

Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V
Telefon +45 7221 8800
info@trafikstyrelsen.dk
www.trafikstyrelsen.dk

Notat

Dato: 04-07-2023

Sagsnr.: 2023-135003

Sagsbehandler: LINO

Regulering af beredskab på jernbaneområdet

Beredskabsbekendtgørelsen¹ indeholder regler om jernbanevirksomheders og infrastrukturforvalteres beredskabsarbejde på jernbaneområdet. Bekendtgørelsen gælder også for entreprenører og bybaner.

Virksomhedernes beredskabsarbejde og håndtering af nødsituationer inden for jernbanesikkerhed er dog i dag i vid udstrækning reguleret i forordninger og skal derfor ikke indgå i national lovgivning. Jernbaneloven indeholder også overordnede bestemmelser om virksomhedernes beredskabsarbejde. Beredskabsarbejdet inden for jernbanesikring varetages i dag dels af politiet og dels af samarbejdet mellem virksomhederne og myndighederne. Ved ekstraordinære hændelser, der fx vedrører transportsektoren og herunder jernbaneområdet, kan National Operative Stab (NOST) nedsættes mhp. at tilsikre tværgående koordinering og gensidig orientering mellem myndighederne. NOST har omvendt ikke nogen rolle på taktisk niveau ift. hændelseshåndtering hos den enkelte aktør – ej heller på jernbaneområdet.

Trafikstyrelsen vil gerne bede om bidrag fra de jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere, der i dag er omfattet af beredskabsbekendtgørelsen til vurdering af, hvilken national regulering der fremover vil være behov for på beredskabsområdet.

Reglernes anvendelsesområde

1. Beredskabsbekendtgørelsen

Det følger af bekendtgørelsens formålsbestemmelse, at bekendtgørelsen har til formål at fastsætte rammer for virksomhedernes varetagelse af beredskabsarbejde, herunder også vedrørende jernbanesikring (security).

Ekstraordinære situationer er i bekendtgørelsen defineret som uønskede naturskabte, menneskeskabte og teknologiske hændelser så som ekstreme vejrsituationer, pandemier o.l., der kan

¹ Bekendtgørelse nr. 1312 af 16. december 2008 om jernbanevirksomheders og jernbaneinfrastrukturforvalteres beredskabsarbejde.



påvirke jernbanen, jernbanedriften, passagerer og gods væsentligt samt trusler om terror eller terrorhandlinger rettet mod jernbanen, jernbanedriften, passagerer og gods. Efter bemærkningerne til jernbanelovens § 80, stk. 1, forstås der ved andre ekstraordinære situationer f.eks. forhold i forbindelse med afvikling af større internationale topmøder i EU- eller NATO-regi.

Ved jernbaneulykke forstås i bekendtgørelsen en uønsket eller utilsigtet pludselig hændelse eller en specifik kæde af sådanne hændelser, der har skadelige følger for jernbanen, passagerer, gods eller jernbanedriften.

Det fremgår af bekendtgørelsen, at den gælder for jernbanevirksomheder og jernbaneinfrastrukturforvaltere. Bekendtgørelsen finder tilsvarende anvendelse på bybaner (metro, letbaner og S-banen) og virksomheder, der er certificeret efter regler fastsat i medfør af jernbanelovens § 11, stk. 2, (entreprenører).

3. EU-reglerne

Forordning 2019/773² (TSI OPE) indeholder regler om beredskab og håndtering af nødsituationer. Det følger af forordningen, at beredskabsforanstaltningerne skal omfatte planer for genoprettelse af "normal" drift på nettet og desuden omhandle fejl ved det rullende materiel, fejl ved infrastrukturen og ekstreme vejrforhold. Det følger endvidere af forordningen, at forskrifter for håndtering af nødsituationer typisk vil skulle omhandle sammenstød, brand i toget, evakuering af tog, ulykker i tunneller, hændelser, der vedrører farligt gods, og afsporinger.

