

Lovforslag nr. L 60. Fremsat den 27. oktober 1999 af trafikministeren (Sonja Mikkelsen)

Forslag

til

Lov om ændring af lov om jernbanesikkerhed m.v.

§ 1

I lov nr. 336 af 1. maj 1996 om jernbanesikkerhed m.v. foretages følgende ændringer:

1. I § 4, stk. 1, indsættes som 2. pkt.:

»Jernbanetilsynet kan endvidere iværksætte undersøgelser her i landet i forbindelse med sikkerhedsmæssige hændelser i udlandet, såfremt den kompetente udenlandske myndighed anmoder herom.«

2. I § 5, stk. 3, indsættes som 3. pkt.:

»Hvis de sikkerhedsmæssige forhold er klart uforvarselige, kan det i et påbud fastsættes, at driften skal indstilles, indtil påbuddet er efterkommet.«

3. I § 5 indsættes som stk. 4:

»Stk. 4. Jernbanetilsynet kan, såfremt de sikkerhedsmæssige forhold er klart uforvarselige, umiddelbart nedlægge forbud mod drift på en nærmere angiven strækning eller med nærmere angivet rullende materiel. Forbuddet, der kan meddeles mundtligt, har virkning fra modtagelsen. Et forbud gælder i indtil 14 dage. Et mund-

ligt meddelt forbud gælder dog kun i indtil 3 dage.«

4. § 6, stk. 1, affattes således:

»Medmindre højere straf er forskyldt efter den øvrige lovgivning, straffes med bøde den, der

- 1) undlader at efterkomme et påbud eller overtræder et forbud efter loven,
- 2) påbegynder eller driver virksomhed uden godkendelse efter loven,
- 3) tilsidesætter vilkår knyttet til en godkendelse efter loven eller
- 4) hindrer Jernbanetilsynet i at foretage tilsyn eller undersøgelser efter loven.«

5. § 6, stk. 3, ophæves, og i stedet indsættes:

»Stk. 3. Der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel.

Stk. 4. I forskrifter, der fastsættes i medfør af loven, kan der fastsættes straf af bøde for overtrædelse af bestemmelser i forskrifterne.«

§ 2

Loven træder i kraft den 1. januar 2000.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Baggrunden for lovforslaget

Jernbanetilsynet blev oprettet den 1. august 1996 med ikrafttræden af lov om jernbanesikkerhed m.v. Der henvises til Folketingstidende 1995-96 (Folketingets Forhandling 2761, 3233, 5670 og 5830, A 3587, B 490 og 615, C 425).

Jernbanetilsynet overtog de opgaver, der hidtil var blevet varetaget af DSB's stabsfunktion »DSB sikkerhed og godkendelser« og Tilsynet med Privatbanerne.

Jernbanetilsynet overtog samtidig administrationen af et regelsæt, der i vidt omfang bestod af interne regler fastsat i DSB i tiden som generaldirektorat.

Udgangspunktet ved lovens ikrafttræden var, at det eksisterende sikkerhedsniveau skulle videreføres, men at sikkerhedsreglerne samtidig skulle revideres i takt med blandt andet den tekniske udvikling.

Loven giver trafikministeren hjemmel til at fastsætte regler om sikkerhed på jernbaneområdet, og det er hensigten også af hensyn til andre operatører gradvist at erstatte og udbygge de oprindeligt interne DSB-forskrifter med nye sikkerhedsregler og godkendelseskrav, der udstedes gennem Jernbanetilsynet som Bestemmelser for Jernbanesikkerhed (BJ).

Jernbanetilsynet er således fortsat en myndighed under opbygning.

Efter lovens ikrafttræden har det vist sig ønskeligt, at der foretages en tilpasning og præcisering af reglerne på visse områder, særligt vedrørende tilsynets kompetence i forhold til jernbanevirksomhederne.

Det må videre anses for hensigtsmæssigt at ændre straffebestemmelserne, blandt andet for også på jernbaneområdet at kunne håndhæve de nye EU-regler om sikkerhedsrådgivere for transport af farligt gods (direktiv 96/35/EF), der nu er gennemført i dansk lovgivning.

Endelig har det vist sig, at der savnes et formelt grundlag for at kunne støtte vore nabolande ved, at der kan iværksættes undersøgelser her i landet i forbindel-

se med sikkerhedsmæssige hændelser i udlandet, når det pågældende jernbanemateriel eller de involverede personer befinder sig på dansk territorium.

