



07. november 2023

HØRINGSSVAR VEDRØRENDE HØRINGSUDKAST TIL BEKENDTGØRELSE OM STRAFFEBESTEMMELSER FOR OVERTRÆDELSE AF TSI DRIFT OG TRAFIKSTYRING

Jernbanevirksomhederne Green Cargo AB, TX Logistik AB, DB Cargo Scandinavia A/S, Hector Rail AB, VIKING-Rail ApS og Contec Rail ApS ("Jernbanevirksomhederne") modtog den 10. oktober 2023 et høringsudkast til en ny bekendtgørelse om straffebestemmelser for overtrædelse af TSI Drift og trafikstyring.

Jernbanevirksomhederne mener ikke, at reglerne i høringsudkast til en ny bekendtgørelse om straffebestemmelser for overtrædelse af TSI Drift og trafikstyring bør vedtages.

Jernbanevirksomhederne henviser særligt til følgende forhold:

-
- Der bør være mere fokus på infrastrukturforvalters ansvar
 - Reglerne om lastens sikkerhed
 - Reglerne harmonerer ikke med dansk lovregulering
 - Reglerne harmonerer ikke med EU-regulering

De enkelte forhold uddybes i det følgende:

Der bør være mere fokus på infrastrukturforvalters ansvar

Det anføres gentagne gange i Trafikstyrelsens høringsbrev, at reglerne retter sig mod "jernbanevirksomheder, virksomheder certificeret efter regler fastsat i medfør af jernbanelovens § 11, stk. 3 og infrastrukturforvaltere". Dette er korrekt for så vidt de oplyste TSI-krav i bekendtgørelsens § 1, der i vid udstrækning også gælder for infrastrukturforvalteres rolle når de som kørselsoperatør udfører sådan infrastrukturel kørsel der er underlagt infrastrukturforvalterens sikkerhedsgodkendelse.

En af de bestemmelser, der pålægger infrastrukturforvaltere forpligtelser, er artikel 1, jf. bilagets pkt. 4.2.2.7.1 om kontrol af togets driftstilstand. Bestemmelsen har følgende ordlyd:

"Generelt krav

(...)

Infrastrukturforvalteren og jernbanevirksomheden skal fastsætte og ajourføre krav til og procedurer for midlertidig togdrift under uregelmæssige forhold."

Jernbanevirksomhederne ønsker gerne mere fokus på infrastrukturforvalteres ansvar for en sikker infrastruktur. Det er jernbanevirksomhedernes opfattelse at udkastet giver indtryk af et ønske om at udstille jernbanevirksomhederne og infrastrukturforvalternes operatørrettede aktiviteter, mens det virker som om infrastrukturforvalterens egentlige rolle med forvaltning og drift af infrastrukturen ikke synes at have fokus i bekendtgørelsesudkastet. Her tænkes særligt på de særlige omstændigheder omkring Storebæltsbroen, hvor særlige forhold ved kraftig vind gør at jernbaneinfrastrukturen ikke overholder TSI-krav.

Trafikstyrelsen er bekendt med rapporten om vindforholdene på Storebæltsbroen udarbejdet af DLR (German Aerospace Center) i september 2022 (tilgængelig på www.banegods.dk). Rapporten indeholder en meget grundig analyse af sikkerheden på denne vigtige del af jernbaneinfrastrukturen. Det burde føre til tiltag overfor infrastrukturforvalteren samt fokus på at medtage bestemmelser herom i en ny bekendtgørelse om straffebestemmelser for overtrædelse af TSI-reguleringen.

Reglerne om lastens sikkerhed

Udkastet til en ny bekendtgørelse medtager blandt andet TSI Drift og trafikstyring pkt. 4.2.2.4.1 om lastens sikkerhed.

Jernbanevirksomhederne har tidligere på udførlig vis redegjort for forholdene omkring lastens sikkerhed, herunder at Jernbanevirksomhederne altid har meget stort fokus på lastens sikkerhed, og at dette forhold altid prioriteres meget højt.

Jernbanevirksomhederne henviser til vedlagte høringssvar til Transportministeriet af 6. februar 2023 (**Annex 1**).

