



Fremsat den 17. marts 2010 af transportministeren (Hans Christian Schmidt)

## Forslag

til

# Lov om ændring af lov om jernbane og lov om offentlige veje og om ophævelse af lov om veteranbaner<sup>1)</sup>

(Oprettelse af Jernbanenævnet, ophævelse af lov om veteranbaner m.v.)

### § 1

I lov om jernbane, jf. lovbekendtgørelse nr. 969 af 8. oktober 2009, foretages følgende ændringer:

1. I § 3, stk. 1, udgår »for Jernbane og Færger (Trafikstyrelsen)«.

2. § 5 affattes således:

»§ 5. Ikke erhvervmæssig jernbanedrift, der fortrinsvis gennem en begrænset personbefordring drives for at tilgodese jernbanehistoriske og turistmæssige formål og ikke tilsigter at dække noget egentligt trafikalt behov, kræver tilladelse fra Trafikstyrelsen.

Stk. 2. Transportministeren kan fastsætte regler om den jernbanedrift, der er nævnt i stk. 1, herunder om kriterier for udstedelse af tilladelser, sikkerhedsmæssige og forsikringsmæssige forhold.

Stk. 3. Transportministeren kan udpege sagkyndige private virksomheder eller personer til at føre tilsyn med veteranbanerne. Ministeren kan fastsætte regler herom.«

3. I § 8 a, stk. 2, indsættes efter »forvalter«: », herunder oplysninger om jernbanevirksomhedernes trafik på infrastrukturen«.

4. I § 8 c indsættes før stk. 1 som nye stykker:

»Jernbaneinfrastrukturforvalterens krav til færdsel på de enkelte baneafsnit skal offentliggøres og være tilgængelige for alle jernbanevirksomheder.

Stk. 2. Jernbanevirksomhederne skal følge infrastrukturforvalterens krav til færdsel på de enkelte baneafsnit, jf. stk. 1.«

Stk. 1 bliver herefter stk. 3.

5. I § 8 d, stk. 5, 2. pkt., indsættes efter »fastsætte«: »regler om udstedelse af påbud og forbud til jernbaneinfrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder og«.

6. I § 21 e, stk. 1, indsættes efter »Infrastrukturforvalteren«: », Metroselskabet I/S«.

7. I § 21 i, stk. 3, indsættes som 2. pkt.:

»Trafikstyrelsen kan fastsætte regler om krav til den sagkyndige bistand, herunder assessorbistand.«

8. I § 21 j, stk. 3, indsættes som 2. pkt.:

»Trafikstyrelsen kan fastsætte regler om krav til den sagkyndige bistand, herunder assessorbistand.«

9. § 21 k, stk. 1, affattes således:

»Køretøjer, der anvendes på jernbanenettet, skal godkendes af Trafikstyrelsen, inden de må tages i brug.«

10. I § 21 k, stk. 2 og stk. 5, ændres »rullende materiel« til: »køretøjer«, og i stk. 2 ændres »det rullende materiel« til: »køretøjerne«.

11. I § 21 k, stk. 5, indsættes som 2. pkt.:

»Trafikstyrelsen kan fastsætte regler om krav til den sagkyndige bistand, herunder assessorbistand.«

12. I § 21 k, stk. 6, ændres »rullende materiel« til: »køretøjer« og efter »læsseenheder« indsættes: », herunder regler om, at visse forhold kan undtages fra godkendelse«.

<sup>1)</sup> Loven indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/12/EF af 26. februar 2001 om ændring af Rådets direktiv 91/440/EØF om udvikling af Fællesskabets jernbaner (EF-Tidende 2001, nr. L 75, side 1 ff.) og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/14/EF af 26. februar 2001 om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur (EF-Tidende 2001, nr. L 75, side 29 ff.).

13. Overskriften til kapitel 10 affattes således:

»Jernbanenævn, klageadgang, tilsyn m.v.«

14. § 24 og § 24 a affattes således:

»§ 24. Transportministeren nedsætter et Jernbanenævn, der varetager tilsyns- og klagefunktioner på jernbaneområdet. Jernbanenævnet er uafhængigt og er ikke undergivet instruktionsbeføjelse fra transportministeren. Nævnet kan undersøge sager på eget initiativ eller efter klage.

*Stk. 2.* Jernbanenævnet består af en formand og et antal andre medlemmer. Medlemmerne skal repræsentere jernbaneteknisk, jernbanesikkerhedsmæssig, samfundsøkonomisk og juridisk, herunder konkurrence- og forbrugerretlig, ekspertise. Medlemmerne beskikkes af transportministeren for en periode af 4 år.

*Stk. 3.* Transportministeren fastsætter regler om Jernbanenævnet, herunder regler om nævnets virksomhed, opgaver, sammensætning og sekretariatsbetjening.

*Stk. 4.* Transportministeren kan fastsætte regler om gebyrer til dækning af Jernbanenævnets omkostninger ved varetagelse af opgaver i henhold til denne lov.

§ 24 a. Jernbanenævnet overvåger konkurrencesituationen på markederne for jernbanetransportydelse, herunder markedet for jernbanegodstransport, med henblik på at undgå en u hensigtsmæssig udvikling på disse markeder. Jernbanenævnet fører i den forbindelse tilsyn med overholdelsen af Rådets direktiv 91/440/EØF af 29. juli 1991 om udvikling af Fællesskabets jernbaner med senere ændringer, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/14/EF af 26. februar 2001 om tildeling af jernbaneinfrastruktur og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur med senere ændringer samt reglerne til gennemførelse heraf.«

15. Efter § 24 a indsættes i *kap. 10*:

»§ 24 b. Jernbanenævnet fører tilsyn med overholdelsen af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1371/2007 af 23. oktober 2007 om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser (passagerrettighedsforordningen).

§ 24 c. Afgørelser i medfør af § 6, § 8, stk. 1 og 5-7, §§ 9-11, samt regler fastsat i medfør heraf, kan påklages til Jernbanenævnet, jf. dog stk. 2. Jernbanenævnets afgørelser kan ikke påklages til anden administrativ myndighed.

*Stk. 2.* Transportministeren kan fastsætte regler om adgangen til at klage over afgørelser, der træffes i henhold til denne lov, herunder om klagefrister eller om, at afgørelserne ikke kan påklages til Transportministeriet. Transportministeren kan fastsætte regler om, at afgørelserne kan påklages til Jernbanenævnet, herunder at de afgørelser, der kan påklages til Jernbanenævnet, ikke først kan påklages til anden administrativ myndighed.

*Stk. 3.* Beslutning om valg af tilbudsgiver i forbindelse med udbud efter § 8, stk. 2, og afgørelser efter § 8, stk. 3 og 4, kan påklages til Klagenævnet for Udbud, jf. § 24 e, stk. 4.

*Stk. 4.* Transportministeren fastsætter regler om passagerers klageadgang efter Europa-Parlamentets og Rådets forordning

(EF) nr. 1371/2007 af 23. oktober 2007 om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser (passagerrettighedsforordningen).

§ 24 d. Jernbanenævnet kan påbyde jernbanevirksomheder, infrastrukturforvaltere og andre virksomheder på jernbaneområdet at give de oplysninger, som har betydning for Jernbanenævnets virksomhed.

§ 24 e. Klage til Jernbanenævnet skal indgives senest 4 uger efter, at den afgørelse, der klages over, er meddelt den pågældende. Jernbanenævnet kan se bort fra fristen, når omstændighederne taler derfor.

*Stk. 2.* Har Jernbanenævnet ikke truffet afgørelse i en klagesag senest to måneder efter modtagelsen af alle nødvendige oplysninger, skal Jernbanenævnet underrette klageren om grunden hertil samt om, hvornår en afgørelse kan forventes at foreligge.

*Stk. 3.* Søgsmål til prøvelse af afgørelser og beslutninger om forhold omfattet af denne lov, herunder Jernbanenævnets afgørelser, skal indbringes senest 8 uger efter, at afgørelsen eller beslutningen er meddelt. Finder indbringelse for domstolene ikke sted inden for fristen, er den pågældende afgørelse eller beslutning endelig.

*Stk. 4.* For beslutninger og afgørelser efter § 24 c, stk. 2, der indbringes for Klagenævnet for Udbud, finder bestemmelserne i lov om Klagenævnet for Udbud om klagenævnets sammensætning, dets sagsbehandling, sanktioner og adgang til at klage over klagenævnets afgørelse, herunder indbringelse for domstolene, tilsvarende anvendelse.

§ 24 f. Jernbanenævnet afgiver senest den 30. april hvert år en beretning om dets virksomhed i det forgangne kalenderår. Beretningen offentliggøres på Jernbanenævnets hjemmeside.

§ 24 g. Jernbanenævnet udveksler oplysninger om dets arbejde, principper for beslutningstagning og praksis med de tilsvarende tilsynsorganer, der er omfattet af EU-reglerne på jernbaneområdet.

§ 24 h. Transportministeren kan bemyndige Trafikstyrelsen, Banedanmark, Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane eller andre statslige myndigheder til at udøve ministerens beføjelser i denne lov.

*Stk. 2.* Transportministeren kan bemyndige andre statslige myndigheder til at udøve de beføjelser, som Trafikstyrelsen, Banedanmark eller Havarikommissionen er tillagt efter denne lov.

*Stk. 3.* Transportministeren kan bemyndige sagkyndige, private virksomheder eller offentlige institutioner til at udøve ministerens beføjelser efter denne lov til at foretage typegodkendelser, prøvninger og eftersyn af emballage til farligt gods m.v.

*Stk. 4.* Transportministeren kan endvidere bemyndige sagkyndige, private virksomheder eller offentlige institutioner til at udøve ministerens beføjelser vedrørende godkendelse og afprøvning af specifikke sikkerhedsmæssige tekniske indretninger m.v.«

16. I § 26 indsættes som *stk. 2*:

»Stk. 2. Transportministeren kan endvidere fastsætte regler om en akkrediteringsordning for de organer, institutioner eller andre, der i henhold til retsakter fastsat af Det Europæiske Fællesskab skal varetage opgaver om forhold, der er omfattet af denne lov.«

## § 2

I lov om offentlige veje, jf. lovbekendtgørelse nr. 893 af 9. september 2009, foretages følgende ændring:

1. I § 86, stk. 1, ændres »Jernbaneklagenævnet« til: »Jernbanenævnet«.

## § 3

Lov nr. 76 af 13. marts 1969 om veteranbaner ophæves.

## § 4

Loven træder i kraft den 1. juli 2010.