Lovforslaget indebærer ændringer på de nævnte områder.

2. Lovforslagets indhold

Lovforslaget består af tre elementer. For det første indførelse af et formelt grundlag for, at Jernbanetilsynet kan foretage undersøgelser i Danmark, selv om der er tale om en sikkerhedsmæssig hændelse, der er sket i udlandet.

Lovforslaget indebærer for det andet, at der gives Jernbanetilsynet mulighed for på stedet at nedlægge forbud mod drift, såfremt det skønnes, at de sikkerhedsmæssige forhold er klart uforsvarlige. I den forbindelse præciseres det tillige, at der til et påbud om udførelse af bestemte foranstaltninger kan knyttes et forbud mod fortsat drift, indtil påbuddet er efterkommet.

Endelig indebærer lovforslaget for det tredje en udbygning af den i loven eksisterende straffebestemmelse, navnlig ved indførelse af hjemmel til, at der i forskrifter, som udstedes i medfør af loven, kan fastsættes straf for overtrædelse heraf.

3. Økonomiske og administrative konsekvenser for staten, kommuner og amtskommuner.

Forslaget skønnes ikke at have økonomiske eller administrative konsekvenser for staten, idet der er tale om en præcisering og tydeliggørelse af lovgrundlaget. Jernbanetilsynet vil ikke i den anledning få tilført yderligere opgaver. Forslaget berører ikke kommuner og amtskommuner.

4. Erhvervsmæssige og miljømæssige konsekvenser

Forslaget skønnes ikke at have økonomiske eller administrative konsekvenser for det danske erhvervsliv.

Forslaget har ikke miljømæssige konsekvenser.

5. Forholdet til EU-retten.

Lovforslaget har relation til Rådets direktiv 96/35/EF af 3. juni 1996 om udpegelse af og faglige kvalifikationer for sikkerhedsrådgivere for transport med jernbane eller ad vej eller indre vandveje af farligt gods (EF-Tidende 1996 L 145, side 10). Direktivet er gennemført i dansk ret ved bekendtgørelse nr. 665 af 18. august 1999 om sikkerhedsrådgivere for transport af farligt gods. Mens der på vejtransportområdet er hjemmel til at fastsætte regler om straf for overtrædelse af de således fastsatte regler, savnes dette på jernbaneanrådet. Med lovforslaget tilvejebringes der hjemmel hertil, og det er hensigten herefter at

ændre bekendtgørelsen, således at der fastsættes straf for overtrædelse heraf.

6. Høring

Lovforslaget har været sendt til høring hos Statsministeriet, Justitsministeriet, Finansministeriet, Erhvervsministeriet, Miljø- og Energiministeriet, DSB, Banestyrelsen, Jernbanetilsynet, Færdselsstyrelsen, Privatbanernes Fællesrepræsentation samt PrivatBanen Sønderjylland. Lovforslaget er samtidig sendt til høring hos berørte organisationer m.v. Når hørings svarene er modtaget, vil trafikministeren oversende disse til Folketingets Trafikudvalg ledsaget af kommentarer, udtalelserne måtte give anledning til.

7. Vurdering af konsekvenser af lovforslaget

	Positive konsekvenser/mindreudgifter	Negative konsekvenser/merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner	Lovforslaget skønnes ikke at medføre merudgifter for det offentlige	-----
Administrative konsekvenser for stat, kommune og amtskommuner	Ingen	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Med lovforslaget tilvejebringes hjemmel til, at der kan fastsættes straf for overtrædelse af forskrifter, der fastsættes i medfør af loven. Dette sker bl.a. med henblik på også på jernbaneanrådet at kunne håndhæve de administrativt fastsatte regler, der gennemfører direktiv 96/35/EF om sikkerhedsrådgivere for transport af farligt gods.	

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Således som den gældende bestemmelse i lovens § 4, stk. 1, er formuleret, kan Jernbanetilsynet udelukkende undersøge sikkerhedsmæssige hændelser, der er sket på dansk territorium.

Som retstilstanden er i dag, skal et uheld i eksempelvis Sverige undersøges af de svenske myndigheder, selvom der er et dansk jernbanekøretøj eller dansk jernbanepersonale indblandet. Er køretøj eller personale imidlertid bragt tilbage til dansk territorium, har de svenske myndigheder ingen adgang til at foretage undersøgelser der, og de danske myndigheder kan ef-

ter bestemmelsen heller ikke foretage undersøgelserne, da uheldet ikke er sket på dansk territorium.

