



Fremsat den 11. marts 2015 af transportministeren (Magnus Heunicke)

Forslag

til

Jernbanelov¹⁾

Kapitel 1

Formål

§ 1. Lovens formål er at fastlægge rammerne for skinnebåren trafik, herunder at sikre, at jernbanetransport tilrettelægges og gennemføres under hensyn til sikkerhed, fremkommelighed og god samfundsøkonomi. Lovens rammer supplerer og udmønter retsakter fastsat af Den Europæiske Union, således at den danske jernbane sikres optimale vilkår for fortsat udvikling samt vækst for gods- og passagertransport.

Stk. 2. Loven skal i overensstemmelse med de formål, der er nævnt i stk. 1, særligt skabe klare rammer for jernbanens forskellige aktører, for passagerernes adgang til jernbanen, fremme anlæg og fornyelse af jernbaner, sikre en effektiv anvendelse af økonomiske ressourcer samt skabe konkurrence på markedet.

Kapitel 2

Anvendelsesområde og definitioner

§ 2. Loven gælder for jernbaner, herunder bybaner, jf. dog stk. 2-6.

Stk. 2. For veteranbaner gælder alene kapitel 8.

Stk. 3. Bybaner er ikke omfattet af kapitel 3, §§ 10, 17 og 18 samt § 53, stk. 3.

Stk. 4. Udover de bestemmelser, der angivet i stk. 3, er metro og letbaner ikke omfattet af §§ 20-22 samt §§ 66-68.

Stk. 5. Privatbaner er ikke omfattet af kapitel 3 og § 17. Transportministeren kan dog bestemme, at kapitel 3 og § 17 helt eller delvist skal gælde for privatbaner.

Stk. 6. Loven gælder ikke for privatejet jernbaneinfrastruktur og køretøjer, der udelukkende bruges på denne infrastruktur til ejerens egen godstransport.

§ 3. I denne lov forstås ved:

- 1) Anlægsmyndighed: Bygherren på et jernbaneanlægsprojekt.
- 2) Ansøger: Enhver fysisk eller juridisk person, herunder jernbanevirksomheder, som har en almenyttig eller forretningsmæssig interesse i at købe eller reservere infrastrukturkapacitet.
- 3) Bybane: Metro, letbaner og S-baner, som udfører transport i byer og forstæder.
- 4) Infrastrukturforvalter: Ethvert organ eller enhver virksomhed, der er ansvarlig for anlæg, vedligeholdelse og forvaltning, herunder trafikstyring, af jernbaneinfrastruktur.
- 5) Jernbaneinfrastruktur: Infrastrukturelementer, som defineret i bilag I i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneanlægsområde, som hører til hoved- og sidesporene, med undtagelse af spor inden for reparationsværksteder eller lokomotivremiser eller private sportilslutninger.
- 6) Jernbanevirksomhed: En virksomhed, hvis hovedaktivitet består i godstransport eller passagertransport på jernbane, og som er forpligtet til at sørge for trækraften, eller virksomheder, der kun leverer trækraft.
- 7) Veteranbane: Jernbanedrift, der fortrinsvis gennem en begrænset personbefordring drives for at tilgodese jernbanehistoriske og turismæssige formål, og som ikke primært tilsigter at dække et trafikalt behov.

¹⁾ Loven indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/49/EF af 29. april 2004 om jernbanesikkerhed i EU og om ændring af Rådets direktiv 95/18/EF om udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder og direktiv 2001/14/EF om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur samt sikkerhedscertificering (jernbanesikkerhedsdirektivet), EF-Tidende 2004, nr. L 164, side 44, som senest ændret ved Kommissionens direktiv 2014/88/EU af 9. juli 2014 om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/49/EF for så vidt angår fælles sikkerhedsindikatorer og fælles metoder til beregning af omkostningerne ved ulykker, og dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU af 21. november 2012 om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneanlægsområde, EU-tidende 2012, nr. L 343, side 32.

Kapitel 3

Markedsadgang

Adgang til jernbaneinfrastrukturen

§ 4. Ansøgere har lige adgang til på ikke-diskriminerende vilkår at søge om at købe eller reservere infrastrukturkapacitet på statens jernbaneinfrastruktur, jernbaneinfrastruktur ejet af A/S Storebælt eller A/S Øresund samt anden jernbaneinfrastruktur beliggende på den danske del af det transeuropæiske transportnet (TEN-T-nettet) samt adgang til stationer, kombiterminaler, rangerfaciliteter og jernbanerelaterede serviceydelser i tilknytning hertil.

Stk. 2. Transportministeren kan fastsætte regler om begrænsning af retten til at medtage passagerer fra én station til en anden, hvor udøvelsen af denne ret vil skabe ubalance i den økonomiske ligevægt i en kontrakt om offentlig tjeneste.

Adgang til stationer, kombiterminaler og jernbanerelaterede servicefaciliteter

§ 5. Forvaltere af stationer tildeler uden forskelsbehandling jernbanevirksomheder betjeningskapacitet på stationer samt tilhørende faciliteter, der ligger på de baneafsnit, som jernbanevirksomheden befærdes.

Stk. 2. Forvaltere af kombiterminaler tildeler uden forskelsbehandling og mod betaling jernbanevirksomheder betjeningskapacitet på kombiterminaler. Tildeling sker i samarbejde med den infrastrukturforvalter, der forvalter det baneafsnit, hvorved kombiterminalerne er beliggende.

Stk. 3. Forvaltere af jernbanerelaterede servicefaciliteter tildeler uden forskelsbehandling og mod betaling jernbanevirksomheder betjeningskapacitet til de pågældende faciliteter og deri leverede ydelser.

Stk. 4. Forvaltere, som angivet i stk. 1-3 og stk. 5, reserverer uden forskelsbehandling betjeningskapacitet i tilknytning til tildelt jernbaneinfrastruktur til ansøgere, der ikke er jernbanevirksomheder.

Stk. 5. I havne, hvortil der er knyttet jernbaneaktiviteter og dertil hørende faciliteter til omladning, gælder tilsvarende bestemmelser for betjeningskapacitet, som angivet i stk. 1-3.

Stk. 6. Transportministeren fastsætter regler om betaling for tildeling af betjeningskapacitet på stationer, jf. stk. 1, på statens jernbaneinfrastruktur og jernbaneinfrastruktur ejet af A/S Storebælt eller A/S Øresund, herunder om betaling for at stille billetsalgsudstyr til rådighed. På stationer på jernbaneinfrastruktur, der ikke ejes af staten, kan forvaltere af stationer fastsætte krav om, at tildeling af betjeningskapacitet sker mod betaling.

Stk. 7. Transportministeren fastsætter nærmere regler om forvaltning af og adgang til stationer, kombiterminaler og jernbanerelaterede servicefaciliteter og heri leverede ydelser.

§ 6. Hvor forvaltere af de faciliteter, der er nævnt i § 5, stk. 1-3 og 5, samtidig kontrolleres direkte eller indirekte af en jernbanevirksomhed, der har en dominerende stilling på jernbanetransportmarkedet, hvor faciliteten benyttes, skal

tildelingen efter § 5 forvaltes uafhængigt af den pågældende virksomhed.

Stk. 2. Transportministeren kan fastsætte nærmere regler om forhold efter stk. 1, herunder regler om særskilte regnskaber.

§ 7. Såfremt en servicefacilitet, der er omfattet af § 5, ikke har været benyttet i mindst to år i træk, og en jernbanevirksomhed over for ejeren eller forvalteren af faciliteten på grundlag af et påvist behov har tilkendegivet interesse for adgang hertil, skal ejeren offentliggøre, at faciliteten kan leases eller lejes helt eller delvist som jernbanefacilitet. Dette gælder dog ikke, såfremt ejeren eller forvalteren af servicefaciliteten kan godtgøre, at en igangværende omstillingsproces forhindrer jernbanevirksomheder i at benytte den.

Stk. 2. Transportministeren kan fastsætte nærmere regler om leasing- eller lejeforhold efter stk. 1.

Regnskaber

§ 8. Jernbanevirksomheder skal føre og offentliggøre særskilte driftsregnskaber og balancer for aktiviteter i forbindelse med jernbanegodstransport og for aktiviteter i forbindelse med passagertransport. Offentlige midler, der udbetales til aktiviteter i forbindelse med transporttjenester som led i offentlig tjeneste, skal figurere særskilt i de relevante regnskaber, og de må ikke overføres til aktiviteter i forbindelse med andre transporttjenester eller anden form for aktivitet.

Stk. 2. Regnskaberne vedrørende de forskellige aktivitetsområder, der henvises til i stk. 1, skal føres således, at det er muligt at overvåge forbuddet mod overførsel af offentlige midler, der er betalt til et aktivitetsområde til et andet, og at overvåge anvendelsen af overskud fra andre forretningsaktiviteter.

Stk. 3. Transportministeren kan fastsætte nærmere regler om virksomhedernes pligt til at føre og offentliggøre særskilte regnskaber, jf. stk. 1 og 2.

Kapitel 4

Krav til virksomheder på jernbaneområdet

§ 9. Drift af jernbanevirksomhed i Danmark kræver tilladelse, der udstedes af Trafikstyrelsen. Trafikstyrelsen kan suspendere, ændre eller tilbagekalde tilladelser, der er udstedt til jernbanevirksomhederne.

Stk. 2. Trafikstyrelsen underretter Det Europæiske Jernbaneagentur ved udstedelse, suspension, ændring eller tilbagekaldelse af tilladelser til jernbanevirksomheder.

Stk. 3. Tilladelser udstedt af andre medlemsstater i Den Europæiske Union i medfør af EU-regler gælder i Danmark.

Stk. 4. Transportministeren fastsætter nærmere regler om krav til at opnå en tilladelse til at drive jernbanevirksomhed efter stk. 1, herunder krav om hæderlighed, finansiell kapacitet, faglige kompetencer og forsikring til dækning af erstatningsansvar.

Stk. 5. Transportministeren fastsætter endvidere regler om udstedelse, fornyet vurdering, suspension, vilkår, ændring, tidsbegrænsning eller tilbagekaldelse af tilladelser efter stk. 1.

§ 10. Ansøgere, der ikke er jernbanevirksomheder, skal have en godkendelse af infrastrukturforvalteren for at kunne reservere jernbaneinfrastrukturkapacitet på et givet tidspunkt på infrastrukturforvalterens baneafsnit.

Stk. 2. Banedanmark fastsætter nærmere regler om vilkår for godkendelse af ansøgere, jf. stk. 1.

Stk. 3. Infrastrukturforvaltere, der stiller jernbaneinfrastruktur til rådighed for andre, kan ligeledes fastsætte vilkår for godkendelse af ansøgere, jf. stk. 1.

§ 11. Transportministeren kan fastsætte regler om sikkerheds certificering af virksomheder og personer, som udfører opgaver for jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere, herunder regler om forsikring for disse virksomheder og personer.

§ 12. Transportministeren kan bestemme, at de virksomheder, der udsteder certifikater til ihændehavere af køretøjer, vedligeholdelsesenheder eller værksteder m.v. i henhold til EU-regler, skal være omfattet af en akkrediteret ordning.

Stk. 2. Transportministeren fastsætter nærmere regler om akkrediteringsordningen efter stk. 1, herunder om krav til certificering og underretning om akkreditering.

Forretningsbetingelser, kontrolafgifter og færdselsregler

§ 13. Jernbanevirksomheder skal udarbejde forretningsbetingelser om virksomhedernes regler vedrørende befordring, herunder erstatningsansvar over for passagerer ved skader på bagage. Forretningsbetingelserne skal endvidere gengive reglerne i Europa-Parlamentets og Rådets forordning om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser og reglerne om erstatning i forbindelse med national godstransport. Forretningsbetingelserne skal anmeldes til Trafikstyrelsen.

Stk. 2. Jernbanevirksomheders forretningsbetingelser skal være offentligt tilgængelige.

§ 14. Jernbanevirksomheder kan opkræve kontrolafgift og ekspeditionsgebyr for passagerer, der ikke foreviser gyldig rejsehjemmel.

Stk. 2. Kontrolafgifter og ekspeditionsgebyrer, som nævnt i stk. 1, inddrives efter lov om inddrivelse af gæld til det offentlige. Restanceinddrivelsesmyndigheden kan inddrive skyldige beløb ved modregning i overskydende skat.

Stk. 3. Passagerer, der ikke er i besiddelse af gyldig rejsehjemmel, har pligt til på forlangende at forevise legitimation for jernbanevirksomhedens personale med henblik på at fastslå passagerens identitet.

Stk. 4. Transportministeren fastsætter nærmere regler om jernbanevirksomhedens adgang til at opkræve kontrolafgift og ekspeditionsgebyr, jf. stk. 1.

§ 15. Jernbanevirksomhederne skal overholde infrastrukturforvalterens krav til færdsel, jf. § 19, stk. 1.

Kapitel 5

Infrastruktur og infrastrukturforvaltning

Banedanmark

§ 16. Banedanmark forvalter statens jernbaneinfrastruktur.

Stk. 2. Banedanmark er, bortset fra opgaver vedrørende vedligeholdelse og reinvestering, infrastrukturforvalter for jernbanedelen på den faste forbindelse over Storebælt og på de danske jernbanetilslutningsanlæg til den faste forbindelse over Øresund (Kastrupbanen og Vigerslevbanen).

