

Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V
Telefon 7221 8800
Fax 7262 6790
info@trafikstyrelsen.dk
www.trafikstyrelsen.dk

Notat

Sagsnr.: 2022-094287
Dato: 27-01-2023

Høringsnotat

Bekendtgørelse om krav til fremføring af S-togskøretøjer og arbejdskøretøjer på S-banen, samt bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om certificering af lokomotivførere

1. Indledning

Trafikstyrelsen har den 7. december 2022 sendt udkast til bekendtgørelse om krav til fremføring af S-togskøretøjer og arbejdskøretøjer på S-banen (herefter S-baneførerbekendtgørelsen), samt bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om certificering af lokomotivførere i høring hos de i bilag 1 nævnte høringsparter. Udkastet til bekendtgørelsen har også været offentliggjort på Høringsportalen.

Høringsfristen udløb den 11. januar 2023.

Følgende organisationer har meddelt, at de ikke har bemærkninger: Bravida, Sikkerhedsstyrelsen, Havarikommissionen, Metroselskabet og Hovedstadens Letbane.

Trafikstyrelsen har herudover modtaget høringssvar fra DSB, Dansk Jernbaneforbund, Jernbanearbejdernes Landsklub, Forbrugerrådet Tænk og Lokaltog.

I det følgende refereres og kommenteres hovedindholdet i de modtagne høringssvar opdelt efter relevante emner. Trafikstyrelsens kommentarer til de enkelte emner følger efter i kursiv. Trafikstyrelsen kommenterer alene på indhold af relevans for nærværende høring.

2. Modtagne høringssvar

Gennemførelse af erhvervspsykologisk test:

DSB anfører i deres høringssvar, at de mener, at det ikke er nødvendigt, at den erhvervspsykologiske test, jf. S-baneførerbekendtgørelsens § 4, stk. 1, nr. 3, skal udføres under opsyn af en autoriseret psykolog. Man foreslår derfor at formuleringen "under opsyn" udgår.

Det er Trafikstyrelsens vurdering, at man kan opnå formålet med den erhvervspsykologiske test, uden at denne foretages under opsyn af en autoriseret psykolog. S-baneførerbekendtgørelsens § 4, stk. 1, nr. 3, vil derfor blive tilpasset, så der ikke stilles krav om, at testen skal udføres under opsyn af en autoriseret psykolog.

Indførelse af krav om 9. klasses afgangseksamen:

DSB anmoder i deres høringssvar om, at man indfører et krav om, at S-baneførere skal have bestået 9. klasses afgangseksamen. Dette er begrundet i et behov for dansk- og øvrige sprogkundskaber hos S-baneførere.

Trafikstyrelsen er enig i, at det vil være hensigtsmæssigt at indføre et krav om at have gennemført folkeskolens afgangseksamen, som en betingelse for at få udstedt S-baneførerbevis. Bekendtgørelsen justeres på den baggrund.

Definitioner og begreber:

Dansk Jernbaneforbund anfører, at der i jernbanelovens kapitel 7 anvendes betegnelserne "bybane" og "bybanefører". De mener, at man bør videreføre disse begreber i S-baneførerbekendtgørelsen.

Det er Trafikstyrelsens vurdering, at det vil være uhensigtsmæssigt at benytte betegnelserne "bybane" og "bybanefører", da disse betegnelser dækker et bredere område, herunder metro og letbane, end det som S-baneførerbekendtgørelsen omfatter, nemlig S-banen.

Dansk Jernbaneforbund er usikre på, hvad begrebet "S-togskøretøjer" dækker over og foreslår, at man benytter "S-tog" i bekendtgørelsen i stedet.

Lokaltog anfører, at der i S-baneførerbekendtgørelsen benyttes betegnelserne "S-togskøretøjer" og "Arbejds køretøjer", som er nye og ikke er nærmere defineret. Lokaltog mener, at dette kræver en nærmere definition i bekendtgørelsen eller ORS (de operationelle regler for S-banen).

Begrebet "S-togskøretøjer" skal dække over køretøjer, der forestår personbefordring på S-banen. "Arbejds køretøjer" skal dække over kø-

retøjer beregnet til at vedligeholde jernbaneinfrastruktur. Trafikstyrelsen finder ikke behov for at definere begreberne i bekendtgørelsen.

