



Transportministeriet

Teknisk gennemgang af L 62 Forslag til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB

Folketingets Transportudvalg
30. marts 2023

Opfølgning på Storebæltulykken

Efter Storebæltulykken er der foretaget følgende skridt med henblik på at imødegå en ny ulykke:

- I umiddelbar forlængelse af Storebæltulykken den 2. januar 2019 nedlagde Trafikstyrelsen forbud mod kørsel med lommevogne, som blev ophævet, da virksomhederne fremsendte uddybende dokumentation og Trafikstyrelsen udstedte efter hændelsen på Storebælt den 13. januar 2021 en række påbud om supplerende sikkerhedsforanstaltninger.
- Bekendtgørelse om kørsel med lommevogne med sættevogne trådte i kraft den 1. oktober 2022, som stiller en række krav til godsoperatørerne forud for kørsel med sættevogne (videreførelse af påbuddene). Overtrædelser af bekendtgørelsen sanktioneres med straf (bøde eller fængsel)
- L 62 Forslag til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB præciserer hjemmelsgrundlaget med henblik på at fastsætte supplerende straffebestemmelser (følger på næste slides – se § 117, stk. 2)
- Med hjemmel i § 117, stk. 2 vil der senest 1. januar 2024 træde en ny bekendtgørelse i kraft, som pålægger godsoperatørerne straf ved overtrædelse af EU-reguleringen. Også en række øvrige aktører kan pålægges straf ved overtrædelse af EU-forordningerne.

Præcisering af straffebestemmelserne (§ 116, stk. 1, nr. 2)

- Forslag til præcisering (lovforslagets ændring er markeret med understregning):

§ 116 Med bøde eller fængsel indtil 4 måneder straffes den, der

1) påbegynder eller driver virksomhed uden fornødne certifikater, jf. §§ 39 og 58, godkendelser, jf. §§ 39 a, 39 b, 59, 60 og 60 a, eller tilladelser, jf. § 9,

2) tilsidesætter vilkår eller betingelser knyttet til et certifikat, et EU-certifikat, en tilladelse eller en godkendelse efter nr. 1,

3)-5)...

- Baggrunden for ændringen skyldes drøftelser med justitsministeriet, der har påpeget, at § 116, nr. 2 alene henviser til tilladelser og godkendelser, jf. nr. 1, men ikke certifikater, jf. § 39 (et certifikat til at køre på bybane) og § 58 (et EU-certifikat til at køre på hovednettet).
- Dette foreslås dermed præciseret med ændringen til § 116, stk. 1, nr. 2.
- Et eksempel på vilkår eller betingelser kan f.eks. være, at jernbanevirksomheden ikke må befare strækninger, der er udstyret med de nye signalsystemer eller, at jernbanevirksomheden skal gennemføre kompetencevurdering af medarbejdere i sikkerhedskritiske funktioner

Præcisering af straffebestemmelser (§ 117, stk. 2)

- Forslag til præcisering (lovforslagets ændring er markeret med understregning):

§ 117, stk. 2. For overtrædelse af bestemmelser i forordninger, herunder i bilag til forordninger, fastsat af Den Europæiske Union om forhold, som er omfattet af denne lov, kan der i forskrifter, der fastsættes i medfør af loven, ligeledes fastsættes straf af bøde, fængsel indtil 4 måneder eller under skærpende omstændigheder fængsel indtil 2 år.

- Med bestemmelsen præciseres det, at det er muligt at fastsætte nærmere regler ved bekendtgørelse, der fastsætter straf ved overtrædelse af EU-forordninger, herunder bilag i forordninger.
- TSI'erne (Tekniske Specifikationer for Interoperabilitet) er reguleret ved bilag til forordninger, hvor EU-Kommissionen ofte har fået delegeret kompetence til at foretage ændringer.
- Et eksempel på en bestemmelse i en EU-forordnings bilag, der ønskes straffepålagt er forordning 2019/773 om den tekniske specifikation for interoperabilitet gældende for delsystemet Drift og trafikstyring i jernbanesystemet i Den Europæiske Union, bilag 4.2.2.4.1. om lastens sikkerhed:

Jernbanevirksomheden skal sørge for, at godsvogne er læsset på en sikker og forsvarlig måde under hele transporten.

Transport af farligt gods (§ 54 a)

- Forslag til ny bestemmelse:

§ 54 a. Transportministeren kan fastsætte regler om transport af farligt gods, herunder forbud mod transport af farligt gods, når det er begrundet i andre hensyn end sikkerheden under transport.

