



NOTAT

10. maj 2023

Baggrundsnotat om jernbanelovens § 78 - den særlige bestemmelse om tavshedspligt

Som følge af at et stort mindretal af Folketingets partier i forbindelse med betænkningsafgivelse af L 62 Forslag til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB, har udtrykt bekymring vedr. forslag til ændring af § 78, stk. 4, i jernbaneloven, fremsendes dette notat forud for en politisk drøftelse af reglerne på området.

Jernbanelovens § 78 sætter rammerne for reglerne om den indsamling af informationer om fælles sikkerhedsindikationer, der følger af artikel 5 i jernbanesikkerhedsdirektivet (direktiv 2016/798), herunder bilag 1. Trafikstyrelsen udgiver på baggrund af de indberettede data, jf. jernbanelovens § 78, årligt en sikkerhedsrapport.

Jernbanelovens § 78, stk. 4, bestemmer, at Trafikstyrelsens ansatte under strafansvar er forpligtede til over for uvedkommende at hemmeligholde de indberettede oplysninger. Denne regel følger ikke direkte af jernbanesikkerhedsdirektivet, men er fastsat som national regel med henblik på at sikre, at indberetninger - fra bl.a. ansatte i virksomheder - undtages reglerne om aktindsigt, da der er tale om en særlig bestemmelse om tavshedspligt, jf. offentlighedslovens § 35.

Formålet med § 78, stk. 4, er at understøtte en stærk indberetningskultur ved at sikre, at indberetningerne behandles fortroligt med henblik på, at bl.a. ansatte kan angive sikkerhedsforhold (herunder om forhold, som kun en eller få kender til) relateret til den virksomhed den pågældende er ansat i, uden at offentligheden eller virksomheden bliver bekendt med, at den pågældende har indberettet forholdet. Der er således tale om et beskyttelseshensyn, der bl.a. beskytter indberetteren og dermed er med til at sikre et større antal indberetninger. Ordningen er en form for wistleblower-ordning for jernbanesikkerhed.



På den anden side skal hensynet til offentlighed i den offentlige forvaltning vurderes, idet § 78, stk. 4, alt andet lige fører til mindre offentlighed af oplysninger efter aktindsigtsreglerne i offentlighedsloven.

I forbindelse med den videre behandlingen af L 62 Forslag til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB, kan det derfor overvejes, hvorvidt hensynet til mere offentlighed i forvaltningen eller hensynet til whistleblower-ordningen for jernbanesikkerhed bør veje tungest i relation til § 78, stk. 4.

På den baggrund kan der opstilles 3 scenarier.

Scenarie 1

Såfremt ønsket om mere offentlighed i den offentlige forvaltning ønskes styrket, kan den nationale bestemmelse i § 78, stk. 4, ophæves. Det vil medføre, at Trafikstyrelsens ansatte ikke underlægges den særlige tavshedspligt (og strafansvar) og dermed ikke kan undtage udlevering af oplysningerne om indberetningerne med henvisning til undtagelsesbestemmelsen i offentlighedslovens § 35. En sådan løsning vil styrke hensynet om mere offentlighed i den offentlige forvaltning, men kan indebære at visse indberetninger, der ikke er pligt til at indberette, ikke vil blive indberettet. Der er således risiko for, at der opnås et mindre datagrundlag i relation til indberetningerne om jernbanesikkerhed.

Det bemærkes dog, at der efter gældende ret er pligt for ansatte i virksomheder på jernbaneområdet og personer, der udfører sikkerhedsklassificerede funktioner på jernbaneområdet, til at indberette til den virksomhed, som de er ansat i. Derudover er virksomheder forpligtet til at indberette til Trafikstyrelsen mindst én gang årligt. Krav om indberetning til hhv. virksomheden og Trafikstyrelsen er underlagt straffebestemmelser.

Scenarie 2

Såfremt whistleblower-ordningen ønskes bevaret (gældende ret), bør regelgrundlaget bag imidlertid tilpasses som foreslået med L 62, så der opnås et klart og tydeligt grundlag for at kunne benytte offentlighedslovens § 35 som hjemmel til at afvise aktindsigtsanmodninger i de tilfælde, hvor der anmodes om aktindsigt i indberetningerne. Dette ville dermed lukke det utilsigtede hul i lovgivningen, der er med den nuværende ordning, når der søges om aktindsigt uden om Trafikstyrelsen.

Scenarie 3



Side 3/3

Det er også en mulighed, at ændringen fjernes fra lovforslaget, men at det i den forbindelse gøres klart, at der ikke ændres på gældende praksis. Så kan Transportministeriet undersøge forholdene nærmere i dialog med branchen.