Stk. 3. Banedanmark varetager kapacitetstildeling og trafikstyring på jernbaneinfrastruktur ejet af A/S Femern Landanlæg.

Stk. 4. Banedanmark kan endvidere varetage kapacitetstildeling på jernbaneinfrastruktur ejet af Femern A/S.

Stk. 5. Banedanmark kan forvalte anden jernbaneinfrastruktur i henhold til aftale med infrastrukturejeren.

Kapacitetstildeling

§ 17. Infrastrukturforvalteren tildeler infrastrukturkapacitet på baneafsnit, som denne forvalter.

Stk. 2. I de tilfælde, hvor der foreligger modstridende ønsker om infrastrukturkapacitet på et baneafsnit, fordeles infrastrukturforvalteren kapaciteten efter nærmere regler fastsat af transportministeren, jf. stk. 5.

Stk. 3. Der gives fortrinsret til godstrafik i internationale godstogskorridorer i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om et europæisk banenet med henblik på konkurrencebaseret godstransport og derefter til trafik udført som offentlig tjeneste.

Stk. 4. Kapacitet, som ikke er fordelt i henhold til stk. 3, fordeles til ansøgende jernbanevirksomheder således, at

- 1) der tages hensyn til virksomhedernes hidtidige kapacitetsrettigheder,
- 2) der inden for nærmere fastsatte rammer stilles kapacitet til rådighed for jernbanevirksomheder, som for første gang ansøger om rettigheder til baneafsnittet, og
- 3) jernbaneinfrastrukturen i øvrigt udnyttes på den samfundsmæssigt mest hensigtsmæssige måde.

Stk. 5. Transportministeren fastsætter nærmere regler om fordeling af infrastrukturkapacitet, jf. stk. 2-4.

Oplysninger om infrastrukturen og adgang hertil

§ 18. Infrastrukturforvaltere udarbejder og offentliggør årligt en netredegørelse, der beskriver karakteren af den jernbaneinfrastruktur, der er til rådighed for jernbanevirksomhederne og ansøgerne, samt beskriver vilkårene for jernbanevirksomhedernes og ansøgernes adgang til jernbaneinfrastrukturen, herunder om afgifter og jernbanevirksomhedernes betaling for benyttelse af jernbaneinfrastrukturen, jf. § 21.

Stk. 2. Netredegørelsen indeholder ligeledes oplysninger om vilkårene for jernbanevirksomhedernes og ansøgernes adgang til servicefaciliteter, der er omfattet af § 5, samt oplysninger for levering af ydelser i disse faciliteter eller henviser til en hjemmeside, hvor oplysningerne fremgår.

Stk. 3. Vilkår for godkendelse af ansøgere, som Banedanmark og infrastrukturforvaltere fastsætter efter § 10, stk. 2 og 3, gengives i netredegørelsen.

Stk. 4. Transportministeren fastsætter nærmere regler om netredegørelsen, der er nævnt i stk. 1 og 2, herunder om tidspunkt for offentliggørelse og retningslinjer for netredegørelsen.

§ 19. Infrastrukturforvalteren offentliggør sine krav til færdsel på baneafsnit, som denne forvalter.

Stk. 2. Infrastrukturforvalteren skal stille de tekniske forskrifter, der er nødvendige for kørslen på et baneafsnit, til rådighed for jernbanevirksomhederne.

Stk. 3. Transportministeren kan pålægge infrastrukturforvalteren at afgive tekniske og statistiske oplysninger om den jernbaneinfrastruktur, som vedkommende forvalter, herunder oplysninger om jernbanevirksomhedernes trafik på jernbaneinfrastrukturen. Transportministeren bestemmer den form, hvori oplysningerne skal afgives.

§ 20. I forbindelse med tildeling af infrastrukturkapacitet indgår infrastrukturforvalteren kontrakt med jernbanevirksomheden om samarbejdsrelationer og betingelser for benyttelse af jernbaneinfrastrukturen. Kontrakten skal indeholde en præstationsordning, der kan omfatte bestemmelser om bonus og om bod for togforsinkelser og for manglende overholdelse af aftalens bestemmelser.

Stk. 2. Transportministeren kan fastsætte nærmere regler om betingelser for benyttelse af jernbaneinfrastrukturen, jf. stk. 1.

§ 21. Transportministeren fastsætter regler om jernbanevirksomhedernes betaling for at benytte statens jernbaneinfrastruktur.

Stk. 2. Transportministeren kan fastsætte regler om en kompensationsordning, der kan understøtte konkurrencemæssig ligestilling af jernbanegodstransport med andre former for godstransport.

Stk. 3. Transportministeren kan bestemme, at jernbanevirksomheder mod særskilt betaling kan købe særlige ydelser af infrastrukturforvalteren, der ikke er omfattet af betaling i stk. 1, herunder forvarmning af passagertog.

§ 22. Lov om elforsyning finder ikke anvendelse på Bandedanmarks elforsyningsaktiviteter.

Stk. 2. Banedanmark forsyner jernbanevirksomhederne med kørestrøm. Transportministeren fastsætter nærmere regler herfor.

Drift og trafikstyring

§ 23. Infrastrukturforvalteren har ansvaret for en sikker trafikstyring for den del af jernbaneinfrastrukturen, som denne forvalter.

Stk. 2. Ønsker en infrastrukturforvalter, at ansvaret for trafikstyringen skal varetages af en anden virksomhed, skal Trafikstyrelsen godkende dette. Trafikstyrelsen kan fastsætte vilkår herfor.

Sikring af baneafsnittet og driften på sporene

§ 24. Der kan ikke uden tilladelse fra infrastrukturforvalteren

- 1) foretages udgravninger eller opfyldninger eller anbringes materiel eller materialer i en sådan nærhed af infrastrukturforvalterens område, at der derved kan opstå fare for driften,
- 2) føres ledninger over, under eller langs med banen,

- 3) ledes vand til banen eller dennes grøfter, herunder ved opstemning, eller
- 4) foretages arbejder i niveauoverkørsler.

§ 25. Infrastrukturforvalteren kan kræve træer og anden beplantning på, over og ved banereal fjernet, nedskåret, opstammet eller studset, når banens vedligehold eller hensynet til togdriften gør det nødvendigt. Efterkommes infrastrukturforvalterens krav ikke inden for en fastsat frist, kan infrastrukturforvalteren lade arbejdet udføre på ejerens bekostning.

§ 26. Inden for nærmere angivne afstande, der fastsættes af transportministeren, jf. stk. 3, skal rummet over og på begge sider af alle spor, der ligger på havneområde uden at være bestemt afgrænset fra dette, samt alle spor, der ligger i vej, gade eller plads, der er åben for almindelig færdsel, holdes fri for faste og løse genstande.

Stk. 2. § 24 gælder tilsvarende for de spor, der er nævnt i stk. 1.

Stk. 3. Transportministeren fastsætter nærmere regler om de forhold, der er nævnt i stk. 1, samt om forhold, der i øvrigt måtte findes fornødne til sikring af driften på sporene.

§ 27. Infrastrukturforvalteren etablerer, vedligeholder og nedtager egne hegn, herunder fastsætter hegstyper, på baneafsnit, der forvaltes af den pågældende.

§ 28. Hævd kan ikke vindes over arealer, der i matriklen er registreret som jernbanearealer.

Infrastrukturens ensartethed og sikkerhed

§ 29. Transportministeren kan fastsætte regler om anlæg, vedligeholdelse, drift og nedlæggelse af jernbaneinfrastruktur, herunder for jernbaneinfrastrukturens forhold til omgivelserne, for entreprisbetingelser og for sådanne forhold, som i øvrigt er af betydning for jernbaneinfrastrukturens ensartethed og sikkerhed.

Kapitel 6

Ekspropriation og anlæg af baner

Ekspropriation m.v.

§ 30. Transportministeren kan til statslige anlæg, når det er nødvendigt af hensyn til almenvellet, iværksætte eller, for så vidt angår ikke-statslige anlæg, tillade, at anlægsmyndigheden iværksætter ekspropriation til de formål, der er nævnt i stk. 2.

Stk. 2. Ekspropriation i henhold til stk. 1, kan ske til

- 1) nyanlæg af jernbaner,
- 2) udvidelse eller ændring af eksisterende jernbaneanlæg,
- 3) nyanlæg, udvidelse eller ændring af veje i forbindelse med anlæg efter nr. 1 og 2,
- 4) sikring og regulering af færdslen ved krydsninger mellem veje og jernbaner,
- 5) vedligehold af jernbaneanlæg, nødvendige supplerende foranstaltninger og fyldtagning,
- 6) foranstaltninger af hensyn til udnyttelse, betjening, sikring, synlighed og drift på hensigtsmæssig måde af de anlæg, der er nævnt i nr. 1-5, herunder til etablering

af fornødne adgangsveje, arbejdsarealer, garager, værksteder, administrationsbygninger, signaler, kørestrømsanlæg og sikringsanlæg, eller

- 7) klimarelaterede afværgeforanstaltninger, herunder ved etablering af regnvandsbassiner, kontrollerede oversvømmelser, etablering og vedligeholdelse af dræn- og afvandringsanlæg samt sikring af grundvand.

Stk. 3. Transportministeren kan ved ekspropriation efter stk. 1 pålægge ejendomme servitutter, herunder om eldrift, med heraf følgende rådighedsindskrænkninger.

Stk. 4. Ekspropriation efter stk. 1-3 sker efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Stk. 5. Ved erstatningsfastsættelsen efter stk. 4 finder § 103 i lov om offentlige veje m.v. anvendelse.

§ 31. En ekspropriationskommission, der er nedsat i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom, kan træffe beslutning om lukning af niveauoverkørsler eller lukning af adgang til jernbanestrækninger, selv om der ikke i forbindelse hermed foretages ekspropriation med henblik på en afløsningsforanstaltning. Eventuelle erstatningsspørgsmål afgøres efter lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

§ 32. Infrastrukturforvalteren kan til forebyggelse af sne-driver på jernbaner lade opstille flyttelige sneskærme eller træffe lignende midlertidige foranstaltninger. Skader, der herved forvoldes på de pågældende ejendomme, hvorpå foranstaltningerne iværksættes, eller andre ejendomme, erstattes. Erstatning fastsættes ved taksation efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom, hvis der ikke kan indgås aftale med ejeren herom.

Stk. 2. Transportministeren kan fastsætte nærmere regler om fremgangsmåden i henhold til stk. 1.

§ 33. Transportministeren kan efter anmodning fra ejeren i særlige tilfælde overtage en ejendom, der berøres særligt indgribende af en projekterings- eller anlægsaktivitet i forbindelse med projekteringen eller anlægget af nye statslige baneanlæg eller ændring af eksisterende, statslige baneanlæg, før tidspunktet for de ordinære ekspropriationer, hvis ejendommen ikke kan afhændes på normale vilkår. Ikke-statslige anlægsmyndigheder kan på samme betingelser som i 1. pkt. overtage en ejendom, idet anlægsmyndigheden afholder alle omkostningerne hertil.

Stk. 2. Hvis transportministeren afslår ejerens anmodning efter stk. 1, eller hvis der ikke kan opnås enighed om prisen for ejendommens overtagelse, henvises sagen til ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom

Stk. 3. Ved erstatningsfastsættelsen efter stk. 2 finder § 103 i lov om offentlige veje m.v. anvendelse.

Byggelinjer og forbud

§ 34. Transportministeren kan pålægge byggelinjer, når det er nødvendigt for at sikre gennemførelsen af nye statsli-

ge eller ikke-statslige baneanlæg eller ændringer af eksisterende statslige eller ikke-statslige baneanlæg.

Stk. 2. Byggelinjer efter stk. 1 kan pålægges for en periode af højst 10 år. Byggelinjepålægget kan én gang ved et nyt pålæg forlænges med indtil 10 år.

Stk. 3. På ejendomme, der ligger inden for byggelinjen, må der ikke uden tilladelse fra transportministeren opføres ny bebyggelse, tilbygning til eksisterende bebyggelse, foretages væsentlige forandringer i eksisterende bebyggelse, genopføres nedbrændt eller nedrevet bebyggelse eller etableres andre anlæg og indretninger af blivende art.

§ 35. Transportministeren skal offentliggøre byggelinjepålæg efter § 34. Transportministeren skal endvidere sende meddelelse til de ejere og brugere, hvis ejendomme direkte berøres af pålægget, og hvis adkomst fremgår af tingbogen.

Stk. 2. Byggelinjepålægget skal tinglyses med angivelse af hjemmel, når klagefristen, der fastsættes efter § 113, er udløbet, eller afgørelse af eventuel klagesag er truffet.

Stk. 3. Klage over en afgørelse om byggelinjepålæg fritager ikke klageren for at efterkomme pålægget. Klagemyndigheden kan dog bestemme, at klagen skal have opsættende virkning.

Stk. 4. Pålagte byggelinjepålæg skal respekteres af enhver fra datoen for pålæggets offentliggørelse, uanset hvornår rettighederne er erhvervet.

Stk. 5. Inden byggearbejder iværksættes på en ejendom, hvorpå der er pålagt byggelinjer i henhold til § 34, skal byggherren indhente oplysning hos transportministeren om, hvorvidt arbejdets udførelse vil komme i strid med byggelinjepålægget.