# Bemærkninger til lovforslaget

## Almindelige bemærkninger

### Indholdsfortegnelse

1. Indledning
2. Lovforslagets indhold
  - 2.1. Oprettelse af tilsynsorgan
    - 2.1.1. Gældende ret
    - 2.1.2. Transportministeriets overvejelser og lovforslag
  - 2.2. Veteranbaner
    - 2.2.1. Gældende ret
    - 2.2.2. Transportministeriets overvejelser og lovforslag
  - 2.3. Sikkerhedsmæssige godkendelser
    - 2.3.1. Gældende ret
    - 2.3.2. Transportministeriets overvejelser og lovforslag
3. Økonomiske og administrative konsekvenser for stat, regioner og kommuner
4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet
5. Administrative konsekvenser for borgere
6. Miljømæssige konsekvenser
7. Forholdet til EU-retten
8. Høring
9. Sammenfattende skema

#### 1. Indledning

Jernbaneklagenævnet skal omorganiseres på baggrund af EU-regler i 1. jernbanepakke, således at nævnet kan behandle klage- og tilsynssager vedrørende bl.a. markedsforhold. I dag behandler nævnet kun klagesager. Jernbaneklagenævnets navn foreslås derfor ændret til ”Jernbanenævnet” for at tydeliggøre, at det nye tilsyns- og klageorgan ikke kun skal behandle klagesager.

Lovforslaget indeholder desuden en forenkling af reglerne på veteranbaneområdet, idet lov om veteranbaner foreslås ophævet. Det foreslås således, at bestemmelser om veteranbaner samles i lov om jernbane. Samtidig foreslås, at transportministeren bemyndiges til at fastsætte regler for veteranbaner.

Endvidere indebærer lovforslaget mulighed for at undtage visse mindre væsentlige sikkerhedsforhold fra godkendelse.

#### 2. Lovforslagets indhold

##### 2.1. Oprettelse af tilsynsorgan

###### 2.1.1. Gældende ret

Jernbaneklagenævnet behandler i dag alene sager om klager over afgørelser, der træffes i henhold til jernbaneloven. Der har kun været indbragt et meget begrænset antal klager for Jernbaneklagenævnet.

Tilsynsopgaver, bl.a. overvågning af konkurrencesituationen på jernbaneområdet, varetages af Transportministeriet.

Efter jernbanelovens § 24, stk. 7, kan transportministeren fastsætte regler om, at Jernbaneklagenævnet varetager tilsyns- og klagefunktioner vedrørende reglerne i passagerrettighedsforordningen (Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 1371/2007 af 23. oktober 2007), herunder at Jernbaneklagenævnet ikke behandler klager vedrørende civile tvister. Ved bekendtgørelse nr. 1115 af 1. december 2009 om ændring af

bekendtgørelse om farligt gods, kontrolafgifter og tilladelse til jernbanevirksomhed m.v. er der fastsat regler om, at enhver passager kan klage til Ankenævnet for Bus, Tog og Metro efter de for ankenævnet gældende regler i forbindelse med en civilretlig tvist vedrørende påstået overtrædelse af passagerrettighedsforordningen, og at Jernbaneklagenævnet behandler klager vedrørende forordningen, der falder uden for ankenavnets kompetence. Endvidere er det bestemt, at Jernbaneklagenævnet fører tilsyn med, at forordningen overholdes.

### 2.1.2. Transportministeriets overvejelser og lovforslag

Det er et vigtigt led i 1. jernbanepakke at skabe øget integration af Fællesskabets jernbaner. Dette medfører, at der fastsættes en række regler på fællesskabsniveau, der bl.a. har til formål at sikre, at jernbaneinfrastrukturen i medlemsstaterne kan benyttes af flere forskellige brugere, og at vilkårene for tildelingen af infrastrukturkapacitet er ens. Dette sikres gennem regler, der bl.a. stiller krav om gennemsigtighed og ikke-diskriminerende adgang til infrastrukturen.

For at sikre at disse regler efterleves, stiller EU-retten krav om, at medlemsstaterne opretter et tilsynsorgan, der skal overvåge og føre tilsyn med, at markedet for jernbanetransportydelse er velfungerende.

Det fremgår af direktiv 2001/14, artikel 30, stk. 1, at medlemsstaterne opretter et tilsynsorgan, og at dette organ med hensyn til organisation, finansieringsbeslutninger, retlig struktur og beslutningstagning skal være uafhængigt af enhver infrastrukturforvalter, ethvert afgiftsorgan og tildelingsorgan og enhver ansøger. Det bemærkes herved, at der ved en »ansøger« i direktivets forstand bl.a. forstås en jernbanevirksomhed.

Af direktiv 2001/14, artikel 30, stk. 2, fremgår endvidere, at en ansøger kan indgive klage til tilsynsorganet, hvis denne mener at være blevet uretfærdigt behandlet, udsat for forskelsbehandling eller på anden måde krænkede, især som følge af en afgørelse truffet af infrastrukturforvalteren eller jernbanevirksomheden vedrørende a) netredegrørelsen, b) kriterier i netredegrørelsen, c) tildelingsprocessen og dens resultat, d) afgiftsordninger, e) niveauet for eller strukturen i baneafgifter, som virksomheden skal betale eller kan komme til at skulle betale, eller f) ordninger vedrørende adgang til markerne for jernbanetransportydelse.

Det er ifølge direktiv 2001/14 en hovedopgave for tilsynsorganet at sikre, at baneafgifter er i overensstemmelse med direktivets regler og ikke indebærer forskelsbehandling.

I tilknytning hertil bemærkes, at det i direktiv 91/440, artikel 10, stk. 7 (der er indsat ved direktiv 2001/12) er

fastsat, at det i artikel 30 i direktiv 2001/14 nævnte tilsynsorgan overvåger konkurrencesituationen på markerne for jernbanetransportydelse, herunder markedet for jernbanegodstransport, og at tilsynsorganet hurtigst muligt på grundlag af en klage eller, hvor det er nødvendigt, på eget initiativ træffer afgørelse om passende foranstaltninger til afhjælpning af en negativ udvikling på disse markeder.

Endvidere bemærkes det, at passagerrettighedsforordningen (Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 1371/2007 af 23. oktober 2007), der trådte i kraft den 3. december 2009, ligeledes stiller krav om, at der skal udpeges et klageorgan og et tilsynsorgan.

Kommissionen har i åbningskrivelse af 24. juni 2008 og i begrundet udtalelse af 8. oktober 2009 kritiseret den danske gennemførelse af direktiv 2001/12 og direktiv 2001/14.

Kritikken retter sig mod, at det udpegede tilsynsorgan (Transportministeriet) ikke er uafhængigt i direktivernes forstand. Endvidere kritiseres det, at Jernbaneklagenævnet ikke i forbindelse med overvågning af konkurrencesituationen på jernbaneområdet kan optage sager til afgørelse på eget initiativ.

Med lovforslaget foreslås det, at der sker en udvidelse af Jernbaneklagenavnets opgaver, således at nævnet (foruden de opgaver nævnet har i dag) skal varetage klage- og tilsynssager vedrørende bl.a. markedsforhold. På den måde sikres det – i overensstemmelse med den kritik Kommissionen har fremført af den danske ordning – at tilsynsopgaver varetages af et organ, der er uafhængigt. Jernbaneklagenavnets navn foreslås ændret til Jernbanenævnet for at tydeliggøre, at det nye tilsyns- og klageorgan ikke kun skal behandle klagesager. Endvidere foreslås det – ligeledes for at imødekomme Kommissionens kritik – at det kommende Jernbanenævn skal være beføjet til at tage sager op på eget initiativ i forbindelse med overvågning af konkurrencesituationen på jernbaneområdet. Udvidelsen af nævnets opgaver vil indebære, at der særskilt afsættes ressourcer til nævnets drift, herunder permanent sekretariatsbetjening.

Hvad angår passagerrettighedsforordningen, findes det rigtigst at ophæve jernbanelovens § 24, stk. 7, og i stedet indsætte en konkret bestemmelse i loven om, at Jernbanenævnet fører tilsyn med forordningens overholdelse samt en bestemmelse om, at transportministeren fastsætter regler om passagerers klageadgang efter forordningen.

## 2.2. Veteranbaner

### 2.2.1. Gældende ret

Drift af veteranbaner er i dag reguleret i to love: lov om veteranbaner og lov om jernbane.

Efter veteranbaneloven kan tilladelse til drift af veteranbaner kun gives til den eller de kommuner, der ejer den pågældende strækning. Af bemærkningerne til veteranbaneloven fremgår, at man ved denne ordning ville sikre, at den, som har en tilladelse, altid vil kunne betale erstatning i tilfælde af skade på person eller gods.

Veteranbanedrift er også reguleret i § 5 i jernbaneloven, hvorefter ikke erhvervsmæssig jernbanedrift, der fortrinsvis gennem en begrænset personbefordring drives for at tilgodese jernbanehistoriske og turistmæssige formål og ikke tilsigter at dække noget egentligt trafikalt behov, skal opfylde bestemmelserne om sikkerhedsgodkendelse i jernbaneloven og de krav om forsikringsdækning, som transportministeren måtte foreskrive efter jernbanelovens § 17, stk. 1.

### 2.2.2. Transportministeriets overvejelser og lovforslag

Det foreslås, at veteranbaneloven ophæves, da loven ikke har en selvstændig praktisk betydning, bl.a. fordi veteranbanerne skal have forsikringsdækning i henhold til jernbaneloven og bestemmelser fastsat i medfør heraf.

Efter forslaget vil det således alene være jernbaneloven, der regulerer veteranbaneområdet. Samtidig foreslås det, at ministeren bemyndiges til at fastsætte administrative regler om veteranbanedrift.

Veteranbanedrift er ikke erhvervsmæssig jernbanedrift, men mere hobbypræget virksomhed, som udføres af klubber, foreninger, jernbanemuseer og lignende. Herudover omfattes andre kørsler af begrænset karakter som f.eks. ved filmoptagelser og vedligeholdelse af egne anlæg m.v. På den baggrund vil det ikke på alle områder blive nødvendigt i de administrative forskrifter at stille de samme krav, som stilles til den erhvervsmæssige jernbanedrift.

For at sikre at drift af veteranbaner sker på en forsvarlig måde, er det dog vigtigt fortsat at kunne stille krav om sikkerheds- og forsikringsmæssige forhold.

Dette er på linje med udviklingen på EU-området, hvorefter der, i den seneste ændring i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/110/EF af 16. december 2008 om ændring af Rådets direktiv 2004/49/EF om jernbanesikkerhed i EU (jernbanesikkerhedsdirektivet) bl.a. for at undgå urimelige byrder, er givet mulighed for, at medlemsstaterne kan undtage veteranbaner fra direktivets krav, herunder kravene om sikkerhedscertificering og -godkendelse.