Jernbanesikkerhedsdirektivet³ og forordning 2018/762⁴ (CSM SMS) indeholder endvidere regler om, at sikkerhedsledelsessystemet skal indeholde procedurer for håndtering af nødsituationer i overensstemmelse med forordning 2019/773.

Forordningerne finder anvendelse for jernbanevirksomheder, infrastrukturforvaltere og entreprenører, der har et EU-sikkerhedscertifikat eller en sikkerhedsgodkendelse til EU-jernbanen.

4. Trafikstyrelsens vurdering

Bekendtgørelsens formålsbestemmelse og definitionsbestemmelser kan forstås sådan, at bekendtgørelsen primært vedrører jernbanesikring, fx sikring af jernbanen mod terror, terrortrusler og følger af pandemier. Bekendtgørelsen vedrører dog også jernbanesikkerhed, idet der henvises til uønskede og utilsigtede hændelser og ekstreme vejr situationer.

Forordning 2019/773 og forordning 2018/762 vedrører alene jernbanesikkerhed og ikke jernbanesikring. Når EU-reglerne i det følgende beskrives, vedrører dette derfor alene jernbanesikkerhed. Regulering af jernbanesikring findes således ikke i forordningerne.

Beredskabsarbejde på bybaner reguleres ligeledes ikke i forordningerne. Jernbanelovens generelle regler om beredskab finder dog anvendelse for bybaner. Derudover er der i bekendtgørelse om sikkerhedsgodkendelse, EU-sikkerhedscertifikat og sikkerhedscertifikat på

² Jf. pkt. 4.2.3.6. og 4.2.3.7. i bilaget til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/773 af 16. maj 2019.

³ Jf. artikel 9, stk. 5, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/798 af 11. maj 2016.

⁴ Jf. bilag I, pkt. 5.5., og bilag II, pkt. 5.5., i Kommissionens delegerede forordning (EU) 2018/762 af 8. marts 2018.



jernbaneområdet⁵ krav til bybaners sikkerhedsledelsessystemer, der bl.a. også omhandler nødberedskab og afværgeforanstaltninger, samt registrering og håndtering af ulykker og forløbere til ulykker.

Beredskabsplanlægning

1. Beredskabsbekendtgørelsen

Efter beredskabsbekendtgørelsens § 6 skal jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere udarbejde og revidere en risiko- og sårbarhedsvurdering med nærmere fastlagt indhold. Det følger af bekendtgørelsen, at risiko- og sårbarhedsvurderingen er et dokument, der identificerer og prioriterer vigtige jernbaneområder og anlæg og trusler mod og svagheder ved disse, samt vurderer risikoen for, at disse trusler indtræder.

Jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere skal endvidere udarbejde og revidere sikringsplaner. Ved en sikringsplan forstås et dokument, der præciserer de forebyggende foranstaltninger, der skal til for at mindske de risici, der fremgår af risiko- og sårbarhedsvurderingen for de jernbaneområder og anlæg, der ifølge risiko- og sårbarhedsvurderingen er vigtige at beskytte for at kunne opretholde kontinuiteten i jernbanen og jernbanedriften, jf. beredskabsbekendtgørelsens § 7.

Efter beredskabsbekendtgørelsens § 8 skal jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere udarbejde og revidere beredskabsplaner med nærmere fastlagt indhold, som skal beskrive, hvordan virksomhederne planlægger at håndtere og styre indsatsen i ekstraordinære situationer.

2. Jernbaneloven

Det følger af jernbanelovens § 80, stk. 1, at jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere skal foretage nødvendig planlægning og træffe nødvendige foranstaltninger for at sikre jernbanen og jernbanedriften i beredskabssituationer og andre ekstraordinære situationer.

3. EU-reglerne

Efter forordning 2018/762 skal organisationen udpege nødsituationer og tilhørende rettidige foranstaltninger, der skal træffes for at håndtere disse og genoprette normal driftstilstand i overensstemmelse med TSI OPE.