§ 36. Transportministeren kan nedlægge forbud mod, at der på en ejendom, der berøres af planlægningen af de anlæg, der er nævnt i § 34, stk. 1, foretages de foranstaltninger, der er nævnt i § 34, stk. 2, inden der eventuelt pålægges byggelinjer efter § 34, stk. 1.

Stk. 2. Et forbud efter stk. 1 kan kun nedlægges for en periode af et år og kan ikke nedlægges mere end én gang.

Stk. 3. Inden en kommunalbestyrelse giver tilladelse til byggeri eller andre retlige eller fysiske foranstaltninger, som må forventes at komme i strid med byggelinjen for anlægget, som er under planlægning eller er planlagt, men endnu ikke er sikret ved et byggelinjepålæg, skal kommunalbestyrelsen give transportministeren oplysning herom. Hvis transportministeren ikke inden 2 måneder efter at have modtaget en sådan oplysning nedlægger forbud efter stk. 1, kan tilladelsen gives.

Stk. 4. Transportministeren skal offentliggøre forbud efter stk. 1. Transportministeren skal endvidere sende meddelelse til de ejere og brugere, hvis ejendomme direkte berøres af forbuddet, og hvis adkomst fremgår af tingbogen.

Stk. 5. Et forbud efter stk. 1 skal respekteres af enhver fra datoen for forbuddets offentliggørelse, uanset hvornår deres rettigheder er erhvervet.

Stk. 6. Klage over en afgørelse om forbud fritager ikke klageren for at efterkomme forbuddet. Klagemyndigheden kan dog bestemme, at klagen skal have opsættende virkning.

§ 37. Transportministeren kan efter anmodning fra ejeren overtage en ejendom mod erstatning, hvis ejendommen er pålagt byggelinjer efter § 34, og ejeren afskæres fra en udnyttelse af ejendommen, der er økonomisk rimelig og forsvarlig under hensyn til ejendommens beliggenhed og øvrige beskaffenhed, og som svarer til den udnyttelse, der finder sted af andre tilgrænsende eller omliggende ejendomme. Ikke-statslige anlægsmyndigheder kan på samme betingelser som i 1. pkt. overtage en ejendom, idet anlægsmyndigheden afholder alle omkostningerne hertil.

Stk. 2. Ejeren af en ejendom, der i ikke uvæsentligt omfang er pålagt byggelinjer efter § 34, kan på ethvert tidspunkt desuden kræve, at transportministeren overtager ejendommen mod erstatning, når byggelinjerne hindrer afhændelse af ejendommen på normale vilkår, og ejeren af særlige personlige grunde ønsker at afstå ejendommen før det tidspunkt, hvor der kan foretages ekspropriation. Ikke-statslige anlægsmyndigheder kan på samme betingelser som i 1. pkt. overtage en ejendom, idet anlægsmyndigheden afholder alle omkostningerne hertil.

Stk. 3. Udgør det areal, der er pålagt byggelinjer efter § 34, kun en del af en ejendom, kan ejeren kræve hele ejendommen overtaget, hvis den tilbageværende del af ejendommen bliver så lille eller af en sådan beskaffenhed, at ejendommen ikke skønnes hensigtsmæssigt at kunne bevares som selvstændig ejendom eller udnyttes på rimelig måde. Tilsvarende gælder, hvis byggelinjepålægget hindrer afhændelse af hele ejendommen på normale vilkår i de situationer, der er nævnt i stk. 2.

Stk. 4. Hvis transportministeren afslår ejerens anmodning efter stk. 1, eller hvis der ikke kan opnås enighed om prisen for ejendommens overtagelse, henvises sagen til ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Stk. 5. Ved erstatningsfastsættelsen efter stk. 4 finder § 103 i lov om offentlige veje m.v. anvendelse.

Forundersøgelser

§ 38. Transportministeren har, hvis det skønnes nødvendigt, til enhver tid mod behørig legitimation og uden retskendelse adgang til en privat ejendom med henblik på at foretage jordbundsundersøgelser, opmålinger, afmærkninger og andre undersøgelser af udendørsarealer for at foretage undersøgelser og projektering af nye baneanlæg eller ændringer af eksisterende baneanlæg samt klimarelaterede afværgeforanstaltninger.

Stk. 2. Transportministeren skal mindst 14 dage før gennemførelsen af forberedende undersøgelser efter stk. 1 give skriftligt besked til de berørte grundejere eller brugere. Hvis dette ikke er muligt, skal oplysning om de forberedende undersøgelser offentliggøres i lokale medier eller lignende.

Stk. 3. Transportministeren kan under samme betingelser, som nævnt i stk. 1 lade foretage arkæologiske forundersøgelser.

Stk. 4. Transportministeren skal mindst 28 dage før gennemførelsen af arkæologiske forundersøgelser efter stk. 3 give skriftlig besked til de berørte grundejere eller bruge-

re. Hvis dette ikke er muligt, skal oplysning om de arkæologiske forundersøgelser offentliggøres i lokale medier eller lignende.

Stk. 5. Erstatning for skader og ulempe, som påføres ved undersøgelser efter stk. 1 og 3, fastsættes efter almindelige erstatningsregler. I tilfælde af uenighed mellem skadelidte og transportministeren fastsættes erstatningen efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom. Ved erstatningsfastsættelsen finder § 103 i lov om offentlige veje m.v. anvendelse.

Kapitel 7

Bybaner

§ 39. Transportministeren kan fastsætte særlige regler om bybaner, herunder beløbsstørrelser for ansvarsforsikring, indberetning, kørestrøm, drifts- og trafikstyringsregler, tekniske krav samt helbreds- og kompetencekrav for bybaneførere.

Stk. 2. Transportministeren kan fastsætte regler om særlige forhold for letbaner, der er skinnnebåren trafik, som både kan køre i vej efter færdselslovens regler og i eget tracé. Sådanne regler fastsættes efter forhandling med justitsministeren, hvis de regulerer forhold af betydning for kørsel på områder omfattet af færdselslovens § 1.

Kapitel 8

Veteranbaner

§ 40. Drift af veteranbaner samt udførelse af veteranogskørsel kræver tilladelse fra Trafikstyrelsen.

Stk. 2. Trafikstyrelsen udsteder tilladelse, jf. stk. 1, og fører tilsyn med drift af veteranbaner samt med udførelse af veteranogskørsel, jf. dog stk. 6.

Stk. 3. Trafikstyrelsen kan stille krav om, at der for veteranbanens regning udføres eller kræves udført afprøvninger, målinger og kontrol. Trafikstyrelsen kan endvidere forlange udtalelser fra veteranbanens ledelse og medarbejdere samt kræve nødvendig dokumentation udleveret.

Stk. 4. §§ 48, 62 og 63 gælder tilsvarende for niveauoverkørsler på veteranbanerne.

Stk. 5. § 81 gælder tilsvarende i det tilfælde, der udføres veteranogskørsel på det åbne jernbanenet.

Stk. 6. Transportministeren kan udpege sagkyndige private virksomheder eller personer til at føre tilsyn med drift af veteranbanerne samt med udførelse af veteranogskørsel.

Stk. 7. Transportministeren kan fastsætte nærmere regler om drift af veteranbaner, godkendelse af køretøjer og jernbaneinfrastruktur samt udførelse af veteranogskørsel, herunder om kriterier for udstedelse af tilladelser, om sikkerhedsmæssige forhold, forsikringsmæssige forhold, helbreds- og kompetencekrav, indberetninger, undersøgelser af ulykker, klageadgang samt påbud og forbud.

Stk. 8. Transportministeren kan fastsætte særlige regler i det tilfælde, der udføres veteranogskørsel på det åbne jernbanenet, herunder om godkendelse af veteranogskøretøjer samt krav til helbred og uddannelse af fører af veteranog.

Kapitel 9

Ordensbestemmelser

Ophold m.v. på infrastrukturforvalterens og jernbanevirksomhedens område

§ 41. Infrastrukturforvalterens og jernbanevirksomhedens område omfatter stationsområder, banelinjer med tilhørende skråninger, banketter og grøfter, broer, tunneler, højbaner, arbejdspladser og andre anlæg, tog og andre køretøjer samt forpladser og adgangsveje til stationer og jernbanefærgesteder, hvor disse ejes af jernbanevirksomheden eller ejes eller forvaltes af infrastrukturforvalteren.

§ 42. Enhver, der søger adgang til eller opholder sig på de områder, der er nævnt i § 41, og som er åbne for offentligheden, skal rette sig efter de forskrifter til opretholdelse af orden og sikkerhed, der meddeles af virksomhedens personale, eller som ved opslag eller på anden hensigtsmæssig måde er bekendtgjort af virksomheden.

Stk. 2. Politiet skal efter anmodning bistå jernbanevirksomheden eller infrastrukturforvalteren med håndhævelsen af ordens- og sikkerhedsbestemmelser, der gælder på områder nævnt i § 41.

§ 43. Uden den pågældende jernbanevirksomheds eller infrastrukturforvalters tilladelse må ingen tage ophold i erhvervsøjemed, optage film eller fotografere i erhvervsøjemed eller til undervisningsbrug, foretage indsamlinger, omdele tryksager eller lignende på de områder, der er nævnt i § 41.

§ 44. Reklamer og andre indretninger må ikke være anbragt således, at de er til ulempe for opfattelsen af signaler på banearialet.

§ 45. Det er forbudt at stige på tog, når dørene er under lukning og at hindre den automatiske dørlukning i tog.

Stk. 2. Der må ikke kastes affald eller andre genstande ud fra tog.

Stk. 3. Nødbremsen i tog og nødstop på perron må kun benyttes i nødstilfælde.

§ 46. Ingen må færdes eller lade dyr færdes på de områder, der er nævnt i § 41, som ikke er åbne for offentligheden, uden infrastrukturforvalterens eller jernbanevirksomhedens tilladelse.

§ 47. Enhver, der overtræder bestemmelserne i § 42, stk. 1, §§ 43, 45 og 46, kan af virksomhedens personale bortvises og om fornødent fjernes fra virksomhedens område.

Krydsende trafik i niveauoverkørsler, der ikke er åbne for almindelig færdsel

§ 48. Ved passage af niveauoverkørsler, der ikke er åbne for almindelig færdsel, skal der udvises særlig forsigtighed.

Stk. 2. Uvedkommende må ikke benytte niveauoverkørsler, der ikke er åbne for almindelig færdsel.

Stk. 3. Transportministeren fastsætter nærmere regler om passage og benyttelse af niveauoverkørsler, der ikke er åbne for almindelig færdsel.

Kapitel 10

Erstatning, forsikring og farligt gods

§ 49. Jernbanevirksomheden skal erstatte skader på passagerer og tab af forsørger ved dødsfald, hvis skaden er en følge af en begivenhed i forbindelse med jernbanebefordring under passagerens ophold i tog eller under dennes ind- eller udstigning, jf. dog § 50, stk. 1.

Stk. 2. Jernbanevirksomheden skal endvidere erstatte skader på og tab af genstande, som passageren medfører som håndbagage, hvis skaden er en følge af en begivenhed i forbindelse med jernbanebefordring under passagerens ophold i tog eller under dennes ind- eller udstigning, jf. dog § 50, stk. 2.

Stk. 3. Erstatning i medfør af stk. 2 kan ikke overstige 15.900 kr. for hver passager. Erstatningsbeløbet reguleres hvert år pr. 1. januar med 2 pct. tillagt tilpasningsprocenten for det gældende finansår, jf. lov om en satsreguleringsprocent. De herefter fremkomne beløb afrundes til nærmeste kronebeløb, der kan deles med 100. Transportministeren bekendtgør hvert år de regulerede beløb.

Stk. 4. Transportministeren kan fastsætte nærmere regler om, at jernbanevirksomhedernes erstatningsansvar efter stk. 1 som følge af terrorvirksomhed eller lignende begrænses til et bestemt beløb.

§ 50. Erstatning for personskade eller tab af forsørger, jf. § 49, stk. 1, kan nedsættes eller bortfalde, hvis skadelidte eller afdøde forsætligt har medvirket til skaden. Erstatning kan endvidere nedsættes og i særlige tilfælde bortfalde, hvis skadelidte eller afdøde ved grov uagtsomhed har medvirket til skaden.

Stk. 2. Erstatning for tingskade, jf. § 49, stk. 2, kan nedsættes eller bortfalde, hvis skadelidte forsætligt eller uagtsomt har medvirket til skaden.

§ 51. Jernbanevirksomheden skal erstatte skader på ejendom eller personer, der ikke beføres med jernbanevirksomheden, og som foranlediges ved påkørsel. Ved sådanne skader finder §§ 50 og 52 tilsvarende anvendelse. Påkørsel af løsgående dyr er ikke omfattet af erstatningspligten.

§ 52. Jernbanevirksomheden kan gøre regres mod infrastrukturforvalteren, i det omfang en skade er forvoldt ved fejl eller uagtsomhed fra infrastrukturforvalterens side.

§ 53. Jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere skal tegne ansvarsforsikring, der dækker krav om erstatning for skader i forbindelse med jernbanevirksomhed eller skader, som er forvoldt af infrastrukturforvaltere, medmindre kravene er omfattet af statens selvforsikringsprincip.

Stk. 2. Ophører forsikringen med at gælde, hæfter forsikringsselskabet dog over for tredjemand for skaden efter policens pålydende endnu i 2 måneder efter, at forsikringsselskabet over for Trafikstyrelsen har anmeldt forsikringens ophør, medmindre kravene er dækket af anden forsikring eller kravene er omfattet af statens selvforsikringsprincip.

