

## 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-