Organisationen skal endvidere have handlingsplaner, alarmeringsplaner og informationsplaner for nødsituationer, og disse skal bl.a. omfatte ordninger med henblik på at træffe alle påkrævede beslutninger alt efter typen af nødsituation, og beredskabsplaner skal om nødvendigt opdateres.

Infrastrukturforvalteren skal endvidere i sit sikkerhedsledelsessystem have ordninger for at stoppe driften og jernbanetrafikken øjeblikkeligt, hvis det er nødvendigt, og informere alle interessenter herom.

⁵ Jf. bilag 1, pkt. 5.4. og 5.5., i bekendtgørelse nr. 712 af 20. maj 2020 om sikkerhedsgodkendelse, EU-sikkerhedscertifikat og sikkerhedscertifikat på jernbaneområdet.



Efter forordning 2019/773 skal infrastrukturforvalteren sammen med alle de jernbanevirksomheder, der anvender dennes infrastruktur, og eventuelle naboinfrastrukturforvaltere, fastsætte, bekendtgøre og tilvejebringe de fornødne beredskabsforanstaltninger ud fra kravet om at mindske eventuelle negative virkninger af den uregelmæssige drift. Planlægningskravene og reaktionen på sådanne hændelser skal stå i et rimeligt forhold til den pågældende funktionsforringelse og dens potentielle konsekvenser. Foranstaltningerne skal under alle omstændigheder omfatte planer for genoprettelse af normal drift på nettet.

Infrastrukturforvalteren skal i samråd med alle de jernbanevirksomheder, der anvender dennes infrastruktur, naboinfrastrukturforvaltere og lokale myndigheder og organer udarbejde og bekendtgøre de forskrifter, der er nødvendige for at håndtere nødsituationer og genskabe normal drift på strækningen. Jernbanevirksomheden skal give infrastrukturforvalteren de nødvendige oplysninger til brug i sådanne situationer.

Jernbanevirksomheden skal desuden fastsætte retningslinjer for underretning af passagererne om togets nød- og sikkerhedsprocedurer.

Det følger endvidere af forordning 2019/773⁶, at jernbanevirksomheden skal fastsætte procedurer for udførelse af transport med farligt gods, herunder planlægning af de særlige foranstaltninger, der skal træffes i tilfælde af nødsituationer, som er relateret til det pågældende gods.

4. *Anden regulering*

Det følger af det såkaldte sektoransvarsprincip i beredskabslovens § 24, at de enkelte ministre inden for deres område skal planlægge for opretholdelse og videreførelse af samfundets funktioner i tilfælde af større ulykker og katastrofer, herunder udarbejde beredskabsplaner. Planerne skal revideres i det omfang, udviklingen gør dette nødvendigt, dog mindst én gang hvert fjerde år. Planerne og revisioner heraf skal sendes til Beredskabsstyrelsen.

5. *Bybaner*

Det følger af bekendtgørelse om sikkerhedsgodkendelse, EU-sikkerhedscertifikat og sikkerhedscertifikat på jernbanelområdet, at virksomheden skal identificere mulige nødsituationer og i relevant omfang beskrive disse. Virksomheden skal i sikkerhedsledelsessystemet fastlægge nødvendige planer, processer, procedurer eller systemer for opretholdelse af et tilstrækkeligt sikkerhedsniveau i forbindelse med en nødsituation. Sikkerhedsledelsessystemet skal ligeledes sikre, at genoprettelse af normal drift foretages på en sikkerhedsmæssig forsvarlig måde. Sikkerhedsledelsessystemet skal endvidere sikre, at ulykker og forløbere til ulykker bliver afhjulpet og registreret.

6. *Trafikstyrelsens vurdering*

EU-reglerne opdeler ikke beredskabsforanstaltningerne i risiko- og sårbarhedsvurdering, sikringsplaner og beredskabsplaner. Kravene i EU-reglerne fokuserer på, hvordan indsatsen i tilfælde af nødsituationer og uregelmæssig drift skal planlægges og styres med henblik på at

⁶ Jf. pkt. 4.2.3.4.3. i bilaget til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/773 af 16. maj 2019.



genoprette normal drift. EU-reglerne indeholder ikke krav om identificering af vigtige områder og anlæg og trusler og svagheder ved disse.