Vandelsgodkendelse:

Dansk Jernbaneforbund mener, at der mangler en bestemmelse om krav til vandelsgodkendelse af S-baneførere.

Kravet om vandelsgodkendelse er en betingelse for at få udstedt en lokomotivførerlicens, jf. bekendtgørelse om certificering af lokomotivførere, § 4, stk. 7 og 8. Lokomotivførerlicensen udstedes af Trafikstyrelsen.

Det er Trafikstyrelsens vurdering, at der ikke skal indføres et krav om vandelsgodkendelse ved udstedelse af S-baneførerbevis, da S-baneførerbeviset udstedes og administreres af virksomhederne for hvem, en S-banefører arbejder. Det bemærkes at det følger af jernbanelovens § 123, stk. 9, at en S-banefører vil kunne midlertidigt frakendes retten til at udføre sin sikkerhedsklassificerede funktion, hvis vedkommende i medfør af færdselsloven er frakendt retten til at føre motordrevet køretøj ubetinget. DSB har tilkendegivet overfor Trafikstyrelsen at de indhenter straffeattest ved ansættelse af personale der skal fungere som S-banefører.

Vedligeholdelse af helbreds-, kompetence- og efteruddannelseskrav:

Dansk Jernbaneforbund spørger, hvordan vedligeholdelse af helbreds-, kompetence- og efteruddannelseskrav i henhold til bekendtgørelse om certificering af lokomotivførere vil foregå i perioder, hvor en lokomotivfører A eller B er beskæftiget som S-banefører.

Opretholdelse af helbredsgodkendelse efter bekendtgørelse om certificering af lokomotivførere, vil fortsætte uændret. Ligeledes vil opretholdelse af kompetence- og efteruddannelseskrav i henhold til bekendtgørelse om certificering af lokomotivførere fortsat være gældende.

Detaljeringsgraden af uddannelseskrav i Bilag 1:

Dansk Jernbaneforbund anfører, at det ikke fremgår af S-baneførerbekendtgørelsens Bilag 1 på hvilket niveau, man skal kunne håndtere de enkelte elementer efter endt uddannelse. De anfører samtidigt, at det må være på et lavere niveau, da S-baneføreruddannelsen som DSB har præsenteret for Dansk Jernbaneforbund, kun udgør en fjerdedel af længden på deres lokomotivføreruddannelse.

Forbrugerrådet Tænk har anført, at man kan se potentialet i et forkortet uddannelsesforløb for S-baneførere, men at dette ikke må føre til en forringet serviceoplevelse for passagererne på S-banen. Det anføres derfor, at man gerne ser et mere omfangsrigt uddannelsesforløb, for så vidt angår kundebetjening, særligt vedrørende betjening af passagerer med handicap eller funktionsnedsættelser.

Jernbanearbejdernes Landsklub anfører, at man mener at kravene i S-baneførerbekendtgørelsens Bilag 1 ikke er tilstrækkeligt udspecificeret.

Detaljeringsgraden af uddannelseskrav i Bilag 1 udgør rammerne for, hvad en uddannelse skal indeholde. Det er Trafikstyrelsens vurdering, at de er tilstrækkeligt detaljerede til, at en uddannelse kan udformes af de relevante virksomheder, med henblik på godkendelse i Trafikstyrelsen.

Det bemærkes at driftskendskab og kundebetjening fremgår i Bilag 1, pkt. 1.

Formuleringen "efter behov" i S-baneførerbekendtgørelsens § 6, stk. 1:

Dansk Jernbaneforbund spørger, hvad formuleringen "efter behov" i S-baneførerbekendtgørelsens § 6, stk. 1, nr. 3, dækker over.

Formuleringen "efter behov" i bestemmelsen, supplerer kravet om, at der skal ske efteruddannelse af S-baneførere mindst hvert 3. år, sådan at S-baneførere, der behøver efteruddannelse oftere end hvert 3. år, også får dette.

Formuleringen "unormale trafikforhold" i S-baneførerbekendtgørelsens § 7, stk. 3:

Dansk Jernbaneforbund spørger, hvad formuleringen "unormale trafikale forhold" i S-baneførerbekendtgørelsens § 7, stk. 3, nr. 2, dækker over.