Reglerne harmonerer ikke med dansk lovregulering

Reglerne i høringssudkast til en ny bekendtgørelse om straffebestemmelser for overtrædelse af TSI Drift og trafikstyring er tilsyneladende slet ikke afstemt med eksisterende dansk lovregulering.

Blot som eksempel kan nævnes pkt. 4.2.2.1.2 om kendingssignal i TSI Drift og trafikstyring. Pkt. 4.2.2.1.2 har følgende ordlyd:

”Jernbanevirksomheden skal sørge for, at et tog, der nærmer sig, er klart synligt og genkendeligt som tog i kraft af tændte hvide frontlanterner i en bestemt form.

Det forreste køretøj i et tog skal på fronten have monteret tre lanterner arrangeret i en ligebenet trekant med spidsen opad som vist herunder. Lanterne skal altid være tændt, når toget fremføres fra denne ende.

Kendingssignalet skal gøre det let at få øje på toget (identificeringslys), sikre, at lokomotivføreren har tilstrækkeligt udsyn (frontlanterner) om natten og ved nedsat sigtbarhed, og må ikke blænde lokomotivførere i modkørende tog.”

Herudover fastsættes i bestemmelsen krav til afstanden mellem lanterne mv.

Der lægges i reglerne i høringssudkast til en ny bekendtgørelse om straffebestemmelser for overtrædelse af TSI Drift og trafikstyring op til at dette punkt om kendingssignal fremover strafsanktioneres som en del af dansk ret. Imidlertid gælder i henhold til dansk lovregulering helt andre krav til kendingssignalet for et tog.

I henhold til SR § 12 kan et tog lovligt fremføres i Danmark med to frontlanterner tændt. Ligeledes kan et tog lovligt fremføres med kun et lys tændt for nedsat hastighed.

Af SR § 12 fremgår blandt andet følgende:

”I stedet for tre hvide lys kan der vises to hvide lys ved siden af eller over hinanden, når forreste køretøj ikke har tre virksomme frontlanterner.”

”Opstår der fejl under kørslen, så der fra forreste køretøj ikke kan vises mindst to hvide lys, må toget videreføres med højst 40 km/t.”

For det første illustrerer ovennævnte, at reglerne i høringsudkast til en ny bekendtgørelse om straffebestemmelser for overtrædelse af TSI Drift og trafikstyring ikke er harmoniseret med dansk lovregulering.

For det andet illustrerer ovennævnte, at reglerne i høringsudkast til en ny bekendtgørelse om straffebestemmelser for overtrædelse af TSI Drift og trafikstyring slet ikke synes at have et klart formål, da noget fuldt lovligt efter dansk lovregulering pludselig skal strafsanktioneres i medfør af denne særegne bekendtgørelse. Det er evident, at der ikke er tale om en bestemmelse, hvor ”Trafikstyrelsen vurderer, at en overtrædelse kan medføre en umiddelbar og betydelig fare for jernbanesikkerheden”, som anført i høringsbrevet. Opregningen af bestemmelser i udkastet til en ny bekendtgørelse fremstår tilfældighedspræget.

Reglerne harmonerer ikke med EU regulering

Reglerne i høringsudkast til en ny bekendtgørelse om straffebestemmelser for overtrædelse af TSI Drift og trafikstyring er tilsyneladende heller ikke afstemt med eksisterende EU-regulering.

Som et eksempel kan henvises til, at ifølge udkastet til den nye bekendtgørelse skal pkt. 4.2.2.5.2 litra d i TSI Drift og trafikstyring strafsanktioneres.

Den nævnte bestemmelse i TSI Drift og trafikstyring er imidlertid *udgået* af EU-reguleringen. Af forordning (EU) 2023/1693 fremgår således følgende af artikel 1, stk. 2:

”Bilaget til gennemførelsesforordning (EU) 2019/773 ændres som angivet i bilaget til nærværende forordning”.

I bilaget til forordning (EU) 2023/1693 anføres følgende i pkt. 17:

"I punkt 4.2.2.5.2 foretages ændringer: ... Litra d) udgår".