Indholdet af beredskabsplanerne er endvidere mere uddybende beskrevet i bekendtgørelsen end i forordningerne. Det er således efter forordningerne mere op til virksomhederne selv at fastlægge, hvad der skal indgå i planlægningen. Det fremgår endvidere ikke eksplicit af EU-reglerne, at planerne skal revideres mindst hvert andet år, men virksomhedens procedurer vil skulle gennemgås og revideres, når det er relevant.

Koordinering af beredskabsarbejdet

1. Beredskabsbekendtgørelsen

Efter beredskabsbekendtgørelsens § 5 skal jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere udpege en beredskabsansvarlig, der koordinerer virksomhedens beredskabsopgaver. Virksomhederne skal endvidere udpege et kontaktpunkt, som i ekstraordinære situationer skal fungere som bindeled mellem jernbanevirksomheden og infrastrukturforvalteren og sikre, at de nødvendige foranstaltninger iværksættes, samt kunne kommunikere med Trafikstyrelsen og andre myndigheder. Kontaktpunktet skal kunne kommunikere via e-mail, telefax og telefon, og punktet skal kunne opretholdes ved strømafbrydelser. Virksomhederne skal videregive oplysninger om den beredskabsansvarlige og kontaktpunktet til Trafikstyrelsen.

Efter bekendtgørelsens § 9 påhviler initiativ til koordinering af beredskabsarbejdet infrastrukturforvalteren, og koordineringen skal ske med de jernbanevirksomheder, der anvender dennes infrastruktur. Ved tilstødende infrastrukturforvaltere påhviler initiativet Banedanmark. Jernbanevirksomheden og infrastrukturforvalteren skal dokumentere, at de har koordineret beredskabsarbejdet.

Planlægningen skal endvidere koordineres med de relevante redningsberedskaber, politi, brandvæsen og øvrige relevante aktører i beredskabet. Politiet skal endvidere underrettes, hvis der er nærliggende risiko for, at der indtræffer en ekstraordinær situation.

2. Jernbaneloven

Det følger af jernbanelovens § 80, stk. 1, at jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere indbyrdes skal koordinere planlægning og udførelse af beredskabsopgaver, herunder også vedrørende jernbanesikringsopgaver og opgaver varetaget af Hjemmeværnet.

3. EU-reglerne

Efter forordning 2018/762 skal organisationen fastlægge og dokumentere alle parter roller og ansvar i overensstemmelse med TSI OPE. Organisationen skal endvidere have ordninger med henblik på at alarmere alt personale med ansvar for håndtering af nødsituationer og formidle informationer til alle parter og instrukser for nødsituationer til passagererne. Jernbanevirksomheden skal sikre, at dennes personale kan kontaktes af infrastrukturforvalteren med henblik på at give information. Jernbanevirksomheden skal også have en procedure for kontakt af enheden med ansvar for vedligeholdelse (ECM) og ihændehaver i en nødsituation.

Organisationen skal endvidere sikre, at redningstjenesterne kan kontaktes med det samme, og at redningstjenesterne får al relevant information.



Infrastrukturforvalteren skal koordinere nød- og beredskabsprocedurer med jernbanevirksomheder, beredskabstjenesterne og enhver anden part, der kan være involveret i en nødsituation.

Efter forordning 2019/773 skal infrastrukturforvalteren sammen med alle de jernbanevirksomheder, der anvender dennes infrastruktur, og eventuelle naboinfrastrukturforvaltere, klarlægge ansvarsfordelingen.

Infrastrukturforvalteren skal indhente og ajourføre kontaktoplysninger på nøglepersonale hos infrastrukturforvalteren og jernbanevirksomheden, samt oplyse jernbanevirksomheden herom. Jernbanevirksomheden skal levere denne information til infrastrukturforvalteren.

