

Lovforslag nr. L 183. Fremsat den 17. januar 1996 af trafikministeren (Jan Trøjborg)

Forslag

til

Lov om jernbanesikkerhed m.v.

§ 1. Trafikministeren kan fastsætte regler om sikkerhed på jernbaneanrådet.

Stk. 2. Trafikministeren kan fastsætte regler med henblik på anvendelse eller gennemførelse af EF-forordninger og EF-direktiver om sikkerhed på jernbaneanrådet.

Stk. 3. Trafikministeren kan bemyndige Jernbanetilsynet til delvist at udøve den beføjelse, der er tillagt ministeren i stk. 1.

§ 2. Der oprettes et Jernbanetilsyn under Trafikministeriet, som har til opgave at føre tilsyn med:

- 1) at de sikkerhedsregler, som gælder for jernbaneinfrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder overholdes,
- 2) at jernbanemateriel og -anlæg opfylder de sikkerhedskrav, der gælder herom,
- 3) at det personale, der er beskæftiget hos jernbaneinfrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder, besidder de nødvendige sikkerhedsmæssige kvalifikationer,
- 4) at jernbaneinfrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder har en forsvarlig og effektiv sikkerhedsorganisation samt råder over de nødvendige sikkerheds- og kontrolsystemer i forhold til de pågældende typer infrastruktur, materiel, trafik m.v.,
- 5) at jernbaneinfrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder overholder de gældende regler vedrørende befordring af farligt gods med jernbane.

Stk. 2. Trafikministeren kan i øvrigt henlægge andre tilsynsopgaver til Jernbanetilsynet.

§ 3. Jernbanetilsynet godkender efter indstilling fra de pågældende jernbaneinfrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder, ændrin-

ger i de i § 2, stk. 1, nr. 1-4, nævnte krav til sikkerheden.

Stk. 2. Jernbanetilsynet godkender efter indstilling fra de pågældende jernbaneinfrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder som etableres efter lovens ikrafttræden, de i § 2, stk. 1, nr. 1-4, nævnte krav til sikkerheden.

Stk. 3. Jernbanetilsynet godkender, ved udstedelsen af sikkerhedscertifikater, de internationale sammenslutninger af jernbanevirksomheder, der ønsker at udføre transittrafik i Danmark, og de udenlandske jernbanevirksomheder der ønsker at udføre jernbanetrafik i Danmark.

Stk. 4. Trafikministeren kan fastsætte regler om, at andre end de i stk. 1 og 2, nævnte forhold, skal godkendes, og om at andre end de i stk. 3, nævnte jernbanevirksomheder, skal godkendes ved sikkerhedscertifikat.

§ 4. Jernbanetilsynet undersøger, på baggrund af underretning fra pågældende jernbaneinfrastrukturforvalter eller jernbanevirksomhed, sikkerhedsmæssige hændelser på dansk territorium, med henblik på at forebygge sådanne hændelser.

Stk. 2. Trafikministeren kan, hvis han skønner det påkrævet på grund af hændelsens karakter og omfang eller af andre grunde, bestemme, at en særlig Havarikommission foretager undersøgelsen. Havarikommissionen skal bestå af en dommer som formand og medlemmer med indgående jernbaneteknisk sagkundskab. Medlemmernes antal fastsættes og medlemmerne udnævnes af trafikministeren i den enkelte sag.

Stk. 3. Jernbanetilsynet eller Havarikommissionen bestemmer omfanget af og formen for

de undersøgelser, der skal foretages i anledning af en sikkerhedsmæssig hændelse.

Stk. 4. Jernbanetilsynet eller Havarikommisjonen kan forlange fremlagt al dokumentation af betydning for undersøgelsen, jf. § 5, stk. 2, og kan foretage afhøringer af enhver person, som må formodes at kunne give oplysninger af betydning for undersøgelsen.

Stk. 5. Jernbanetilsynet eller Havarikommisjonen kan forlange retligt forhør efter reglerne i retsplejelovens § 1018.

Stk. 6. Politiets bistand kan kræves til undersøgelse i det omfang det skønnes fornødent.

Stk. 7. Foreligger der mistanke om strafbart forhold, kan politiet selvstændigt foretage de efterforskningskridt, der af anklagemyndigheden skønnes fornødne, og kan hertil kræve bistand af Jernbanetilsynet eller Havarikommisjonen.

Stk. 8. Når undersøgelsen er afsluttet, udarbejder Jernbanetilsynet eller Havarikommisjonen en rapport om undersøgelsens resultater, som for Havarikommisjonen vedkommende sendes til trafikministeren. Rapporten offentliggøres, medmindre afgørende hensyn taler imod offentliggørelse.

§ 5. Jernbanetilsynet og personer, der af Jernbanetilsynet er bemyndiget hertil, har hvis det skønnes nødvendigt, til enhver tid mod behørig legitimation adgang til de områder, der hører til jernbaneinfrastrukturforvalterne og jernbanevirksomhederne for at udøve de beføjelser, loven eller regler fastsat med hjemmel i loven tillægger dem.

Stk. 2. Jernbanetilsynet kan jf. stk. 1, for de pågældende jernbaneinfrastrukturforvalteres og jernbanevirksomheders regning, udføre eller kræve udført afprøvninger, målinger og kontrol, forlange udtalelser fra jernbaneinfrastrukturforvalternes og jernbanevirksomhedernes ledelse og medarbejdere, samt kræve al dokumentation udleveret.