- I det indre marked er der fastsat harmoniserede regler om sikkerheden ved transport af farligt gods. Disse regler fremgår af Reglementet for international jernbanetransport af farligt gods (RID).
- Efter gældende ret er der alene hjemmel til at afvise eller begrænse transporter med farligt gods i de tilfælde, hvor en aktør ikke lever op til kravene i RID. Myndighederne vejleder dog virksomhederne i at kunne efterleve reglerne, så transporterne kan gennemføres.
- Direktiv 2008/68 om indlandstransport af farligt gods giver mulighed for, at medlemslandene kan regulere eller forbyde transport af farligt gods på deres område - men kun hvis det er begrundet i andre hensyn end sikkerheden under transport.
- En udnyttelse af denne mulighed vil dog under alle omstændigheder skulle leve op til kravene om, at der skal være tale om et legitimt formål (f.eks. af grunde, der vedrører den nationale sikkerhed eller miljøbeskyttelse). Derudover skal proportionalitetskravet iagttages.

Ekspropriation til erstatningsnatur (§ 30, stk. 2, nr. 9)

- Forslag til ny bestemmelse:

§ 30, stk. 2. Ekspropriation i henhold til stk. 1 kan ske til

1)-8) ...

9) etablering af erstatningsbiotoper og andre foranstaltninger til compensation for banens indgreb i naturtilstanden.

- Baggrunden for tilføjesen af et nyt nr. 9 er at sikre, at Banedanmark kan opfylde sine forpligtelser til at opføre erstatningsnatur i de tilfælde, hvor Banedanmark anlægger infrastruktur igennem beskyttede naturområder, og hvor det ikke har været muligt at benytte Banedanmarks eksisterende arealer til etablering af erstatningsnatur eller indgå aftaler med andre grundejere.
- Endvidere får Banedanmark samme beføjelse til at kunne ekspropriere til etablering af erstatningsbiotoper, som vejmyndighederne har på vejområdet jf. vejlovens § 97.
- Banedanmark forventer, at erstatningsnatur fremover fortrinsvis vil blive etableret ved aftale med grundejere. Kun hvis det ikke er muligt at indgå aftale, eventuelt i samarbejde med andre myndigheder, vil Banedanmark søge at erhverve egnede arealer ved ekspropriation.

Udlejning af ERTMS-udstyr, herunder togmateriel (§ 16, stk. 6)

- Forslag til ny bestemmelse:

§ 16, stk. 6. Banedanmark kan mod betaling stille ERTMS-udstyr, ICI-udstyr, CBTC-udstyr, ERTMS-udrustet materiel og ICI-udrustet materiel til rådighed for jernbanevirksomheder godkendt efter § 9, stk. 1, og virksomheder godkendt efter regler fastsat i medfør af § 11, stk. 3.

- Bestemmelsen indføres som en midlertidig ordning, idet godsbranchen ikke har fået udrustet et tilstrækkeligt antal lokomotiv med ombordudrustningsudstyr til de nye signalsystemer.
- Risikoen vil være at godstransporten ad jernbanen midlertidigt må indstilles, såfremt det ikke bliver muligt midlertidigt at leje Banedanmarks udrustede lokomotiver, i det omfang Banedanmark råder over ledig kapacitet af udrustede lokomotiver.
- Det bemærkes, at kun få operatører har ansøgt om midler fra den tilskudspulje der blev aftalt, hvor der kan søges om tilsagn til tilskud til ombordudrustningsudstyr.

Den særlige bestemmelse om tavshedspligt (§ 78)

- Forslag til præcisering (lovforslagets ændring er markeret med understregning):

§ 78, stk. 4. Ansatte i Trafikstyrelsen på Transportministeriets ressortområde og eventuelle tilkaldte sagkyndige er under ansvar efter straffelovens §§ 152-152e forpligtet til over for uvedkommende at hemmeligholde oplysninger, som indberettes efter stk. 1-3 eller efter regler fastsat i medfør af stk. 5.

- Baggrunden for præciseringen skyldes, at de oplysninger som virksomheder og ansatte i virksomheder på jernbaneområdet indberetter efter § 78 er helt afgørende for at sikre et højt sikkerhedsniveau.
- Særlige bestemmelser om tavshedspligt udgør en undtagelse til udlevering af dokumenter i aktindsigtssager, men idet tavshedspligten kun omfatter ansatte i Trafikstyrelsen, er der et hul i lovgivningen, idet journalister og andre i teorien kan søge om aktindsigt i f.eks. Transportministeriets departementet eller Banedanmark, idet oplysningerne tillige kan være tilgængelige der.
- Efter gældende administrative praksis er formålet og hensigten bag § 78, stk. 4, dog anvendt som begrundelse for at afvise udlevering af dokumenter, der er indberettet efter § 78 (f.eks. Ved aktindsigtsanmodninger til Banedanmark). Forslaget kodificerer gældende praksis og præciserer hjemmelsgrundlaget.
- Såfremt der ikke sikres fortrolighed om indberetninger risikeres det, at færre vil foretage indberetninger, der er afgørende jernbanesikkerheden.