Stk. 3. Erstatningsansvaret ved befordring af gods i national trafik følger de fælles regler for kontrakter om international befordring af gods med jernbane (CIM). For stykgods

gælder dog den maksimale erstatning, der er fastsat i konvention om fragtafalter ved international godstransport ad landevej (CMR).

Stk. 4. Transportministeren fastsætter nærmere regler om forhold efter stk. 1, herunder om oversættelse af udenlandske forsikringspolicer, minimumsforsikringsbeløb samt regulering heraf m.v.

§ 54. Transportministeren kan fastsætte regler om transport af farligt gods på jernbaneområdet, herunder om virksomhedernes indberetninger om forhold vedrørende farligt gods. Transportministeren kan endvidere fastsætte regler om afsenders erstatningsansvar over for jernbanevirksomheden, såfremt der ved indlevering af gods afgives urigtig, unøjagtig eller ufuldstændig betegnelse, eller der sker overtrædelse af gældende sikkerhedsforskrifter.

Kapitel 11

Jernbanesikkerhed og interoperabilitet

§ 55. Trafikstyrelsen er sikkerhedsmyndighed på jernbaneområdet. I forhold vedrørende jernbanesikkerhed er Trafikstyrelsen uafhængig og ikke undergivet transportministerens instruktionsbeføjelse.

§ 56. Transportministeren kan fastsætte regler om sikkerhed og interoperabilitet på jernbaneområdet.

§ 57. Jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere er ansvarlige for sikkerheden på deres respektive del af jernbanesystemet.

Stk. 2. Infrastrukturforvalteren er ansvarlig for jernbanesikkerheden i niveauoverkørsler med de anlæg, der er nødvendige til sikring af vejtrafikken.

Sikkerhedscertifikater og -godkendelser

§ 58. Jernbanevirksomheder skal have et sikkerhedscertifikat, der udstedes af Trafikstyrelsen.

Stk. 2. Transportministeren kan fastsætte regler om kravene for at opnå sikkerhedscertifikater, herunder regler om sikkerhedsledelsessystemer, gyldighedsperiode, dispensation, ændringer af godkendelser og certifikater samt tilbagekaldelse.

§ 59. Infrastrukturforvaltere skal have en sikkerhedsgodkendelse, der udstedes af Trafikstyrelsen.

Stk. 2. Transportministeren kan fastsætte nærmere regler om kravene for at opnå sikkerhedsgodkendelse, herunder regler om sikkerhedsledelsessystemer, gyldighedsperiode, dispensation, ændringer af godkendelser og certifikater samt tilbagekaldelse.

§ 60. Det kræver godkendelse fra Trafikstyrelsen at tage jernbaneinfrastruktur, læsseenheder eller køretøjer på det danske jernbanenet i brug.

Stk. 2. Trafikstyrelsen godkender jernbaneinfrastruktur, læsseenheder og køretøjer, jf. stk. 1. Trafikstyrelsen kan herudover udstede typegodkendelse til køretøjer.

Stk. 3. Trafikstyrelsen kan fastsætte regler om godkendelse af køretøjer, jernbaneinfrastruktur og læsseenheder, herunder om, at visse forhold kan undtages fra godkendelse.

Sikkerhedsregler og trafikale sikkerhedsregler

§ 61. Trafikstyrelsen godkender de sikkerhedsregler, som infrastrukturforvalteren udarbejder, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. Infrastrukturforvalteren kan udarbejde og ændre egne sikkerhedsregler i henhold til virksomhedens sikkerhedsledelsessystem uden Trafikstyrelsens godkendelse, hvis de krav, der er fastsat i medfør af stk. 3, er opfyldt.

Stk. 3. Trafikstyrelsen fastsætter, hvilke krav sikkerhedsledelsessystemet skal opfylde for, at infrastrukturforvaltere kan udarbejde og ændre sikkerhedsregler i henhold til deres sikkerhedsledelsessystem.

Stk. 4. Trafikstyrelsen godkender jernbanevirksomhedens og infrastrukturforvalterens trafikale sikkerhedsregler.

Stk. 5. Transportministeren fastsætter nærmere regler om jernbanevirksomhedens og infrastrukturforvalterens trafikale sikkerhedsregler, jf. stk. 4.

Niveauoverkørsler, der er åbne for almindelig færdsel

§ 62. Udgifter til drift og vedligeholdelse af anlæg til sikring af vejtrafikken i niveauoverkørsler, der er åbne for almindelig færdsel, afholdes af infrastrukturforvalteren.

Stk. 2. Når anlægsarbejder på vejnettet medfører behov for etablering af nye eller omfattende ændring af eksisterende anlæg til sikring af vejtrafikken i niveauoverkørsel, afholdes udgifterne hertil af vedkommende vejmyndighed. Udgifterne afholdes af infrastrukturforvalteren, hvis etablering af eller ændring i sikkerhedsforanstaltningerne skyldes anlægsarbejder på banenettet.

Stk. 3. Transportministeren kan efter høring af den relevante infrastrukturforvalter og vejmyndighed pålægge infrastrukturforvalteren eller vejmyndigheden at anlægge eller udbygge viadukter til sikring af vejtrafikken i niveauoverkørsler, der er åbne for almindelig færdsel. Udgifter efter 1. pkt. afholdes af staten. Medfører anlæg eller udbygning af en viadukt fremtidige lettelser i infrastrukturforvalterens årlige udgifter, afholder infrastrukturforvalteren et beløb, der svarer til den kapitaliserede værdi af udgiftsbesparelsen og andre indvundne fordele. Transportministeren fastsætter beløbets størrelse, såfremt der ikke er enighed herom.

Stk. 4. Transportministeren fastsætter efter forhandling med justitsministeren regler om anlæg til sikring af vejtrafikken i niveauoverkørsler, der er åbne for almindelig færdsel.

Niveauoverkørsler, der ikke er åbne for almindelig færdsel

§ 63. Anlæg til sikring af vejtrafikken i niveauoverkørsler, der ikke er åbne for almindelig færdsel, etableres og vedligeholdes af infrastrukturforvalteren for det pågældende baneafsnit.

Stk. 2. Transportministeren fastsætter regler om sikkerhed i niveauoverkørsler, der ikke er åbne for almindelig færdsel, herunder om anlæg til sikring af vejtrafikken.

Uafhængig tredjeparts vurdering og sagkyndig bistand

§ 64. Trafikstyrelsen kan kræve, at jernbanevirksomheder eller infrastrukturforvaltere, der ansøger om godkendelse af køretøjer, jernbaneinfrastruktur eller sikkerhedsregler, jf. §§

60 og 61, skal bruge en uafhængig tredjeparts vurdering i forbindelse med ansøgning om godkendelsen.

Stk. 2. Trafikstyrelsen godkender uafhængige tredjeparter og fører tilsyn med disse.

Stk. 3. Trafikstyrelsen kan stille krav om, at der for jernbanevirksomhedens eller infrastrukturforvalterens regning kan anvendes sagkyndig bistand i forbindelse med tilsyn efter § 70.

Stk. 4. Trafikstyrelsen fastsætter regler om godkendelse af og krav til en uafhængig tredjeparts vurderinger, jf. stk. 1 og 2, herunder om uafhængighed og kompetence.

Krav til sikkerhedsklassificerede funktioner

§ 65. Den, som udfører sikkerhedsklassificerede funktioner på jernbaneanrådet, skal have

- 1) opnået nødvendige faglige kvalifikationer via en uddannelse, der er godkendt af Trafikstyrelsen, jf. § 66, og
- 2) en helbredsgodkendelse, jf. § 68.

Stk. 2. Trafikstyrelsen kan fastsætte regler og træffe afgørelse om, hvorvidt en funktion anses for at være en sikkerhedsklassificeret funktion.

§ 66. Trafikstyrelsen godkender uddannelser til udførelse af sikkerhedsklassificerede funktioner på jernbaneanrådet.

Stk. 2. Transportministeren godkender uddannelsessteder for lokomotivførere i henhold til krav, der er fastsat i retsakter fra Den Europæiske Union.

Stk. 3. Trafikstyrelsen kan fastsætte nærmere regler om de uddannelser, der er nævnt i stk. 1, herunder regler for certificering, uddannelsernes indhold samt krav til lærere.

Stk. 4. Transportministeren kan fastsætte nærmere regler om godkendelse af og tilsyn med uddannelsessteder for lokomotivførere, jf. stk. 2, herunder bemyndige andre statslige myndigheder eller offentlige institutioner til at udføre dette tilsyn.

§ 67. Transportministeren kan pålægge jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere mod betaling og på lige og ikke-diskriminerende vilkår at uddanne lokomotivførere, togførere og andet personale på jernbaneanrådet, herunder at stille praktikpladser til rådighed.

Stk. 2. Transportministeren fastsætter nærmere regler om uddannelse og praktikpladser efter stk. 1.

Stk. 3. Transportministeren fastsætter regler om, at jernbanevirksomheder, der udfører passagertrafik omfattet af kontrakt om offentlig tjeneste, skal indgå i en betalingsordning i forbindelse med den praktiske del af lokomotivføreruddannelsen.

§ 68. Transportministeren kan fastsætte regler om udstedelse af helbredsgodkendelser og krav til helbred for personer, der udfører sikkerhedsklassificerede funktioner på jernbaneanrådet, herunder om udtagning af blod-, sved- og urinprøver i forbindelse med helbredsundersøgelser.

Stk. 2. Transportministeren kan fastsætte regler om udpegning af læger og psykologer i forbindelse med udstedelse af helbredsgodkendelser m.v.

Stk. 3. Trafikstyrelsen fører tilsyn med, at de aftaler, der indgås med læger og psykologer, jf. stk. 2, overholdes.

Alkohol og andre bevidsthedsforstyrrende midler m.v.

§ 69. En sikkerhedsklassificeret person må ikke udføre eller forsøge at udføre sikkerhedsklassificerede funktioner, når den pågældende

- 1) har indtaget spiritus i et sådant omfang, at den pågældende er ude af stand til at udføre sikkerhedsklassificerede funktioner på fuldt betryggende måde,
- 2) har en alkoholkoncentration i blodet på 0,20 promille eller derover,
- 3) har indtaget bevidsthedspåvirkende stoffer i et sådant omfang, at den pågældende er ude af stand til at udføre sikkerhedsklassificerede funktioner på fuldt betryggende måde,
- 4) har blod, der under eller efter udførelsen af den sikkerhedsklassificerede funktion indeholder bevidsthedspåvirkende stoffer, som efter regler fastsat af justitsministeren, er klassificeret som farlige for færdselssikkerheden, jf. færdselslovens § 54, stk. 1, og som ikke er indtaget i henhold til en lovlig recept,
- 5) har indtaget bevidsthedspåvirkende stoffer i henhold til en lovlig recept, hvis indtagelsen ikke er sket i overensstemmelse med recepten, og den pågældende er ude af stand til at udføre sikkerhedsklassificerede funktioner på fuldt betryggende måde, eller
- 6) på grund af sygdom, svækkelse, overanstrengelse eller mangel på søvn eller af lignende årsager befinder sig i en sådan tilstand, at den pågældende er ude af stand til at udføre sikkerhedsklassificerede funktioner på fuldt betryggende måde.

Stk. 2. En arbejdsgiver eller anden foresat må ikke lade nogen udføre sikkerhedsklassificerede funktioner i forbindelse med driften af jernbanevirksomhed eller infrastrukturforvaltning, når den pågældende befinder sig i en tilstand som nævnt i stk. 1.

Stk. 3. Har en arbejdsgiver eller en anden foresat formodning om, at en person udfører eller forsøger at udføre sikkerhedsklassificerede funktioner i en sådan tilstand som nævnt i stk. 1, skal arbejdsgiveren eller den foresatte sørge for, at den pågældende fritages for de sikkerhedsklassificerede funktioner.

Stk. 4. Politiet kan med henblik på at konstatere en eventuel overtrædelse af stk. 1 til enhver tid forlange, at den sikkerhedsklassificerede person afgiver udåndings-, spyt- eller svedprøve eller lader sine øjne besigtige.

Stk. 5. Politiet kan fremstille en person til udtagelse af blod- eller urinprøve, hvis der er grund til at antage, at den pågældende har overtrådt stk. 1, og en udåndings-, spyt- eller svedprøve ikke er tilstrækkelig, eller den pågældende nægter eller er ude af stand til at foretage en udåndings-, spyt- eller svedprøve. Når særlige omstændigheder taler derfor, kan politiet tillige fremstille den pågældende til undersøgelse hos en læge.

Stk. 6. Stk. 1-5 finder tilsvarende anvendelse på personer, der udfører kørsel med letbanekøretøjer på områder omfattet af færdselslovens § 1.

Stk. 7. Transportministeren fastsætter efter forhandling med justitsministeren regler om prøver og undersøgelser, der er nævnt i stk. 4 og 5.

Tilsyn

§ 70. Trafikstyrelsen fører tilsyn med, at indehavere af et sikkerhedscertifikat, jf. § 58, eller en sikkerhedsgodkendelse, jf. § 59, overholder betingelserne herfor.