Stk. 3. Jernbanetilsynet kan udstede påbud til jernbaneinfrastrukturforvalterne og jernbanevirksomhederne om, at disse straks eller inden for en nærmere angivet tidsfrist skal foretage de nødvendige foranstaltninger for at opfylde de krav, der følger af § 2. Efter udløbet af tidsfristen, kan Jernbanetilsynet om nødvendigt lade disse foranstaltninger udføre for den pågældendes regning.

§ 6. Medmindre højere straf er forskyldt efter den øvrige lovgivning straffes med bøde den, der:

- 1) undlader at efterkomme et påbud efter loven
- 2) påbegynder eller driver virksomhed uden godkendelse efter loven
- 3) tilsidesætter vilkår knyttet til en godkendelse efter loven.

Stk. 2. Straffen kan stige til hæfte eller fængsel i indtil 2 år, hvis overtrædelsen er begået forsætligt eller ved grov uagtsomhed, og hvis der ved overtrædelsen er

- 1) forvoldt skade på personer, materiel eller miljø eller fremkaldt fare herfor eller
- 2) opnået eller tilsigtet en økonomisk fordel for den pågældende selv eller andre, herunder ved besparelser.

Stk. 3. For overtrædelser der begås af aktieselskaber, andelsselskaber, anpartsselskaber eller lignende, kan der pålægges selskabet som sådant bødeansvar. Er overtrædelsen begået af staten, en amtskommune, en kommune eller et kommunalt fællesskab, jf. § 60 i lov om kommunernes styrelse, kan der pålægges staten, amtskommunen, kommunen eller det kommunale fællesskab bødeansvar.

§ 7. Trafikministeren kan fastsætte nærmere regler for Jernbanetilsynets og Havarikommisjonens virksomhed.

Stk. 2. Trafikministeren kan fastsætte regler om begrænsning af klageadgangen vedrørende afgørelser truffet af Jernbanetilsynet.

§ 8. Trafikministeren kan fastsætte regler om gebyrer til dækning af Jernbanetilsynets og Havarikommisjonens omkostninger ved administration og tilsyn i forbindelse med loven.

§ 9. De eksisterende regler om sikkerhed på jernbaneområdet gælder indtil trafikministeren fastsætter andet.

§ 10. Loven træder i kraft den 1. august 1996.

Stk. 2. Ved lovens ikrafttræden ophæves følgende lovbestemmelser:

- 1) lov nr. 291 af 15. april 1919 angaaende Tilsynet med Privatbanerne
- 2) Kapitel 8 i lov om DSB, jf. lovebekendtgørelse nr. 285 af 2. maj 1995.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Baggrunden for lovforslaget

Forholdene vedrørende tilsyn med sikkerheden på jernbaneanrådet, samt vedrørende sikkerhedsregler og andre krav til sikkerheden er i dag forskellige, afhængig af om der er tale om DSB, privatbanerne eller andre jernbaner.

DSB var indtil 1993 et generaldirektorat ledet af en generaldirektør, jf. lov nr. 109 af 1. april 1969 om styrelsen af statsbanerne. I følge »Forretningsorden for generaldirektøren« var det generaldirektørens kompetence at fastsætte de nødvendige sikkerhedsbestemmelser.

Med lov nr. 917 af 8. december 1993 om ændring af lov om styrelsen af statsbanerne, overførtes DSB's departementale funktioner til Trafikministeriets departement. I bemærkningerne til lovforslaget blev det anført, at overordnede sikkerheds- og tilsynsopgaver samt godkendelse af andre eventuelle operatører end DSB også skulle overføres til departementet.

Man valgte imidlertid fra departementets side at vente med en egentlig overførselsforretning, indtil der var foretaget en nøjere vurdering og præcisering af de arbejdsopgaver, der skal overføres. I den seneste periode er sikkerhedsopgaverne i DSB således blevet varetaget af en stabsfunktion, »DSB sikkerhed og godkendelser«.

For privatbanerne følger det af lov om privatbanerne, jf. lovbekendtgørelse nr. 286 af 2. maj 1995, at banevirksomhederne står under trafikministerens administrative, økonomiske og tekniske tilsyn.

Kompetencen vedrørende privatbanerne til at føre det tekniske tilsyn, herunder det sikkerhedsmæssige tilsyn har indtil nu været delegeret til Tilsynet med Privatbanerne, jf. Lov nr. 291 af 15. april 1919 om Tilsynet angående Privatbanerne, hvor det fremgår, at Tilsynet med Privatbanerne har til opgave at yde ministeriet bistand ved det tekniske tilsyn såvel med anlægget som med driften af privatbanerne, ligesom det i øvrigt skal bistå ministeriet med det almindelige tilsyn med privatbanerne.

Tilsynet har desuden fået delegeret en del af de øvrige opgaver vedrørende privatbanerne. Dette dre-

jer sig om forslag til udarbejdelse af finanslovsforslag, ændringsforslag til finanslov, tillægsbevillingslov og regnskabsforklaringer for drifts- og investerings og pensionstilskud til privatbanerne m.v.