Infrastrukturforvalteren skal sammen med jernbanevirksomheden etablere en procedure for gensidig underretning i situationer, der forringer jernbanenettets eller det rullende materiels sikkerhed, præstation eller disponibilitet.

I forbindelse med grænseoverskridende infrastruktur skal samarbejdet mellem de relevante infrastrukturforvaltere lette koordinering og beredskab på begge sider af grænsen.

4. Bybaner

Det følger af bekendtgørelse om sikkerhedsgodkendelse, EU-sikkerhedscertifikat og sikkerhedscertifikat på jernbaneområdet, at sikkerhedsledelsessystemet for bybaner skal sikre nødvendig information til interne og eksterne parter før, under og efter en nødsituation.

5. Trafikstyrelsens vurdering

Både bekendtgørelsen og EU-reglerne indeholder regler om koordinering mellem infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder. Begge regelsæt lægger en stor del af ansvaret over på infrastrukturforvalteren. Begge regelsæt indeholder endvidere regler om kontakt til redningstjenesterne. EU-reglerne indeholder dog ikke regler om, hvordan der skal kunne kommunikeres, og om videregivelse af oplysninger til Trafikstyrelsen.

Trafikstyrelsens opgaver

1. Beredskabsbekendtgørelsen

Efter beredskabsbekendtgørelsens § 1, stk. 3, skal Trafikstyrelsen varetage den overordnede koordinering vedrørende beredskabsarbejdet. Styrelsen skal udarbejde en beredskabsplan, der angiver, hvordan styrelsen som helhed planlægger at håndtere en ekstraordinær situation, jf. § 2, stk. 2.

Efter § 10 videreformidler Trafikstyrelsen i ekstraordinære situationer information til centrale myndigheder, jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere samt fremskaffer relevant data og information af betydning for samfundets beredskab, herunder information om nabolandenes jernbanenet.



Efter § 11 skal jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere deltage i det af Trafikstyrelsen etableret formaliserede samarbejde om beredskabsforhold i jernbanesektoren, bl.a. gennem informationsvirksomhed og møder om beredskabsforhold.

2. Jernbaneloven

Det følger af jernbanelovens § 80, stk. 4, at Trafikstyrelsen varetager den overordnede koordination vedrørende beredskabsarbejdet.

3. EU-reglerne

Det fremgår af forordning 2019/773, at medlemsstaterne fortsat gerne må have nationale regler om lokale/nationale myndigheders og beredskabstjenesters rolle. Nationale regler om Trafikstyrelsens rolle vil derfor kunne opretholdes, hvis det vurderes nødvendigt.

4. Bybaner

Der findes ikke særskilt regulering om Trafikstyrelsens opgaver for så vidt angår bybaner, men bybaner er omfattet af den generelle bestemmelse i jernbanelovens § 80, stk. 4, om, at Trafikstyrelsen varetager den overordnede koordination vedrørende beredskabsarbejdet.

5. Trafikstyrelsens vurdering

Det vurderes, at der ikke er behov for, at almindeligt myndighedsarbejde reguleres i en bekendtgørelse, da Trafikstyrelsen under alle omstændigheder er berettiget og forpligtet til at varetage sådanne opgaver. Styrelsen kan/skal således vejlede virksomhederne om beredskabsforhold (evt. ved at henvise virksomheden til Beredskabsstyrelsen), hvis styrelsen modtager henvendelser herom.

Øvelser, evaluering og uddannelse

1. Beredskabsbekendtgørelsen

Efter beredskabsbekendtgørelsens § 12 skal jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere sikre, at beredskabsmedarbejdere modtager fornøden instruktion, uddannelse og træning.

Efter bekendtgørelsens § 13 skal jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere afholde beredskabsøvelser mindst hvert andet år. Virksomheden skal udarbejde en skriftlig evaluering af den afholdte øvelse. Øvelsen kan erstattes af håndteringen af en konkret jernbaneulykke eller ekstraordinær situation.