Jernbanevirksomhederne kan desuden henvise til bestemmelserne i TSI Drift og trafikstyring, Tillæg B, pkt. B2 om "Fælles driftsregler". Disse bestemmelser tillader i vidt omfang et tog at fortsætte "med den tilladte maksimalhastighed" selv i tilfælde af at frontlanterne på et tog slet ikke kan tændes ("hvis lokomotivføreren ikke kan tænde nogen af frontlanterne"). Dette harmonerer på ingen måde med udkastet til en ny bekendtgørelse om selvstændig strafsanktionering af TSI Drift og trafikstyring, pkt. 4.2.2.1.2.

Reglerne i høringsudkast til en ny bekendtgørelse om straffebestemmelser for overtrædelse af TSI Drift og trafikstyring ses således heller ikke at være afstemt med eksisterende EU-regulering.

Konklusion

På baggrund af det ovenfor anførte appellerer Jernbanevirksomhederne til at Trafikstyrelsen undersøger forholdene bedre og ikke indfører den påtænkte bekendtgørelse om straffebestemmelser for overtrædelse af TSI Drift og trafikstyring, som den foreligger.

Jernbanevirksomhederne deltager meget gerne i et møde med Trafikstyrelsen for at drøfte dette nærmere.

Med venlig hilsen

Green Cargo AB

Henrik Dahlin

TX Logistik AB

Lars Winther Sørensen



DB Cargo Scandinavia A/S

Oliver Gesche

Hector Rail AB

Claes Scheibe

VIKING-Rail ApS

Jens Ole Pedersen

Contec Rail ApS

Anders Dørge



06. februar 2023

HØRINGSSVAR VEDRØRENDE NYT HØRINGSUDKAST TIL ÆNDRING AF JERNBANELOVEN OG LOV OM DSB

Jernbanevirksomhederne Green Cargo AB, TX Logistik AB, DB Cargo Scandinavia A/S, Hector Rail AB, VIKING-Rail ApS og Contec Rail ApS ("Jernbanevirksomhederne") modtog den 29. juni 2022 et høringsudkast til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB. Jernbanevirksomhederne afgav den 18. august 2022 et høringssvar vedrørende det oprindelige høringsudkast. Der blev i høringssvaret udtalt alvorlig bekymring over dele af høringsudkastet.

Jernbanevirksomhederne har den 17. januar 2023 modtaget et nyt høringsudkast til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB.

Ændringen af lov om DSB giver ikke anledning til bemærkninger fra Jernbanevirksomhederne.

Jernbanevirksomhederne har derimod en række bemærkninger til høringsudkastet til ændring af jernbaneloven.

Overordnet set er det positivt, at loven gøres mere direktivkonform. En række af de nye bestemmelser, der foreslås medtaget i loven for at opfylde direktivkrav, giver således ikke anledning til bemærkninger. Visse af de øvrige nye bestemmelser, der oprindeligt blev foreslået medtaget i loven var imidlertid uhensigtsmæssigt formulerede, og flere af disse kunne have negative effekter for jernbanevirksomheder og jernbanetransporten samlet set. Jernbanevirksomhederne er isoleret set positive overfor, at flere af disse bestemmelser er *udgået* af forslaget.

Særligt ét ændringsforslag påkalder sig imidlertid fortsat ganske meget fokus, nemlig lovforslagets pkt. 18 og 32, hvor der lægges op til en ny bestemmelse i § 57 a, der i medfør af en ændring af § 116, stk. 1 nr. 4 gøres strafbelagt. Det er for Jernbanevirksomhederne afgørende, at denne del af lovforslaget ændres, hvilket Jernbanevirksomhederne fremkommer med udførlige bemærkninger til nedenfor.

- **§ 20 a-c om Banedanmarks præstationsordning**

Det oprindelige høringsudkast indeholdt forslag til nye lovbestemmelser om Banedanmarks præstationsordning.

Jernbanevirksomhederne anførte i det oprindelige høringssvar, at de foreslåede bestemmelser burde ændres eller udgå. Vi kan konstatere, at bestemmelserne er udgået af det nye høringsudkast.