Endvidere foreslås, at ministeren bemyndiges til at udpege sagkyndige private virksomheder eller personer til at føre tilsyn med veteranbaner. Baggrunden herfor er, at der på veteranbaneområdet er meget få personer, som besidder den nødvendige faglige ekspertise, og det forventes derfor, at der er behov for at udpege private virksomheder eller privatpersoner til at udføre tilsynet med veteranbanerne. Der vil i en bekendtgørelse blive fastsat krav til, hvem der vil kunne forestå sådanne tilsyn.

## 2.3. Sikkerhedsmæssige godkendelser

### 2.3.1. Gældende ret

Ifølge jernbanesikkerhedsdirektivet (2004/49/EF med senere ændringer) har alle, der opererer på jernbanesystemet, det fulde ansvar for sikkerheden på deres respektive del af systemet.

Efter interoperabilitetsdirektivet (2008/57/EF) skal hvert enkelt medlemsstats sikkerhedsmyndighed godkende delsystemer (køretøjer, jernbaneinfrastruktur m.v.) og herefter føre tilsyn med disse.

Alle forhold, der har betydning for jernbanesikkerheden, skal i dag godkendes af Trafikstyrelsen. I den gældende jernbanelov er der således ikke angivet nogen nedre grænse for, hvad myndigheden skal godkende, når det gælder rullende materiel (køretøjer) eller jernbaneinfrastruktur m.v.

### 2.3.2. Transportministeriets overvejelser og lovforslag

Det foreslås, at Trafikstyrelsen bemyndiges til at fastsætte nærmere regler om, at visse forhold kan undtages fra godkendelse. Det er hensigten, at der, for så vidt angår forhold der er undtaget fra godkendelse, skal være tale om relativt enkle forhold, der ikke er kritiske i forhold til sikkerheden på området.

Forslaget skal ses i lyset af, at det ifølge jernbanesikkerhedsdirektivet fortsat er jernbanevirksomhederne og infrastrukturforvalterne selv, der har ansvaret for sikkerheden. Det følger af jernbaneloven, at virksomhederne skal have et sikkerhedsledelsessystem, hvorfor de i højere grad er rustet til at løfte sikkerhedsansvaret. Det vurderes derfor sikkerhedsmæssigt forsvarligt og hensigtsmæssigt, at der kan fastsættes regler om, at visse forhold kan undtages fra kravet om forudgående myndighedsgodkendelse.

## 3. Økonomiske og administrative konsekvenser for stat, regioner og kommuner

Lovforslaget vurderes ikke at have økonomiske konsekvenser for staten, regionerne og kommunerne.

Lovforslaget får administrative konsekvenser for staten, idet Jernbanenævnets opgaver udvides, således at nævnet ikke kun skal behandle klagesager, men tillige føre tilsyn. Der oprettes i den forbindelse et sekretariat til betjening af nævnet, der forventes bemandede med ca. 2-3 årsværk.

Kommunerne fritages fra visse administrative opgaver i forbindelse med opnåelse af tilladelse til veteranbanedrift, der ophæves med lovforslaget. Dette vurderes at indebære, at visse kommuner vil opnå en marginal administrativ lettelse.

#### 4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

Lovforslagets bestemmelse om undtagelser fra godkendelser vil, når den udmøntes, lette virksomhedernes administrative byrder. Lettelserne forventes at komme på sigt og gradvist, efterhånden som sikkerhedsledelsessystemet implementeres i virksomhederne, samt på basis af virksomhedernes evne til selv at håndtere flere forhold, f.eks. via deres sikkerhedsledelsessystem.

Lovforslaget vurderes ikke at have væsentlige konsekvenser for veteranbanerne eller i øvrigt.

#### 5. Administrative konsekvenser for borgere

Lovforslaget har ingen administrative konsekvenser for borgerne.

#### 6. Miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget har ingen miljømæssige konsekvenser.

#### 7. Forholdet til EU-retten

Lovforslaget indeholder bestemmelser, der justerer gennemførelsen af dele af 1. jernbanepakke (Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/12/EF af 26. februar 2001 om ændring af Rådets direktiv 91/440/EØF om udvikling af Fællesskabets jernbaner og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/14/EF af 26. februar 2001 om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur).

#### 9. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindreudgifter	Negative konsekvenser/merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen.	Ingen.
Administrative konsekvenser for stat, regioner og kommuner	Det vurderes, at kommunerne vil opnå en marginal administrativ lettelse i forbindelse med ophævelse af veteranbaneloven.	Lovforslaget får administrative konsekvenser for staten, idet der oprettes et sekretariat til betjening af nævnet,

#### 8. Høring

Lovforslaget er sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer:

Ankenævnet for Bus, Tog og Metro, Akademikernes Centralorganisation, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Arriva (inkl. Vestbanen), Arbejdsgiverforeningen for Kollektiv Trafik (Dansk Industri), Banedanmark, BAT-Kartellet, HK Trafik og jernbane, Brancheforeningen Danske Advokater, Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik, Danmarks Rederiforening, Danmarks Naturfredningsforening, Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Byggeri, Dansk ErhvervsFremme, Dansk Industri, Dansk Metal, Dansk Transport og Logistik, Dansk Erhverv, Dansk Jernbaneforbund, Danske Handicaporganisationer, Danske Regioner, Dansk Cyklist Forbund, Dansk Vejforening, Danske Veterantogsoperatørers Fællesrepræsentation, Det Centrale Handicapråd, Den kooperative Arbejdsgiver- og Interesseorganisation i Danmark, Domstolsstyrelsen, Datatilsynet, DI – Transport, DSB, DSB S-tog, DSB First, DSB Museum, Energiklagenævnet, Energitilsynet, Forbundet af Offentlige Ansatte, Funktionærernes og Tjenestemændenes Fællesråd (FTF), Fælles Fagligt Forbund (3F), Forbrugerrådet, Forbrugestyrelsen, Forenede Danske Motorejere, Friluftsrådet, HK Danmark, Hovedstadens Lokalbaner A/S, Håndværksrådet, Jernbanernes Arbejdsgiverforening (Dansk Industri), Jernbaneklagenævnet, Jernbaneklubben, Kommunernes Landsforening, Konkurrencestyrelsen, Kommunale Tjenestemænd og Overenskomstansatte, Landsforeningen af landsbysamfund, Landdistrikternes Fællesråd, LO, Landbrug & Fødevarer, Ledernes Hovedorganisation, Metroselskabet I/S, Midtjyske Jernbaner (Lemvig- og Odderbanen), Movia, NOAH Trafik, Nordjyske Jernbaner A/S, Offentligt Ansattes Organisationer (OAO), DB Schenker Rail Denmark Services A/S, Regionstog, Rådet for Større Færdelssikkerhed, Sammenslutning af Landbrugets Arbejdsgiverforeninger (SALA), Stats- og Kommunalt Ansattes Forhandlingsfællesskab (SKAF), Sammenslutning af Danske Småøer, Teknisk Landsforbund, Trafikforbundet, Trafikselskaberne i Danmark.

		der forventes bemanded med ca. 2-3 årsværk.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen.	Ingen.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Lovforslagets bestemmelse om undtagelser fra godkendelser vil, når den udmøntes, lette virksomhedernes administrative byrder.	Ingen.
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen.	Ingen.
Miljømæssige konsekvenser	Ingen.	Ingen.
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget justerer gennemførelsen af dele af 1. jernbanepakke.	

### Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

#### Til § 1

##### Til nr. 1

Det foreslås i § 3, stk. 1, at Trafikstyrelsen for Jernbane og Færger fremover benævnes Trafikstyrelsen. Forslaget er en konsekvens af, at Trafikstyrelsen har ændret navn fra Trafikstyrelsen for Jernbane og Færger til Trafikstyrelsen.

##### Til nr. 2

Det foreslås, at ikke erhvervmæssig jernbanedrift (jernbanevirksomhed og jernbaneinfrastrukturforvaltning), der fortrinsvis gennem en begrænset personbefordring drives for at tilgodese jernbanehistoriske og turistmæssige formål og ikke tilsigter at dække noget egentligt trafikalt behov, dvs. veteranbaner, kræver tilladelse fra Trafikstyrelsen. Desuden foreslås, at transportministeren kan fastsætte nærmere regler om den jernbanedrift, der er nævnt i stk. 1, herunder om kriterier for udstedelse af tilladelser, sikkerhedsmæssige og forsikringsmæssige forhold.

Bemyndigelsen påtænkes udnyttet til at udstede regler om bl.a., at tilladelse til ikke erhvervmæssig jernbanedrift kan udstedes til jernbanevirksomheder og jernbaneinfrastrukturforvaltere, der:

- 1) i faglig henseende er kvalificerede til at drive jernbanevirksomhed eller forvalte jernbaneinfrastruktur på en sikkerhedsmæssig forsvarlig måde,
- 2) er registreret hos Erhvervs- og Selskabsstyrelsen, og
- 3) er i besiddelse af en gyldig ansvarsforsikring efter jernbanelovens § 17.

Herudover gælder, at lovens kap. 8 c om jernbanesikkerhed og interoperabilitet også finder anvendelse på veteranbaner, herunder veteranog. Det indebærer bl.a.,

at der udover en tilladelse til driften fortsat vil skulle opnås godkendelse af køretøjerne, dvs. det rullende materiel, og af infrastrukturen m.v. efter bestemmelserne i § 21 k samt regler udstedt i medfør heraf. Derudover vil regler af mere teknisk karakter for veteranbanerne fortsat kunne udstedes i medfør af den gældende bestemmelse i jernbanelovens § 21 h, stk. 1, 1. pkt., hvoraf fremgår, at transportministeren kan fastsætte regler om sikkerhed og interoperabilitet på jernbaneområdet.

Med hensyn til forsikringsmæssige forhold vil der i lighed med ordningen efter den gældende bestemmelse i jernbanelovens § 17, stk. 1, kunne fastsættes krav om, at forsikringsdokumentationen eller policen skal foreligge på dansk af hensyn til en sikker vurdering af, hvorvidt virksomhederne opfylder forsikringskravene.

Det foreslås i stk. 3, at ministeren bemyndiges til at udpege sagkyndige private virksomheder eller personer til at føre tilsyn. Der vil i en bekendtgørelse blive fastsat krav til, hvem der vil kunne forestå sådanne tilsyn, således at kravene om bl.a. ligebehandling, habilitet og faglighed kan sikres opfyldt. Der henvises endvidere til pkt. 2.2.2. i de almindelige bemærkninger.

