
TRM Vibeke Richter

Fra: Høring [Hoeringer@fbr.dk]
Sendt: 19. september 2005 15:05
Til: TRM Vibeke Richter
Emne: Svar: Høring vedrørende udkast til forslag til lov om ændring af lov om jernbane, lov om amtkommunern

Forbrugerrådet har af ressourcemæssige årsager ikke mulighed for at forholde os til udkastet til forslag til lov om ændring af lov om jernbane, lov om amtkommunernes overtagelse af de statslige ejerandele i privatbanerne og lov om trafikskaber. Forbrugerrådet kan således ikke tages til indtægt for at støtte forslaget eller for at gøre det modsatte.

Med venlig hilsen
Claus Jørgensen
Trafikpolitisk medarbejder
Forbrugerrådet
Tlf. 77 41 77 22

>>> "TRM Vibeke Richter" <vir@trm.dk> 08-09-2005 15:46 >>>

Vedhæftet fremsendes med anmodning om bemærkninger, udkast til forslag til lov om ændring af lov om jernbane, lov om amtkommunernes overtagelse af de statslige ejerandele i privatbanerne og lov om trafikskaber. Bemærk høringsfristen, som er mandag, den 19. september 2005.

<<høringsbrev.doc>> <<Høringsliste bilag 1.doc>> <<udkast til forslag høring 080905.doc>>

Med venlig hilsen,

Vibeke Richter, Fuldmægtig

Transport- og Energiministeriet, 7. Kontor
Ministry of Transport and Energy
Frederiksholms Kanal 27F
DK-1220 København K

Tlf.: +45 33925002
Fax: +45 33381438
e-mail: vir@trm.dk
www.trm.dk

This footnote confirms that this email has been swept by MIME sweeper for the presence of computer viruses.

www.mimesweeper.com

145

→ U/n M.
—————
21/9

Transport- og Energiministeriet
7. kontor
Frederiksholms Kanal 27F
1220 København K

Att.: Vibeke Richter
Per mail til 7kt@trm.dk og vir@trm.dk

Dato: 19. september 2005
Vores ref.:

Vedr.: Bemærkninger til udkast til forslag til ændring af Lov om Jernbane og Lov om Amtskommunernes overtagelse af de statslige ejerandele i privatbanerne.

HTS har modtaget ovennævnte forslag til lovændringer i høring, og HTS skal i den anledning fremkomme med følgende bemærkninger:

HTS finder overordnet, at de foreslåede ændringer er en naturlig følge af udviklingen i sektoren. HTS har således ikke yderligere kommentarer til de foreslåede ændringer, udover de konkrete bemærkninger som vores medlemsforening DKT har anført i deres svar af d.d.

Med venlig hilsen



Jesper Højte Stenbæk
chefkonsulent

TRM Vibeke Richter

Fra: Jens Brandorff [55JBR@hk.dk]
Sendt: 19. september 2005 14:44
Til: TRM Vibeke Richter
Cc: Andreas Schnell Hasle; Jannicke Eva Poulsen
Emne: Svar på høring af lovudkast

Transport- og Energiministeriet, 7. Kontor
Ministry of Transport and Energy
att. Vibeke Richter
Frederiksholms Kanal 27F
DK-1220 København K

HK Trafik & Jernbane har fået tilsendt udkast til forslag til Lov om ændring af lov om jernbane, lov om amtskommunernes overtagelse af de statslige ejerandele i privatbanerne og lov om trafikelskaber til høring.

HK Trafik & Jernbane har ingen bemærkninger til lovudkastet.

Med venlig hilsen

Jens Brandorff
HK Trafik & Jernbane
Weidekampsgade 8
Postboks 470
0900 København K.
Tlf. 3330 4340 - 3330 4640 (direkte)

Transport- og Energiministeriet
7. kontor
Frederiksholms Kanal 27F
1220 København K

Att.: Vibeke Richter
Per mail til zkt@trm.dk og vir@trm.dk

Dato: 19. september 2005
Vores ref.:

Vedr.: Bemærkninger til udkast til forslag til ændring af Lov om Jernbane og Lov om Amtskommunernes overtagelse af de statslige ejerandele i privatbanerne.

Som brancheorganisation for de private operatører indenfor kollektiv bus- og jernbanedrift, har Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik (DKT) nedenstående bemærkninger til de fremsendte forslag.