Formuleringen "unormale trafikale forhold" dækker over alle forhold, der kan forårsage en ikke-normal drift, fx vejforhold og trafikale forhold under tekniske problemer.

Trafikstyrelsens bemyndigelse til at fastsætte bestemmelser i S-baneførerbekendtgørelsen

Jernbanearbejdernes Landsklub anfører, at jernbanelovens § 65, stk. 2, § 66, stk. 1 og 3, samt § 117, stk. 1, ikke fremgår af Trafikstyrelsens delegationsbekendtgørelse.

Jernbanelovens § 65, stk. 2, og § 66, stk. 1 og 3, bemyndiger Trafikstyrelsens udøvelse af kompetencerne direkte i jernbaneloven. § 117, stk. 1, er en sanktionsbestemmelse, der henviser til forskrifter fastsat i medfør af loven. I det omfang en hjemmel til fastsættelse af forskrifter er delegeret til Trafikstyrelsen, kan Trafikstyrelsen fastsætte sanktioner i medfør af § 117, stk. 1. Trafikstyrelsen vurderer ikke, at der er behov for at ændre S-baneførerbekendtgørelsen på baggrund af ovenstående.

Indførsel af bestemmelse om veteranotogsførere i S-baneførerbekendtgørelsen

Jernbanearbejdernes Landsklub anfører, at man ønsker indført en bestemmelse i S-baneførerbekendtgørelsen, hvis § 3, stk. 6, vil tillade at "førere, som er godkendt til kørsel på en veteranbane efter gældende regler, kan føre veteranotogskøretøjer ved udøvelse af ikke erhvervsmæssig jernbanedrift på jernbanenettet, hvis en S-banefører med et gyldigt førerbevis for den pågældende infrastruktur efter denne bekendtgørelse, sidder ved siden af føreren".

Det er Trafikstyrelsens vurdering, at der ikke er behov for at give førere af veteranotog, der kører på lukkede veteranbaner, adgang til at fremføre lokomotiver på S-banen. Dette skønnes ej heller at være sikkerhedsmæssigt forsvarligt. Det bemærkes, at lokomotivførere med licens og certifikat efter bekendtgørelse om certificering af lokomotivførere, kan få udstedt et S-baneførerbevis, hvis de er i besiddelse af de nødvendige trækkraftenheds- og infrastrukturkendskaber.

Alderskrav for udstedelse af S-baneførerbevis

Jernbanearbejdernes Landsklub anfører, at man ønsker S-baneførerbekendtgørelsens § 4, stk. 1, nr. 1, ændret, sådan at førerbevis kun kan udstedes til personer, der er fyldt 20 år, eller 18 år, hvis den pågældende udelukkende skal virke i Danmark.

Da S-banen udelukkende befinder sig på dansk grund, ses der ingen grund til foretage ændringer af S-baneførerbekendtgørelsen, på baggrund af ovenstående.

S-baneførerbekendtgørelsens helbredskrav

Jernbanearbejdernes Landsklub anfører, at man gerne ser S-baneførerbekendtgørelsens, §§ 8-12, erstattet med en tilpasset udga-

ve af helbredskravene i bekendtgørelse om certificering af lokomotivførere, kapitel 5. Som begrundelse herfor, henvises der til den forvaltningsretlige lighedsgrundsætning.

Den forvaltningsretlige lighedsgrundsætning synes ikke at kunne begrundes den foreslåede ændring, da de forhold som S-baneførere skal operere under, ikke er identiske med dem som lokomotivførere godkendt efter bekendtgørelse om certificering af lokomotivførere opererer under. Det bemærkes også, at den eneste forskel på helbredskravene i S-baneførerbekendtgørelsen og bekendtgørelse om certificering af lokomotivførere er den maksimale varighed af helbredsgodkendelsen.

Klageproceduren i S-baneførerbekendtgørelsens § 5, stk. 1, nr. 2

Jernbanearbejdernes Landsklub spørger, hvorfor klageproceduren i S-baneførerbekendtgørelsens § 5, stk. 1, nr. 2, varetages af virksomheden.