I dag består tilsynet af 4 medarbejdere, en direktør, en kontorchef samt en ingeniør og en kontorfunktionær.

Med hensyn til sikkerhedsregler for privatbanerne, har det hidtil været overladt til den enkelte banes direktør at fastsætte disse. Tilsynet med Privatbanerne har dog skullet godkende sikkerhedsreglerne. I vid udstrækning har banerne anvendt DSB's regler.

For veteranbanerne gælder det jf. lov nr. 76 af 13. marts 1969 om veteranbaner, at trafikministeren fastsætter de nærmere betingelser for tilladelsen til veteranbanedrift, bl.a. med hensyn til de sikkerhedsmæssige forskrifter, som skal iagttages ved driften, og det tilsyn hermed, som efter ministerens bestemmelse skal føres.

Disse betingelser er blevet fastsat på ad hoc basis i forbindelse med hver enkelt ansøgning om tilladelse til veteranbanedrift og det er Tilsynet med Privatbanerne, som på grundlag heraf fører tilsynet også med veteranbanerne. Det anses i den forbindelse ikke for nødvendigt som konsekvens af lovforslaget at ændre lov om veteranbaner.

Ved veteranbaner forstås efter ovennævnte lov en jernbane, der fortrinsvis gennem en begrænset persontransport, drives for at tilgodese jernbanehistoriske og turistmæssige formål, men ved hvis drift der ikke tilsigtes dækket noget egentligt trafikalt behov. Herudover forudsættes dog, at en sådan bane teknisk og driftsmæssigt anvender anlæg og materiel, som i indretning og brug svarer til, hvad der anvendes på egentlige jernbaner og/eller sporveje.

For veteranbanerne og for de øvrige baner i Danmark herunder private sidespor, havnespor og havnebaner, og kommunale stamspor, benyttes som for privatbanerne ligeledes overvejende DSB's regler.

Det anses nu for hensigtsmæssigt ved nærværende lovforslag, at give trafikministeren hjemmel til at kunne fastsætte regler om sikkerhed på jernbaneanrådet generelt samt, at oprette et selvstændigt og uaf-

hængigt organ til at varetage sikkerhedstilsynsopgaverne for alle jernbaner i Danmark.

Som udgangspunkt forudsættes, at DSB's, privatbanernes og de øvrige jernbaneinfrastrukturforvalteres og jernbanevirksomheders gældende sikkerhedsregler videreføres indtil trafikministeren bestemmer andet. Udgangspunktet er således det sikkerhedsmæssige niveau, som eksisterer ved lovens ikrafttræden. Sikkerhedsreglerne revideres dog i takt med bl.a. den tekniske udvikling.

Jernbanesikkerheden reguleres i dag af forskellige regler og normer, der kan opdeles på følgende måde:

- Færdselsregler, der omfatter generelle sikkerhedsbestemmelser (ved DSB og privatbanerne samlet i Sikkerhedsreglementet) og en række tilhørende bestemmelser f.eks. særligt lokalt tilpassede bestemmelser.
- Krav til personale, der omfatter regler for udvælgelse af personer til forskellige sikkerhedsmæssige opgaver. Reglerne fastlægger f.eks. helbreds krav, uddannelseskrav og krav til vedligeholdelse af uddannelse.
- Sikringstekniske normer, der omfatter regler for indretning og konstruktion af sikringsanlæg (sikkerhedsanlæg) og regler for kommunikationsanlæg og for overkørselsanlæg.
- Sportekniske regler, der omfatter normer og regler for anlæg af spor, broer, perroner o.l. i forhold til den trafik (hastighed, belastning m.v.) der må forekomme.
- Materieltekniske normer, der omfatter regler for indretning og konstruktion af lokomotiver og vogne, herunder f.eks. regler for bremsesystemer og brandsikkerhed.

Generelt for de tekniske områder gælder, at der også er regler for vedligeholdelse.

De tekniske regler er i vid udstrækning baseret på – eller identiske med internationale regler, normalt fastlagt af den internationale jernbaneunion (UIC).

Ved oprettelsen af et jernbanetilsyn overtager denne institution de opgaver der, jf. ovenstående, i dag varetages af DSB's stabsfunktion »DSB sikkerhed og godkendelser« og af Tilsynet med Privatbanerne. For så vidt angår privatbanerne forudsættes det, at Tilsynet med Privatbanerne integreres med Jernbanetilsynet.

Som konsekvens heraf ophæves Lov nr. 291 af 15. april 1919 angaaende Tilsynet med Privatbanerne, jf. lovforslagets § 10, stk. 2, nr. 1.

Jernbanetilsynet skal primært varetage trafikikkerhedsopgaver og vil eksempelvis således ikke skulle beskæftige sig med arbejdstilsyn.

Jernbanetilsynet vil heller ikke skulle tage sig af opgaverne vedrørende udstedelse af licens til de jernbanevirksomheder, der ønsker at udføre den form for transport, der er omhandlet i artikel 10 i Rådets direktiv 91/440/EØF om udvikling af Fællesskabets jernbaner. Disse opgaver vil blive varetaget af Trafikministeriets departement.

2. Forholdet til EU-retten

Lovforslaget skal ses i lyset af Rådets direktiv 91/440/EØF om udvikling af Fællesskabets jernbaner, hvor det af artikel 7, stk. 1, fremgår, at en medlemsstat skal sørge for, at der fastlægges sikkerhedsstandarder og -regler, og at der føres kontrol med anvendelsen heraf.

