

om tilpasning af bestemmelser, der allerede i dag findes i jernbaneloven.

Jernbanesikkerhedsdirektivet vil i øvrigt blive implementeret i dansk lovgivning ved en bekendtgørelse samtidig med denne lovs ikrafttræden.

### 1.2. Præcisering af forhold vedrørende letbaner

Forslaget præciserer, at bestemmelserne om sikkerhed og ansvar i jernbaneloven gælder for letbaner (metro) bortset fra visse bestemmelser, §§ 3-5, § 6, stk. 1, og § 7 om tilladelse til at drive jernbanevirksomhed og forvalte jernbaneinfrastruktur, som ikke skal finde anvendelse for letbaner. Endvidere foreslås, at transport- og energiministeren bemyndiges til at fastsætte regler om forhold, der er omfattet af denne lov, og hvor der skal gælde særlige regler for letbanerne.

### 1.3. Justering af regler vedrørende forsikring

Til drift af jernbanevirksomhed og forvaltning af jernbaneinfrastruktur kræves tilladelse/licens. Et af vilkårene for licensen er, at tilladelsens indehaver har forsikringsdækning for sin virksomhed. Det er således i strid med jernbanelovens regler om licens, at drive jernbanevirksomhed eller forvalte jernbaneinfrastruktur uden en gyldig økonomisk og geografisk dækkende forsikring. I forbindelse med administrationen af forsikringsreglerne har Trafikstyrelsen kunnet konstatere en uhensigtsmæssig håndtering af forsikringsforpligtigheden i enkelte virksomheder. Der er her tale om tilfælde, hvor virksomheder f.eks. har ladet forsikringen udløbe uden at forny policen, eller så sent har indledt forhandlinger med forsikringsselskaberne om en fornyelse af policen, at denne er udløbet inden forhandlingerne mellem virksomheden og forsikringsselskabet er blevet afsluttet.

For at undgå den situation at en jernbaneulykke ikke vil være forsikringsdækket, foreslås det, at forsikringsselskabet fortsat skal hæfte i en begrænset periode efter policens ophør. Det foreslås, at forsikringsselskabet ikke skal dække i denne periode, i det omfang virksomheden allerede har tegnet en ny forsikringspolice. Forslagets formulering svarer i store træk til den ordning, som allerede i mange år har været en del af luftfartsloven, jf. luftfartslovens § 130.

Der er samtidig foreslået en overgangsordning, ved lovforslagets § 4, stk. 2, således at disse regler først bliver gældende for policer tegnet efter denne lovs ikrafttræden.

### 1.4. Tilpasning af indberetningsreglerne

I overensstemmelse med bekendtgørelse nr. 1169 af 29. december 1999 om undersøgelse af sikkerhedsmæssige hændelser på jernbane gives der for så vidt angår jernbaneulykker og -hændelser underretning til Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane og indberetning til Trafikstyrelsen.

Med forslaget indføres en ordning, der forbedrer Trafikstyrelsens mulighed for at få kendskab til visse sikkerhedsmæssige uregelmæssigheder af betydning for jernbanesikkerheden, der *ikke* har medført en jernbaneulykke eller -hændelse. Transport- og energiministeren bemyndiges efter lovforslaget til inden for de fastlagte rammer i § 21 l at fastsætte nærmere regler om, i hvilke tilfælde der skal gives indberetning, hvornår og i hvilken form indberetningen skal gives, og hvad den skal indeholde.

Der vil blive tale om et meddelelssystem, der omfatter de mindre betydende afvigelser fra det normale eller forventede, idet de mere alvorlige forhold, der har medført en jernbaneulykke eller -hændelse, jf. lovens § 21 o, fortsat skal meddeles Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane ved underretning og Trafikstyrelsen ved indberetning, efter de gældende regler.

For at kunne udføre et effektivt forebyggende jernbanesikkerhedsmæssigt arbejde er det nødvendigt, at myndighederne delagtiggøres i de erfaringer, der indhentes under det daglige arbejde i jernbanesektoren - uanset om der måtte være opstået mere eller mindre farlige situationer - således at disse erfaringer kan bearbejdes og analyseres. Trafikstyrelsen, som har ønsket indførelsen af dette system i jernbanesektoren, påregner at benytte dette forbedrede informationsflow i bl.a. sikkerhedsmyndighedens tilsynsplanlægning.

Det er vigtigt, at de personer og virksomheder, som er i besiddelse af oplysningerne, meddeler forhold, der har eller kan have betydning for jernbanesikkerheden til de relevante myndigheder. En større mængde af meddelte forhold indebærer, at de pågældende data i højere grad kan være repræsentative og tilstrækkelige til, at Trafikstyrelsen kan udlede tendenser heraf og muligvis sætte forebyggende aktiviteter i værk.

Med henblik på at opnå en høj meddelelsesprocent for så vidt angår de omhandlede sikkerhedsmæssige uregelmæssigheder er det vigtigt, at den pågældende, der meddeler om forholdet, har tillid til, at de meddelte oplysninger behandles fortroligt og f.eks. ikke anvendes til at iværksætte sanktioner mod den pågældende. Det foreslås derfor samtidig, at indberetning af sådanne forhold indebærer straffrihed i forhold til vis-