DI's hørings svar (side 1/3)

DI kritiserer, at lovforslaget er tavst om indholdet af åbningsskrivelsen

- Dette skyldes, at indholdet af åbningsskrivelsen er fortrolig. Der er imidlertid henvist til åbningsskrivelsen, og hvilken artikel i direktiv 2012/34, der implementeres med de pågældende bestemmelser i lovforslaget, såfremt det har afsæt i åbningsskrivelsen.
- Det fremgår af lovforslagets almindelige bemærkninger 2.1.2 at forslagene til nye §§ 2, 5, 6, 8 og 103 i jernbaneloven har baggrund i en modtaget åbningsskrivelse. Af de særlige bemærkninger fremgår hvilken artikel forslaget implementerer. Lovforslaget kan derfor sammenholdes med direktivets bestemmelser, der indgår i åbningsskrivelsen.

DI er bekymrede over, at Banedanmark både er myndighed med myndighedsbeføjelser og i andre sammenhænge er tilsynsobjekt

- Det følger af EU-reguleringen at alle infrastrukturforvaltere er underlagt tilsyn af sikkerhedsmyndigheden (i Danmark Trafikstyrelsen). Der gælder ingen EU-krav til om infrastrukturforvaltere organiseres som myndighed eller virksomhed.
- I Danmark er Banedanmark organiseret som myndighed. Samtidigt er der visse myndighedsopgaver, som Banedanmark er nærmest til at håndtere i kraft af deres rolle som infrastrukturforvalter. Det gælder f.eks. håndtering af tekniske ansøgninger i relation til infrastrukturen (f.eks. tredjepartssager, ekspropriationssager, ansøgning af diverse puljer mm).

DI's hørings svar (side 2/3)

DI kritiserer at lovforslaget modvirker de politiske målsætninger om at få mere gods og flere passagerer på jernbanen

- Denne kritik skal ses i sammenhæng med branchens omfattende kritik af, at lovforslaget giver mulighed for, at jernbanevirksomhederne strafpålægges ved manglende iagttagelse af sikring af godset under transporten.
- Det bemærkes dog, at § 57 a, der var baggrund for kritikken, er udgået af lovforslaget, og det i stedet vil være overtrædelse af EU-reguleringen, der sanktioneres og ikke § 57 a.

§ 57 havde følgende indhold:

Gods skal være anbragt således, at det ikke kan frembyde fare for personer eller medføre skade på ejendom. Gods må ikke kunne slæbe eller falde af, forårsage forstyrrende ulemper eller kunne flytte sig uden for togets profil under kørsel.

- § 57 a var et forsøg på at nærmere sig samme retstilstand, som den der kendes fra vejområdet (færdselslovens § 82, stk. 3), men reglen var på kanten af EU-jernbanereguleringens rammer, hvorfor der i stedet foretages en præcisering af § 117, stk. 2, og udstedes en ny bekendtgørelse.
- Det er forventningen, at branchen fortsat vil være kritiske over at risikere bødestraf ved manglende overholdelse af EU-reguleringen, men det er dog forventningen, at denne løsning er at foretrække for branchen frem for retsstillingen, der ville have været gældende såfremt § 57 a blev vedtaget i stedet.

DI's hørings svar (side 3/3)

DI kritiserer vide beføjelse, der gives ministeren med hensyn til farligt gods i den foreslåede § 54 a.

- Transportministeriet bemærker hertil, at der stadig er væsentlige EU-retlige begrænsninger forbundet med at udstede regler med hjemmel i § 54 a, da reglerne om fri bevægelighed skal iagttages (legitimt formål, proportionalitet mm.).
- Såfremt at et behov skulle opstå for at regulere eller forbyde transporter med særlige klasser af farligt gods er det tiltænkt, at transportministeren fortager dels en myndighedshøring og en høring af branchen, forud for reglernes ikrafttræden.
- Transportministeriet finder det vigtigt, at § 54 a kan indeholde muligheden for at regulere særlige klasser af farligt gods, herunder klasse 7, der omhandler radioaktive stoffer.

DI øvrige bemærkninger

- DI bemærker, at ministeriet til en vis grad har været lydhør over for branchens bemærkninger, men DI kan fortsat se et formål i en bredere dialog med branchen.
- DI's bemærkninger om lovens anvendelsesområde (§ 2), om servicefaciliteter (§ 5), om trængselsafgifter (udgået) og om bodsbestemmelser (udgået) har Transportministeriet imødekommet.