Direktiv 91/440/EØF indeholder en bestemmelse i artikel 10 som indebærer, at andre jernbanevirksomheder kan få adgang til bl.a. DSB's infrastruktur. Det er endvidere et grundlæggende princip i EU-retten, at der sikres lige og ikke diskriminerende vilkår for alle jernbaneinfrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder. Adgangen for andre operatører på DSB's net skaber derfor et behov for et uafhængigt organ til at varetage sikkerhedsopgaver vedrørende såvel DSB som andre operatører, således at DSB herved ikke kan opnå særlige fordele ved at føre tilsyn med sin egen eller med andres jernbanevirksomhed.

Efter direktivets artikel 6 er medlemsstaterne forpligtede til i hvert fald at sikre en regnskabsmæssig adskillelse mellem transportvirksomhedernes drift og forvaltningen af infrastrukturen. Dette er allerede gennemført i Danmark. Ved lovforslaget opnås imidlertid en yderligere uafhængighed, idet sikkerhedsopgaver vedrørende såvel DSB som andre operatører udskilles til en selvstændig styrelse.

3. Lovforslagets hovedindhold.

Lovforslaget giver trafikministeren hjemmel til at fastsætte regler om sikkerhed på jernbaneområdet samt til at fastsætte regler med henblik på anvendelsen eller gennemførelsen af EF-forordninger og EF-direktiver om sikkerhed på jernbaneområdet.

Lovforslaget indebærer endvidere oprettelsen af et jernbanetilsyn under Trafikministeriet, som via bemyndigelse fra trafikministeren, i et begrænset omfang i forhold til det eksisterende sikkerhedsniveau, vil kunne fastsætte regler om sikkerhed på jernbaneområdet.

Jernbanetilsynets væsentligste opgave bliver imidlertid at tilse, at jernbaneinfrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder opfylder sikkerhedsregler og andre nærmere angivne krav til sikkerheden.

Endvidere skal Jernbanetilsynet efter indstilling godkende ændringer i disse sikkerhedsregler m.v., og såfremt der er tale om jernbaneinfrastrukturforvaltere eller jernbanevirksomheder som etableres efter lovens ikrafttræden, godkende sikkerhedsreglerne m.v. som sådan. Jernbanetilsynet skal også ved udstedelsen af sikkerhedscertifikat, godkende bl. a. de jernbanevirksomheder, der ønsker at udføre den form for international trafik, som er omhandlet i direktiv 91/440/EØF.

Lovforslaget indeholder en særlig bestemmelse om undersøgelsen af sikkerhedsmæssige hændelser. Herudover indeholder lovforslaget bestemmelser om hvilke midler Jernbanetilsynet kan anvende for at udføre de beføjelser, det er tillagt, herunder regler om udstedelse af påbud.

Der er i øvrigt indsat en straffebestemmelse, med henblik på at forhindre, eller i modsat fald, at sanktionere overtrædelser af loven.

Endelig indeholder lovforslaget hjemmel for trafikministeren til at fastsætte nærmere regler for Jernbanetilsynets og Havarikommissionens virksomhed, til at fastsætte regler for begrænsning af klageadgangen vedrørende afgørelser truffet af Jernbanetilsynet samt for gebyrer.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser m.v.

Oprettelsen af Jernbanetilsynet forventes at være neutral for Staten. Der forventes overført ca. 12 årsværk, henholdsvis 8 årsværk fra DSB og 4 årsværk fra Tilsynet med Privatbanerne til Jernbanetilsynet. Endvidere afholdes udgifterne til de beføjelser, der er tillagt Jernbanetilsynet, af de pågældende jernbaneinfrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder.

De bevillingsmæssige konsekvenser af etablering af Jernbanetilsynet i 1996 vil blive forelagt Finansudvalget på et særskilt aktstykke og indbudgetteret på de årlige finanslove.

5. Miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget har ingen miljømæssige konsekvenser.

6. Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Lovforslaget har ingen erhvervsøkonomiske konsekvenser.

7. Høring

Lovforslaget har været sendt til høring hos Statsministeriet, Justitsministeriet, Finansministeriet og Boligministeriet. Det er samtidigt med fremsættelsen sendt til høring hos berørte organisationer, hvis udtalelser vil blive oversendt til Folketingets Trafikud-

valg ledsaget af de kommentarer, som udtalelserne måtte give anledning til.

Bemærkninger til de enkelte bestemmelser

Til § 1

Lovforslaget tager, som nævnt i de almindelige bemærkninger og nærmere i bemærkningerne til § 2, udgangspunkt i det sikkerhedsmæssige niveau, som eksisterer ved lovens ikrafttræden. Det er dog med bestemmelsen i stk. 1 fundet hensigtsmæssigt at give trafikministeren en generel bemyndigelse til at fastsætte regler om sikkerhed på jernbaneområdet.

Efter stk. 3 kan trafikministeren bemyndige Jernbanetilsynet til delvist at udøve denne beføjelse. Herved vil Jernbanetilsynet i begrænset omfang, i forhold til det eksisterende sikkerhedsniveau, kunne fastsætte sikkerhedsregler på jernbaneområdet. Dette er af hensyn til behovet for en hurtig procedure for gennemførelse af nødvendige sikkerhedsregler og desuden for ikke at belaste trafikministeren med teknisk detaljeregulering.