Dette anses for uhensigtsmæssigt blandt andet af hensyn til muligheden for at klarlægge årsagen til en sikkerhedsmæssig hændelse og forebyggelse af samme.

Det er derfor ønskeligt, at Jernbanetilsynet får hjemmel til at foretage undersøgelser i Danmark, selv om der er tale om en sikkerhedsmæssig hændelse, der er sket i udlandet.

Efter forslaget forudsættes det, at den kompetente udenlandske myndighed anmoder Jernbanetilsynet om at foretage de omhandlede undersøgelser.

Til nr. 2 og 3

Efter de gældende regler kan Jernbanetilsynet alene udstede påbud om, at jernbaneinfrastrukturforvaltere

og jernbanevirksomheder straks eller inden for en nærmere angivet tidsfrist skal foretage de nødvendige foranstaltninger for at opfylde gældende krav til sikkerheden.

Når Jernbanetilsynet udfører tilsyn på stedet, kan det imidlertid være forbundet med problemer og være tidskrævende at få konstateret præcis, hvilke regler der eventuelt er overtrådt, hvorfor et påbud i nogle tilfælde ikke kan udstedes umiddelbart. Der er hermed en risiko for, at formålet med tilsynets undersøgelse forspildes.

Af hensyn til jernbanesikkerheden foreslås derfor, at Jernbanetilsynet på stedet kan nedlægge forbud mod drift, såfremt det skønnes, at de sikkerhedsmæssige forhold er klart uforsvarlige.

Efter forslaget skal et forbud være rettet mod en nærmere angiven strækning eller nærmere angivet rullende materiel.

Af hensyn til muligheden for at kunne standse driften med øjeblikkelig virkning, er det nødvendigt, at forbuddet kan meddeles mundtligt, og at det har virkning fra modtagelsen. Forbuddet skal kunne meddeles til de for driften umiddelbart ansvarlige.

Et forbud gælder efter forslaget i indtil 14 dage. Et mundtligt meddelt forbud gælder dog kun i indtil 3 dage, og det forudsættes, at Jernbanetilsynet skriftligt bekræfter et mundtligt meddelt forbud inden for samme frist. Ved bekræftelsen kan forbudet om fornødent udstrækkes i indtil 14 dage.

Såfremt driften fortsat kræves indstillet efter 14 dage, skal der udstedes et påbud. Det foreslås samtidig, at der indføres en udtrykkelig hjemmel til i et påbud at fastsætte, at driften skal indstilles, indtil påbuddet er efterkommet.

Adgangen til at nedlægge forbud mod fortsat drift forudses ikke hyppigt anvendt.

Til nr. 4

I lighed med hvad der gælder for manglende efterkommelse af et påbud efter loven, foreslås det, at der også skal kunne straffes for overtrædelse af et forbud efter loven. Ændringen er således en konsekvens af lovforslagets § 1, nr. 3.

For at sikre, at Jernbanetilsynet kan udøve sin kompetence på tilfredsstillende vis, foreslås det endvidere, at der indsættes en hjemmel til at straffe den, der hindrer Jernbanetilsynet i at foretage tilsyn eller undersøgelser efter loven.

Til nr. 5

Den foreslåede ændring af stk. 3 om straf for selskaber m.v. indebærer ikke nogen realitetsændring, men er udelukkende en konsekvens af lov nr. 474 af 12. juni 1996, som ændrede straffeloven ved indsættelse af et nyt 5. kapitel med generelle regler om strafansvar for juridiske personer. Det var forudsat i forbindelse med denne ændring af straffeloven, at ældre bestemmelser om hjemmel til selskabsansvar i særlove blev ændret i overensstemmelse hermed ved førstkomende lejlighed.

Der foreslås indsat et nyt stk. 4, hvorefter der i forskrifter, der fastsættes i medfør af loven, kan fastsættes straf af bøde for overtrædelse af bestemmelser i forskrifterne.

Der er i tilknytning til bekendtgørelse nr. 665 af 18. august 1999 om sikkerhedsrådgivere for transport af farligt gods et aktuelt behov for at kunne straffe overtrædelse af bestemmelser i administrative forskrifter. Denne bekendtgørelse vedrører såvel vej som jernbane og har hjemmel i lov om godskørsel og lov om jernbanesikkerhed m.v.