Stk. 2. Trafikstyrelsen fører tilsyn med, at indehavere af et sikkerhedscertifikat eller en sikkerhedsgodkendelse overholder gældende lovgivning på jernbaneanrådet vedrørende interoperabilitet, beredskab, jernbanesikring og jernbanesikkerhed, herunder farligt gods, helbreds krav, uddannelseskrav, anlæg til sikring af vejtrafikken i niveauoverkørsler, godkendelse af jernbanekøretøjer og jernbaneinfrastruktur m.v. Trafikstyrelsen kan ligeledes føre tilsyn med sikkerhedsmæssige ydelser, som udføres af andre virksomheder for indehavere af et sikkerhedscertifikat eller en sikkerhedsgodkendelse.

Stk. 3. Trafikstyrelsen fører tilsyn med, at personer, der udfører sikkerhedsklassificerede funktioner, jf. § 65, besidder de nødvendige helbreds mæssige og faglige kvalifikationer.

§ 71. Trafikstyrelsen eller personer, der af Trafikstyrelsen er bemyndiget hertil, har til enhver tid mod behørig legitimation adgang til køretøjer, jernbaneinfrastruktur, forretningsbøger, papirer m.v., herunder også materiale, der opbevares i elektronisk form, uanset om disse befinder sig på områder, der hører til infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder eller private med henblik på at føre tilsyn i henhold til loven eller regler fastsat i medfør heraf.

Stk. 2. Trafikstyrelsen kan for de pågældende infrastrukturforvalteres og jernbanevirksomheders regning udføre eller kræve udført afprøvninger, målinger og kontrol, forlange udtalelser fra infrastrukturforvalternes og jernbanevirksomhedernes ledelse og medarbejdere samt kræve al dokumentation af betydning for tilsynet udleveret.

Stk. 3. Trafikstyrelsen kan kræve al dokumentation vedrørende de sikkerhedsmæssige ydelser udleveret fra de virksomheder, der er nævnt i § 70, stk. 2, 2. pkt.

Påbud og forbud

§ 72. Opfylder indehavere af et sikkerhedscertifikat, jf. § 58, eller en sikkerhedsgodkendelse, jf. § 59, ikke vilkår og betingelser fastsat i sikkerhedscertifikatet eller sikkerhedsgodkendelsen, kan Trafikstyrelsen udstede påbud om, at disse straks eller inden for en nærmere angivet tidsfrist skal foretage de nødvendige foranstaltninger for at opfylde disse vilkår og betingelser.

§ 73. Trafikstyrelsen kan udstede påbud til indehavere af et sikkerhedscertifikat, jf. § 58, eller en sikkerhedsgodkendelse, jf. § 59, om, at disse straks eller inden for en nærmere angivet tidsfrist skal foretage de foranstaltninger, der er nødvendige for at udbedre de forhold, der er konstateret ved et tilsyn efter § 70, stk. 2.

Stk. 2. Efter udløbet af tidsfristen kan Trafikstyrelsen om nødvendigt lade disse foranstaltninger udføre for indehave-

rens, jf. stk. 1, regning. Er de sikkerhedsmæssige forhold uforsvarlige, kan det i et påbud fastsættes, at driften skal indstilles eller begrænses, indtil påbuddet er efterkommet.

§ 74. Ved konstatering af forhold, der udgør en risiko for jernbanesikkerheden, kan Trafikstyrelsen udstede påbud til indehavere af et sikkerhedscertifikat, jf. § 58, eller en sikkerhedsgodkendelse, jf. § 59, om, at disse straks eller inden for en nærmere angivet tidsfrist skal foretage de foranstaltninger, der efter Trafikstyrelsens vurdering er nødvendige for at udbedre disse forhold. I påbuddet kan det fastsættes, at driften skal indstilles eller begrænses, indtil påbuddet er efterkommet.

Stk. 2. Ved konstatering af forhold, der udgør en risiko for sikkerheden for vejtrafikken i niveauoverkørsler, kan Trafikstyrelsen udstede påbud til infrastrukturforvalteren om, at disse straks eller inden for en nærmere angivet tidsfrist skal foretage de foranstaltninger, der efter Trafikstyrelsens vurdering er nødvendige for at udbedre disse forhold. I påbuddet kan det fastsættes, at driften skal indstilles eller begrænses, indtil påbuddet er efterkommet.

Stk. 3. Efter udløbet af tidsfristen kan Trafikstyrelsen om nødvendigt lade disse foranstaltninger udføre for indehaverens, jf. stk. 1, eller infrastrukturforvalterens, jf. stk. 2, regning.

§ 75. Trafikstyrelsen kan, såfremt de sikkerhedsmæssige forhold for jernbanetrafikken eller for vejtrafikken i niveauoverkørsler er klart uforsvarlige, straks nedlægge forbud mod drift på en nærmere angivet strækning eller mod drift med nærmere angivne køretøjer.

Stk. 2. Forbud efter stk. 1 kan meddeles mundtligt eller skriftligt og har virkning fra modtagelsen. Et mundtligt meddelt forbud gælder i 3 dage. Et skriftligt forbud gælder i 14 dage. Forbud kan forlænges skriftligt.

Udveksling af oplysninger

§ 76. Trafikstyrelsen kan udveksle oplysninger med tilsvarende udenlandske nationale sikkerhedsmyndigheder, der er omfattet af EU-reglerne på jernbaneanrådet, herunder oplysninger om sikkerhedscertifikater, certificeringsordninger og tilsyn hermed.

§ 77. Trafikstyrelsen kan i kontrol- og tilsynsøjemed udveksle oplysninger om lokomotivførerlicenser og -certifikater med tilsvarende udenlandske myndigheder, der er omfattet af EU-reglerne på jernbaneanrådet.

Indberetning og sikkerhedsrapporter

§ 78. Virksomheder på jernbaneanrådet skal give indberetning til Trafikstyrelsen til brug for styrelsens forebyggende jernbanesikkerhedsmæssige arbejde om ulykker, forløbere til ulykker samt sikkerhedsmæssige uregelmæssigheder på jernbaneanrådet.

Stk. 2. Ansatte i virksomheder på jernbaneanrådet og personer, der udfører sikkerhedsklassificerede funktioner på jernbaneanrådet, skal give indberetning til den virksomhed, som de er ansat i, om ulykker, forløbere til ulykker samt sikkerhedsmæssige uregelmæssigheder.

Stk. 3. Ansatte i virksomheder på jernbaneområdet og personer, der udfører sikkerhedsklassificerede funktioner på jernbaneområdet, kan uanset stk. 2 give indberetning om ulykker, forløbere til ulykker samt sikkerhedsmæssige uregelmæssigheder til Trafikstyrelsen.

Stk. 4. Ansatte i Trafikstyrelsen og eventuelle tilkaldte sagkyndige er under ansvar efter straffelovens §§ 152-152 e forpligtet til over for uvedkommende at hemmeligholde oplysninger, som indberettes efter stk. 1-3, eller efter regler fastsat i medfør af stk. 5.

Stk. 5. Transportministeren fastsætter nærmere regler om stk. 1-3, herunder i hvilke tilfælde der skal gives indberetning, hvornår og i hvilken form indberetningen skal gives, og hvilke oplysninger indberetningen skal indeholde.

§ 79. Jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere skal hvert år fremsende en sikkerhedsrapport omhandlende det foregående kalenderår til Trafikstyrelsen.

Stk. 2. Trafikstyrelsen offentliggør hvert år en rapport om sin virksomhed på jernbanesikkerhedsområdet. Samtidig med offentliggørelsen sendes rapporten til Det Europæiske Jernbaneagentur.

Stk. 3. Trafikstyrelsen kan fastsætte nærmere regler om virksomhedernes sikkerhedsrapporter, jf. stk. 1.

Kapitel 12

Beredskab

§ 80. Jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere skal foretage nødvendig planlægning og træffe nødvendige foranstaltninger for at sikre jernbanen og jernbanedriften i beredskabssituationer og andre ekstraordinære situationer. Jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere skal indbyrdes koordinere planlægning og udførelse af beredskabsopgaver, herunder også vedrørende jernbanesikringsopgaver og opgaver varetaget af virksomhedshjemmeværnet.

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

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

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

Stk. 5. Personer, der deltager i beredskabsarbejdet, er under ansvar efter straffelovens §§ 152-152e forpligtet til over for uvedkommende at hemmeligholde fortrolige oplysninger, som de får kendskab til i forbindelse med beredskabsarbejdet, jf. dog stk. 6.

Stk. 6. De fortrolige oplysninger, der er omfattet af stk. 5, kan videregives til udenlandske myndigheder og internationale organisationer, når det følger af Danmarks internationale forpligtelser.

Stk. 7. Transportministeren kan fastsætte nærmere regler om jernbanevirksomheders og infrastrukturforvalteres beredskab, jf. stk. 1 og 2.

Stk. 8. Transportministeren kan fastsætte regler om sikring af jernbanen og passagerers personlige sikkerhed og varetagelse af beredskabsarbejdet, herunder om udstedelse af påbud og forbud til infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder.

Kapitel 13

Havarikommisionen for Civil Luftfart og Jernbane

Undersøgelse af jernbaneulykker

§ 81. Havarikommisionen undersøger alvorlige ulykker på jernbaneområdet i Danmark.

Stk. 2. Havarikommisionen kan undersøge øvrige ulykker og hændelser på jernbaneområdet i Danmark.

Stk. 3. Havarikommisionen kan endvidere iværksætte undersøgelser i forbindelse med alvorlige ulykker, ulykker og hændelser på jernbaneområdet i udlandet, såfremt den kompetente udenlandske myndighed anmoder herom.

§ 82. Når en ulykke eller hændelse på jernbaneområdet er indtruffet i Danmark, skal Havarikommisionen omgående underrettes herom af den pågældende jernbanevirksomhed og infrastrukturforvalter.

Stk. 2. En jernbanevirksomhed, der benytter dansk registreret køretøj, skal omgående underrette Havarikommisionen herom, hvis ulykken eller hændelsen på jernbaneområdet sker i udlandet.

Stk. 3. Trafikstyrelsen skal omgående underrette Havarikommisionen om de ulykker og hændelser på jernbaneområdet, som Trafikstyrelsen bliver bekendt med.

Stk. 4. Transportministeren fastsætter nærmere regler om underretningspligt og rapportering af ulykker og hændelser på jernbaneområdet.

§ 83. Havarikommisionen bestemmer omfanget af og formen for de undersøgelser, der foretages i anledning af en ulykke eller hændelse på jernbaneområdet, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. Transportministeren kan på ethvert tidspunkt pålægge Havarikommisionen at foretage yderligere undersøgelser i en sag.

Stk. 3. Havarikommisionen kan genoptage en afsluttet undersøgelse, såfremt der fremkommer nyt og væsentligt materiale i sagen.

§ 84. Ved Havarikommisionens undersøgelse af en ulykke eller hændelse på jernbaneområdet skal undersøgelseslederen udføre sine opgaver så effektivt og hurtigt som muligt.

§ 85. Når en ulykke eller hændelse på jernbaneområdet undersøges af Havarikommisionen, må de køretøjer, der er indblandet i ulykken, den berørte jernbaneinfrastruktur, dele eller indhold heraf eller spor i øvrigt ikke fjernes eller røres, før Havarikommisionen eller politiet i forståelse med Havarikommisionen giver tilladelse hertil.

Stk. 2. Havarikommisionen har ret til at registrere bevismateriale og i forståelse med politiet at foretage fjernelse af

vragdele, jernbaneinfrastruktur, dele eller indhold heraf eller spor i øvrigt til undersøgelser, målinger og kontrol.

§ 86. Havarikommisionen kan fra alle relevante virksomheder og myndigheder forlange al dokumentation, der er nødvendig for undersøgelsen, fremlagt, herunder oplysninger i dødsattester udstedt efter retslægeligt ligsyn og oplysninger i retslægelige obduktionserklæringer.

Stk. 2. Havarikommisionen kan endvidere foretage afhøringer af enhver person, som må formodes at kunne give oplysninger af betydning for undersøgelsen.

§ 87. Havarikommisionen kan forlange retligt forhør efter retsplejelovens § 1018.

§ 88. Havarikommisionen har uden retskendelse adgang til at foretage undersøgelse af køretøjer og jernbaneinfrastruktur, uanset om disse befinder sig på privat område.

§ 89. Havarikommisionen kan for infrastrukturforvalternes og jernbanevirksomhedernes regning udføre eller kræve udført afprøvninger, målinger og kontrol, forlange udtalelser fra infrastrukturforvalternes og jernbanevirksomhedernes ledelse og medarbejdere samt kræve al dokumentation udleveret i den forbindelse.

§ 90. Havarikommisionen kan, i det omfang det skønnes fornødent, kræve politiets og Trafikstyrelsens bistand til undersøgelse af ulykker og hændelser på jernbaneanrådet.

Stk. 2. Foreligger der mistanke om strafbart forhold, kan politiet selvstændigt foretage de efterforskningsskridt, der af anklagemyndigheden skønnes fornødne, og kan hertil kræve bistand af Trafikstyrelsen og Havarikommisionen.

§ 91. I forbindelse med undersøgelse af ulykker og hændelser på jernbaneanrådet kan Havarikommisionen ved konstatering af forhold, der udgør en risiko for jernbanesikkerheden, anmode Trafikstyrelsen om at udstede påbud eller forbud til infrastrukturforvalterne og jernbanevirksomhederne om udbedring af disse forhold.

§ 92. Havarikommisionen skal løbende holde Trafikstyrelsen underrettet om fund og omstændigheder omkring en undersøgelse, der skønnes af væsentlig betydning for jernbanesikkerheden, og skal uden unødigt ophold gøre Trafikstyrelsen bekendt med sine vurderinger heraf.