Efter stk. 2 har trafikministeren ligeledes en generel bemyndigelse til at fastsætte regler med henblik på anvendelsen og gennemførelsen af EF-forordninger og EF-direktiver vedrørende sikkerhed på jernbaneområdet.

Til § 2

Bestemmelsen i stk. 1 indeholder for det første hjemmelen til oprettelsen af et Jernbanetilsyn, som får status som en styrelse under Trafikministeriets departement.

Ved oprettelsen af Jernbanetilsynet foretages nogle ændringer i fordelingen af opgaverne og kompetencen samt visse organisatoriske ændringer for så vidt angår DSB, Tilsynet med Privatbanerne og Trafikministeriets departement. Der henvises i denne forbindelse til lovforslagets almindelige bemærkninger.

Jernbanetilsynet skal varetage opgaver i relation til jernbanevirksomheder, jernbaneinfrastrukturforvaltere og virksomheder der udøver jernbanetrafikstyringsopgaver.

Som jernbanevirksomhed forstås i overensstemmelse med direktiv 91/440/EØF enhver privat eller offentlig virksomhed, hvis hovedaktivitet består i godstransport og/eller passagerbefordring via jernbane, og som er forpligtet til at sørge for trækraften.

Som jernbaneinfrastrukturforvalter forstås ligeledes i overensstemmelse med direktiv 91/440/EØF ethvert offentligt organ eller enhver virksomhed, der bl.a. anlægger og vedligeholder jernbaneinfrastruk-

tur, og som er ansvarlig for forvaltningen af regulerings- og sikkerhedssystemerne.

Følgende jernbaneinfrastruktur med tilhørende jernbanevirksomhed vil ved lovens ikrafttræden høre under Jernbanetilsynets kompetence: DSB, de 13 privatbaner, Storebæltsforbindelsen, den danske del af Øresundsforbindelsen, Ørestadsselskabets minimetro, private sidespor, sporveje, havnespor og havnebaner, veteranbaner, og kommunale stamspor.

For Ørestadsselskabets minimetro, som etableres i henhold til lov nr. 477 af 24. juni 1992 om Ørestaden m.v., gælder det dog, at sikkerhedsgodkendelsen af anlægsprojektet af tidsmæssige grunde sker efter en, med Trafikministeriet, særskilt aftalt procedure baseret på en metodik med certificering ved hjælp af en teknisk sagkyndig uvildig person (assessor) svarende til, hvad der anvendes i blandt andet Tyskland og Frankrig.

For Storebæltsforbindelsen, som etableres i henhold til lov nr. 380 af 10. juni 1987 om anlæg af fast forbindelse over Storebælt, gælder det, at A/S Storebæltsforbindelsen som bygherre af jernbaneanlægget, har anvendt DSB's sikkerhedsregler herfor. DSB skal som jernbaneinfrastrukturforvalter ved overtagelsen af anlægget sikre sig, at de af DSB opstillede sikkerhedsregler er opfyldt. Jernbanetilsynet skal alene godkende de fremtidige sikkerhedsmæssige ændringer i overensstemmelse med lovens § 3, og iøvrigt føre tilsyn efter lovens § 2.

Bestemmelsen i stk. 1 indeholder for det andet hjemmel for Jernbanetilsynet til at føre tilsyn med at jernbaneinfrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder opfylder sikkerhedsregler og andre nærmere angivne krav til sikkerheden.

Sikkerhedsregler m.v. udarbejdes i dag af de pågældende jernbaneinfrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder. Der ændres ikke med lovforslaget herved, idet de eksisterende sikkerhedsregler m.v. videreføres. Udgangspunktet er således det sikkerhedsmæssige niveau, som eksisterer ved lovens ikrafttræden og som har grundlag i anerkendte danske og udenlandske sikkerhedskrav, fastsat af de enkelte jernbaneinfrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder i Danmark. Ændringer skal dog godkendes af Jernbanetilsynet efter § 3, stk. 1, jf. bemærkningerne til denne bestemmelse.

På baggrund af at de gældende sikkerhedsregler m.v. videreføres, og i lyset af at Jernbanetilsynet skal føre tilsyn med overholdelsen heraf, forudsættes det, at Jernbanetilsynet fra de enkelte jernbaneinfrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder, får overdraget et samlet sæt af de gældende sikkerhedsregler m.v. snarest muligt efter lovens ikrafttræden.

I nr. 1 fastslås, at Jernbanetilsynet fører tilsyn med at de sikkerhedsregler, som gælder for jernbaneinfrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder overholdes. Dette er i overensstemmelse med Rådets direktiv 91/440/EØF om udvikling af Fællesskabets jernbaner, jf. de almindelige bemærkninger, og af hensyn til, at der til enhver tid skal være en pålidelig og forsvarlig drift på den anvendte infrastruktur.

Efter nr. 2 skal Jernbanetilsynet føre tilsyn med, at det benyttede materiel og benyttede anlæg er i sikkerhedsmæssig forsvarlig stand og opfylder de herom gældende sikkerhedskrav.