##### Til nr. 3

Bestemmelsen i jernbanelovens § 8 a, stk. 2, foreslås ændret således, at det klart fremgår, at oplysning om jernbanevirksomhedernes trafik på infrastrukturen også omfattes.

##### Til nr. 4

Formålet med forslaget er at sikre, at infrastrukturforvalterens sikkerheds-, drifts- og trafikstyringskrav på enkelte baneafsnit bliver offentliggjort, f.eks. på infrastrukturforvalterens hjemmeside, og er tilgængelige for alle jernbanevirksomheder. Formålet er også at gøre sikkerheds-, drifts- og trafikstyringskravene bindende for jernbanevirksomhederne. Som eksempel herpå kan



nævnes Banedanmarks krav til kørsel på strækninger udrustet med ERTMS (European Rail Traffic Management System).

Forslaget er i overensstemmelse med den praksis, der hidtil har været anvendt på området.

Til nr. 5

Der foreslås en tilføjelse i § 8 d, stk. 5, om, at ministeren kan fastsætte regler om påbud og forbud i forbindelse med beredskabsarbejdet. Ifølge § 8 d, stk. 1, skal jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere foretage nødvendig planlægning og træffe nødvendige foranstaltninger for at sikre jernbanen og jernbanedriften i beredskabssituationer og andre ekstraordinære situationer. Jernbanevirksomheder og jernbaneinfrastrukturforvaltere skal endvidere indbyrdes koordinere planlægning og udførelse af beredskabsopgaver, herunder også vedrørende jernbanesikringsopgaver.

Ifølge § 8 d, stk. 2, skal jernbanevirksomheder og jernbaneinfrastrukturforvaltere foretage nødvendig planlægning og træffe nødvendige foranstaltninger for at sikre passagerers personlige sikkerhed i beredskabssituationer og andre ekstraordinære situationer.

Efter § 8 d, stk. 4, er det Trafikstyrelsen, der varetager den overordnede koordinering vedrørende beredskabsarbejdet og fører tilsyn hermed.

Efter § 8 d, stk. 5, kan Transportministeren fastsætte regler om sikring af jernbanen, passagerers personlige sikkerhed og varetagelse af beredskabsarbejdet. Transportministeren kan i den forbindelse fastsætte regler om udførelse af tilsyn med beredskabsarbejdet, herunder om jernbanevirksomhedernes og jernbaneinfrastrukturforvalternes fremsendelse af materiale som grundlag for tilsynet og om tilsynets beføjelser over for disse virksomheder. I medfør af stk. 5 er fastsat bekendtgørelse nr. 1312 af 16. december 2008 om jernbanevirksomheders og jernbaneinfrastrukturforvalteres beredskabsarbejde, der indeholder regler, om hvordan beredskabsarbejdet nærmere skal tilrettelægges. Efter bekendtgørelsen er det strafbart ikke at opfylde sine beredskabspligter.

Som det fremgår af § 8 d, stk. 5, har ministeren ikke hjemmel til at fastsætte regler om påbud og forbud. En sådan hjemmel findes nødvendig på dette område. Det vil i værste fald kunne betyde tab af menneskeliv, hvis virksomhederne ikke opfylder deres beredskabsforpligtelser og det er derfor nødvendigt, at Trafikstyrelsen kan handle hurtigt og eksempelvis forhindre, at der gennemføres kørsel på jernbanenettet, hvor beredskabsforholdene ikke er i orden. En risiko for at blive pålagt straf vurderes ikke tilstrækkeligt til at sikre, at der med kort varsel kan gribes ind over for uforvarselige beredskabs-

forhold. Med hjemmel i den foreslåede bestemmelse vil der således blive fastsat regler om, at Trafikstyrelsen kan påbyde virksomheder at opfylde deres beredskabspligt samt at forbyde kørsel på udvalgte strækninger, hvis de beredskabsmæssige forhold ikke er betryggende. Overtrædelse af et sådant påbud eller forbud vil være strafbart efter § 22, stk. 2.

Til nr. 6

Den aktuelle adgang til at foretage jordbundsundersøgelser, opmålinger, afmærkninger og andre undersøgelser af udendørs arealer med henblik på at foretage undersøgelser og projektering af nye baneanlæg eller ændringer af bestående baneanlæg efter jernbanelovens § 21 e, stk. 1, tilkommer i dag alene infrastrukturforvaltere og Trafikstyrelsen.

Den eksisterende bestemmelse afspejler den virkelighed, der gælder for de fleste anlæg af ny eller ændring af bestående infrastruktur, hvor det er den pågældende infrastrukturforvalter og Trafikstyrelsen, der har en interesse i at kunne foretage de undersøgelser, der er nødvendige for at kunne projektere ny eller ændret infrastruktur.

For metroens vedkommende gælder det, at Metroselskabet I/S har ansvar for projektering, anlæg og drift, mens forvaltningen af metroens infrastruktur varetages af Metro Service A/S.

Da Metroselskabet I/S - grundet metroens selskabskonstruktion - ikke er infrastrukturforvalter, kan selskabet ikke anvende jernbanelovens § 21 e, stk. 1.

Hermed afskæres Metroselskabet et vigtigt instrument, ikke bare i relation til ændring af bestående infrastruktur, men navnlig i relation til anlæg af ny infrastruktur, aktuelt metrocitring.

Der foreslås derfor en justering af bestemmelsen, således at Metroselskabet I/S får en bemyndigelse svarende til den, som infrastrukturforvalteren og Trafikstyrelsen har i § 21 e, stk. 1.

Det bemærkes, at Metroselskabet I/S i henhold lov nr. 551 af 6. juni 2007 om Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S er et interessentskab ejet af Københavns kommune, staten og Frederiksberg kommune.

Til nr. 7, 8 og 11

Der foreslås en ny bestemmelse i § 21 i, stk. 3, § 21 j, stk. 3, og i § 21 k, stk. 5, hvorefter Trafikstyrelsen kan fastsætte regler om krav til den sagkyndige bistand, herunder krav til assessorbistand, som virksomhederne pålægges at anvende i forbindelse med godkendelse og tilsyn, jf. § 21 i, stk. 3, § 21 j, stk. 3, og § 21 k, stk. 5.

Det påtænkes, at reglerne bl.a. kan indeholde krav om den sagkyndiges uvildighed og faglige kompetence samt fastlæggelse af opgavens omfang. Der er i dag et voksende behov for brug af sagkyndig bistand, herunder assessorbistand, i forbindelse med godkendelse af jernbaneinfrastrukturprojekter og godkendelse af rullende materiel (køretøjer). Der vil således fremover være brug for at stille krav til disse parter, når deres vurderinger lægges til grund ved godkendelser.

Til nr. 9 og 10

Det foreslås i forslaget til jernbanelovens § 21 k, stk. 1, 2 og 5, at begrebet ”rullende materiel” ændres til ”køretøjer”, som er den terminologi, der anvendes i nyere EU-forskrifter. I stk. 1 foreslås desuden en mindre sproglig justering af bestemmelsen på basis af EU-regler på området.

Ved køretøjer forstås således rullende materiel, som kører på jernbanenettet. Skinnebårne køretøjer såsom personvogne, godsvogne, togsæt, trækraftsenheder (lokomotiver), entreprenørmateriel m.v. er således omfattet af bestemmelsen. Forslaget medfører ingen materiel ændring af det gældende anvendelsesområde.

Jernbanevirksomhederne og infrastrukturforvalterne skal som hidtil have godkendt køretøjer af Trafikstyrelsen til brug på jernbanen, inden disse må tages i brug.

Til nr. 12

Med forslaget til jernbanelovens § 21 k, stk. 6, bebyrdes Trafikstyrelsen til at udarbejde nærmere regler om undtagelse af visse forhold fra sikkerhedsmæssig godkendelse. I den gældende jernbanelov er der ikke specifikt angivet en nedre grænse for, hvad der skal godkendes. Med forslaget til ændring af bestemmelsen vil Trafikstyrelsen kunne udarbejde regler om undtagelse fra godkendelse.

I de påtænkte regler er det hensigten, at der, for så vidt angår forhold, der skal være undtaget fra godkendelse, skal være tale om relativt enkle forhold, der ikke er kritiske i forhold til sikkerheden på området. Forhold, der skønnes direkte at kunne medføre større hændelser eller ulykker, vil selvsagt ikke blive undtaget. Som eksempel kan nævnes, at det fortsat er hensigten at hele køretøjer, større infrastrukturændringer og lignende skal godkendes, men at visse ikke kritiske ændringer kan undtages.

Der kan i øvrigt henvises til pkt. 2.3. i de almindelige bemærkninger.

Til nr. 13

Det foreslås at ændre overskriften på kapitel 10 for at understrege, at kapitlet også omhandler tilsyn.

Til nr. 14

#### *Til § 24*

I henhold til jernbaneloven har transportministeren nedsat et Jernbaneklagenævn, der behandler forskellige klager efter jernbanelovgivningen. Jernbaneklagenævnet har i dets mere end 10-årige levetid kun behandlet fire klagesager.

Det foreslås i stk. 1, at transportministeren nedsætter et Jernbanenævn, der erstatter Jernbaneklagenævnet, og som skal varetage en række opgaver, herunder klage- og tilsynsfunktioner vedrørende markedsforhold, der følger af EU-reglerne på jernbaneområdet.

Det er et centralt led i EU-reglerne, at dette tilsynsorgan skal være uafhængigt. Dette foreslås bl.a. sikret ved, at Jernbanenævnet ikke er undergivet instruktionsbeføjelse fra transportministeren, at medlemmerne beskikkes for en periode af 4 år, og at Jernbanenævnet får et budget, som det selv disponerer over, og som sikrer nævnet tilstrækkelige ressourcer i form af personale og budgetmidler til løsning af de pålagte opgaver.

For så vidt angår forslaget til stk. 2, bemærkes det, at Jernbaneklagenævnet efter de gældende regler består af fem medlemmer, der beskikkes af transportministeren efter indstilling. Efter de gældende regler skal formanden være dommer, og de fire andre medlemmer skal repræsentere henholdsvis jernbaneteknisk, jernbanesikkerhedsmæssig, samfundsøkonomisk og konkurrence-retlig ekspertise. De gældende regler indeholder endvidere regler om, hvilke organer der indstiller medlemmer til Jernbaneklagenævnet.