Forslaget til ændring af Lov om Jernbane omhandler implementering af visse regler i EU's 2. jernbanepakke, tilpasning af reglerne om jernbanevirksomhedens forsikringsforhold, tilpasning af reglerne om indberetning af sikkerhedsmæssige hændelser – specielt vedrørende såkaldte "nær-ved" hændelser, og endelig tilladelse, i henhold til den almindelige praksis, til anvendelse af andre sproglige versioner end danske i forbindelse med internationale dokumenter på jernbaneområdet.

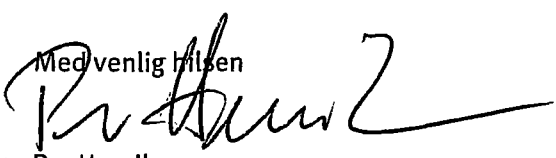
DKT finder overordnet, at de foreslåede ændringer er en naturlig følge af udviklingen på området. Vi bifalder herunder ikke mindst ændringerne på sikkerhedsområdet, som efter vores opfattelse styrker det forebyggende sikkerhedsarbejde. Vi påpeger dog, at de foreslåede ændringer i forsikringsdækningen må forventes at udløse øgede forsikringspræmier, som vil belaste jernbaneselskabernes økonomi. Det må derfor tilsikres, at jernbanevirksomhederne kompenseres eventuelle præmiestigninger.

Vi har endvidere en enkelt bemærkning af rent redaktionel karakter, idet lovudkastet konsekvent (f.eks. kap. 4b) anvender benævnelsen "Banestyrelsen" som betegnelse for statens infrastrukturforvalter. Vi finder, at det vil være mere naturligt at anvende det gældende navn (Banedanmark).

DKT har ikke yderligere kommentarer til de foreslåede ændringer.

Forslaget til ændring af Lov om Amtskommunernes overtagelse af de statslige ejerandele i privatbanerne omhandler ændringer til opgørelse af trafikomfanget. Ændringen foreslås efterfølgende indpasset i Lov om Trafikselskaber. DKT har ingen kommentarer til de foreslåede ændringer.

Med venlig hilsen


Per Henriksen
Direktør

Børsen
1217 København K
Telefon 7013 1200
Telefax 7013 1201
e-mail dkt@hts.dk
www.dkt.hts.dk

→ VIR Nr.
729/4

Transport- og Energiministeriet
7. kontor
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

10.09.2005

DANSK
JERNBANEFORBUND



Deres ref.: 500.000012/VIR Vor ref.: 030.001.004.2004

Dato: 16. september 2005

Høring vedr. ændring af lov om jernbaner m.v.

Dansk Jernbaneforbund er tilfreds med de ændringer der tilsigter at styrke jernbanesikkerheden.

Vedr. ændring nr. 15 § 26 Ministerens bemyndigelse til at lade internationale regler der ikke foreligger på dansk være gældende i Danmark.

Dansk Jernbaneforbund finder det betænkeligt hvis der bliver tale om at disse regler fremlægges på original sproget som instruks for medarbejderne.

Alt instruktions og informations materiale som medarbejderne efterfølgende kan drages til ansvar for ikke at have efterlevet, skal forefindes på dansk.

Med venlig hilsen

Niels Sørensen
forbundssekretær

Søndermarksvej 16
2500 Valby

Phone: +45 3613 2500

Fax: +45 3613 2501

e-mail: dj@djf.dk

www.djf.dk

SCANNED

Transport- og Energiministeriet
Frederiksholms Kanal 27
1220 København K

Høring vedrørende udkast til forslag til lov om ændring af lov om jernbane, lov om amtskommunernes overtagelse af de statslige ejerandele i privatbanerne og lov om trafikselskaber

Med henvisning til ovennævnte høring følger hermed DSB's bemærkninger til lovudkastet:

Bemærkninger til de enkelte punkter i lovforslaget

- Nr. 2 Overalt i lovteksten bør "Banestyrelsen" ændres til "Banedanmark" ligesom "Jernbanetilsynet" i § 8 d (side 20) bør udgå og erstattes med den aktuelle betegnelse.
- Nr. 5 På forsikringsområdet stilles der krav om, at forsikringsselskabet hæfter over for tredjemand i to måneder efter forsikringen ophører med at gælde. DSB skal bemærke, at det vil være hensigtsmæssigt, såfremt det i bestemmelsen blev præciseret hvilke tilfælde af "ophør" der sigtes til, således at der ikke konsekvent opnås dobbeltforsikring i en to måneders periode.
- Herudover bør bestemmelserne/kravene til forsikringsdækning fremgå klart og tydelig af lovforslaget, således at forsikringsmarkedet får en entydig risikobeskrivelse.
- Nr. 8 Bestemmelsen fastslår, at jernbanevirksomheder og personer i jernbanevirksomhederne skal give indberetning til Trafikstyrelsen om irregulære forhold, der ikke har medført en ulykke eller hændelse på jernbaneområdet.

Loven indeholder definitioner på jernbaneulykker og jernbanehændelser, men ikke en klar definition af et irregulært forhold. Definitionen på en jernbanehændelse er så bred, at det kan være vanskeligt at se, hvad der er tilbage i kategorien irregulært forhold. I Trafikstyrelsens dokument "Tilsynsstrategi for jernbanesikkerhed" anvendes og defineres begrebet "Jernbanesikkerhedsmæssig begivenhed". Loven bør efter DSB's vurdering være mere klar og præcis på definitionerne af 3 niveauer, som benævnes jernbaneulykke, jernbanehændelse og jernbanesikkerhedsmæssig begivenhed.

Bestemmelsen angiver, at blandt andet ansatte i virksomhederne skal anmelde irregulære forhold til Trafikstyrelsen. Efter DSB's opfattelse indebærer bestemmelsen, at det alene påhviler Trafikstyrelsen at sikre at rette jernbanevirksomheder efterfølgende bliver underrettet om forholdet, eftersom bestemmelsen ikke angiver, at anmelderen også skal anmelde forholdet til egen virksomhed. Dette forekommer umiddelbart ikke hensigtsmæssigt.

Koncernsekretariatet

20. september 2005

DSB
Koncernsekretariatet
Koncernsekretariatet
Sølvgade 40
DK-1349 København

Telefon 33 54 49 30
Lokal 44930
Mobil 24 68 49 30
Fax 33544120
E-mail asra@dsb.dk
Internet www.dsb.dk

Vores ref. Ab 010
Deres ref. 500-000012

Nr. 9 Bestemmelsen angiver at både jernbaneulykker og jernbanehændelser "omgående" skal anmeldes til Havarikommissionen. Med den meget brede definition for jernbanehændelser loven indeholder, bliver grænsen for alvorligheden ved anmeldelse efter DSB's opfattelse sænket væsentligt. Bestemmelsen bør således suppleres med yderligere præcisering af alvorlighedskriteriet for anmeldelse, og hvad en anmeldelse medfører. Hvis anmeldelsen automatisk medfører en anmodning fra Havarikommissionen om yderligere undersøgelser og dokumentation, kan det øge jernbanevirksomhedernes økonomiske og administrative omkostninger væsentligt.

Side 2/2

20. september 2005

Nr. 14 Bestemmelsen lægger op til at indberetningen af et irregulært forhold ikke kan medføre straf for overtrædelse af en række nærmere oplyste bestemmelser.


Der ses ikke umiddelbart at være en sammenhæng mellem et sanktionsfrit meldesystem og de paragraffer, der i loven nævnes som værende straffrie. Som eksempel kan nævnes, at der ikke ses en sammenhæng i at anmelde et irregulært sikkerhedsforhold til Trafikstyrelsen, og samtidig gøre det straffrit at forhindre den automatiske dørlukning på tog.

Det fremgår ikke klart af bestemmelsen, om det pålægges jernbanevirksomhederne at administrere et sanktionsfrit meldesystem. Det kan virke forvirrende, hvis medarbejdere anmelder irregulære forhold til Trafikstyrelsen i troen på, at der ikke kan gives sanktion, og virksomheden efterfølgende tildeler medarbejderen en sanktion for forholdet. Et eventuelt sanktionsfrit meldesystem bør således efter DSB's vurdering beskrives langt mere detaljeret end bestemmelserne lægger op til.