Efter nr. 3 skal Jernbanetilsynet føre tilsyn med, at det personale, der er beskæftiget hos jernbaneinfrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder besidder de nødvendige sikkerhedsmæssige kvalifikationer. For nærværende er kravene til de sikkerhedsmæssige kvalifikationer for personalet de eksisterende uddannelser og prøver.

Efter nr. 4 skal Jernbanetilsynet føre tilsyn med, at jernbaneinfrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder har en forsvarlig og effektiv sikkerhedsorganisation samt råder over de nødvendige sikkerheds- og kontrolsystemer i forhold til de pågældende typer infrastruktur, materiel m.v. Dette skal ses i sammenhæng med de krav, der i direktiv 95/18/EF om udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder stilles til de jernbanevirksomheder, der ønsker licens til at udføre den form for international trafik, som direktiv 91/440/EØF åbner op for.

Det fremgår heraf, at en jernbanevirksomhed der søger licens, skal have en ledelsesorganisation og være i besiddelse af den viden og/eller erfaring, der er nødvendig for at føre sikker og pålidelig kontrol og tilsyn med den form for drift, der er angivet i licensen.

Det fremgår endvidere, at det personale, der er ansvarlig for sikkerheden, især lokomotivførerne, skal være fuldt kvalificerede inden for deres respektive hverv samt at virksomhedens personale, rullende materiel og organisation er i stand til at sikre et højt sikkerhedsniveau i forbindelse med driften.

Uagtet at det bliver Trafikministeriets departement og ikke Jernbanetilsynet der er licensudsteder, forudsættes Jernbanetilsynet at bidrage med en sikkerhedsmæssig vurdering af, hvorvidt en jernbanevirksomhed opfylder de sikkerhedsmæssige krav for at få en licens.

Efter nr. 5 skal Jernbanetilsynet føre tilsyn med, at jernbaneinfrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder overholder de gældende regler vedrørende befordring af farligt gods med jernbane.

For international transport af farligt gods med jernbaner gælder i dag det internationale reglement

for befordring af farligt gods på jernbaner (RID), hvilket findes som bilag 1 til appendiks B til konventionen om international jernbanebefordring (CO-TIF). Alle medlemslande i Fællesskabet er kontraherende parter til denne konvention.

RID gælder imidlertid ikke for national jernbanebefordring af farligt gods. Det har således været op til den enkelte medlemsstat at fastsætte egne regler for jernbanebefordring af farligt gods med heraf følgende forskelle mellem medlemsstaterne i udstyr og procedurer anvendt ved sådanne jernbanetransporter.

I Danmark har man i den forbindelse benyttet RID's regler også for national jernbanebefordring af farligt gods.

I et kommende direktiv om farligt gods ad jernbane, bringes RID-bestemmelserne imidlertid til at gælde ikke blot for jernbanebefordring af farligt gods mellem medlemsstaterne, men også for befordring af sådant gods i medlemsstaterne. Ved at anvende RID-bestemmelserne som grundlag for harmoniseringen opnås, at der ikke anvendes nye regler, men at anvendelsesområdet for gældende regler blot udvides.

Direktivet forventes at skulle gennemføres i medlemsstaterne inden den 1. januar 1997. I lovforslagets § 1, stk. 2 er der givet ministeren hjemmel til bl.a. at implementere dette direktiv i dansk ret. I forbindelse med spørgsmålet vedrørende implementeringen til national ret, har Transportministerrådet og Kommissionen erklæret, at tunnelen under Storebælt er i samme kategori som Kanaltunnelen, og at der vil kunne fastsættes skærpede bestemmelser for transport af farligt gods igennem tunnelen under Storebælt, under forudsætning af at disse bestemmelser notificeres overfor Kommissionen.

Bestemmelsen i stk. 2 indeholder en hjemmel for trafikministeren til at henlægge andre tilsynsopgaver til Jernbanetilsynet.

Til § 3

Ifølge bestemmelsen i stk. 1 godkender Jernbanetilsynet, efter indstilling fra de pågældende jernbaneinfrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder, ændringer i de i § 2, stk. 1, nr. 1-4, nævnte krav til sikkerheden. Ved ændringer forstås herved også tilføjelse af helt nye regler, ophævelse af eksisterende regler samt dispensation fra eksisterende regler. Efter stk. 2 skal de i § 2, stk. 1, nr. 1-4, nævnte krav til sikkerheden som sådan godkendes, såfremt der er tale om jernbaneinfrastrukturforvaltere eller jernbanevirksomheder som etableres efter lovens ikrafttræden.

Baggrunden for bestemmelserne i stk. 1 og 2 er, at loven, som nævnt i de almindelige bemærkninger og nærmere i bemærkningerne til § 2, tager udgangspunkt i det sikkerhedsmæssige niveau, som eksisterer ved lovens ikrafttræden. Det sikkerhedsmæssige niveau skal imidlertid være under kontrol, således at dette niveau kan bevares og udbygges bl.a. under hensyntagen til den teknologiske udvikling.

Jernbanetilsynet godkender efter stk. 3, ved udstedelsen af sikkerhedscertifikater, de internationale sammenslutninger af jernbanevirksomheder, der ønsker at udføre transittrafik i Danmark, og de udenlandske jernbanevirksomheder der ønsker at udføre jernbanetrafik i Danmark. Hermed omfatter bestemmelsen jernbanevirksomheder der udfører den form for international trafik, som er omhandlet i direktiv 91/440/EØF.