§ 93. Når undersøgelsen er afsluttet, udarbejder Havarikommisionen en rapport om undersøgelsens resultater med eventuelle anbefalinger om sikkerhedsmæssige forhold m.v. Rapporten sendes til transportministeren og Trafikstyrelsen. Rapporten offentliggøres, medmindre afgørende hensyn taler herimod. Såfremt Havarikommisionen ikke offentliggør en rapport, skal denne beslutning offentliggøres.

Stk. 2. Når den foretagne undersøgelses omfang taler derfor, kan Havarikommisionen fravige stk. 1 og i stedet udarbejde en kortfattet redegørelse.

Stk. 3. I tilfælde af yderligere undersøgelser efter § 83, stk. 2, eller genoptagelse af en undersøgelse efter § 83, stk. 3, udarbejder Havarikommisionen en rapport eller redegørelse i overensstemmelse med stk. 1 og 2.

Organisering

§ 94. Havarikommisionen er uafhængig og er ikke undergivet instruktionsbeføjelser fra transportministeren.

Stk. 2. Transportministeren kan dog pålægge Havarikommisionen særlige opgaver, der har et generelt jernbanesikkerhedsmæssigt formål.

Stk. 3. Transportministeren fastsætter Havarikommisionens sammensætning.

§ 95. Havarikommisionen skal beslutte, at repræsentanter for fremmede stater kan deltage i Havarikommisionens arbejde i det omfang, at Danmark ved aftale har forpligtet sig hertil.

Stk. 2. Havarikommisionen kan, hvor den finder det nødvendigt, beslutte, at sagkyndige kan deltage i Havarikommisionens arbejde.

Årsberetning

§ 96. Havarikommisionen offentliggør hvert år en beretning om sin virksomhed på jernbaneanrådet. Samtidig med offentliggørelsen sendes beretningen til Det Europæiske Jernbaneagentur.

§ 97. Trafikstyrelsen giver mindst én gang om året tilbagemelding til Havarikommisionen om, hvilke foranstaltninger der er gennemført eller planlagt som resultat af anbefalinger i Havarikommisionens rapporter og redegørelser.

Tavshedspligt

§ 98. Havarikommisionen, Trafikstyrelsen, tilkaldte sagkyndige og andre, der medvirker i en undersøgelse, som foretages af Havarikommisionen, er under ansvar efter straffelovens §§ 152-152 e forpligtet til over for uvedkommende at hemmeligholde, hvad de bliver vidende om i forbindelse med undersøgelsen.

Kapitel 14

Kundgørelse og indberetninger

§ 99. Transportministeren kan fastsætte regler om, at forskrifter og tekniske specifikationer fastsat i medfør af §§ 29 og 56 ikke indføres i Lovtidende. Reglement for international jernbanetransport af farligt gods (RID) og senere ændringer heraf indføres ikke i Lovtidende.

Stk. 2. Transportministeren fastsætter regler om, hvordan der kan opnås adgang til indholdet af de forskrifter og tekniske specifikationer, der ikke indføres i Lovtidende, jf. stk. 1.

§ 100. Transportministeren kan fastsætte regler om pligt for jernbanevirksomheder, infrastrukturforvaltere og andre, som udfører opgaver på jernbaneanrådet, til at indberette data, herunder til planlægnings- og analyseopgaver, for at sikre overholdelsen af de krav, der følger af denne lov eller regler fastsat i medfør heraf eller krav, der følger af EU-retsakter.

Kapitel 15

EU-forhold og internationale forhold

§ 101. Transportministeren kan indgå konventioner med andre lande om befordring af personer, bagage og gods med jernbane. Bestemmelserne i sådanne konventioner gælder i Danmark efter bekendtgørelsen i Lovtidende.

Stk. 2. Transportministeren kan indgå aftaler med andre lande om anerkendelse af godkendelser på uddannelses- og helbredsområdet inden for jernbaneanrådet samt om forvaltning af godstogskorridorer.

Stk. 3. Transportministeren kan fastsætte regler om gennemførelse i dansk ret af aftalerne efter stk. 2.

§ 102. Transportministeren kan fastsætte regler med henblik på opfyldelse og anvendelse af retsakter fastsat af Den Europæiske Union om forhold på jernbaneanrådet, herunder regler om meddelelse af påbud og forbud og om oplysningspligter.

Stk. 2. Transportministeren kan fastsætte regler om en akkrediteringsordning for de organer, institutioner eller andre, der i henhold til retsakter fastsat af Den Europæiske Union skal varetage opgaver om forhold på jernbaneanrådet.

Kapitel 16

Jernbanenævnet

§ 103. Jernbanenævnet varetager tilsyns- og klagefunktioner på jernbaneanrådet. Jernbanenævnet kan undersøge sager på eget initiativ eller efter klage.

Stk. 2. Jernbanenævnet er uafhængigt og er ikke undergivet instruktionsbeføjelse fra transportministeren. Jernbanenævnet skal i sin sammensætning, organisering og virke være uafhængigt af enhver jernbanevirksomhed, infrastrukturforvalter, ansøger samt ethvert afgiftsorgan. Jernbanenævnet skal desuden være funktionelt uafhængigt af enhver kompetent myndighed, der tager sig af tildelingen af en kontrakt om offentlig tjeneste.

Stk. 3. Jernbanenævnet fører tilsyn med konkurrencesituationen på markederne for jernbanetransportydelse med henblik på at undgå en u hensigtsmæssig udvikling i disse markeder og er nationalt tilsynsorgan i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneanråde samt regler til gennemførelse heraf samt Europa-Parlamentets og Rådets forordning om et europæisk jernbanenet med henblik på konkurrencebaseret jernbanegodstransport.

Stk. 4. Derudover fører Jernbanenævnet tilsyn med overholdelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser.

Stk. 5. Jernbanenævnets medlemmer udpeges af erhvervs- og vækstministeren efter høring af transportministeren.

Stk. 6. Transportministeren fastsætter nærmere regler om Jernbanenævnet, herunder om udpegning af medlemmer, udførelse af dets virksomhed, opgaver, sammensætning, sekretariatsbetjening og uafhængighed.

§ 104. Jernbanenævnet kan gennemføre revisioner eller iværksætte eksterne revisioner hos infrastrukturforvaltere, forvaltere af servicefaciliteter og jernbanevirksomheder, jf.

dog stk. 2, for at kontrollere, om reglerne om adskillelse af regnskaber i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneanråde er overholdt.

Stk. 2. Jernbanenævnet skal gennemføre revisioner eller iværksætte eksterne revisioner, jf. stk. 1, i forhold til jernbanevirksomheder med kontrakt om offentlig tjeneste, som ikke er tildelt efter udbud.

§ 105. Jernbanenævnet kan påbyde jernbanevirksomheder, infrastrukturforvaltere og andre virksomheder på jernbaneanrådet at give de oplysninger, som er nødvendige for Jernbanenævnets virksomhed.

§ 106. Jernbanenævnet udveksler oplysninger om dets arbejde, principper for beslutningstagning og praksis med tilsvarende tilsynsorganer i lande, der er omfattet af EU-reglerne på jernbaneanrådet.

§ 107. Jernbanenævnet kan pålægge ugentlige tvangsbøder til den, der undlader at

- 1) udlevere oplysninger efter § 105 inden for den frist, som Jernbanenævnet har givet, eller
- 2) efterkomme en afgørelse truffet af Jernbanenævnet som led i dets udførelse af de klage- og tilsynsfunktioner, der følger af § 103, jf. § 113, stk. 4.

§ 108. Jernbanenævnet afgiver hvert år en beretning om dets virksomhed i det forgangne kalenderår. Beretningen offentliggøres på Jernbanenævnets hjemmeside.

Kapitel 17

Afgifter og gebyrer

§ 109. For udførelse af tilsyn, herunder med sikkerheds-certifikater og sikkerhedsgodkendelser m.v., jf. § 70, betaler jernbanevirksomheder, virksomheder, der er certificerede efter § 11, og infrastrukturforvaltere, herunder bybaner, en afgift som fastsat i stk. 2-7.

Stk. 2. Jernbanevirksomheder og virksomheder, der er certificerede efter § 11, betaler et årligt grundbeløb på 50.900 kr. pr. sikkerhedscertifikat samt en årlig aktivitetsafgift på 0,0445 kr. pr. kørt togkilometer.

Stk. 3. Infrastrukturforvaltere betaler et årligt grundbeløb på 50.900 kr. pr. sikkerhedsgodkendelse samt en årlig aktivitetsafgift på 0,0445 kr. pr. kørt togkilometer på den pågældendes jernbaneinfrastruktur.

Stk. 4. Virksomheder, som udfører transport på bybaner, betaler et årligt grundbeløb på 50.900 kr. pr. sikkerhedscertifikat samt en årlig aktivitetsafgift på 0,0445 kr. pr. kørt togkilometer. Forvaltere af bybaner betaler et årligt grundbeløb på 50.900 kr. pr. sikkerhedsgodkendelse samt 0,0445 kr. pr. kørt togkilometer på den pågældende infrastruktur.

Stk. 5. De beløb, der er anført i stk. 2-4, reguleres én gang årligt pr. 1. januar med den sats for det generelle pris- og lønindeks, der er fastsat af Finansministeriet. Transportministeren offentliggør reguleringer hvert år, første gang pr. 1. januar 2016.

Stk. 6. Grundbeløbet, jf. stk. 2-4, opkræves for det pågældende år i januar måned. Aktivitetsafgiften opkræves ligeledes i januar måned med regulering i september måned

på grundlag af det forudgående års opgjorte antal kørte togkilometer.

Stk. 7. En virksomhed, der er underlagt det tilsyn, der er nævnt i stk. 1, betaler grundbeløbet og aktivitetsafgiften, jf. stk. 2-4, uanset om virksomheden ophører eller påbegynder i løbet af det pågældende år.

Stk. 8. Transportministeren kan fastsætte nærmere regler om opkrævning m.v. af afgiften nævnt i stk. 1-4, herunder regler om betaling for rykkerskrivelser.

§ 110. Transportministeren kan fastsætte regler om gebyrer til dækning af Trafikstyrelsens omkostninger ved varetagelse af de øvrige opgaver i henhold til denne lov eller regler fastsat i medfør af EU-regler på jernbaneområdet, herunder regler om opkrævning, rentetilskrivning efter renteloven, rykkerskrivelser m.v.

Stk. 2. Transportministeren kan fastsætte regler om gebyrer til dækning af Trafikstyrelsens omkostninger ved varetagelse af opgaver vedrørende byggesagsbehandling i henhold til anlægslove på jernbaneområdet, herunder regler om opkrævning, rentetilskrivning efter renteloven, rykkerskrivelser m.v.

§ 111. De udgifter, der er forbundet med Jernbanenævnets drift, betales af de jernbanevirksomheder, som Jernbanenævnet fører tilsyn med efter denne lov eller efter regler fastsat i medfør heraf.

Stk. 2. Jernbanevirksomheder, der er omfattet af Jernbanenævnets tilsyn, skal årligt betale 0,0886 kr. pr. kørt togkilometer på statens jernbaneinfrastruktur, jernbaneinfrastruktur ejet af A/S Storebælt eller A/S Øresund samt anden jernbaneinfrastruktur beliggende på den danske del af det transeuropæiske transportnet (TEN-T-nettet).

Stk. 3. Bybaner samt privatbaner, der ikke kører på jernbaneinfrastruktur på det transeuropæiske transportnet (TEN-T-nettet), er ikke omfattet af stk. 2.

Stk. 4. Det beløb, der er nævnt i stk. 2, reguleres én gang årligt pr. 1. januar med den sats for det generelle løn- og prisindeks, der er fastsat af Finansministeriet. Transportministeren offentliggør reguleringer hvert år, første gang pr. 1. januar 2016.

Stk. 5. Det beløb, der er anført i stk. 2, opkræves for det pågældende år i januar måned med regulering i september måned på grundlag af det forudgående års opgjorte antal kørte togkilometer.

Stk. 6. Transportministeren kan fastsætte nærmere regler om betaling for Jernbanenævnets tilsyn, herunder om at jernbanevirksomheder, der ikke i fuldt omfang er underlagt tilsynet, kan undtages fra betalingsforpligtelsen.

Stk. 7. Transportministeren kan fastsætte nærmere regler om opkrævning m.v. af afgiften nævnt i stk. 1-4, herunder regler om betaling for rykkerskrivelser.

Stk. 8. For behandling af klager, der indbringes for Jernbanenævnet, betaler klager et gebyr på 4.000 kr. Transportministeren kan fastsætte nærmere regler om gebyret.

Kapitel 18

Delegation og klageadgang

Delegation

§ 112. 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 for Civil Luftfart og Jernbane er tillagt efter denne lov.

Stk. 3. Transportministeren kan bemyndige sagkyndige, private virksomheder eller offentlige institutioner til at foretage typegodkendelser, prøvninger og eftersyn af emballage til farligt gods, jf. § 54, samt til at udstede helbredsgodkendelser, jf. § 68.

Klageadgang

§ 113. Transportministeren kan fastsætte regler om adgangen til at klage over afgørelser og beslutninger, der træffes i henhold til denne lov, herunder om klagefrister, eller om at afgørelserne eller beslutningerne ikke kan påklages til transportministeren.