Forslaget til stk. 2 indeholder – modsat de i dag gældende regler – ikke krav om, at formanden skal være dommer. Det skal sikres, at Jernbanenævnet har medlemmer med juridisk ekspertise, men det findes ikke hensigtsmæssigt at stille krav om, at Jernbanenævnets formand skal være dommer, idet nævnet med lovforslaget ikke længere udelukkende skal tage sig af klagesagsbehandling. Det er dog samtidig klart, at den juridiske ekspertise navnlig skal være repræsenteret, når nævnet behandler klagesager.

Med de nye opgaver omhandlende markedsforhold og passagerrettigheder er der behov for, at Jernbanenævnet gives en bredere sammensætning, og at der ved beskikelsen af medlemmer til Jernbanenævnet tages højde herfor. Jernbanenævnet vil komme til at behandle en række forskelligartede spørgsmål, og det findes derfor ikke hensigtsmæssigt, at Jernbanenævnet i alle spørgs-

mål skal have samme sammensætning. Det findes mere hensigtsmæssigt, at formanden for Jernbanenævnet kan sammensætte nævnet ad hoc ud fra en vurdering af, hvilke kompetencer der er brug for i forhold til den konkrete sag. En lignende konstruktion findes hos Energiklagenævnet. Således vil der i bekendtgørelsesform blive udarbejdet nærmere regler om, hvor mange medlemmer der skal beskikkes til Jernbanenævnet, hvorledes Jernbanenævnet skal sammensættes i forhold til den enkelte sag, og hvilke organer og myndigheder der skal afgive indstilling til transportministeren om medlemmer til Jernbanenævnet. Bekendtgørelsen vil komme til at indeholde regler, hvoraf det vil fremgå, at den altovervejende hovedregel er, at medlemmer med jernbaneteknisk og jernbanesikkerhedsmæssig ekspertise udpeges efter indstilling fra Danmarks Tekniske Universitet eller tilsvarende institution, medlemmer med samfundsøkonomisk ekspertise udpeges efter indstilling fra Københavns Universitet eller tilsvarende institution, medlemmer med konkurrenceretlig ekspertise udpeges efter indstilling fra Konkurrencerådet eller tilsvarende institution, medlemmer med forbrugerretlig ekspertise udpeges efter indstilling fra Forbrugerrådet eller lignende institution. Da jernbaneteknisk ekspertise er begrænset, kan ministeren undtagelsesvis udpege efter indstilling fra andre.

Forslaget til stk. 3 giver transportministeren hjemmel til at fastsætte yderligere bestemmelser om Jernbanenævnet. Der skal udstedes en bekendtgørelse om Jernbanenævnet med supplerende regler om nævnets virksomhed, nævnets sammensætning og sekretariatsbetjening af nævnet. Det er påtænkt, at Trafikstyrelsen stiller sekretariatsbistand i form af medarbejdere til rådighed for Jernbanenævnet. For at understøtte nævnets uafhængighed vil medarbejderne ved behandling af sager for nævnet alene være underlagt Jernbanenævnets formands instruktion.

Det understreges, at lovforslaget ikke indeholder en udtømmende opregning af opgaver, som Jernbanenævnet skal varetage. Der er i gældende bekendtgørelser bestemmelser om, at Jernbaneklagenævnet er klagemyndighed i forhold til forskellige afgørelser, hvilket fremover vil være Jernbanenævnet. Derudover vil der bl.a. med hjemmel i lovforslagets stk. 3 kunne tildeles Jernbanenævnet yderligere opgaver, idet der f.eks. kan fastsættes regler om, at Jernbanenævnet skal være klage- eller tilsynsmyndighed på yderligere områder inden for jernbanelovens område.

For så vidt angår forslaget til stk. 4 bemærkes det, at transportministeren efter den gældende jernbanelovs § 24, stk. 6, kan fastsætte regler om gebyr for indgivelse af klage. Den gældende jernbanelov indeholder ikke

herudover bestemmelser om gebyrfinansiering af Jernbaneklagenævnets opgaver.

I stk. 4 foreslås det, at transportministeren kan fastsætte regler om gebyrer til dækning af Jernbanenævnets omkostninger ved varetagelse af opgaver i henhold til denne lov. Det påtænkes at videreføre ordningen med, at transportministeren fastsætter regler om gebyr for indgivelse af klage, men bortset herfra påtænkes hjemlen i stk. 4 ikke anvendt på nuværende tidspunkt. Hjemlen vil dog kunne anvendes i forbindelse med nye opgaver, som Jernbanenævnet i fremtiden måtte blive tildelt, f.eks. som følge af ny EU-regulering.

#### *Til § 24 a*

Der foreslås i § 24 a, at Jernbanenævnet overvåger konkurrencesituationen på markederne for jernbanetransportydelse, herunder markedet for jernbanegods-transport. Dette indebærer, at nævnet fører tilsyn med overholdelsen af de i forslaget nævnte direktiver samt de regler, der gennemfører dem. Det er især vigtigt, at nævnet fører tilsyn med at baneafgifter, der skal betales af jernbanevirksomheder, er i overensstemmelse med direktiverne og ikke indebærer forskelsbehandling, f.eks. på baggrund af nationalitet.

Tilsynsforpligtelsen indebærer, at Jernbanenævnet kan afgive en vejledende udtalelse, der indeholder nævnets retsopfattelse, og samtidig foreholde den forpligtede (f.eks. infratrakturføreren) hvad den efter nævnets opfattelse på grundlag af gældende ret har pligt til at gøre.

Markedsovervågning og tilsyn på området har hidtil været forestået af Transportministeriet.

Med lovforslaget overføres disse opgaver til det uafhængige Jernbanenævn. Nævnet skal således på eget initiativ eller efter klage foretage forskellige undersøgelser på jernbaneområdet med henblik på at sikre et velfungerende marked for jernbanetransportydelse i overensstemmelse med EU's regler på området.

Det bemærkes, at Jernbanenævnet udøver sine beføjelser med forbehold for de almindelige konkurrenceretlige regler og de beføjelser, som myndigheder med ansvar på konkurrenceområdet har.

Til nr. 15

#### *Til § 24 b*

Den foreslåede bestemmelse i § 24 b er en videreførelse af den gældende § 24, stk. 7, for så vidt angår tilsynsfunktionerne med den forskel, at det ifølge gældende ret er Transportministeren, der fastsætter regler om tilsyn, mens det med forslaget fastsættes direkte i

loven, at det er Jernbanenævnet, der fører tilsyn med overholdelsen af forordningen. Den foreslåede bestemmelse udmønter artikel 30, stk. 1, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1371/2007 af 23. oktober 2007 om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser (passagerrettighedsforordningen), hvorefter medlemsstaterne skal udpege et eller flere organer, som skal være ansvarlig/-e for håndhævelsen af forordningen. Det foreslås, at Jernbanenævnet varetager denne opgave og således fører tilsyn med forordningens overholdelse. Tilsynet består i, at Jernbanenævnet på eget initiativ eller efter klage kan undersøge forhold, der er omfattet af forordningens område. I de tilfælde, hvor Jernbanenævnet konstaterer, at forordningen ikke overholdes, kan de afgive en vejledende udtalelse, der indeholder nævnets retsopfattelse og samtidig foreholde den forpligtede (f.eks. jernbanevirksomheden) hvad den efter nævnets opfattelse på grundlag af gældende ret har pligt til at gøre.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.1.1. og 2.1.2. i de almindelige bemærkninger.

#### *Til § 24 c*

Efter den gældende § 24, stk. 2, 1. pkt., kan afgørelser i medfør af § 6, § 8, stk. 1 og 5-7, samt §§ 9-11 påklages til Jernbanenævnet. Dette foreslås videreført. Resten af den gældende § 24, stk. 2, om indhentelse af en bindende udtalelse fra Konkurrencerådet i visse sager samt klageadgang til Konkurrenceankenævnet for Jernbaneklagenævnets afgørelser i disse sager, foreslås ikke videreført. Dette skyldes, at Jernbanenævnet med de ændringer, der følger af lovforslaget, selv vil være i stand til at tage stilling til spørgsmål af konkurrencemæssig karakter. Herudover vil indbringelse af en afgørelse truffet af Jernbanenævnet for Konkurrenceankenævnet ikke stemme overens med, at Jernbanenævnet skal være et uafhængigt nævn.

Det bemærkes for en ordens skyld, at Konkurrencerådet er eneste myndighed, der kan træffe afgørelse efter konkurrenceloven, og at Konkurrencerådet fortsat har fuld kompetence hertil.

Det foreslås, at det kommer til at fremgå af loven, at afgørelser, der træffes i medfør af regler, der er fastsat med hjemmel i § 6, § 9, stk. 3 og 5-6, § 10 og § 11, stk. 1, kan påklages til Jernbanenævnet. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/14/EF af 26. februar 2001 om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur med senere ændringer, stiller i artikel 30 krav om, at afgørelser vedrørende netredegørelsen, kriterier i netredegørelsen, tildeling af infrastrukturkapacitet (herunder tildelingsprocessen og dens resultat), afgiftsordninger,

niveauet for eller strukturen i baneafgifter, som en jernbanevirksomhed skal eller kan komme til at skulle betale, og ordninger vedrørende adgang til markederne for jernbanetransportydelse skal kunne påklages til et uafhængigt tilsynsorgan. Henvisningen til § 9, stk. 3 og 5-6, § 10 og § 11, stk. 1, præciserer, at den type afgørelser kan påklages til Jernbanenævnet.

De afgørelser, der fremgår af den foreslåede § 24 c, stk. 1, udgør ikke en udtømmende liste over afgørelser, der kan påklages til Jernbanenævnet. Dette understreges af den foreslåede § 24 c, stk. 2, hvorefter transportministeren bl.a. kan fastsætte regler om, at afgørelser kan påklages til Jernbanenævnet.

Herudover foreslås det som et nyt 2. pkt. i bestemmelsens stk. 1, at det udtrykkeligt fremgår af lovteksten, at Jernbanenævnets afgørelser ikke kan påklages til anden administrativ myndighed. Efter den gældende § 24, stk. 5, har ministeren hjemmel til at fastsætte regler om, at Jernbaneklagenævnets afgørelser ikke kan påklages til anden administrativ myndighed. For at understrege nævnets uafhængighed, findes det mest korrekt, at dette forhold fremgår af selve lovteksten.

Den foreslåede bestemmelse i stk. 2 svarer til den i dag gældende bestemmelse i lovens § 24, stk. 5, med den ændring, at det er præciseret, at ministeren kan fastsætte regler om, at de afgørelser, som træffes efter delegation eller af en styrelse direkte i medfør af loven, ikke først skal indbringes for departementet, før de kan indbringes for Jernbanenævnet.