Bestemmelsen er skrevet med henblik på at sikre muligheden for, at S-baneførere kan anmode om fornyet behandling af en beslutning vedrørende udstedelse, suspension, inddragelse af et S-baneførerbevis, ligesom denne mulighed eksisterer for lokomotivførercertifikater.

Formuleringen "de påkrævede kompetencer" i S-baneførerbekendtgørelsens § 4, stk. 1, nr. 4

Jernbanearbejdernes Landsklub spørger, hvad formuleringen "de påkrævede kompetencer dækker over" i S-baneførerbekendtgørelsens § 4, stk. 1, nr. 4.

Det er Trafikstyrelsens opfattelse, at det fremgår tydeligt af § 4, stk. 1, nr. 4, at der henvises til kravene i bekendtgørelsens §§ 6 og 7.

Kategorier af kørsel i S-baneførerbeviser

Jernbanearbejdernes Landsklub anfører, at man ønsker en tilføjelse af kategorier af kørsel i førerbeviset, indsat som stk. 4 og 5 i S-baneførerbekendtgørelsens § 3.

Som det fremgår af S-baneførerbekendtgørelsens § 4, stk. 2, nr. 1, findes der allerede et krav om angivelse af kategorier for kørsel i S-baneførerbeviset.

Udformningen af uddannelsen

Jernbanearbejdernes Landsklub spørger, hvorfor uddannelse, jf. S-baneførerbekendtgørelsens § 6, stk. 1, udformes af virksomheden. Man henviser her til bekendtgørelse om uddannelse til lokomotivførere og anfører, at man mener, at uddannelsens indhold bør være sammenligneligt med uddannelsen til lokomotivførere.

Indholdet af uddannelsen til lokomotivførere reguleres i bekendtgørelse om certificering af lokomotivførere. Det fremgår af dennes §§ 36-37, at Trafikstyrelsen godkender lokomotivførernes uddannelse. Det samme gør sig gældende i S-baneførerbekendtgørelsen, jf. dens § 6, stk. 2. Trafikstyrelsen ser derfor ikke behov for at ændre bekendtgørelsen på baggrund af ovenstående.

S-baneførerbekendtgørelsens § 6, stk. 3

Jernbanearbejdernes Landsklub anfører, at indholdet i S-baneførerbekendtgørelsens § 6, stk. 3, allerede er reguleret via sanktionsmulighederne i jernbanelovens kapitel 19.

Bestemmelsen i § 6, stk. 3, henviser bl.a. til, at virksomheden skal tage den pågældende S-banefører ud af driften, hvis det konstateres, at denne udviser en adfærd, der fordrer dette. Jernbanelovens kap. 19 hjemler ikke sanktionsmuligheder, der kan udnyttes af virksomheden, og der er således behov for at indføre hjemmel til dette i bekendtgørelsen. Trafikstyrelsen ser derfor ikke behov for at ændre bekendtgørelsen på baggrund af ovenstående.

Økonomiske- og administrative konsekvenser af S-baneførerbekendtgørelsen:

Lokal tog anfører, at Trafikstyrelsen ikke har vurderet, hvilke administrative konsekvenser, det vil have for virksomheder, at de fremover vil skulle udstede S-baneførerbeviser i henhold til S-baneførerbekendtgørelsens bestemmelser. Lokal tog mener, at det vil kræve, at berørte virksomheder vil skulle oprette et parallelt system/proces for at håndtere udstedelsen af S-baneførerbeviser.

Det er Trafikstyrelsens vurdering, at virksomheder der vil skulle udstede S-baneførerbeviser, allerede i dag udsteder lokomotivførercertifikater til personer, der varetager opgaver, der vil blive reguleret i S-baneførerbekendtgørelsen. Det vil derfor forventeligt være en sammenlignelig administrativ proces, der vil være nødvendig i virksomhederne, da disse vil gå fra at skulle udstede lokomotivførercertifikater til at udstede S-baneførerbeviser til deres ansatte.

Lokaltog anfører, at man ikke kan genkende Trafikstyrelsens vurdering af, at det vil medføre en besparelse for Lokaltog, samt at man gerne vil have mulighed for at vurdere de beregninger, der ligger til grund for vurderingen. Lokaltog anfører også, at man ønsker at få oplyst, hvornår ændringerne i refusionsordningen træder i kraft.