2. EU-reglerne

Efter forordning 2018/762 skal organisationen beskrive, hvordan uddannelsesbehov er blevet påvist. Derudover følger det generelt af forordningen, at organisationens kompetencestyringsystem skal sikre, at personalet har kompetence inden for de sikkerhedsrelaterede opgaver, som det har ansvaret for, og herunder bl.a. indledende oplæring, erfaring og kvalifikationer, samt løbende efteruddannelse og regelmæssig ajourføring af kompetencer⁷.

⁷ Jf. bilag I, pkt. 4.2., og bilag II, pkt. 4.2., i Kommissionens delegerede forordning (EU) 2018/762 af 8. marts 2018.



Beredskabsplanerne skal afprøves regelmæssigt i samarbejde med andre interessenter og om nødvendigt opdateres.

3. *Bybaner*

Det følger af bekendtgørelse om sikkerhedsgodkendelse, EU-sikkerhedscertifikat og sikkerhedscertifikat på jernbaneområdet, at planer, processer, procedurer og systemer for nødberedskabet skal evalueres, og virksomheden skal opbevare dokumentation for disses effektivitet. Derudover følger det generelt af bekendtgørelsen, at sikkerhedsledelsessystemet skal sikre, at relevant behov for uddannelse og træning bliver identificeret, samt at uddannelsen hhv. træningen gennemføres, således at medarbejdere opnår kompetencer, der er krævede for udførelsen af deres funktioner. Opnåelse af krævede kompetencer skal dokumenteres.

4. *Trafikstyrelsens vurdering*

Både bekendtgørelsen og EU-reglerne stiller krav til kompetencer/uddannelse og afprøvnings/øvelser. Forordningerne fastlægger dog ikke, hvor ofte der skal afholdes øvelser.

Tilsyn

1. *Beredskabsbekendtgørelsen*

Efter beredskabsbekendtgørelsens § 14, stk. 1, fører Trafikstyrelsen tilsyn med virksomhedernes beredskabsarbejde.

2. *Jernbaneloven*

Efter jernbanelovens § 70 fører Trafikstyrelsen tilsyn med, at indehaveren af en sikkerhedsgodkendelse eller et sikkerhedscertifikat overholder betingelserne herfor. Trafikstyrelsen fører endvidere tilsyn med, at indehaveren overholder gældende lovgivning på jernbaneområdet vedrørende bl.a. interoperabilitet, beredskab, jernbanesikring og jernbanesikkerhed. Det følger endvidere af lovens § 80, stk. 4, at Trafikstyrelsen fører tilsyn med beredskabsarbejdet.

3. *EU-reglerne*

Efter sikkerhedsdirektivets artikel 17, stk. 1, fører den nationale sikkerhedsmyndighed tilsyn med, om jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere overholder deres forpligtelse til at anvende et sikkerhedsledelsessystem.

4. *Bybaner*

Det følger af § 16 i bekendtgørelse om sikkerhedsgodkendelse, EU-sikkerhedscertifikat og sikkerhedscertifikat på jernbaneområdet, at Trafikstyrelsen fører tilsyn med, at indehaveren af en sikkerhedsgodkendelse eller et sikkerhedscertifikat overholder betingelserne i bekendtgørelsen.

5. *Trafikstyrelsens vurdering*

Det vurderes, at Trafikstyrelsen efter jernbanelovens regler om tilsyn vil kunne føre tilsyn med, at jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere overholder forordningernes krav om beredskab.

Udlevering af oplysninger



1. Beredskabsbekendtgørelsen

Efter beredskabsbekendtgørelsens § 15 skal jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere efter anmodning give Trafikstyrelsen oplysning om alle forhold af relevans for beredskabsarbejdet.