Den foreslåede bestemmelse i stk. 3 svarer til den i dag gældende bestemmelse i § 24, stk. 4, 1. pkt.

Det foreslås i stk. 4, at transportministeren fastsætter regler om passagerers klageadgang efter Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1371/2007 af 23. oktober 2007 om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser (passagerrettighedsforordningen). Forslaget er sammen med den foreslåede § 24 b en videreførelse af den gældende § 24, stk. 7. Ankenævnet for Bus, Tog og Metro, der er godkendt af økonomi- og erhvervsministeren i henhold til lov om forbrugerklager, blev oprettet den 1. februar 2009 og behandler civile tvister i forbindelse med rejser med kollektiv trafik. Ankenævnet for Bus, Tog og Metro består af en dommer som formand og repræsentanter for henholdsvis forbruger- og erhvervsinteresser. Det vil skabe klarhed hos forbrugerne, hvis der er flere forskellige klageorganer, som behandler de samme klager vedrørende passagerrettighedsforordningen. Der er derfor gennemført en ordning i bekendtgørelse nr. 1115 af 1. december 2009 om ændring af bekendtgørelse om farligt gods, kontrolafgifter og tilladelse til jernbanevirksomhed m.v., hvor

det udnyttes, at passagererne allerede i dag kan klage til Ankenævnet for Bus, Tog og Metro. I bekendtgørelsen er det således fastsat, at Ankenævnet for Bus, Tog og Metro behandler klager vedrørende passagerrettighedsforordningen, der indeholder en civilretlig tvist, dvs. sager, hvori typisk indgår et økonomisk mellemværende mellem passageren og trafikelskabet, f.eks. erstatnings-sager i forbindelse med forsinkelser og aflysninger, mens Jernbaneklagenævnet behandler klager, der falder uden for ankenævnets kompetence. Formålet med ordningen er at skabe et effektivt klagesystem til gavn for passagererne.

#### *Til § 24 d*

Med den foreslåede bestemmelse gennemføres artikel 30, stk. 4, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/14/EF af 26. februar 2001 om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur med senere ændringer. I forbindelse med behandlingen af en sag, hvad enten der er tale om en sag, som Jernbanenævnet har taget op på eget initiativ eller på grundlag af en klage eller anmeldelse, kan nævnet forlange, at de involverede virksomheder udleverer de oplysninger, som Jernbanenævnet finder nødvendige. Hvis en virksomhed ikke udleverer de krævede oplysninger, giver den foreslåede bestemmelse hjemmel til, at Jernbanenævnet kan udstede et påbud om, at den pågældende virksomhed skal udlevere oplysningerne. Undlader virksomheden at efterkomme påbuddet, kan virksomheden straffes efter lovens § 22, stk. 2.

#### *Til § 24 e*

Det foreslås i stk. 1, at klage til Jernbanenævnet skal indgives senest 4 uger efter, at den afgørelse, der klages over, er meddelt den pågældende. Det foreslås endvidere, at Jernbanenævnet kan se bort fra fristen, når omstændighederne taler derfor.

Det foreslås i stk. 2 – i overensstemmelse med artikel 30, stk. 5, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/14/EF af 26. februar 2001 om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur med senere ændringer – at det i overensstemmelse med EU-reglerne tilstræbes, at Jernbanenævnet træffer afgørelse i en klagesag senest to måneder efter modtagelse af alle nødvendige oplysninger. Hvis det ikke kan lade sig gøre, skal Jernbanenævnet give underretning til klageren som anført i forslaget til stk. 2.

Stk. 3 indeholder forslag om bestemmelser vedrørende domstolsprøvelse, herunder at der indsættes en søgsmålsfrist. Det foreslås, at der indføres en regel om, at alle

afgørelser og beslutninger om forhold omfattet af loven, herunder Jernbanenævnets afgørelser, skal indbringes for domstolene senest 8 uger efter, at afgørelsen eller beslutningen er meddelt. Sker der ikke indbringelse for domstolene inden for fristen, foreslås det, at den pågældende afgørelse eller beslutning er endelig. Forslaget om en søgsmålsfrist er begrundet i, at det forventes at medvirke til at skabe større klarhed, eksempelvis i forhold til markederne for jernbanetransporttydelser, at de involverede virksomheder ved, at en afgørelse eller beslutning er endelig, når der er forløbet 8 uger (og der ikke er sket indbringelse for domstolene). Ligeledes er det fundet nødvendigt at have en søgsmålsfrist, der er parallel med søgsmålsfristen i den lov, som der henvises til i forslaget st. 4.

Forslaget til stk. 4 vedrører beslutninger og afgørelser, der kan indbringes for Klagenævnet for Udbud, idet bemærkes, at der på dette område ligeledes gælder en 8 ugers søgsmålsfrist. Bestemmelsen er en videreførelse af jernbanelovens § 24, stk. 4, 2. pkt.

#### *Til § 24 f*

Med forslaget til § 24 f foreslås det, at Jernbanenævnet årligt skal afgive en beretning om dets virksomhed. Beretningen skal indeholde en kort beskrivelse af bl.a. de undersøgelser, som Jernbanenævnet har foranstaltet i det forgangne år, herunder om resultatet heraf, og de afgørelser, som Jernbanenævnet har truffet. Beretningen skal endvidere indeholde en vurdering af, om markederne for jernbanetransporttydelser fungerer efter hensigten og – hvis dette ikke findes at være tilfældet – eventuelt forslag til afhjælpning heraf.

Der etableres en hjemmeside for Jernbanenævnet, hvor bl.a. beretningen offentliggøres.

#### *Til § 24 g*

Det fremgår af artikel 31 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/14/EF af 26. februar 2001 om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur med senere ændringer, at de nationale tilsynsmyndigheder udveksler oplysninger om deres arbejde samt om deres beslutningstagningsprincipper i hele Fællesskabet, og at Kommissionen hjælper dem med dette arbejde. Der foreslås derfor en bestemmelse om, at Jernbanenævnet udveksler oplysninger om dets arbejde, principper for beslutningstagnings og praksis med de tilsvarende tilsynsorganer, der er omfattet af EU-reglerne på jernbaneområdet. Det bemærkes herved, at der findes en lignende bestemmelse i artikel 31 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1371/2007 af 23. oktober

2007 om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser (passagerrettighedsforordningen).

*Til § 24 h*

Forslaget til § 24 h er en videreførelse af den gældende § 24 a.

Til nr. 16

Med bestemmelsen foreslås, at transportministeren gives bemyndigelse til at fastsætte regler om en akkrediteringsordning for de organer, institutioner eller andre, der i henhold til de i § 26, stk. 1, nævnte EU-regler skal varetage opgaver om forhold, der er omfattet af denne lov.

Den gældende hjemmel i § 26 bemyndiger ministeren til at fastsætte regler med henblik på opfyldelse og anvendelse af EU-regler om jernbaneforhold. En anvendelse af hjemlen i § 26 til at fastsætte administrative forskrifter forudsætter således, at der er tale om opfyldelse eller anvendelse af EU-regler. De gældende EU-regler på jernbaneområdet indeholder bestemmelser om, at medlemsstaterne skal udpege organer (notified bodies), der skal varetage visse opgaver på jernbaneområdet. EU-reglerne på jernbaneområdet indeholder imidlertid ikke bestemmelser vedrørende mulighederne for at etablere en akkrediteringsordning (kvalitetssikring) for disse organer og fremgangsmåden herfor. På den baggrund findes det hensigtsmæssigt - for at undgå enhver tvivl - at indsætte en udtrykkelig hjemmel til at fastsætte regler herom.

Som eksempel kan nævnes, at der vil være behov for at fastsætte regler om akkreditering af de organer (notified bodies), som transportministeren i henhold til interoperabilitetsdirektivet har bemyndiget til at varetage visse opgaver efter direktivet. Disse organer verificerer

og kontrollerer, at køretøjer eller jernbaneinfrastruktur, der måtte ønskes godkendt af en virksomhed, er i overensstemmelse med interoperabilitetsdirektivet eller de tekniske specifikationer for interoperabilitet (TSI) m.v. Fastsættelsen af krav om akkreditering vil medføre, at der vil ske en uafhængig bedømmelse af de udpegede organers kompetence til at udføre en bestemt opgave i overensstemmelse med givne krav.

Akkrediteringsordningen vil indebære, at der udpeges sagkyndige til at undersøge de udpegede organers kompetence. De sagkyndige vil ikke kunne træffe afgørelser, heller ikke om hvorvidt udpegningen af det bemyndigede organ skal tilbagekaldes. Dette vil være Trafikstyrelsens afgørelse.

I henhold til direktiverne kan medlemsstaterne fratage organernes kompetence i tilfælde af, at organerne ikke udfører deres opgave tilfredsstillende. En akkrediteringsordning vedrørende sådanne organer vil kunne anvendes dels ved udpegningen af organet, dels ved en eventuel tilbagekaldelse heraf.

*Til § 2*

Det foreslås som konsekvens af den foreslåede ændring af kap. 10 i lov om jernbaner, at "Jernbaneklagenævnet" også i lov om offentlige veje ændres til "Jernbanenævnet".

*Til § 3*

Det foreslås som konsekvens af forslagets § 1, nr. 2, at veteranbaneloven ophæves. Der henvises til pkt. 2.2. i de almindelige bemærkninger.

*Til § 4*

Det foreslås, at loven træder i kraft den 1. juli 2010.

## Lovforslaget sammenholdt med gældende love

*Gældende formulering*

*Lovforslaget*

### § 1

I lov om jernbane, jf. lovbekendtgørelse nr. 969 af 8. oktober 2009, foretages følgende ændringer:

----  
**§ 3.** Ret til at drive jernbanevirksomhed kræver tilladelse og sikkerhedscertifikat udstedt af Trafikstyrelsen for Jernbane og Færger (Trafikstyrelsen).  
 ----

**1. I § 3, stk. 1,** udgår »for Jernbane og Færger (Trafikstyrelsen)«.

**§ 5.** Ikke erhvervsmæssig jernbanedrift, der fortrinsvis gennem en begrænset personbefordring drives for at tilgodese jernbanehistoriske og turistmæssige formål og ikke tilsigter at dække noget egentligt trafikalt behov, skal opfylde bestemmelserne om sikkerhedsgodkendelse i denne lov og de krav om forsikringsdækning, som transportministeren måtte foreskrive i henhold til § 17, stk. 1.