- **§ 21 a om afbestillingsafgift**

Det oprindelige høringsudkast indeholdt forslag til en ny lovbestemmelse om en supplerende obligatorisk afbestillingsafgift.

Jernbanevirksomhederne anførte i det oprindelige høringssvar, at den foreslåede bestemmelse burde udgå. Vi kan konstatere, at bestemmelsen er udgået af det nye høringsudkast.

- **§ 21 b og § 21 c**

Det oprindelige høringsudkast indeholdt forslag til nye lovbestemmelser om en supplerende overbelastningsafgift og en supplerende miljøpåvirkningsafgift.

Jernbanevirksomhederne anførte i det oprindelige høringssvar, at de foreslåede bestemmelser burde udgå. Vi kan konstatere, at bestemmelserne er udgået af det nye høringsudkast.

- **Ny strafbelagt bestemmelse om gods**

I forslaget pkt. 18 og 32 lægges op til en ny bestemmelse i § 57 a, der i medfør af en ændring af § 116, stk. 1 nr. 4 gøres strafbelagt.

Den nye foreslåede bestemmelse har følgende ordlyd:

»§ 57 a. Gods skal være anbragt således, at det ikke kan frembyde fare for personer eller medføre skade på ejendom. Gods må ikke kunne slæbe eller falde af, forårsage forstyrrende ulemper eller kunne flytte sig uden for togets profil under kørsel.«

Alle er naturligvis enige om, at gods ikke må kunne medføre farer eller skader, og i Jernbanevirksomhederne er sikkerheden prioriteret over alt andet. Problemet er imidlertid, som vi også anførte i det oprindelige høringssvar, at den foreslåede bestemmelse, og særligt de foreslåede forarbejder, ikke harmonerer med de gældende interoperabilitetsprincipper for europæisk godsjernbanedrift. Der tages således ikke højde for den EU-retlige ansvarsregulering, og der ses bort fra, at læsning af tog og vedligeholdelse af materiel ofte finder sted i andre lande med helt andre virksomheder som de ansvarlige parter, der hver især er underlagt tilsyn af sikkerhedsmyndighederne i andre medlemsstater.

Ændringsforslaget er medtaget i det nye høringsudkast på trods af, at Transportministeriet er fuldt ud opmærksom på de meget alvorlige udfordringer i forhold til EU interoperabilitetskravene. På side 44 i høringsudkastet anføres således følgende:

”Det bemærkes, at forslag til § 54 a [rettelig § 57 a] og forslag til ændring af § 116, stk. 1, nr. 4 som affattet ved dette lovforslags § 1, nr. 18 og 32 vil være forbundet med en væsentlig procesrisiko, idet Det Europæiske Jernbaneagentur har gjort gældende, at reglerne er i strid med punkt 4.2.2.4.1. i bilaget til EU-Kommissionens forordning (EU) 2019/773 af 16. maj 2019 om den tekniske specifikation for interoperabilitet gældende for delsystemet Drift og trafikstyring i jernbanesystemet i Den Europæiske Union. Det er overordnet Det Europæiske Jernbaneagentur’s vurdering, at udkastet til de foreslåede regler ikke er i overensstemmelse med kravet om, at ansvaret for en sikker drift af Unionens jernbanesystem og kontrollen med de risici, der opstår i dette system, ligger hos infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder, hver for sin del af

systemet jf. direktiv 2016/798 af 11. maj 2016 om jernbanesikkerhed artikel 4, stk. 1(d).

Det er dog regeringens opfattelse, at bestemmelserne er nødvendige at indføre i dansk ret med henblik på at sikre, at virksomhederne der opererer på jernbaneområdet kan stilles til ansvar i strafferetlig forstand, såfremt virksomhederne har anbragt gods til fare for personer eller ejendom og ikke lever op til det ansvar der følger af førnævnte regler. ”

Den påtænkte danske lovændring er således blevet direkte afvist af ERA på grund af manglende EU-konformitet. Af ERA's Opinion 2022-6 af 6. december 2022 fremgår blandt andet følgende:

“the proposed rule does not comply also with the requirements of Article 4 (“the responsibility for the safe operation of the Union rail system and the control of risks associated with it is laid upon the infrastructure managers and railway undertakings “) and Article 9 (4) of the Directive (EU) 2016/798.