Generelle bemærkninger

Vurderingen af lovforslagets konsekvenser indikerer, at jernbanevirksomhederne ikke påføres øgede udgifter ved lovens gennemførelse. Imidlertid indeholder lovforslaget efter DSB's opfattelse en væsentlig forøget indrapportering til såvel Trafikstyrelsen som Havarikommissionen, og det kan ikke helt udelukkes at dette kan medføre et øget ressourceforbrug i DSB.

Med venlig hilsen



Asra Stinus

Transport og Energiministeriet
7. kontor
Frederiksholms Kanal 27
1220 København F

Journal nummer

HL 4.03.03..05

5184

Sagsbehandler XNMO
Direkte 36 13 15 90
Fax 36 13 15 98
xnmo@hl-as.dk

16. september 2005

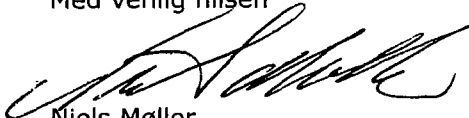
**Vedr. Ændring af lov om jernbane og lov om amtskommunernes overtage-
else af de statslige ejerandele i privatbanerne - Høringssvar**

Vedrørende ændringsløbenr 8 - indberetning af irregulære forhold - er vi af den opfattelse at indberetning kun bør foretages af personale og medarbejdere der er certificeret inden for et jernbanefagligt område eller af personer der udfører sikkerhedsklassificerede funktioner.

Til løbenr 14 - lovens fremtidige § 22b - har vi den kommentar at § 22b kan opfattes som en generel straffrihed for personer der, i forbindelse med indberetning af en irregulær hændelse, bevidst har overtrådt de nævnte politibestemmelser inden for jernbanelovens rammer. Dette synes ikke hensigtsmæssigt.

Vi er i øvrigt enige med ministeriet i, at man bør overveje et mere beskrivende navn for betegnelsen "irregulære forhold"

Med venlig hilsen



Niels Møller

Hovedstadens Lokalbaner

Transport og Energiministeriet
Frederiksholms Kanal 27
1220 København K
Att.: Vibeke Richter

19. september 2005
13380.5 HRM/PHC/lre

19. september 2005
13380.5 HRM/PHC/lre

Høringssvar over forslag til ændring af lov om jernbane mv.

Transport og Energiministeriet har den 8. september 2005 ved elektronisk post fremsendt udkast til forslag til lov om ændring af lov om jernbane, lov om amtskommunernes overtagelse af statslige ejerandele i privatbanerne og lov om trafikskaber.

Statsansattes Kartel har følgende kommentar til ændringer i lov om jernbane § 22 b, og punkt 1.3 i bemærkninger til lovforslag:

Statsansattes Kartel er af den opfattelse, at for at Trafikstyrelsen skal kunne delagtiggøres i de hændelser og driftforstyrrelser, og derved have et værktøj til at klarlægge disse, der ikke har medført ulykke, er det ikke blot meddeleren til en sådan hændelse, men også den eller de personer, der er årsag til hændelsen, der skal oppebære straffrihed.

Baggrunden for vores standpunkt er, at Trafikstyrelsen ikke vil få de anmeldte hændelser, hvor anmelderne til hændelsen ikke er den, der er skyld i eller har part i hændelsen, men blot har været vidne til den. Her frygter Statsansattes Kartel, at mange ikke vil anmelde en hændelse de har været vidne til, hvis det får sanktioner for den person eller kollega, der er skyld i hændelsen.

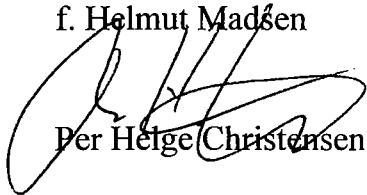
Endvidere har Statsansattes Kartel følgende kommentar til ændringsforslag til lov om jernbane § 26 a, og punkt 1.4 i bemærkninger til lovforslaget:

Statsansattes Kartel opfatter forslaget, hvor internationale vedtagelser indenfor lovens område skal være gældende, uanset at de ikke foreligger på dansk som

et signal på, at arbejdet inden for jernbaneområdet bevæger sig væk fra det nationale plan, som jo stadig er hovedparten af aktiviteterne på jernbaneområdet. Ved ikke at have vedtægterne på dansk, begrænses kredsen af de personer, der kan læse vedtægterne væsentligt og derved stilles der yderligere krav til medarbejderne, nemlig sprogkendskab.