Til § 2

Loven foreslås at træde i kraft den 1. januar 2000.

Bilag 1

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

Gældende formulering

§ 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. 2-8- - -

§ 5. - - -

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.

Lovforslaget

§ 1

I lov nr. 336 af 1. maj 1996 om jernbanesikkerhed m.v. foretages følgende ændringer:

1. I § 4, stk. 1, indsættes som 2. pkt.:

»Jernbanetilsynet kan endvidere iværksætte undersøgelser her i landet i forbindelse med sikkerhedsmæssige hændelser i udlandet, såfremt den kompetente udenlandske myndighed anmoder herom.«

2. I § 5, stk. 3, indsættes som 3. pkt.:

»Hvis de sikkerhedsmæssige forhold er klart uforsvarlige, kan det i et påbud fastsættes, at driften skal indstilles, indtil påbuddet er efterkommet.«

3. I § 5 indsættes som stk. 4:

»Stk. 4. Jernbanetilsynet kan, såfremt de sikkerhedsmæssige forhold er klart uforsvarlige, umiddelbart nedlægge forbud mod drift på en nærmere angiven strækning eller med nærmere angivet rullende materiel. Forbuddet, der kan meddeles mundtligt, har virkning fra modtagelsen. Et forbud gælder i indtil 14 dage. Et mundtligt meddelt forbud gælder dog kun i indtil 3 dage.«

Gældende formulering

§ 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. - - -

Stk. 3. For overtrædelser, der begås af aktieselskaber, andelsselskaber, anpartsselskaber eller lignende, kan der pålægges selskabet som sådant bødeansvar. Er overtrædelserne 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.

Lovforslaget

4. § 6, *stk. 1*, affattes således:

»Medmindre højere straf er forskyldt efter den øvrige lovgivning, straffes med bøde den, der

- 1) undlader at efterkomme et påbud eller overtræder et forbud efter loven,
- 2) påbegynder eller driver virksomhed uden godkendelse efter loven,
- 3) tilsidesætter vilkår knyttet til en godkendelse efter loven eller
- 4) hindrer Jernbanetilsynet i at foretage tilsyn eller undersøgelser efter loven.«

5. § 6, *stk. 3*, ophæves, og i stedet indsættes:

»*Stk. 3.* Der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel.

Stk. 4. I forskrifter, der fastsættes i medfør af loven, kan der fastsættes straf af bøde for overtrædelse af bestemmelser i forskrifterne.«

§ 2

Loven træder i kraft den 1. januar 2000.

Til lovforslag nr. L 60. Skriftlig fremsættelse (27. oktober 1999)

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Herved tillader jeg mig for Folketinget at fremsætte:

Forslag til lov om ændring af lov om jernbanesikkerhed m.v.

(Lovforslag nr. L 60).

Jernbanetilsynet blev oprettet den 1. august 1996 med ikrafttræden af lov om jernbanesikkerhed m.v.

Udgangspunktet ved lovens ikrafttræden var, at det eksisterende sikkerhedsniveau skulle videreføres, men at sikkerhedsreglerne samtidig skulle revideres i takt med blandt andet den tekniske udvikling.

Efter lovens ikrafttræden har det vist sig ønskeligt, at der foretages en tilpasning og præcisering af reglerne på visse områder, særligt vedrørende tilsynets kompetence i forhold til jernbanevirksomhederne.

Lovforslaget består af tre elementer. For det første indførelse af et formelt grundlag for, at

Jernbanetilsynet kan foretage undersøgelser i Danmark, selv om der er tale om en sikkerhedsmæssig hændelse, der er sket i udlandet.

Lovforslaget indebærer for det andet, at der gives Jernbanetilsynet mulighed for på stedet at nedlægge forbud mod drift, såfremt det skønnes, at de sikkerhedsmæssige forhold er klart uforvarselige. I den forbindelse præciseres det tillige, at der til et påbud om udførelse af bestemte foranstaltninger kan knyttes et forbud mod fortsat drift, indtil påbuddet er efterkommet.

Endelig indebærer lovforslaget for det tredje en udbygning af den i loven eksisterende straffebestemmelse, navnlig ved indførelse af hjemmel til, at der i forskrifter, som udstedes i medfør af loven, kan fastsættes straf for overtrædelse heraf.

Idet jeg i øvrigt henviser til lovforslaget med tilhørende bemærkninger, tillader jeg mig at anbefale forslaget til Tingets hurtige og velvillige behandling.