The proposed rule also contradicts the requirements in the Commission Delegated Regulation (EU) 2018/762, to the extent that the RU is substituted in its role under point 3.1.1.1. Furthermore, rules setting the legal framework to secure that the liability of railway undertakings also becomes punishable under criminal legislation fall outside the scope of Article 8 of Directive (EU) 2016/798 on railway safety. As such the Agency has no power to assess them under the CSMs the TSIs or the relevant EU railway Directives.”

Once the Agency has submitted its negative assessment with the delay as explained above, SRD gives the Submitter the option of accepting or rejecting the Agency's assessment, such acceptance/rejection by the Submitter must take place within two months of the submission of the assessment.

DK has not yet submitted its opinion on the Agency's assessment via SRD.”

I indledningen til ERA's opinion 2022-6 anføres blandt andet følgende:

“Pursuant to Articles 25 and 26 of Regulation (EU) 2016/796, this opinion is addressed to Denmark with a copy to the European Commission.”

Jernbanevirksomhederne anser det for at være meget bekymrende, at ERA's afvisning ikke har fået ministeriet til at trække den påtænkte lovændring tilbage. I stedet fastholdes en model, hvor alt ansvaret lægges på den jernbanevirksomhed, der transporterer et tog gennem Danmark. Det anføres således blandt andet på side 94 om situationer, hvor virksomheder skal ifalde strafansvar, at:

"Dette skal blandt andet være tilfældet, når f.eks. jernbanevirksomheder handler på en sådan måde, at det bringer jernbanesikkerheden i fare, f.eks. ved ikke at sikre, at rullende materiel er korrekt vedligeholdt, såfremt det benyttes til kørsel af en virksomhed."

Herudover anføres det blandt andet på side 76, at:

"virksomheder skal sikre, at deres gods er fastspændt på en sådan måde, at det ikke kan frembyde fare for personer eller medføre skade på ejendom".

Den jernbanevirksomhed, der transporterer et tog gennem Danmark, er ofte ikke selv ansvarlig for vedligeholdelse af materiellet på toget, og det er ikke virksomhedens eget gods, der transporteres.

Vedligeholdelsesregimet i EU bygger på ECM-reglerne, hvor der til hver enkelt transportenhed er knyttet indtil flere ansvarlige ECM-enheder. ECM-ansvaret er således opdelt i flere niveauer, og disse niveauer kan enten varetages af samme ECM-enhed eller af forskellige ECM-enheder i forskellige medlemsstater.

Det er heller ikke usædvanligt, at en jernbanevogn kan være hjemmehørende i én medlemsstat, blive brugt i en anden medlemsstat og blive vedligeholdt i en tredje medlemsstat. Der er således ofte mange aktører involveret i jernbanedriften, og EU-reguleringen af ansvarsfordelingen tager højde for og bygger på dette.

Vedhæftede uddrag af en Final report fra 25. april 2022 fra en ERA Joint Network Secretariat Normal Procedure Task Force illustrerer de mange aktører, der er involveret i grænseoverskridende jernbanedrift. Både Trafikstyrelsen og Banedanmark deltog i den pågældende Task Force.

ERA's AMOC om safety of load er ligeledes et eksempel på, at ansvaret ligger hos mange forskellige enheder, og at jernbanevirksomheden ikke selv har det fulde ansvar.



Det anføres blandt andet i AMOC, at en jernbanevirksomhed skal "take account in their safety management systems of the risks associated with the activities of other actors and third parties"

Herudover skal en jernbanevirksomhed i henhold til det anførte i AMOC "recognise the need to collaborate with other interested parties (such as railway undertakings, infrastructure managers, manufacturer, maintenance supplier, entity in charge of maintenance, railway vehicle keeper, service provider and procurement entity), where appropriate, on shared risks and the putting in place of adequate safety measures".