Trafikstyrelsen vil gerne understrege, at der ikke sker direkte ændringer i refusionsordningen, men at de ændrede udgifter i medfør heraf sker som følge af, at der med S-baneførerbekendtgørelsens ikrafttrædelse ikke længere vil kræves lokomotivførerlicens- og certifikat for at føre S-tog på S-banen. Trafikstyrelsens beregninger fremgår af det økonomiske høringsbrev, som er sendt til kommuner og regioner den 19. december 2022. Det økonomiske høringsbrev kan også findes på Høringsportalen.

3. Øvrige ændringer

Trafikstyrelsen har ud over ovennævnte ændringer foretaget enkelte ændringer i bekendtgørelsen i forhold til det udkast, der har været i høring.

S-baneførerbekendtgørelsens kapitelinddeling fjernes henset til bekendtgørelsens korte omfang. Som følge af dette, konsekvensrettes bekendtgørelsens § 3, stk. 1 og § 4, stk. 1, nr. 2 og 4.

Som en præciserende ændring, tilføjes "kunne" i § 4, stk. 2, nr. 3.

I § 6, stk. 1, erstattes "jf. nedenstående" med "i overensstemmelse med følgende".

I § 7, stk. 3, nr. 2, erstattes "herunder under" med "under normale såvel som".

I § 8, stk. 3, tilføjes "der gennemføres".

I § 14, stk. 1, erstattes "indtil Trafikstyrelsens vurdering af" med "før Trafikstyrelsen har vurderet".

I § 14, stk. 2, tilføjes "har foretaget".

I § 15 tilføjes "efter denne bekendtgørelse".

I bekendtgørelsens Bilag 1, pkt. 3.4, erstattes "Køre- /bremseteknik" med "Køre- og bremseteknik".

I § 3, stk. 1, fjernes "Førerbeviset udstedes på baggrund af beståede prøver i teori og praksis, jf. kravene i §§ 6 og 7, eller udstedes jf. § 2, stk. 2." og indsættes som § 3, stk. 2. § 3, stk. 2, bliver til § 3, stk. 3, og § 3, stk. 3, bliver til § 3, stk. 4.

Bilag 1

Aarhus Letbane I/S
Aarsleff Rail
Alstom
Arbejdstilsynet
Arriva Tog A/S
AR Maskinteknik ApS
Atkins Danmark A/S
Banedanmark
Bombardier Transportation
Bravida Danmark A/S
CFL Cargo Danmark ApS – sikkerhed
Contec Rail ApS
COWI
C Rail safety
DANAK
Dansk Erhverv – høringssager
Dansk Industri, Transport
Dansk Jernbaneforbund
Dansk Kollektiv Trafik (DKT)
Dansk Standard
DB Cargo Scandinavia A/S
DB Cargo Scandinavia A/S Sikkerhed
DSB
DSB Jernbanesikkerhed
Elklint Railway ApS
Erhvervsstyrelsen
Erhvervsstyrelsens Område for Bedre Regu- lering

Frie Jernbaneingeniører ApS
Green Cargo
Havarikommissionen
Hector Rail AB
HHC/DRS B.V.
HK Trafik & Jernbane
Hovedstadens Letbane
Jernbanenævnet
Jernbanernes Arbejdsgiverforening
Keolis Letbaner A/S
Ricardo Rail Denmark
Lokaltog A/S
Malus ApS
Metroselskabet
Metro Service A/S
Midtjyske Jernbaner A/S
Midttrafik
Movia
Niras
Nordjyske Jernbane A/S
OEM Consult
Odense Letbane
Per Aarsleff A/S
Railcare Danmark
Railservice
Rambøll
Ravn Bane Aps
Rina Denmark ApS
Rådet for Bæredygtig Trafik
Rådet for Sikker Trafik

Scanscreen
Siemens Mobility A/S
Sikkerhedsstyrelsen
SJ AB
Spitzke Scandinavia A/S
Strukton Rail A/S
Sund og Bælt Holding A/S
Sydtrafik
Trafikforbundet
Trafikselskaberne
TX Logistik AB
TÜV Rheinland Intertraffic, DK
TÜV SÜD Danmark ApS
Øresundsbro Konsortiet I/S
Wilke Danmark ApS
AKIEM SAS