

rektivet, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/49/EF af 29. april 2004 om jernbanesikkerhed, der er implementeret i dansk ret ved bekendtgørelse nr. 38 af 23. januar 2006, en enkelt bestemmelse om udarbejdelse af bl.a. beredskabsplaner i katastrofesituationer i forbindelse med virksomhedernes sikkerhedsledelsessystem. Endvidere er der i § 28 i lov om jernbane fastsat en bestemmelse, der vedrører en mindre del af beredskabet, idet bestemmelsen alene angår sikring af transportkapacitet under ekstraordinære forhold. Endelig gælder der på baggrund af internationale konventioner også bestemmelser om beredskab og sikring ved transport af farligt gods. Disse bestemmelser er implementeret i den danske lovgivning ved BJ (Bestemmelser for Jernbane) nr. 6-020.001 af 28. juni 2005 om bestemmelser om sikring af højrisikogods ved RID (Reglement for international jernbanetransport af farligt gods) kapitel 1.10.

1.1.2. Transport- og Energiministeriets overvejelser

Den øgede privatisering og udbudsstrategi på jernbaneområdet og den latente terrortrussel har aktualiseret en øget fokus på beredskabet på jernbaneområdet. Det anses af den grund for hensigtsmæssigt, at regulering af beredskabet på jernbaneområdet lovfæstes i hovedloven inden for sektoren – d.v.s. i lov om jernbane. Dette stemmer også med synspunktet om, at sektoransvarsprincippet bl.a. indebærer en forpligtelse for ministrene til at sørge for den nødvendige lovgivning m.v. på beredskabsområdet inden for egen sektor.

Der foreslås derfor indsat en bestemmelse om beredskab, herunder jernbanesikring i lov om jernbane. Dette beredskab er en del af den civile sektors beredskab efter beredskabsloven, der er rettet mod alle ulykker og katastrofer, herunder også terrorangreb og krigshandlinger, jf. også ovenfor.

Hensigten med den nye bestemmelse er således at give hjemmel til at fastsætte generelle og mere detaljerede regler om beredskabet, herunder jernbanesikring.

Den nye bestemmelse fastsætter et generelt krav om beredskab, herunder jernbanesikring, for de nævnte virksomheder og omfatter dermed også de virksomheder, som endnu ikke måtte have et tilstrækkeligt beredskab. Virksomhederne vil således på baggrund af sektorlovgivningen fremover skulle etablere det fornødne beredskab som en normal og integreret del af deres virksomhed. Omkostningerne ved beredskab på baggrund af sådanne generelle regler afholdes af den

enkelte virksomhed. Der vil i forbindelse med lovens ikrafttræden og den nærmere udmøntning ved bekendtgørelser blive taget højde for, at virksomhederne kan få tid til at indrette sig efter bestemmelserne.

Behovet for at indføre en ny bestemmelse om beredskab, herunder jernbanesikring, skyldes, at bestemmelsen i beredskabslovens § 28 kun kan anvendes ved udstedelse af egentlige påbud i konkrete situationer og tilmed kun har en begrænset anvendelse, jf. ovenfor. Bestemmelsen kan således ikke benyttes som hjemmel til at fastsætte generelle regler. Hertil kommer, at den nuværende bestemmelse i § 28 i lov om jernbane ikke kan anses for dækkende for beredskabsarbejdet, idet den alene angår sikring af transportkapacitet under ekstraordinære forhold. Endvidere skal nævnes, at selvom der med indførelsen af jernbanesikkerhedsdirektivet i dansk ret er fastsat bestemmelse om, at jernbanevirksomheder og infrastrukturforvalter skal udarbejde handlings-, beredskabs- og informationsplaner i tilfælde af katastrofesituationer på jernbaneområdet, og Trafikstyrelsen er tillagt kompetence på området, findes bestemmelsen i direktivet isoleret set ikke at kunne sikre tilvejebringelse af klare retningslinier for, hvilke krav myndighederne nærmere kan stille til virksomhedernes beredskabsarbejde, herunder jernbanesikring. Det skal i øvrigt nævnes, at der i EU-regi er et arbejde i gang vedr. udarbejdelse af handlingsplan på anti-terrorområdet om bl.a. terrorsikring af passagertransport på land.

Det anses for væsentligt af hensyn til sikring af jernbanen, at der gælder en speciel tavshedspligt for så vidt angår beredskabsforhold, idet en sådan tavshedspligt vil give større sikkerhed for, at der ikke sker offentliggørelse, herunder efter reglerne om merof-fentlighed, af fortrolige oplysninger.

Lignende regulering af beredskabsforhold i sektorlovgivningen er sket på energiområdet ved lovændringer i 2002 (lov nr. 316 af 22. maj 2002 om ændring af lov om elforsyning og visse andre energilove). Også på havneområdet er der sket tiltag ved lovændring i 2003 (lov nr. 1221 af 27. december 2003 om ændring af lov om havne og om ophævelse af visse love om anlæg af havne).

På baggrund af ovennævnte er det ministeriets vurdering, at det er hensigtsmæssigt at fastsætte en hjemmel vedrørende beredskab, herunder jernbanesikring, i lov om jernbane. I den forbindelse vægter hensynet til den øgede privatiseringsgrad og muligheden for forebyggelse og mindskelse af skadevirkningerne ved eventuelt terrorangreb betragteligt.