Stk. 2. Stk. 1 gælder tilsvarende, hvor transportministeren har bemyndiget andre statslige myndigheder til at udøve Trafikstyrelsens, Banedanmarks eller Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbanes beføjelser efter loven, jf. § 112, stk. 2.

Stk. 3. Stk. 1 gælder tilsvarende i de tilfælde, hvor transportministeren har bemyndiget sagkyndige, private virksomheder eller offentlige institutioner til at udøve ministerens beføjelser efter loven, jf. § 112, stk. 3.

Stk. 4. Transportministeren kan fastsætte regler om, at afgørelser og beslutninger kan påklages til Jernbanenævnet, herunder at de afgørelser, der kan påklages til Jernbanenævnet, ikke først kan påklages til anden administrativ myndighed, og at Jernbanenævnets afgørelser ikke kan påklages til anden administrativ myndighed.

§ 114. Transportministeren kan fastsætte regler om passagerers klageadgang efter Europa-Parlamentets og Rådets forordning om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser.

§ 115. 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 kommet frem til klageren. Finder indbringelse for domstolene ikke sted inden for fristen, er den pågældende afgørelse eller beslutning endelig.

Stk. 2. Søgsmål i henhold til § 37, stk. 4, skal dog være anlagt inden seks måneder efter, at klagemyndighedens afgørelse er kommet frem til klageren.

Stk. 3. En afgørelse eller beslutning, som nævnt i stk. 1 og 2, kan ikke indbringes for domstolene, før den administrative klageadgang er udnyttet.

Kapitel 19

Straffebestemmelser

§ 116. Med bøde eller fængsel indtil 4 måneder straffes den, der

- 1) påbegynder eller driver virksomhed uden fornødne certifikater, jf. § 58, godkendelser, jf. §§ 59, 60 og 68, eller tilladelser, jf. § 9,
- 2) tilsidesætter vilkår eller betingelser knyttet til en tilladelse eller godkendelse efter nr. 1,
- 3) hindrer Trafikstyrelsen i at foretage tilsyn efter §§ 70-71, eller Havarikommissionen i at foretage undersøgelse efter § 81,
- 4) overtræder §§ 24, 26, § 42, stk. 1, §§ 43-46, § 48, stk. 1-2, § 80, stk. 1 og 2, eller § 85 eller
- 5) overtræder Europa-Parlamentets og Rådets forordning om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser.

Stk. 2. Den, der undlader at efterkomme et påbud eller forbud, der er udstedt i henhold til loven eller de forskrifter, der er fastsat i medfør heraf, straffes med bøde eller fængsel indtil 4 måneder. Straffen for tilsidesættelse af et påbud eller forbud i henhold til §§ 72-75 kan dog stige til fængsel indtil 2 år.

Stk. 3. Den, der afgiver urigtige oplysninger til administrative myndigheder, straffes med bøde eller fængsel indtil 4 måneder, medmindre højere straf er forskyldt efter anden lovgivning.

Stk. 4. Straf efter stk. 1, stk. 2, 1. pkt., og stk. 3, kan stige til fængsel indtil 2 år, hvis overtrædelsen er begået forsætligt eller ved grov uagtsomhed, og hvis der ved overtrædelsen er

- 1) forvoldt skade på personer, materiel eller miljø eller fremkaldt nærliggende fare herfor eller
- 2) opnået eller tilsigtet en økonomisk fordel for den pågældende selv eller andre.

§ 117. For overtrædelser af forskrifter, der fastsættes i medfør af loven, kan der fastsættes straf af bøde eller fængsel indtil 4 måneder eller under skærpene omstændigheder fængsel indtil 2 år.

Stk. 2. For overtrædelse af bestemmelser i forordninger fastsat af Den Europæiske Union om forhold, som er omfattet af denne lov, kan der i forskrifter, der fastsættes i medfør af loven ligeledes fastsættes straf af bøde, fængsel indtil 4 måneder eller under skærpene omstændigheder fængsel indtil 2 år.

§ 118. Med fængsel indtil 2 år straffes den, der

- 1) overtræder § 69, stk. 1 og 2, eller
- 2) udfører sikkerhedsklassificerede funktioner for en jernbanevirksomhed eller infrastrukturforvalter til trods for, at retten hertil er midlertidigt inddraget eller frataget efter § 123.

Stk. 2. Under særligt formildende omstændigheder kan straffen for overtrædelse efter stk. 1 udgøre bøde.

§ 119. Der kan pålægges juridiske personer, herunder selskaber, strafansvar efter straffelovens 5. kapitel.

§ 120. Med bøde straffes den, der skaffer sig eller forsøger at skaffe sig befordring med ugyldig billet eller ugyldigt kort.

§ 121. Den, der med forsæt beskadiger eller uberettiget flytter opstillede sneskærme eller lignende sneværn, jf. § 32, straffes med bøde, medmindre strengere straf er forskyldt efter straffeloven.

§ 122. Den, der i overensstemmelse med § 78, stk. 1-3, eller regler fastsat i medfør af § 78, stk. 5, har foretaget indberetning om sikkerhedsmæssige uregelmæssigheder, der ikke har medført en hændelse eller ulykke på jernbaneanrådet, kan ikke for det pågældende forhold straffes for overtrædelse af bestemmelser, der er fastsat herom i medfør af § 56 eller § 102, stk. 1.

§ 123. Ret til at udføre sikkerhedsklassificerede funktioner skal fratages, når

- 1) der ved tjenestens udførelse er blevet tilsidesat væsentlige hensyn til jernbanesikkerheden eller færdselssikkerheden, eller
- 2) den pågældende har udført eller forsøgt at udføre sikkerhedsklassificerede funktioner efter at have indtaget spiritus eller andre bevidsthedspåvirkende stoffer, jf. § 69, stk. 1, nr. 1-3.

Stk. 2. Frakendelsen efter stk. 1, nr. 2, sker ubetinget. Frakendelsen efter stk. 1, nr. 1, sker betinget, medmindre den pågældende

- 1) forsætligt har voldt skade på andres person eller ting, forsætligt har fremkaldt nærliggende fare herfor eller i øvrigt har udøvet tjenesten på særlig hensynsløs måde,
- 2) ved forskellige lejligheder har gjort sig skyldig i forhold, der hver for sig er omfattet af stk. 1, nr. 1,
- 3) tidligere er frataget ret til at udføre sikkerhedsklassificeret funktion betinget, og det nye forhold er begået i prøvetiden, eller
- 4) tidligere er frataget ret til at udføre sikkerhedsklassificeret funktion ubetinget, og det nye forhold er begået inden 5 år fra udløbet af frakendelsestiden.

Stk. 3. I tilfælde, hvor der ellers kunne ske ubetinget frakendelse efter stk. 1, nr. 2, kan der under særligt formildende omstændigheder ske betinget frakendelse.

Stk. 4. Ubetinget frakendelse sker for et bestemt tidsrum af ikke under 6 måneder eller for bestandig. Betinget frakendelse sker på vilkår af, at den pågældende i en prøvetid på indtil 3 år fra endelig dom ikke udfører sikkerhedsklassificerede funktioner under sådanne omstændigheder, at retten dertil skal fratages.

Stk. 5. Trafikstyrelsen kan midlertidigt inddrage retten til at udføre sikkerhedsklassificerede funktioner, såfremt der under udøvelsen af tjenesten sker væsentlig tilsidesættelse af gældende regler og krav. Trafikstyrelsen skal i forbindelse med afgørelsen vejlede den pågældende om prøvelsesadgangen efter stk. 6.

Stk. 6. Den, hvis ret til at udføre sikkerhedsklassificerede funktioner er midlertidigt inddraget, kan forlange inddragelsen prøvet af domstolene. Domstolene træffer ved kendelse afgørelse om inddragelsen.

Stk. 7. Det tidsrum, hvori retten har været midlertidigt inddraget, fradrages i frakendelsestiden.

Stk. 8. Er en person, der har ret til at udføre sikkerhedsklassificerede funktioner, og som har dansk indfødsret eller er bosat i den danske stat eller ansat i en dansk jernbanevirksomhed eller hos en dansk infrastrukturforvalter, straffet i udlandet for et forhold, der bedømt efter denne lov ville have medført frakendelse af ret til at udføre sikkerhedsklassificerede funktioner, kan sådan frakendelse ske efter offentlig påtale i Danmark.

Stk. 9. Er en person, der har ret til at udføre sikkerhedsklassificerede funktioner, i medfør af færdselsloven frakendt retten til at føre motordrevet køretøj ubetinget, kan Trafikstyrelsen, for det tidsrum frakendelsen er sket, fratage den pågældende ret til at udføre sikkerhedsklassificerede funktioner, såfremt det strafbare forhold, for hvilket vedkommende er dømt, begrunder en nærliggende fare for misbrug af retten til at udføre sikkerhedsklassificerede funktioner. Den pågældende kan forlange fratagelsen indbragt for domstolene. Trafikstyrelsen skal i forbindelse med fratagelsen vejlede den pågældende herom.

Kapitel 20

Lovens ikrafttræden, ophævelse og ændring af andre love

§ 124. Loven træder i kraft den 15. juni 2015, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. Transportministeren fastsætter tidspunktet for ikrafttræden af lovens § 16, stk. 3 og 4.

Stk. 3. Lov om jernbane, jf. lovbekendtgørelse nr. 1249 af 11. november 2010, ophæves.

Stk. 4. Bekendtgørelser, regulativer m.v., der er udstedt i medfør af den lov, der er angivet i stk. 3, forbliver i kraft, indtil de afløses eller ophæves af bestemmelser fastsat i medfør af denne lov.

Stk. 5. Aftaler indgået i henhold til den lov, der er angivet i stk. 3, og som er gældende på lovens ikrafttrædelsestidspunkt, videreføres med deres indhold, indtil aftalen udløber eller ændres.

§ 125. I lov om DSB, jf. lovbekendtgørelse nr. 1184 af 12. oktober 2010, som ændret ved § 1 i lov nr. 1402 af 23. december 2012, foretages følgende ændring:

1. Efter § 2 indsættes:

»§ 2 a. DSB stiller efter transportministerens beslutning køretøjer til rådighed for trafik udført som offentlig tjeneste, der bringes i udbud. Køretøjerne stilles til rådighed på lejevilkår og for en periode op til kontraktens længde.

Stk. 2. Transportministeren kan pålægge DSB at udføre trafik som offentlig tjeneste mod betaling.

Stk. 3. Transportministeren fastlægger nærmere vilkår for DSB's forpligtelse efter stk. 1.«

§ 126. I lov nr. 588 af 24. juni 2005 om Sund og Bælt Holding A/S foretages følgende ændringer:

1. § 4, stk. 1, ophæves.

Stk. 2-6 bliver herefter stk. 1-5.

2. § 4, stk. 2, 2. pkt., der bliver til stk. 1, 2. pkt., affattes således:

»Transportministeren fastsætter regler om hel eller delvis overdragelse af ansvaret for vedligeholdelse og reinvesteringer i forhold til de danske jernbanetilslutningsanlæg til den faste forbindelse over Øresund (Kastrupbanen og Vigerslevbanen) til A/S Øresundsforbindelsen, herunder at selskabet afholder udgifterne hertil.«

3. I § 4, stk. 3, der bliver stk. 2, udgår »og 2«.

§ 127. I lov om ekspropriationer under Trafikministeriet, jf. lov nr. 96 af 31. marts 1965, som ændret ved lov nr. 393 af 10. juni 1997 og lov nr. 155 af 12. marts 2003, foretages følgende ændring:

1. § 1, stk. 1, litra a, samt §§ 2 og 3 ophæves.

§ 128. I lov nr. 151 af 18. februar 2015 om Odense Letbane foretages følgende ændringer:

1. § 5 affattes således:

»§ 5. § 38 i jernbaneloven finder anvendelse i forbindelse med projektering af Odense Letbane, jf. § 2, således at transportministeren delegerer sin beføjelse efter § 38 i jernbaneloven til Odense Letbane P/S.«

2. § 6, stk. 2, ophæves.

Stk. 3-6 bliver herefter stk. 2-5.