At jernbanesprogene i EU enten er tysk, fransk og i nogen grad engelsk understreger blot behovet for at alle bestemmelser også de internationale skal foreligge på dansk.

Med venlig hilsen
f. Helmut Madsen



Per Helge Christensen

19.09.2005

Ørestadsselskabet

Transport- og Energiministeriet
Frederiksholms Kanal 27
1220 København K

Att. Vibeke Richter, 7. kontor

19.09.2005
20.09.2005
19.09.2005

→ U.M. Tol.
R 20/4

Ørestad
Development
Corporation

Ørestadsselskabet I/S
Arne Jacobsens Allé 17
DK-2300 København S

T +45 3311 1700
F +45 3311 2301
E orestad@orestad.dk

Ørestadsselskabets bemærkninger til forslag til lov om ændring af lov om jernbane

Ørestadsselskabet har modtaget Transport- og Energiministeriets mail af 8. september d.å., hvori der anmodes om bemærkninger til forslag til lov om ændring af lov om jernbane.

Ørestadsselskabet har i den forbindelse følgende bemærkninger:

Ad lovforslagets § 3 fremgår det, at lovens § 3, § 4, § 5, § 6 stk. 1 og § 7 ikke gælder for letbaner. Dette er ikke helt klart, når man læser lovforslagets § 2 stk. 2. Derimod fremgår det af den uændrede formulering af § 2 stk. 3 indirekte, at kapitel 4 og 5 (dvs. § 8 - § 11), ikke gælder for letbaner. Det ville være klarere med et samlet punkt om hvilke bestemmelser, der ikke gælder for letbaner.

Ørestadsselskabet skal anføre at såfremt den ændrede formulering af § 2 stk. 2 indebærer, at grundlaget for udstedelsen af letbanebekendtgørelsen bortfalder, vil dette medføre uheldige konsekvenser for Metroen.

Dette skyldes, at letbanebekendtgørelsen på en række områder, hvor Metroen afviger væsentligt fra den traditionelle jernbane, er udnyttet til dels at meddele nogle hensigtsmæssige definitioner, dels at nuancere lovens bestemmelser så de matcher Metroens faktiske anlæg. Det defineres således at Metroens driftsentrepreneur både udøver jernbanevirksomhed (er operatør) og infrastrukturforvaltervirksomhed. Ligesom det defineres, at Metroens område kan være tunneler og højbaner og endvidere, at Metroens område som alternativ til ejendomsret kan være sikret ved servitut eller aftale, hvilket er situationen på alle tunnelstrækningerne. Endelig indeholder bekendtgørelsen en hensigtsmæssig bestemmelse om fra hvilket tidspunkt i anlægsprocessen en metrostrækning under anlæg er omfattet af bekendtgørelsen og dermed jernbanelovgivningen.

Det er derfor ønskeligt, at transport- og energiministerens adgang til ved bekendtgørelse at præcisere og nuancere lovens bestemmelser i forhold

til Metroen bevares, hvilket i praksis vil sige med nogle mindre ændringer at opretholde den nuværende bekendtgørelse.

Herved løses også det problem, at der på indhegningen af Metroens strækninger på eller over terræn er anbragt et meget stort antal forbudsskilte, der henviser til letbanebekendtgørelsen.

Med venlig hilsen



Rasmus Warborg Larsen



Dato : 13. oktober 2005
J.nr. : 500-000012
Sagsbeh. : VIR, lokaltlf. 2 50 02
Org. enhed : 7. Kontor

Høringsnotat til udkast til forslag til lov om ændring af lov om jernbane, lov om amtskommunernes overtagelse af de statslige ejerandele i privatbanerne og lov om trafikskaber (EU's 2. jernbanepakke, indberetning af sikkerhedsmæssige uregelmæssigheder, forsikring m.v.)

