

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Indledning

Dette lovforslags formål er at tilvejebringe en justering af lovgrundlaget for Jernbanetilsynets virke i lyset af den stedfundne udvikling siden vedtagelsen af lov nr. 336 af 1. maj 1996 om jernbanesikkerhed m.v.

Med vedtagelsen af lov nr. 336 af 1. maj 1996 om jernbanesikkerhed m.v. blev der oprettet et jernbanetilsyn med virkning fra den 1. august 1996. Jernbanetilsynet overtog de opgaver, der hidtil var blevet varetaget af »DSB sikkerhed og godkendelser« og »Tilsynet med Privatbanerne«.

I denne forbindelse fik Jernbanetilsynet bl.a. til opgave at føre tilsyn med, at de sikkerhedsregler, der gælder for jernbanen, overholdes. Jernbanetilsynet fik endvidere til opgave at undersøge sikkerhedsmæssige hændelser på dansk territorium med henblik på disses forebyggelse.

Ved samme lejlighed fik trafikministeren bl.a. hjemmel til generelt at kunne fastsætte regler om sikkerhed på jernbaneområdet, ligesom der blev givet hjemmel til, at trafikministeren på nærmere bestemte områder kan bemyndige Jernbanetilsynet til at udøve denne beføjelse.

Ved bekendtgørelse nr. 795 af 3. november 1998 om henlæggelse af opgaver til Jernbanetilsynet fik Jernbanetilsynet kompetence til at fastsætte regler om sikkerhed på områder, som ikke indebærer væsentlige systemændringer eller har væsentlig økonomisk betydning for jernbanevirksomheder eller jernbaneinfrastrukturforvaltere. På disse områder vil det fortsat være trafikministeren, der om nødvendigt fastsætter regler.

Endvidere blev der med lov nr. 1120 af 29. december 1999 om ændring af lov om jernbanesikkerhed m.v. tilvejebragt et formelt grundlag for, at Jernbanetilsynet også kan foretage undersøgelser i Danmark i forbindelse med sikkerhedsmæssige hændelser, der er indtruffet i udlandet. Ved samme lejlighed blev der endvidere givet Jernbanetilsynet mulighed for på stedet at nedlægge forbud mod jernbanedrift, såfremt det

skønnes, at de sikkerhedsmæssige forhold er klart uforsvarlige.

Den forløbne tid siden Jernbanetilsynets oprettelse har været præget af en betydelig udvikling inden for jernbanesektoren. En udvikling, der har gjort det relevant at få vurderet, hvorvidt tilsynet stadigvæk har mulighed for - og er i stand til - at leve op til jernbanesektorens krav.

Væsentligst i denne forbindelse er udskillelsen af Banestyrelsen fra DSB i 1997, DSB's omdannelse til selvstændig offentlig virksomhed og etableringen af DSB S-tog a/s i 1998.

På operatørsiden er der gennemført en åbning af statens jernbanenet for både gods- og passagertrafik udført af andre jernbanevirksomheder end DSB. Derudover har godstrafikken i Danmark fået en ny hovedoperatør med udenlandsk ejer, Railion Denmark A/S, som følge af frasalget af DSB Gods Vognladning.

På infrastrukturensiden er der åbnet nye baneafsnit ejet - og i et enkelt tilfælde forvaltet - af nye virksomheder. Dette er sket i form af åbningen i 1997 af den faste jernbaneforbindelse over Storebælt ejet af A/S Storebæltsforbindelsen, åbningen i 1998 af Kastруп-banen ejet af A/S Øresundsforbindelsen samt endelig åbningen af kyst-til-kystanlægget over Øresund, der både ejes og forvaltes af Øresundsbro Konsortiet.

På infrastrukturensiden etableredes endvidere med lov nr. 1317 af 20. december 2000 om amtskommunernes overtagelse af de statslige ejerandele i privatbanerne en række nye af staten uafhængige aktieselskaber som jernbanevirksomheder, infrastrukturejere og -forvaltere.

Hertil kommer, at der i den forløbne tid i flere tilfælde har kunnet konstateres vanskeligheder i forbindelse med en række opgaver på sikkerhedsområdet. Der har navnlig været lange sagsbehandlingstider i relation til godkendelse af nyt materiel og ny infrastruktur, hvis ibrugtagning og bidrag til kundeorienteringen og effektiviteten i sektoren herved er blevet vanskeliggjort væsentligt.

På denne baggrund blev der i forbindelse med forhandlingerne om finansloven for år 2001 indgået en