Bestemmelsen er dog videre end dette og tager bl.a. højde for en eventuel ændring af direktiv 91/440/EØF, i form af en udvidelse af mulighederne for at udføre international persontransport, herunder ret til at medtage og afsætte passagerer på enkelte stationer mellem udgangs- og endestationer og international transport og cabotagekørsel med henblik på godstransport og kombineret godstransport.

Trafikministeren kan med hjemmel i lovforslagets § 1, stk. 2 fastsætte nærmere regler om kravene til godkendelse og udstedelse af sikkerhedscertifikater med grundlag i direktiv nr. 95/19/EF om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af infrastrukturafgifter.

For at opnå et sikkerhedscertifikat skal virksomheden ifølge direktivets artikel 11, overholde forskrifter i den nationale lovgivning, der er forenelige med EF-retten, og som kræves efterlevet uden forskelsbehandling med hensyn til særlige tekniske og driftsmæssige krav for jernbanevirksomheder og sikkerhedskrav for personalet, det rullende materiel og virksomhedens interne organisation.

Virksomheden skal navnlig kunne dokumentere, at det personale, den har ansat til at køre og ledsage togene, og som udfører de tjenester, der er omhandlet i artikel 10 i direktiv 91/440/EØF, har den fornødne uddannelse til at kunne overholde de trafikregler, som jernbaneinfrastrukturforvalteren anvender, og de sikkerhedsregler, som personalet skal overholde af hensyn til togtrafikken.

Virksomheden skal endvidere godtgøre, at det kørende materiel, som nævnte tog består af, er godkendt af den offentlige myndighed eller af jernbaneinfrastrukturforvalteren, og at det kontrolleres efter de driftsbestemmelser, der gælder for den benyttede infrastruktur.

Efter stk. 4 kan trafikministeren fastsætte regler om, at andre end de i stk. 1 og 2 nævnte forhold, skal godkendes og om at andre end de i stk. 3 nævnte jernbanevirksomheder, skal godkendes ved sikkerheds-certifikat.

Denne bestemmelses første led skal ses i sammenhæng med § 2, stk. 2, hvorefter trafikministeren kan henlægge andre tilsynsopgaver til Jernbanetilsynet.

Efter bestemmelsens andet led gives der trafikministeren mulighed for, at udvide kravet om udstedelse af sikkerheds-certifikater udover, hvad der kræves i henhold til EU-reglerne.

Til § 4

Bestemmelserne om undersøgelse af sikkerhedsmæssige hændelser har grundlag i de gældende regler om undersøgelse af jernbaneulykker i kapitel 8 i lov om DSB, jf. lovbekendtgørelse nr. 285 af 2. maj 1995 og er desuden inspireret af reglerne om undersøgelse af flyhavarier m.v. i luftfartslovens §§ 134-144 b, jf. lovbekendtgørelse nr. 162 af 7. marts 1994.

Efter stk. 1 undersøger Jernbanetilsynet, på baggrund af underretning fra pågældende jernbaneinfrastrukturforvalter eller jernbanevirksomhed, sikkerhedsmæssige hændelser på dansk territorium med henblik på at forebygge sådanne hændelser.

Herved forstås hændelser, hvor der sker skade på personer, materiel eller infrastruktur. Endvidere forstås hændelser, hvor trafikikkerheden har været udsat for fare eller kunne være blevet udsat for fare, samt hændelser med farligt gods, der lækker eller lugter.

Det forudsættes at hændelsen, for at høre under Jernbanetilsynets kompetance, må have en vis styrke i væsentlighed. Således må det være op til de enkelte jernbaneinfrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder, at undersøge sager med mindre skader, hvor der samtidigt ikke har været væsentlig fare for trafikikkerheden samt andre småsager. Disse småsager skal af samme grund ikke indrapporteres til Jernbanetilsynet.

Efter bestemmelsen i stk. 2 kan trafikministeren, hvis han skønner det påkrævet på grund af hændelsens karakter og omfang eller af andre grunde, bestemme, at en særlig Havarikommission foretager undersøgelsen. Dette kan være tilfældet i forbindelse med større uheld med skade på personer, materiel eller infrastruktur.

Havarikommissionen skal bestå af en dommer som formand og medlemmer med indgående jernbaneteknisk sagkundskab. Medlemmernes antal fast-

sættes og medlemmerne udnævnes af trafikministeren i den enkelte sag.

Efter stk. 3 er det Jernbanetilsynet eller Havarikommissionen, der bestemmer omfanget af og formen for de undersøgelser, der skal foretages i anledning af en sikkerhedsmæssig hændelse.

Efter stk. 4 kan Jernbanetilsynet eller Havarikommissionen forlange fremlagt al dokumentation af betydning for undersøgelsen, jf. § 5, stk. 2, og kan foretage afhøringer af enhver person, som må formodes at kunne give oplysninger af betydning for undersøgelsen. Jernbanetilsynet eller Havarikommissionen kan efter bestemmelsen i stk. 5 forlange retligt forhør efter reglerne i retsplejelovens § 1018. Det er således fundet hensigtsmæssigt med en vis adgang til offentlige afhøringer ved en dommer, selv om det må antages, at mere uformelle afhøringer for Jernbanetilsynet eller Havarikommissionen vil være det sædvanlige.

