplæring fremgår av opplæringsforskriften (forskrift 18. desember 2002 nr. 1679 om opplæring av personell med arbeidsoppgaver av betydning for trafikksikkerheten ved jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m.).

Krav til alder er på linje med hva virksomhetene allerede krever. Tilsynet har sett det som viktig at førere som kjører i blandet trafikk (dvs. sammen med veitrafikk) skal ha samme basiskunnskaper om veitrafikkloven som andre kjørende. T-bane kjører i egen trase, og kravet om førerkort anses derfor ikke nødvendig for førere på t-bane.

Det er viktig at førere har grunnleggende forståelse for det systemet de opererer i og togets tekniske systemer. I tillegg er det viktig med kunnskap om krefter i spor og adhesjonskoeffisientens variasjon i forhold til vær og i forhold til relativ hastighet mellom hjul og skinne samt temperatur.

Det er foreslått krav om autorisasjon av førere for å sikre at virksomhetene har et system for å autorisere førere og likeledes et system for å trekke tilbake autorisasjon. Det foreslås også en bestemmelse som pålegger virksomhetene å ha et register over sine førere.

## **4 Konsekvenser av forskriftsutkastet**

### **4.1 Økonomiske og administrative konsekvenser for aktørene**

Forskriftsutkastet inneholder ikke vesentlige materielle endringer i forhold til de bestemmelsene som gjelder i dag, bortsett fra forslag til nye bestemmelser om sikring for t-bane som det er redegjort for i eget høringsnotat. Det er innført en ny struktur og formulering av regelsettet i forbindelse med sikkerhetsstyring, men selv om ordlyden er ny er det ikke store endringer i forhold til de krav som virksomhetene forutsettes å etterleve i dag. Endringen må antas å kunne medføre noen administrative konsekvenser i form av at virksomhetenes sikkerhetsstyringssystem, herunder oppdatering av samsvarsmatriser og prosedyrer hvor det måtte vise seg nødvendig, for å samsvare med formuleringen i de nye forskriftsbestemmelsene.

Når det gjelder de tekniske bestemmelsene er endringen i forskriften kun av språklig art, og tilsynet kan ikke se at dette skulle medføre konsekvenser for virksomhetene.

Det er innført nye bestemmelser om framføring og autorisasjon av førere. Dette er en forskriftsfesting av bestemmelser som allerede i dag i stor grad finnes internt i jernbanevirksomhetene, og konsekvensene av denne innføring antas å medføre noen administrative konsekvenser for å sikre at egne bestemmelser er i tråd med og oppdatert i henhold til den forskriftsutkastet.

#### **4.2 Økonomiske og administrative konsekvenser for Statens jernbanetilsyn**

Forskriftsendringen anses ikke å ha konsekvenser for tilsynet verken av økonomiske eller administrativ art. Forskriftens ordlyd er nå i stor grad likelydende med kravene som stilles til virksomheter som driver på det nasjonale jernbanenettet, og dette vil kunne være arbeidsbesparende både i tilsynsøyemed og i tillatelsesprosesser.

#### **4.3 Andre konsekvenser**

Forskriften gjelder nasjonale krav til jernbanevirksomheter som har tillatelse til å drive sporvei, tunnelbane, forstadsbane og lignende, og en endring av kravforskriften antas dermed ikke å medføre konsekvenser for internasjonale forpliktelser.

Forskriftsutkastet antas å medføre en forenkling av regelverket samt forvaltningen av dette.