I AMOC anføres om interoperabilitet følgende: "According to TSI OPE point 4.4.2 and Appendix I, national rules on the defined AMOC topics are generally not permitted. Therefore, if a Member State (MS) and/or a NSA or any other entity requires a RU or IM to comply with additional national requirements, then that MS or NSA or the other entity will have to provide, in line with Article 8 of Railway Safety Directive, evidence as to why their national requirements provide a higher degree of risk control than that set out in the AMOC."

Centrale dele af godstransport på jernbane beror på gensidigt samarbejde mellem terminaler, jernbanevirksomheder, infrastrukturforvaltere og øvrige tredjeparter. Transport af gods på jernbane i Europa er således karakteriseret ved at godsvogne cirkulerer frit i Europa og bliver udvekslet mellem mange forskellige jernbanevirksomheder på tværs af grænserne mellem Medlemsstaterne. Sikkerhed er kernen i jernbanetransport. Udveksling af vogne er for langt de fleste vogn-ihændehavere og godsoperatører styret sikkerhedsmæssigt af bestemmelserne i General Contract of Use for wagons (GCU). Aftalen fastlægger forpligtelser og rettigheder for hver part, for at sikre jernbanesikkerheden og forbedre effektiviteten ved jernbanegods trafik. GCU-aftalen er grundlaget for vurdering, kategorisering og rapportering af fejl på godsvognene, herunder fejlmærkning af vognene. Langt de fleste jernbanevirksomheder og ihændehavere i Europa har tilsluttet sig GCU og er dermed kontraktuelle partnere med alle de andre jernbanevirksomheder og ihændehavere, som er oplistet i appendix 1 til GCU.

Hele reguleringen er baseret på at der ikke ved hver overlevering fra én jernbanevirksomhed til en anden skal foretages nye selvstændige kontroller af samtlige forhold omkring transporten. Når tog overtages fra en anden jernbaneoperatør ved grænsestationer, eksisterer der desuden en multilateral aftale om grænseoverskridende godstrafik som de fleste europæiske jernbaneoperatører

har underskrevet: Agreement on freight Train Transfer Inspections (ATTI). ATTI fastlægger i punkt 1-4 de bindende betingelser, der kræves for at udføre overførselsinspektioner på vogne, der indgår i tog, der falder inden for aftalens anvendelsesområde. Herunder regulerer ATTI, hvordan de tilsluttede jernbanevirksomheder håndterer GCU bestemmelserne og UIC læseforskrifter i forbindelse med overgang af interoperable tog jernbanevirksomhederne imellem, samt hvordan de tilsluttede jernbanevirksomheder udfører eftersyn og fejlmelder vogne efter GCU bestemmelserne og UIC læseforskrifter. Dette sker ved hjælp af det i ATTI definerede kvalitetsstyringssystem. UIC læseforskrifterne anses for at være "state of the art" og anerkendes i hele Europa som de bedste forskrifter i forhold til sikre læseprocesser.

Tilsvarende er der, for at undgå gentagne kontroller, når tog overtages fra en anden jernbaneoperatør ved grænsestationer m.v. en multilateral aftale om grænseoverskridende transporter med farligt gods, som mange europæiske jernbaneoperatører ligeledes har underskrevet: *IRS 40471-3*, "Inspections of dangerous goods consignments". Aftalen fastlægger krav om kontrol af overensstemmelse mellem en transports mærkning og tilstand på vogne og oplysninger i det udfærdigede fragtbrev/EDI, både ved godkendelse af transporten samt ved transportens afslutning. Aftalen beskriver også hvorledes der kontrolleres i forhold til jernbaneoperatører der ikke har underskrevet aftalen. Aftalen beskriver herudover i lighed med ATTI, hvordan de tilsluttede jernbanevirksomheder skal udføre eftersyn og fejlmelder vogne efter reglerne i et defineret kvalitetsstyringssystem. Aftalen er optaget i gældende udgave af RID.

Den foreslåede § 57 a indeholder et helt overordnet udsagn om, at gods skal placeres sikkert. Dette princip ligger til grund for den samlede EU jernbanegodsregulering, og det er kommet til udtryk i pkt. 4.2.2.4.1. i bilaget til forordning (EU) 2019/773 (OPE TSI):

"Jernbanevirksomheden skal sørge for, at godsvogne er læsset på en sikker og forsvarlig måde under hele transporten."