**2. § 5** affattes således:

»**§ 5.** Ikke erhvervsmæssig jernbanedrift, der fortrinsvis gennem en begrænset personbefordring drives for at tilgodese jernbanehistoriske og turistmæssige formål og ikke tilsigter at dække noget egentligt trafikalt behov, kræver tilladelse fra Trafikstyrelsen.

*Stk. 2.* Transportministeren kan fastsætte regler om den jernbanedrift, der er nævnt i stk. 1, herunder om kriterier for udstedelse af tilladelser, sikkerhedsmæssige og forsikringsmæssige forhold.

*Stk. 3.* Transportministeren kan udpege sagkyndige private virksomheder eller personer til at føre tilsyn med veteranbanerne. Ministeren kan fastsætte regler herom. «

----  
**§ 8 a.** Transportministeren kan fastsætte regler og normer for anlæg, vedligeholdelse, drift og nedlæggelse af jernbaneinfrastruktur, herunder for infrastrukturens forhold til omgivelserne, for entreprisbetingelser og for sådanne forhold, som i øvrigt er af betydning for jernbaneinfrastrukturens ensartethed og sikkerhed.

*Stk. 2.* Transportministeren kan pålægge infrastrukturforvaltere at afgive tekniske og statistiske oplysninger om den jernbaneinfrastruktur, de forvalter, i den form, som ministeren bestemmer.

**3. I § 8 a, stk. 2,** indsættes efter »forvalter«: »herunder oplysninger om jernbanevirksomhedernes trafik på infrastrukturen«.

----  
**§ 8 c.** Infrastrukturforvalteren skal stille de for kørslen på et baneafsnit fornødne tekniske

**4. I § 8 c** indsættes før stk. 1 som nye stykker:

forskrifter til rådighed for jernbanevirksomhederne.

»Jernbaneinfrastrukturforvalterens krav til færdsel på de enkelte baneafsnit skal offentliggøres og være tilgængelige for alle jernbanevirksomheder.

*Stk. 2.* Jernbanevirksomhederne skal følge infrastrukturforvalterens krav til færdsel på de enkelte baneafsnit, jf. stk. 1.«

Stk. 1 bliver herefter stk. 3.

----

**§ 8 d.** Jernbanevirksomheder og jernbaneinfrastrukturforvaltere skal foretage nødvendig planlægning og træffe nødvendige foranstaltninger for at sikre jernbanen og jernbanedriften i beredskabssituationer og andre ekstraordinære situationer. Jernbanevirksomheder og jernbaneinfrastrukturforvaltere skal indbyrdes koordinere planlægning og udførelse af beredskabsopgaver, herunder også vedrørende jernbanesikringsopgaver.

*Stk. 2.* Jernbanevirksomheder og jernbaneinfrastrukturforvaltere skal endvidere foretage nødvendig planlægning og træffe nødvendige foranstaltninger for at sikre passagerers personlige sikkerhed i beredskabssituationer og andre ekstraordinære situationer.

*Stk. 3.* Jernbanevirksomheder og jernbaneinfrastrukturforvaltere forpligtes til i de situationer, der er nævnt i stk. 1, mod fuld erstatning at stille transportkapacitet til disposition efter transportministerens nærmere bestemmelse.

*Stk. 4.* Trafikstyrelsen varetager den overordnede koordinering vedrørende beredskabsarbejdet og fører tilsyn hermed.

*Stk. 5.* Transportministeren kan fastsætte regler om sikring af jernbanen, passagerers personlige sikkerhed og varetagelse af beredskabsarbejdet. Transportministeren kan i den forbindelse fastsætte regler om udførelse af tilsyn med beredskabsarbejdet, herunder om jernbanevirksomhedernes og jernbaneinfrastrukturforvalternes fremsendelse af materiale som grundlag for tilsynet og om tilsynets beføjelser over for disse virksomheder.

*Stk. 6.* Personer, der deltager i beredskabsarbejdet, er under ansvar efter straffelovens §§ 152-152 e forpligtet til over for uvedkommende at hemmeligholde fortrolige oplysning-

**5. I § 8 d, stk. 5, 2. pkt., indsættes efter »fastsætte«:**

»regler om udstedelse af påbud og forbud til jernbaneinfrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder og«.



ger, som de får kendskab til i forbindelse med beredskabsarbejdet, jf. dog stk. 7.

*Stk. 7.* De fortrolige oplysninger, der er omfattet af stk. 6, kan videregives til udenlandske myndigheder og internationale organisationer, når det følger af Danmarks internationale forpligtelser.

----

**§ 21 e.** Infrastrukturforvalteren eller Trafikstyrelsen har, hvis det skønnes nødvendigt, til enhver tid mod behørig legitimation uden retskendelse adgang til at foretage jordbundsundersøgelser, opmålinger, afmærkninger og andre undersøgelser af udendørs arealer med henblik på at foretage undersøgelser og projektering af nye baneanlæg eller ændringer af bestående baneanlæg.

----

**§ 21 i.** Trafikstyrelsen fører tilsyn med,

- 1) at gældende sikkerhedsregler overholdes,
- 2) at jernbanemateriel og -anlæg opfylder gældende sikkerhedskrav,
- 3) at personer, der udfører sikkerhedsklassificerede funktioner, besidder de nødvendige helbredsmæssige og faglige kvalifikationer,
- 4) at jernbaneinfrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder har etableret og vedligeholder et sikkerhedsledelsessystem samt råder over de nødvendige sikkerheds-, registrerings-, og kontrolsystemer i forhold til de pågældende typer infrastruktur, materiel, trafik m.v.,
- 5) at jernbaneinfrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder overholder de gældende regler vedrørende befordring af farligt gods med jernbane,
- 6) at jernbanevirksomheder og jernbaneinfrastrukturforvaltere udarbejder handlings-, beredskabs-, og informationsplaner m.v., jf. § 8 d, og
- 7) at gældende regler om interoperabilitet overholdes.

*Stk. 2.* Trafikstyrelsen kan fastsætte nærmere regler og træffe afgørelse om, hvilke opgaver og funktioner der anses for at have et sikkerhedsmæssigt indhold.

**6. I § 21 e, stk. 1, indsættes efter »Infrastrukturforvalteren«: », Metroselskabet I/S«.**

*Stk. 3.* Trafikstyrelsen kan stille krav om, at der for jernbanevirksomhedens og infrastrukturforvalterens regning skal anvendes sagkyndig bistand i forbindelse med tilsyn.

*Stk. 4.* Trafikstyrelsen offentliggør hvert år senest den 30. september en beretning om sin virksomhed på jernbanesikkerhedsområdet. Samtidig med offentliggørelsen sendes beretningen til Det Europæiske Jernbaneagentur.

**§ 21 j.** Trafikstyrelsen godkender efter indstilling fra de pågældende jernbaneinfrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder de i § 21 i, stk. 1, nr. 1-4, nævnte krav til sikkerheden og ændringer heri.

*Stk. 2.* Transportministeren kan fastsætte regler om, at andre end de i stk. 1 nævnte forhold skal godkendes.

*Stk. 3.* Trafikstyrelsen kan kræve, at virksomheder, der ønsker styrelsens godkendelse i henhold til stk. 1, skal anvende sagkyndig bistand, herunder assessorbistand, i forbindelse med godkendelsen.

**§ 21 k.** Rullende materiel må ikke tages i brug, før Trafikstyrelsen har udstedt en ibrugtagningstilladelse.

*Stk. 2.* Trafikstyrelsen kan udstede typegodkendelser for rullende materiel. Typegodkendelsen giver ikke ret til at ibrugtage det rullende materiel.

*Stk. 3.* Læsseenheder, herunder containere, veksellad m.v., må ikke tages i brug, før Trafikstyrelsens godkendelse foreligger.

*Stk. 4.* Jernbaneinfrastruktur må ikke tages i brug, før Trafikstyrelsen har udstedt en ibrugtagningstilladelse. Trafikstyrelsen kan endvidere udstede typegodkendelse af delsystemer.

*Stk. 5.* Trafikstyrelsen kan kræve, at virksomheder, der ønsker styrelsens godkendelse af anlæg eller rullende materiel m.v., skal bruge sagkyndig bistand, herunder assessorbistand, i forbindelse med godkendelsen.

*Stk. 6.* Trafikstyrelsen kan fastsætte nærmere regler og træffe afgørelser om godkendelse af rullende materiel, delsystemer, systemer og læsseenheder.

**7. I § 21 i, stk. 3, indsættes som 2. pkt.:**

»Trafikstyrelsen kan fastsætte regler om krav til den sagkyndige bistand, herunder assessorbistand.«

**8. I § 21 j, stk. 3, indsættes som 2. pkt.:**

»Trafikstyrelsen kan fastsætte regler om krav til den sagkyndige bistand, herunder assessorbistand.«

**9. § 21 k, stk. 1, affattes således:**

»Køretøjer, der anvendes på jernbanenet, skal godkendes af Trafikstyrelsen, inden de må tages i brug.«

**10. I § 21 k, stk. 2 og stk. 5, ændres »rullende materiel« til: »køretøjer«, og i stk. 2 ændres »det rullende materiel« til: »køretøjerne«.**

**11. I § 21 k, stk. 5, indsættes som 2. pkt.:**

»Trafikstyrelsen kan fastsætte regler om krav til den sagkyndige bistand, herunder assessorbistand.«

**12. I § 21 k, stk. 6, ændres »rullende materiel« til: »køretøjer« og efter »læsseenheder« indsættes: », herunder regler om, at visse forhold kan undtages fra godkendelse«.**

----

Kapitel 10

*Klageadgang, Jernbaneklagenævnet m.v.*

§ 24. Jernbaneklagenævnet består af fem medlemmer, der beskikkes af transportministeren. Formanden skal være dommer. De fire andre medlemmer skal repræsentere henholdsvis jernbaneteknisk, jernbanesikkerhedsmæssig, samfundsøkonomisk og konkurrenceretlig ekspertise. Formanden og de øvrige medlemmer har hver en suppleant, der også beskikkes af transportministeren. Nævnets formand og dennes suppleant beskikkes efter indstilling fra Domstolsstyrelsen. Medlemmerne med jernbaneteknisk og jernbanesikkerhedsmæssig ekspertise og disses suppleanter beskikkes efter indstilling fra Danmarks Tekniske Universitet. Medlemmet med samfundsøkonomisk ekspertise og dennes suppleant beskikkes efter indstilling fra Københavns Universitet. Medlemmet med konkurrenceretlig ekspertise og dennes suppleant beskikkes efter indstilling fra Konkurrencerådet.