Udkastet til lovforslaget har været sendt i høring hos følgende:

Amtsrådsforeningen, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, ARRIVA Tog A/S, Dansk Industri, Dansk Jernbane ApS, Dansk Jernbaneforbund, DSB, Fagligt Fælles Forbund, Forbrugerrådet, Handelskammeret – AHTS Jernbane, Brancheafdelingen for trafik og jernbane under HK, Hovedstadens udviklingsråd, Jernbanernes Arbejdsgiverforening, Landbrugsrådet, Noah Trafik, Railion Denmark A/S, Statsansattes Kartel, Trafikforbundet, Hadsning-Herreders Jernbane A/S, Hovedstadens Lokalbaner A/S, Lokalbanen A/S, A/S Lollandsbanen, Nordjyske Jernbaner A/S, Vemb-Lemvig-Tyborøn Jernbane A/S, Vestbanen A/S, Vestsjællands Lokalbaner A/S, Ørestadsselskabet I/S, Øresundsbron Konsortiet

Ved høringsfristens udløb er der modtaget svar fra:

Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik, Dansk Jernbaneforbund, DSB, Forbrugerrådet, Handelskammeret – AHTS Jernbane, Brancheafdelingen for trafik og jernbane under HK, Hovedstadens Udviklingsråd, Statsansattes Kartel og Ørestadsselskabet I/S

Forbrugerrådet svarede, at rådet af ressourcemæssige årsager ikke har haft mulighed for at forholde sig til lovforslaget.

Handelskammeret – AHTS Jernbane finder overordnet at de foreslåede ændringer er en naturlig følge af udviklingen i sektoren og henholder sig i øvrigt til Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafiks bemærkninger.

Brancheafdelingen for trafik og jernbane under HK havde ingen bemærkninger til lovforslaget.

De indkomne svar giver anledning til følgende bemærkninger:

Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik

Brancheforeningen for Dansk Kollektiv Trafiks bemærkninger

DKT finder overordnet, at de foreslåede ændringer er en naturlig følge af udviklingen på området. Herudover foreslår DKT "Banestyrelsen" ændret til "Banedanmark i den samlede jernbanelov.

DKT gør i sit høringssvar opmærksom på at brancheforeningen er bekymret for, at ændringerne i forsikringsdækningen vil udløse øgede forsikringspræmier, hvorfor jernbanevirksomhederne burde kompenseres for eventuelle præmiestigninger.

Kommentar

Ved udformningen af lovforslaget er der blevet begået en mindre teknisk fejl i parallelteksten, hvorfor der står "Banestyrelsen" i stedet for "Banedanmark". I den gældende lovbekendtgørelse nr. 1171 af 2. december 2004 af lov om jernbane kaldes Banedanmark ved sit rette navn.

For så vidt angår forsikringsspørgsmålet står det jernbanevirksomhederne og jernbaneinfrastrukturforvalterne frit at aftale de nærmere vilkår for deres forsikringsaftale, inden for de af loven fastlagte rammer for den økonomiske og geografiske forsikringsdækning.

Forsikringspræmierne er på denne baggrund selvfølgelig også afhængig af udbud og efterspørgsel, en proces, som er og skal være fri og ikke reguleret ved lov. Det vil af denne grund ikke kunne lade sig gøre at kompensere virksomheder for forhold, som afhænger af virksomhedernes egne forhandlingsevner.

Skulle der ske en forøgelse af forsikringspræmien ville stigningen efter forventning maksimalt kunne andrage netop de to måneders yderligere forsikringsdækning, som der er lagt op til lovforslaget. Betalingen af disse to måneder må påregnes at ske fordelt på virksomhedernes almindelige præmiebetalinger indenfor policens periode.

Dansk Jernbaneforbund

Dansk Jernbaneforbunds bemærkninger

Det fremgår af forbundets høringssvar, at Dansk Jernbaneforbund blot er bekymret over bemyndigelsen for ministeren til at lade internationale vedtagelser, der ikke foreligger på dansk være gældende i Danmark.

Kommentar

I høringsudgaven til lovforslaget blev det foreslået at transport- og energiministeren i lighed med økonomi- og erhvervsministeren skulle få bemyndigelse til at kunne lade internationale vedtagelser være gældende på andre sprog end dansk.

Det er blevet besluttet at fjerne forslaget til ministerens bemyndigelse om at kunne lade internationale vedtagelser være gældende i Danmark på andre sprog end dansk. Beslutningen blev truffet på baggrund af høringsparternes og Justitsministeriets bemærkninger til lovforslaget. Begrundelsen herfor var vanskelighederne ved at sikre sig tilstrækkelig kundgørelse af regler på andre sprog end dansk, samt vanskeligheden ved i det hele taget at administrere en ordning med regler på andre sprog end dansk.