Bemærkningerne til lovforslaget ændrer imidlertid markant på jernbanelovens grundlæggende strafferetlige regler, da strafansvaret synes at blive centraliseret omkring jernbanevirksomheden.

De foreslåede forarbejder går meget langt i relation til den påtænkte straffesanktionering af den nye bestemmelse overfor jernbanevirksomheder og

personer. Følgende var således anført i de oprindeligt foreslåede forarbejder, jf. det oprindelige høringsforslag s. 109:

”Pligten efter den foreslåede § 57 a påhviler primært virksomheden som sådan. Det betyder, at en virksomhed altid vil være ansvarlig for overtrædelser af den foreslåede § 57 a og overtrædelser altid skal sanktioneres med bødestraf til den ansvarlige virksomhed.”

De foreslåede forarbejder er i det nye høringsforslag ændret til følgende, jf. s 95:

”Pligten efter den foreslåede § 57 a påhviler primært virksomheden som sådan. Det betyder, at det først og fremmest vil være virksomheden som vil være ansvarlig for overtrædelser af den foreslåede § 57 a og at overtrædelser sanktioneres med bødestraf til den ansvarlige virksomhed.”

Der er tale om en meget afgørende ændring af forarbejderne, hvilket Jernbanevirksomhederne isoleret set ser som en forbedring.

Som noget nyt er endvidere indsat følgende afsnit i det nye høringsforslag, jf. s. 94:

”Bestemmelsen tænkes anvendt i de situationer, hvor manglende iagttagelse af § 57 a har medført en ulykke, en forløber til en ulykke eller hvor der er tale om særlige omstændigheder i forbindelse med sikkerhedsmæssige uregelmæssigheder f.eks. gentagelsestilfælde af samme sikkerhedsmæssige uregelmæssigheder. Det er således ikke hensigten, at der generelt skal ske politianmeldelse på baggrund af indberetninger foretaget efter § 78. Ved vurderingen af, om der skal ske politianmeldelse bør der f.eks. ses på hvor ofte indberetninger af samme karakter har fundet sted, og om virksomheden i øvrigt i tilstrækkeligt omfang har implementeret nødvendige processer i sit sikkerhedsledelsessystem om korrekt sikring af gods med henblik på at minimere fare for personer og ejendom.”

Jernbanevirksomhederne ser isoleret set positivt på den nye indsatte tekst, da der er tale om en væsentlig ændring af forarbejderne.

Der er imidlertid fortsat behov for, at det præciseres, at der kræves et element af skyld hos en aktør, førend straf kan komme på tale, da såvel erstatningsretlige regler som strafferetlige regler har til formål at være adfærdsregulerende, hvorfor der kræves et element af skyld hos skadevolder (culpa og uagtsomhed). Det brydes på erstatningsrettens område nogle gange med et objektivi ansvar ud fra forsikringsmæssige betragtninger, som det er sket for visse skader i jernbanelovens §§ 49 ff.

Erstatningsretlige konsekvenser for jernbanevirksomheden af overtrædelse af det overordnede udsagn i § 57 a kræver derfor culpøse handlinger/undladelser hos virksomheden, og strafferetlige konsekvenser for jernbanevirksomheden for overtrædelse af det overordnede udsagn i § 57 a kræver, at nogle hos virksomheden har udvist uagtsomhed, jf. straffelovens §§ 19 og 27.

Det vil blive op til domstolene at afklare, hvornår der er sådan culpa/uagtsomhed hos en jernbanevirksomhed, at jernbanevirksomheden kan ifalde straf. Men det er væsentligt for branchen at få indføjjet i forarbejderne, at der selvsagt skal foreligge culpa/uagtsomhed hos jernbanevirksomheden. Det skal også indføjjes i forarbejderne, at der er væsentlige områder uden for jernbanevirksomhedens kontrol. I sådanne situationer er jernbanevirksomhedens uagtsomhed kun relevant for erstatningsansvar og strafansvar, hvis uagtsomheden kan anses som culpa begået af ansatte i jernbanevirksomheden eller uagtsomhed begået af tilknyttede personer i jernbanevirksomheden, jf. straffelovens § 27, stk. 1.