Efter stk. 6 kan politiets bistand kræves til undersøgelse i det omfang det skønnes fornødent.

Foreligger der mistanke om strafbart forhold, kan politiet selvstændigt efter stk. 7 foretage de efterforskningskridt, der af anklagemyndigheden skønnes fornødne, og kan hertil kræve bistand af Jernbanetilsynet eller Havarikommissionen.

Når undersøgelsen er afsluttet, udarbejder Jernbanetilsynet eller Havarikommissionen i henhold til stk. 8 en rapport om undersøgelsens resultater, som for Havarikommissionens vedkommende sendes til trafikministeren. Rapporten offentliggøres, medmindre afgørende hensyn taler imod offentliggørelse.

Som en konsekvens af lovforslaget foreslås kapitel 8 i lov om DSB ophævet.

Til § 5

Efter bestemmelsen i stk. 1, har Jernbanetilsynet og personer, der af Jernbanetilsynet er bemyndiget hertil, hvis det skønnes nødvendigt, til enhver tid mod behørig legitimation adgang til de områder, der hører til jernbaneinfrastrukturforvalterne og jernbanevirksomhederne for at udøve de beføjelser, loven eller regler fastsat med hjemmel i loven tillægger dem. Til de omhandlede områder hører bl.a. anlæg, materiel, værksteder, administrationslokaler m.v.

Bestemmelsen indebærer, at Jernbanetilsynet for at få adgang til de omhandlede områder, såfremt der ikke opnås samtykke fra de pågældende jernbaneinfrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder, forudgående skal indhente retskendelse hertil. Det er således ikke fundet nødvendigt, at give Jernbanetilsynet mulighed for adgang uden retskendelse.

Efter stk. 2 kan Jernbanetilsynet evt. i forbindelse med tilstedeværelsen på de i stk. 1 nævnte områder, for de pågældende jernbaneinfrastrukturforvalteres og jernbanevirksomheders regning, udføre eller kræve udført afprøvninger, målinger og kontrol, forlange udtalelser fra jernbaneinfrastrukturforvalternes og jernbanevirksomhedernes ledelse og medarbejdere, samt kræve al dokumentation udleveret. Dokumentation kan eksempelvis bestå af undersøgelsesresultater, materielprøver, fotografiske optagelser, elektroniske registreringer og lignende.

Efter bestemmelsen i stk. 3, kan Jernbanetilsynet udstede påbud til jernbaneinfrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder og i den forbindelse iværksætte foranstaltninger for den pågældende jernbaneinfrastrukturforvalters eller jernbanevirksomheds regning.

Til § 6

Bestemmelsen i stk. 1 indeholder hjemmelen til med bøde at straffe den, der undlader at efterkomme et påbud efter loven, der påbegynder eller driver virksomhed uden godkendelse efter loven eller der tilsidesætter vilkår knyttet til en godkendelse efter loven.

Efter stk. 2 kan straffen stige til hæfte eller fængsel i indtil 2 år, hvis overtrædelsen er begået forsætligt eller ved grov uagtsomhed, og hvis der ved overtrædelsen er forvoldt skade på personer, materiel eller miljø eller fremkaldt fare herfor eller der er opnået eller tilsigtet en økonomisk fordel for den pågældende selv eller andre, herunder ved besparelser.

Ifølge stk. 3 kan der for overtrædelser, der begås af aktieselskaber, andelselskaber, anpartsselskaber, staten, en amtskommune, en kommune eller et kommunalt fællesskab, pålægges vedkommene bødeansvar.

Til § 7

Bestemmelsen i stk. 1. bemyndiger trafikministeren til at fastsætte nærmere regler for Jernbanetilsynets og Havarikommissionens virksomhed.

Efter stk. 2. kan trafikministeren fastsætte regler om begrænsning af klageadgangen vedrørende afgørelser truffet af Jernbanetilsynet. Udgangspunktet er således, at der i kraft af det almindelige forvaltningsmæssige over- og underordningsforhold mellem et departement og en styrelse, er fuld rekursadgang til Trafikministeriet, for afgørelser truffet af Jernbanetilsynet.

Til § 8

Efter bestemmelsen kan trafikministeren fastsætte regler om gebyrer til dækning af Jernbanetilsynets og Havarikommissionens omkostninger ved administration og tilsyn i forbindelse med loven.

Til § 9

Det fastslås i bestemmelsen, at de eksisterende regler om sikkerhed på jernbaneområdet gælder indtil trafikministeren fastsætter andet. Udgangspunktet er således det sikkerhedsmæssige niveau, som eksisterer ved lovens ikrafttræden, jf. herom de almindelige bemærkninger og bemærkningerne til § 2.

Til § 10

Efter bestemmelsen i stk. 1 træder loven i kraft den 1. august 1996. Efter stk. 2, nr. 1 ophæves ved lovens ikrafttræden, Lov nr. 291 af 15. april 1919 angående Tilsynet med Privatbanerne og efter stk. 2, nr. 2 ophæves kapitel 8 i lov om DSB jf. lovbekendtgørelse nr. 285 af 2. maj 1995.