DSB

DSBs bemærkninger

DSB bemærker ligesom DKT, at der bør foretages en konsekvensrettelse af "Banestyrelsen" til Banedanmark" og "Jernbanetilsynet" til "Trafikstyrelsen" eller "Trafikstyrelsen for Jernbane og Færger"

DSB bemærker endvidere, at det bør tydeliggøres i lovforslaget, i hvilke tilfælde af en forsikrings ophør et forsikringsselskab bør hæfte i to yderligere måneder over for tredjemand, og at kravene til forsikringsdækning bør fremgå klart af loven.

Der er efter DSBs opfattelse behov for at loven mere præcist definerer de 3 niveauer jernbaneulykke, jernbanehændelse og jernbanesikkerhedsmæssig uregelmæssighed.

DSB finder det i øvrigt ikke hensigtsmæssigt, at anmelderen af en jernbanesikkerhedsmæssig uregelmæssighed ikke er forpligtet til at anmelde en sådan begivenhed til sit arbejdssted. DSB finder derudover at der ikke er sammenhæng mellem meddelelssystemet og straffrihed, ligesom det ikke tydeligt fremgår, om virksomhederne fortsat selv forventes at have et meddelelssystem.

Slutteligt mener DSB, at kravet om, at virksomheder "omgående" skal meddele Havarikommissionen jernbanehændelser og ulykker, kan øge virksomhederne økonomiske og administrative omkostninger væsentligt, i fald Havarikommissionen anmoder om flere undersøgelser og dokumentation fra de enkelte virksomheder.

Kommentar

Til DSBs første kommentar kan det kun bemærkes, at der er tale om en teknisk fejl i lovforslagets paralleltekst, siden det af den gældende lovbekendtgørelse nr. 1171 af 2. december 2005 fremgår, at navnet rettelig er "Banedanmark" og ikke "Banestyrelsen".

DSB opfordring til en tydeliggørelse af, i hvilke tilfælde af ophør, der skal kunne forventes fortsat hæftelse af forsikringsselskaber i forhold til tredje mand, er blevet fuldt op af en præcisering i lovforslaget. Som det nu fremgår af selve bestemmelsen, hæfter forsikringsselskabet kun i det omfang jernbanevirksomheden eller jernbaneinfrastrukturforvalteren ikke er dækket af en anden forsikring, eller skaderne er dækket af statens selvforsikringsordning.

DSB opfordrer endvidere til en præcisering af niveauerne jernbaneulykke, jernbanehændelse og jernbanesikkerhedsmæssig uregelmæssighed. Denne afgrænsning vil nærmere blive foretaget i en bekendtgørelse om undersøgelser, underretninger til Havarikommissionen og indberetninger til Trafikstyrelsen. Udgangspunktet for denne bekendtgørelse vil, som også beskrevet i lovforslagets bemærkninger, pkt. 1.4., være, at uregelmæssighederne ikke må have medført en hændelse eller ulykke. Det vil sige, ingen må være afgået ved døden eller kommet alvorligt til skade som følge af ophold i eller på jernbanekøretøjet eller ved direkte berøring med køretøjet eller noget, der hører til dette, eller som følge af retmæssig ophold på jernbaneområdet. Endvidere må der ikke på jernbanekøretøjet eller jernbaneinfrastrukturen være opstået væsentlig skade eller fejl, der nedsætter jernbanekøretøjets eller jernbaneinfrastrukturens sikkerhedsmæssige egenskaber.

Der er i øvrigt ikke ved lovforslaget lagt op til, at virksomhederne fortsat skal opretholde et eget indberetningssystem. Det står dog virksomhederne frit at gøre dette. ?

Indberetningerne, som går til Trafikstyrelsen, vil blive analyseret af styrelsen og anvendt i styrelsens tilsynsvirksomhed. På den måde vil også virksomhederne kunne få gavn af indberetningerne.

DSB er slutteligt bekymret for, at kravet om en "omgående" meddelelse af jernbaneulykker og -hændelser vil medføre øgede administrative byrder og derved økonomiske omkostninger for virksomhederne. Der er i lovforslaget ikke lagt op hertil. Der gælder i øvrigt også i dag på ulykkesområdet et krav om "straks" underretning af undersøgelsesmyndigheden, hvorfor der ved lovforslaget ikke umiddelbart er tale om en ændring af retstilstanden på dette område.