Behovet for denne tydeliggørelse i forarbejderne har sammenhæng med det i lovforslagets side 76 anførte, der giver det indtryk, at den enkelte jernbanevirksomhed frit kan stille krav til godset, dets placering og kontrol heraf, sådan som en almindelig virksomhed kan til sine medkontrahenter, og som følge heraf har mulighed for i enhver henseende at sikre, at bestemmelsen er overholdt. Det er ikke tilfældet, og det går fundamentalt imod hele interoperabilitets-elementet i EU jernbanereguleringen.

Den samlede EU jernbaneregulering er kompleks, og der er mange selvstændige aktører, der ikke har mulighed for at stille krav til hinanden, idet de enkelte aktører hver for sig, herunder jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere, ifølge EU forordninger og national regulering er ansvarlige for at opfylde hver deres del af regelsættet, der hviler på samme bagved liggende hensyn om sikkerhed. Det er således ikke muligt for en jernbanevirksomhed at kontrollere, at alle andre aktører har udført samtlige deres opgaver korrekt for så vidt angår en læsset jernbanevogn

med gods, der modtages fra nogle af de andre i transportverdenen godkendte aktører. Det må afgøres efter de almindelige erstatningsretlige og strafferetlige principper om uagtsomhed hos disse selvstændige aktører, som jernbanevirksomheden ikke selv vælger, kan udløse erstatnings- eller strafansvar for jernbanevirksomheden.

Det bemærkes i tilknytning hertil, at straf af jernbanevirksomheden af uagtsomhed hos sådanne aktører ikke på nogen måde kan blive adfærdsregulerende af jernbanevirksomheden og derfor vil være et objektivt strafansvar. Det bruges generelt ikke i dansk lovgivning.

Der er endvidere et stort problem om selvinkriminering ved at strafbelægge § 57 a. Jernbanevirksomheden foretager løbende indberetning af konstaterede fejl. Hvis disse indberetninger kan udløse straf efter § 57 a, så kan denne indrapporteringspligt ikke opretholdes, jf. forbuddet mod selvinkriminering i artikel 6 i den Europæiske Menneskerettigheds konvention, og den måde som den forstås i dansk ret som angivet i retssikkerhedslovens § 10.

Det er helt centralt, at forslaget til den nye § 57 a og til bestemmelsen om at strafbelægge den nye bestemmelse udgår af lovforslaget.

- **Problematiske ophævelse af nugældende § 61, stk. 2.**

Der lægges i lovforslaget op til en ændring af § 61, hvorved den gældende § 61, stk. 2 om blandt andet Trafikstyrelsens godkendelse af jernbanevirksomheders trafikale sikkerhedsregler ophæves.

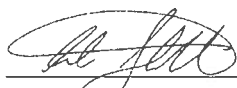
Ændringen er ikke detailbegrunderet i forslaget.

Der er behov for, at samspillet mellem jernbanevirksomheder og Trafikstyrelsen videreføres i forhold til de trafikale sikkerhedsregler, og der er behov for, at Trafikstyrelsens ansvar i relation til at godkende trafikale sikkerhedsregler fastholdes.

Såfremt ændringen fastholdes, bør der opereres med en overgangsordning på 5 år, ligesom det bør overvejes at udskyde ikrafttrædelsen af denne ændring set i forhold til de øvrige ændringer. Der bør således gives jernbanevirksomheder længere tid til at indrette sig på en situation, hvor de trafikale sikkerhedsregler ikke længere skal godkendes af Trafikstyrelsen, hvilket vil kræve etablering af nye processer i jernbanevirksomhedernes sikkerhedsledelsessystemer mv.

Med venlig hilsen

Green Cargo AB



Ted Söderholm

TX Logistik AB



Lars Winther Sørensen

DB Cargo Scandinavia A/S



Oliver Gesche

Hector Rail AB



Claes Scheibe

VIKING-Rail ApS



Jens Ole Pedersen

Contec Rail ApS



Anders Dørge