2. Jernbaneloven

Efter jernbanelovens § 71, stk. 2, kan Trafikstyrelsen forlange udtalelser fra infrastrukturforvalteres og jernbanevirksomheders ledelse og medarbejdere og kræve al dokumentation af betydning for tilsynet udleveret.

3. EU-reglerne

EU-reglerne indeholder ikke krav om videregivelse af oplysninger til myndigheden efter anmodning.

4. Trafikstyrelsens vurdering

Det vurderes umiddelbart, at jernbanelovens § 71, stk. 2, vil kunne fungere som hjemmel til at indhente oplysninger fra virksomhederne.

Tavshedsbestemmelse

1. Beredskabsbekendtgørelsen

Efter beredskabsbekendtgørelsens § 16 skal kritisk materiale og kommunikation behandles fortroligt og må ikke komme uvedkommende i hænde. Hvis materialet opbevares elektronisk, skal uautoriseret adgang, sletning, ødelæggelse, ændring og offentliggørelse forhindres.

Forsendelse af materialet til Trafikstyrelsen skal ske med elektronisk post (kryptoudstyr), anbefalet brev eller kurér.

2. Jernbaneloven

Efter jernbanelovens § 80, stk. 5 og 6, er personer, der deltager i beredskabsarbejdet, under ansvar efter straffelovens §§ 152-152 e forpligtet til over for uvedkommende at hemmeligholde fortrolige oplysninger, som de får kendskab til i forbindelse med beredskabsarbejdet. Det fremgår af bemærkningerne til bestemmelsen, at der tænkes på statshemmeligheder og NATO-fortrolige oplysninger. De fortrolige oplysninger kan dog videregives til udenlandske myndigheder og internationale organisationer, når det følger af Danmarks internationale forpligtelser.

3. EU-reglerne

EU-reglerne indeholder ikke regler om, at beredskabsmaterialet skal behandles fortroligt.

Påbud og straf

1. Beredskabsbekendtgørelsen

Efter beredskabsbekendtgørelsens § 14, stk. 2 og 3, kan Trafikstyrelsen påbyde en virksomhed at ændre dokumentationen for beredskabsarbejdet, hvis virksomheden ikke opfylder betingelserne i bekendtgørelsen, ligesom styrelsen kan påbyde en virksomhed at afholde øvelser om nærmere angivne forhold.



Efter bekendtgørelsens § 18 kan virksomheden straffes med bøde, hvis den ikke planlægger beredskabsarbejdet, afgiver urigtige eller vildledende oplysninger, undlader at afgive oplysninger, ikke overholder påbud eller videregiver fortrolige oplysninger.

2. *Jernbaneloven*

Det følger af jernbanelovens § 73, at Trafikstyrelsen kan udstede påbud til indehaveren af et sikkerhedscertifikat eller en sikkerhedsgodkendelse om, at denne skal foretage de foranstaltninger, der er nødvendige for at udbedre forhold konstateret ved et tilsyn.

Efter jernbanelovens § 116, stk. 1, nr. 4, straffes den, der overtræder jernbanelovens § 80, stk. 1 og 2. Jernbanelovens § 80, stk. 1, vedrører virksomhedernes forpligtelse til at foretage beredskabsarbejde og koordinere planlægning og udførelse af beredskabsopgaverne.

Efter jernbanelovens § 116, stk. 3, straffes den, der undlader at efterkomme et påbud udstedt i henhold til loven. Efter § 116, stk. 4, straffes den, der afgiver urigtige oplysninger til administrative myndigheder.

3. *EU-reglerne*

EU-reglerne indeholder ikke regler om påbud og straf. Medlemsstaterne må fortsat gerne have nationale regler herom.

4. *Trafikstyrelsens vurdering*

Det kan være nødvendigt at opretholde bestemmelser om påbud, da jernbanelovens påbudsbestemmelser ikke helt dækker det samme som bekendtgørelsen.

Trafikstyrelsen har mulighed for efter jernbaneloven at straffe virksomheder, der ikke foretager beredskabsarbejdet.