Hovedstadens Udviklingsråd

Hovedstadens Udviklingsråds bemærkninger

Hovedstadens Udviklingsråd finder, at indberetning af det, som i høringsudgaven af lovforslaget blev kaldt for irregulære forhold, kun bør foretages af sikkerhedsklassificerede personer eller personer, der er certificeret inden for et jernbanefagligt område.

I øvrigt finder Hovedstadens Udviklingsråd, at straffriheden for indberetning af jernbanesikkerhedsmæssige uregelmæssigheder kan forstås som straffrihed for personer, der bevidst overtræder bestemmelser i jernbaneloven, som er strafbelagte.

Kommentar

Efter høringen er begrebet "irregulære forhold" blevet ændret til "jernbanesikkerhedsmæssige uregelmæssigheder". Ændringen er blevet foretaget, fordi det netop er begivenheder, der fremtræder som "uregelmæssige", det vil sige det, som afviger fra det normale eller forventede, som skal indberettes.

Ved indberetningerne må det almindeligvis forventes at de foretages af personer i jernbanesektoren, som forstår, hvad de har at gøre med.

Der er ikke ved lovforslaget lagt op til at bevidste overtrædelser af hverken jernbaneloven eller i givet fald straffeloven skal accepteres og fremmes. Det er på den baggrund kun jernbanesikkerhedsmæssige uregelmæssigheder, der ikke har medført hverken en ulykke eller hændelse, som kan medføre straffrihed. Der vil selvfølgelig skulle foretages en vurdering af den enkelte indberetning i den konkrete situation.

Statsansattes Kartel

Statsansattes Kartels bemærkninger

Statsansattes Kartel finder, at der i forhold til indberetning af jernbanesikkerhedsmæssige uregelmæssigheder ikke kun skal gives straffrihed til den indberettende, men også til den implicerede. Statsansattes Kartel frygter, at mange ikke vil anmelde en hændelse, de har været vidne til, hvis det får sanktioner for den person eller kollega, der er skyld i hændelsen.

Også Statsansattes Kartel bemærker, at forslaget om bemyndigelse til ministeren om at lade internationale vedtagelser være gældende på andet sprog

end dansk ville stille yderligere sprogkrav til medarbejdere og blot understreger behovet for at internationale vedtagelser skal foreligge på dansk.

Kommentar

Forslaget til indberetningssystemet omfatter som udgangspunkt kun strafrihed for den, der indberetter, idet det ofte kan være tilfældet, at en i givet fald i en jernbanesikkerhedsmæssig uregelmæssighed impliceret person ikke kan identificeres. Indberetningssystemet skal herudover ikke anvendes til at placere ansvar på enkeltpersoner, men på uregelmæssigheder i den daglige jernbanedrift.

Siden den eneste person, der normalt ville være at identificere i en given indberetning netop er den person, som indberetter, er der umiddelbart kun behov for strafrihed for denne person. Der vil således ikke blive indført strafrihed for personer, der i givet fald bevidst eller ubevidst har overtrådt sikkerhedsregler på jernbaneområdet.

Som anført under kommentaren til Dansk Jernbaneforbunds høringssvar er det blevet besluttet at fjerne forslaget til ministerens bemyndigelse om at kunne lade internationale vedtagelser være gældende i Danmark på andre sprog end dansk.

Ørestadsselskabet I/S

Ørestadsselskabets bemærkninger

Ørestadsselskabet er af den opfattelse, at det ikke fremgår klart af den foreslåede ændring til bestemmelsen vedrørende letbaner, hvilke bestemmelser i jernbaneloven skal være gældende for letbaner.

Endvidere understregør Ørestadsselskabet behovet for, at letbanebekendtgørelsen ikke bortfalder, ligesom der er behov for at opretholde ministerens beføjelse til udstedelse af bekendtgørelser på metroens område bevares.

Kommentar

Bestemmelsen er siden høringen præciseret.

Letbanebekendtgørelse er ved det foreliggende forslag ikke blevet ophævet, ligesom ministeren fortsat er bemyndiget til at udstede bekendtgørelser på letbaneområdet.