*Stk. 2.* Afgørelser i medfør af § 6, § 8, stk. 1 og 5-7, samt §§ 9-11 kan påklages til Jernbaneklagenævnet. I sager, der vedrører priser, øvrige aftalevilkår og krydssubsidiering i medfør af § 6 og § 10 indhenter Jernbaneklagenævnet en bindende udtalelse fra Konkurrencerådet, inden nævnet træffer endelig afgørelse. Afgørelser i medfør af 2. pkt. kan indbringes for Konkurrenceankenævnet.

*Stk. 3.* Afgørelser i Jernbaneklagenævnet træffes ved stemmeflerhed. Ved stemmelighed er formandens stemme udslagsgivende.

*Stk. 4.* Beslutning om valg af tilbudsgiver i forbindelse med udbud efter § 8, stk. 2, og afgørelser efter § 8, stk. 3 og 4, kan påklages til Klagenævnet for Udbud. Bestemmelserne i lov om Klagenævnet for Udbud og bestemmelser fastsat i medfør heraf om klagenævnets sammensætning, dets sagsbehandling, sanktioner og adgang til at klage over klagen-

13. *Overskriften* til kapitel 10 affattes således:

”*Jernbanenævn, klageadgang, tilsyn m.v.*”

14. § 24 og § 24 a affattes således:

»§ 24. Transportministeren nedsætter et Jernbanenævn, der varetager tilsyns- og klagefunktioner på jernbaneområdet. Jernbanenævnet er uafhængigt og er ikke undergivet instruktionsbeføjelse fra transportministeren. Nævnet kan undersøge sager på eget initiativ eller efter klage.

*Stk. 2.* Jernbanenævnet består af en formand og et antal andre medlemmer. Medlemmerne skal repræsentere jernbaneteknisk, jernbanesikkerhedsmæssig, samfundsøkonomisk og juridisk, herunder konkurrence- og forbrugerretlig, ekspertise. Medlemmerne beskikkes af transportministeren for en periode af 4 år.

*Stk. 3.* Transportministeren fastsætter regler om Jernbanenævnet, herunder regler om nævnets virksomhed, opgaver, sammensætning og sekretariatsbetjening.

*Stk. 4.* Transportministeren kan fastsætte regler om gebyrer til dækning af Jernbanenævnets omkostninger ved varetagelse af opgaver i henhold til denne lov.

ævnets afgørelser, herunder indbringelse for domstolene, finder tilsvarende anvendelse.

*Stk. 5.* Transportministeren kan fastsætte regler om adgangen til at klage over afgørelser, der træffes i henhold til denne lov, herunder om klagefrister eller om, at afgørelserne ikke kan påklages til Transportministeriet. Transportministeren kan fastsætte regler om, at afgørelserne kan påklages til Jernbaneklagenævnet, herunder at de afgørelser, der kan påklages til Jernbaneklagenævnet, ikke kan påklages til anden administrativ myndighed, og at Jernbaneklagenævnets afgørelser ikke kan påklages til anden administrativ myndighed.

*Stk. 6.* Transportministeren kan fastsætte nærmere regler om gebyr for indgivelse af klage.

*Stk. 7.* Transportministeren kan fastsætte regler om, at Jernbaneklagenævnet varetager tilsyns- og klagefunktioner vedrørende reglerne i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1371/2007 af 23. oktober 2007 om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser. Transportministeren kan herunder fastsætte, at Jernbaneklagenævnet ikke behandler klager vedrørende civile tvister.

*Stk. 8.* Jernbaneklagenævnet fastsætter selv sin forretningsorden.

**§ 24 a.** Transportministeren kan bemyndige Trafikstyrelsen, Banedanmark eller Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane eller andre statslige myndigheder til at udøve ministerens beføjelser i denne lov.

*Stk. 2.* Transportministeren kan bemyndige andre statslige myndigheder til at udøve de beføjelser, som Trafikstyrelsen, Banedanmark eller Havarikommissionen er tillagt efter loven.

*Stk. 3.* Transportministeren kan bemyndige sagkyndige, private virksomheder eller offentlige institutioner til at udøve ministerens beføjelser efter denne lov til at foretage typegodkendelser, prøvninger og eftersyn af emballage til farligt gods m.v.

*Stk. 4.* Transportministeren kan endvidere bemyndige sagkyndige, private virksomheder

**§ 24 a.** Jernbanenævnet overvåger konkurrencesituationen på markederne for jernbanetransportydelse, herunder markedet for jernbanegodstransport, med henblik på at undgå en u hensigtsmæssig udvikling på disse markeder. Jernbanenævnet fører i den forbindelse tilsyn med overholdelsen af Rådets direktiv 91/440/EØF af 29. juli 1991 om udvikling af Fællesskabets jernbaner med senere ændringer, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/14/EF af 26. februar 2001 om tildeling af jernbaneinfrastruktur og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur med senere ændringer samt reglerne til gennemførelse heraf. «

der eller offentlige institutioner til at udøve ministerens beføjelser vedrørende godkendelse og afprøvning af specifikke sikkerhedsmæssige tekniske indretninger m.v.

**15.** Efter § 24 a indsættes i *kap. 10*:

»§ 24 b. Jernbanenævnet fører tilsyn med overholdelsen af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1371/2007 af 23. oktober 2007 om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser (passagerrettighedsforordningen).

§ 24 c. Afgørelser i medfør af § 6, § 8, stk. 1 og 5-7, §§ 9-11, samt regler fastsat i medfør heraf, kan påklages til Jernbanenævnet, jf. dog stk. 2. Jernbanenævnets afgørelser kan ikke påklages til anden administrativ myndighed.

*Stk. 2.* Transportministeren kan fastsætte regler om adgangen til at klage over afgørelser, der træffes i henhold til denne lov, herunder om klagefrister eller om, at afgørelserne ikke kan påklages til Transportministeriet. Transportministeren kan fastsætte regler om, at afgørelserne kan påklages til Jernbanenævnet, herunder at de afgørelser, der kan påklages til Jernbanenævnet, ikke først kan påklages til anden administrativ myndighed.

*Stk. 3.* Beslutning om valg af tilbudsgiver i forbindelse med udbud efter § 8, stk. 2, og afgørelser efter § 8, stk. 3 og 4, kan påklages til Klagenævnet for Udbud, jf. § 24 e, stk. 4.

*Stk. 4.* Transportministeren fastsætter regler om passagerers klageadgang efter Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1371/2007 af 23. oktober 2007 om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser (passagerrettighedsforordningen).

§ 24 d. Jernbanenævnet kan påbyde jernbanevirksomheder, infrastrukturforvaltere og andre virksomheder på jernbaneområdet at give de oplysninger, som har betydning for Jernbanenævnets virksomhed.

§ 24 e. Klage til Jernbanenævnet skal indgives senest 4 uger efter, at den afgørelse, der

klages over, er meddelt den pågældende. Jernbanenævnet kan se bort fra fristen, når omstændighederne taler derfor.

*Stk. 2.* Har Jernbanenævnet ikke truffet afgørelse i en klagesag senest to måneder efter modtagelsen af alle nødvendige oplysninger, skal Jernbanenævnet underrette klageren om grunden hertil samt om, hvornår en afgørelse kan forventes at foreligge.

*Stk. 3.* Søgsmål til prøvelse af afgørelser og beslutninger om forhold omfattet af denne lov, herunder Jernbanenævnets afgørelser, skal indbringes senest 8 uger efter, at afgørelsen eller beslutningen er meddelt. Finder indbringelse for domstolene ikke sted inden for fristen, er den pågældende afgørelse eller beslutning endelig.

*Stk. 4.* For beslutninger og afgørelser efter § 24 c, stk. 2, der indbringes for Klagenævnet for Udbud, finder bestemmelserne i lov om Klagenævnet for Udbud om klagenævnets sammensætning, dets sagsbehandling, sanktioner og adgang til at klage over klagenævnets afgørelse, herunder indbringelse for domstolene, tilsvarende anvendelse.

**§ 24 f.** Jernbanenævnet afgiver senest den 30. april hvert år en beretning om dets virksomhed i det forgangne kalenderår. Beretningen offentliggøres på Jernbanenævnets hjemmeside.

**§ 24 g.** Jernbanenævnet udveksler oplysninger om dets arbejde, principper for beslutningstagning og praksis med de tilsvarende tilsynsorganer, der er omfattet af EU-reglerne på jernbaneområdet.

**§ 24 h.** Transportministeren kan bemyndige Trafikstyrelsen, Banedanmark, Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane eller andre statslige myndigheder til at udøve ministerens beføjelser i denne lov.

*Stk. 2.* Transportministeren kan bemyndige andre statslige myndigheder til at udøve de beføjelser, som Trafikstyrelsen, Banedanmark eller Havarikommissionen er tillagt efter denne lov.

*Stk. 3.* Transportministeren kan bemyndige sagkyndige, private virksomheder eller offentlige institutioner til at udøve ministerens beføjelser efter denne lov til at foretage typegodkendelser, prøvninger og eftersyn af emballage til farligt gods m.v.

*Stk. 4.* Transportministeren kan endvidere bemyndige sagkyndige, private virksomheder eller offentlige institutioner til at udøve ministerens beføjelser vedrørende godkendelse og afprøvning af specifikke sikkerhedsmæssige tekniske indretninger m.v.”

----  
**§ 26.** Transportministeren kan fastsætte regler med henblik på opfyldelse og anvendelse af retsakter fastsat af Det Europæiske Fællesskab om forhold, som er omfattet af denne lov. Transportministeren kan herunder fastsætte regler om meddelelse af påbud og forbud og om oplysningspligter.

**16.** I § 26 indsættes som *stk. 2*:

»*Stk. 2.* Transportministeren kan endvidere fastsætte regler om en akkrediteringsordning for de organer, institutioner eller andre, der i henhold til retsakter fastsat af Det Europæiske Fællesskab skal varetage opgaver om forhold, der er omfattet af denne lov. «

## 2

I lov om offentlige veje, jf. lovbekendtgørelse nr. 893 af 9. september 2009, foretages følgende ændring:

----  
**§ 86.** Forslag til nye eller ændrede sikkerhedsforanstaltninger ved krydsninger mellem jernbane og veje, der er åbne for almindelig færdsel, skal forelægges for transportministeren til godkendelse. Ministeren fastsætter nærmere regler herom, herunder om tilsyn og klageadgang til Jernbaneklagenævnet.

**1.** I § 86, *stk. 1*, ændres »Jernbaneklagenævnet« til: »Jernbanenævnet«.

## § 3

Lov nr. 76 af 13. marts 1969 om veteranbaner ophæves.

## § 4

Loven træder i kraft den 1. juli 2010.