3. § 14, stk. 2, affattes således:

»Stk. 2. Transportministeren kan bemyndige Odense Letbane P/S til som anlægsmyndighed at udøve ministerens beføjelser efter §§ 33-37 i jernbaneloven.«

§ 129. I lov nr. 552 af 6. juni 2007 om en Cityring, som ændret ved § 1 i lov nr. 526 af 27. maj 2013, § 1 i lov nr. 748 af 25. juni 2014, § 160 i lov nr. 1520 af 27. december 2014 og § 1 i lov nr. 156 af 18. februar 2015, foretages følgende ændring:

1. Efter § 12 indsættes i kapitel 5:

»§ 12 a. § 38 i jernbaneloven finder anvendelse i forbindelse med projektering af Cityringen, således at transportministeren delegerer sin beføjelse efter § 38 i jernbaneloven til Metroselskabet I/S.«

§ 130. I lov nr. 165 af 26. februar 2014 om letbane på Ring 3 foretages følgende ændring:

1. § 12 affattes således:

»§ 12. § 38 i jernbaneloven finder anvendelse i forbindelse med projektering af letbanen på Ring 3, jf. § 2, således at transportministeren delegerer sin beføjelse efter § 38 i jernbaneloven til Ring 3 Letbane I/S.«

§ 131. I lov nr. 719 af 25. juni 2014 om projektering af nyanlæg og hastighedsopgraderinger af en række jernbanestrækninger på hovedbanen og regionalbanerne, foretages følgende ændring:

1. § 2 affattes således:

»§ 2. § 38 i jernbaneloven finder anvendelse i forbindelse med projektering af de anlægsprojekter, der er nævnt i §

1, nr. 1 og 2, således at transportministeren delegerer sin beføjelse efter § 38 i jernbaneloven til Vejdirektoratet.«

§ 132. Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

1. Indledning
2. Lovforslagets indhold
 - 2.1. Bybaner (metro, letbaner og S-baner)
 - 2.1.2. Transportministeriets overvejelser og forslag
 - 2.2. Gennemførelse af nye EU-regler
 - 2.2.1. Gældende ret
 - 2.2.2. Transportministeriets overvejelser og forslag
 - 2.3. Ekspropriation, herunder til klimatilpasningsformål
 - 2.3.1. Gældende ret
 - 2.3.1.1. Ekspropriation
 - 2.3.1.2. Ekspropriation til klimarelaterede afværgeforanstaltninger
 - 2.3.2. Transportministeriets overvejelser og forslag
 - 2.3.2.1. Ekspropriation og forholdet til grundlovens § 73
 - 2.3.2.2. Ekspropriation til klimarelaterede afværgeforanstaltninger
 - 2.4. Sikkerhedsmyndigheden og dens opgaver
 - 2.4.1. Gældende ret
 - 2.4.2. Lovforslagets indhold
 - 2.5. Sikkerhedsmyndighedens uafhængighed
 - 2.5.1. Gældende ret
 - 2.5.2. Lovforslagets indhold
 - 2.6. Udvidelse af tilsynsbestemmelser og påbud i forbindelse med overtrædelse af vilkår
 - 2.6.1. Gældende ret
 - 2.6.1.1. Tilsyn
 - 2.6.1.2. Påbud i forbindelse med overtrædelse af vilkår
 - 2.6.2. Lovforslagets indhold
 - 2.6.2.1. Tilsyn
 - 2.6.2.2. Påbud i forbindelse med overtrædelse af vilkår
 - 2.7. Helbredsgodkendelse og udpegning af læger og psykologer
 - 2.7.1. Gældende ret
 - 2.7.2. Lovforslagets indhold
 - 2.8. Banedanmark og infrastrukturforvaltning generelt
 - 2.8.1. Gældende ret
 - 2.8.2. Lovforslagets indhold
 - 2.9. Havarikommissionen
 - 2.9.1. Gældende ret
 - 2.9.2. Lovforslagets indhold
 - 2.10. Ordensbestemmelser
 - 2.10.1. Gældende ret
 - 2.10.2. Lovforslagets indhold
 - 2.11. Niveauoverkørsler
 - 2.11.1. Gældende ret
 - 2.11.2. Lovforslagets indhold
3. De økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige
4. De økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.
5. De administrative konsekvenser for borgere
6. De miljømæssige konsekvenser
7. Forholdet til EU-retten
8. Hørte myndigheder og organisationer m.v.
9. Sammenfattende skema

1. Indledning

Lovforslaget er et led i moderniseringen af lovgivningen inden for jernbanelområdet. Hovedformålet med loven er at implementere EU-regler samt skabe en klar, enkel og operationel jernbanelov, som skaber de lovgivningsmæssige rammer for at understøtte flere passagerer og mere gods på skinnebåren trafik, herunder sikre at jernbanetransport tilrettelægges og gennemføres under hensyn til sikkerhed, fremkommelighed og god samfundsøkonomi. Det er endvidere en målsætning at gøre loven nemmere at forstå for borgerne.

Der foretages på den baggrund en revision af gældende lov om jernbane, jf. lovbekendtgørelse nr. 1249 af 11. november 2010 med senere ændringer. Jernbaneloven er oprindeligt fra 1998 og er siden blevet ændret mere end 10 gange. Størstedelen af indholdet af lovforslaget er derfor en videreførelse af gældende ret. Strukturen i forslaget er dog ændret i forhold til den gældende lov, og forældede bestemmelser er moderniseret eller helt udgået.

Lovforslaget indeholder dog enkelte nye elementer, for eksempel tilføjelse om ekspropriation til klimarelaterede afværgeforanstaltninger, udvidelse af Trafikstyrelsens tilsyn, påbud ved overtrædelse af vilkår og ikke mindst gennemførelse af EU-regler, herunder om markedsadgang og forhold vedrørende tilsynsorganet Jernbanenævnet.

Med lovforslaget indsættes reglerne om ekspropriation for så vidt angår jernbaner, herunder letbaner, i jernbaneloven. I dag findes generelle regler om ekspropriation vedrørende bl.a. jernbane- og letbaneanlæg i lov nr. 96 af 31. marts 1965 om ekspropriationer under Trafikministeriet (herefter benævnt 1965-loven om ekspropriation).

Lovforslaget tilpasser og justerer endvidere gældende regler for metro, letbaner og S-baner, og der introduceres et samlebegreb for disse baner »bybaner«. Med vedtagelse af lovgivning om etablering af letbaner i København og Aarhus er det fundet nødvendigt at skabe rammerne for en mere klar samlet regulering af området.

Der bliver i disse år investeret massivt i jernbaneinfrastrukturen. Regeringen planlægger en timemodel mellem de store byer og elektrificering af alle hovedstrækninger, der skal binde Danmark bedre sammen. Der er endvidere igangsat en fuldstændig opgradering med signalsystemet (ERTMS) på det nationale jernbanenet, og Folketinget har allerede vedtaget, at en række jernbanestrækninger skal elektrificeres, jf. lov nr. 609 af 12. juni 2013 om elektrificering af jernbanen. Samtidig vil den nye jernbane mellem København og Ringsted over Køge og den faste forbindelse over Femern Bælt styrke jernbanen. Dette forbedrer ikke mindst mulighederne for den miljøvenlige transport af gods på jernbanen, men udgør også generelt en markant forbedring af forholdene for godstransporten mellem Skandinavien og resten af Europa.

Der er brug for en moderne jernbanelovgivning, der understøtter disse initiativer og investeringer. Herudover er det hensigten at skabe klare rammer for jernbanens forskellige aktører, for anlæg og fornyelse af jernbaner, for virksomheders markedsadgang og for passagerernes færden på jernba-

neområdet. Det er afgørende, at rammebetingelserne er klare og operationelle, så de medvirker til, at samfundet får mest muligt ud af de offentlige investeringer, der foretages i sektoren.

2. Lovforslagets indhold

2.1. Bybaner (metro, letbaner og S-baner)

2.1.1. Gældende ret

Den gældende jernbanelov gælder for S-banen og med visse undtagelser, herunder reglerne om adgang til jernbaneinfrastrukturen og betaling herfor, regnskabsreglement, veteranbanedrift og uddannelse af jernbaneteknisk personale for letbaner og metro. I jernbaneloven er forholdene omkring den københavnske metro reguleret i anvendelsesområdet, og der er udstedt en bekendtgørelse om den københavnske metro i henhold til § 2, stk. 2, jf. bekendtgørelse nr. 73 af den 2. februar 2009 om jernbanevirksomhed på letbaner (den københavnske metro). Herudover er der indsat en generel hjemmel til at fastsætte regler om letbaner; en hjemmel der ikke er udmøntet.

2.1.2. Transportministeriets overvejelser og forslag

Med lovforslaget foreslås et nyt begreb, bybane, indført. Begrebet omfatter metro, letbaner og S-baner. Dette skyldes, at der findes en række fællestrek for disse baner, f.eks. at de er undtaget fra Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/57/EF af 17. juni 2008 om interoperabilitet i jernbanesystemet i Fællesskabet (herefter benævnt interoperabilitetsdirektivet)'s anvendelsesområde og dermed de tekniske specifikationer for interoperabilitet (TSI'erne). Bybaner kører i deres eget system eller er funktionsmæssigt adskilt fra resten af jernbanenet. Det foreslås derfor at samle disse tre typer baner under et samlet begreb.

Begrebet bybane relaterer sig til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU af 21. november 2012 om oprettelse af et fælles europæisk jernbanelområde (herefter benævnt omarbejdningen af 1. jernbanepakke), hvor begrebet »transport i byer og forstæder« er defineret. Ved transport i byer og forstæder forstås transportydelse, hvis hovedformål er opfyldelse af behovene i et bycentrum eller byområde, herunder et grænseoverskridende byområde, samt transportbehovene mellem et sådant bycentrum eller byområde og de omkringliggende områder. Da dele af omarbejdningen af 1. jernbanepakke gennemføres ved lovforslaget, er det fundet hensigtsmæssigt at bruge et begreb, der relaterer sig til omarbejdningen af 1. jernbanepakke.

Ved begrebet bybaner bliver metro en selvstændig definition under bybaner, og ikke en underkategori under letbaner, som det følger i dag af bekendtgørelse nr. 73 af den 2. februar 2009 om jernbanevirksomhed på letbaner (den københavnske metro). På tilsvarende vis nævnes metro selvstændigt og ikke som en underkategori under letbaner i bestemmelserne om anvendelsesområde i henholdsvis Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/49/EF af 29. april

2004 (herefter benævnt jernbanesikkerhedsdirektivet) og interoperabilitetsdirektivet.

Fælles for bybanesystemerne er, at de er omfattet af hovedparten af lovforslagets bestemmelser med undtagelse af § 17 om tildeling af infrastrukturkapacitet og § 18 om netredeegørelse samt § 53, stk. 3, om erstatningsansvar for gods. Udover de angivne bestemmelser er metro og letbaner heller ikke omfattet af §§ 20-22 om kontrakter mellem infrastrukturforvalteren og jernbanevirksomheden samt betaling for adgang til jernbaneinfrastrukturen og kørestrøm og §§ 66-68 om helbreds- og uddannelseskra- v. Dog er der mulighed for at fastsætte særlige regler om de forhold, der kun gør sig gældende for bybaner på disse områder.

Som noget nyt foreslås indført en særlig definition på letbaner med henblik på at foretage en afgrænsning af letbanen i forhold til anden skinnébåren trafik på jernbaner. Dette skyldes, at letbaner udmærker sig ved at være skinnébåren trafik, som både kan køre i vej efter færdselslovens regler og i eget tracé, jf. den foreslåede § 39 og bemærkningerne hertil. Denne særlige definition ændrer ikke ved, at letbaner er omfattet af begrebet bybaner.

2.2. Gennemførelse af nye EU-regler

2.2.1. Gældende ret

Den gældende jernbanelov indeholder blandt andet gennemførelse af EU-regler om EU's 1. jernbanepakke fra februar 2001. Jernbanepakken består af tre direktiver:

- 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,
- Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/13/EF af 26. februar 2001 om ændring af Rådets direktiv 95/18/EF om udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder, 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 samt sikkerhedscertificering.

De tre direktiver indeholder en række bestemmelser, der fastsætter rammebetingelserne for adgangen til markedet på jernbanelområdet. Bestemmelserne vedrører bl.a. jernbaneinfrastrukturforvalternes organisatoriske uafhængighed af jernbanevirksomheder, udvidelse af kravene om EU-licenser til jernbanevirksomheder, fælles principper for fastsættelse af afgifter for benyttelse af jernbaneinfrastrukturen og tildeling af infrastrukturkapacitet.

Jernbaneloven indeholder ligeledes gennemførelse af EU-regler fastsat i 2. jernbanepakke. I 2006 gennemførtes dele af 2. jernbanepakke i jernbaneloven gennem forskellige regler fra Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/49/EF af 29. april 2004 om jernbanesikkerhed i EU og om ændring af Rådets direktiv 95/18/EF om udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder 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 samt sikkerhedscertificering.

Som led i implementeringen af EU's 3. jernbanepakke blev der i 2009 indført bestemmelser i jernbaneloven, der supplerer Europa-Parlamentets og Rådets forordning EF nr.1371/2007 af 23. oktober 2007 om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser (herefter benævnt passagerrettighedsforordningen). Resterende dele af 3. jernbanepakke, dvs. direktiv 2007/58/EF af 23. oktober 2007 om ændring af Rådets direktiv 91/440/EØF om udvikling af Fællesskabets jernbaner og direktiv 2001/14/EF om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur (herefter benævnt markedsadgangs- direktivet) og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/59/EF af 23. oktober 2007 om certificering af lokomotivførere, der fører lokomotiver og tog på jernbanenettet i Fællesskabet (herefter benævnt lokomotivførerdirektivet), er implementeret ved bekendtgørelser.

Europa Kommissionens har i 2013 fremlagt en 4. jernbanepakke, som er under forhandling.

2.2.2. Transportministeriets overvejelser og forslag

Med lovforslaget implementeres dele af omarbejdningen af 1. jernbanepakke, hvor direktiverne fra 1. jernbanepakke, jf. pkt. 2.2.1., er blevet omarbejdet og sammenskrevet i en enkelt retsakt. Omarbejdningen af 1. jernbanepakke trådte i kraft d. 15. december 2012. Omarbejdningen af 1. jernbanepakke afløser dermed de tre direktiver i pakken fra februar 2001. Omarbejdningen af 1. jernbanepakke indeholder nye elementer, herunder udvidede beføjelser og øgede krav til uafhængigheden for tilsynsorganet (the regulatory body; i Danmark Jernbanenævnet), en udvidet kreds af ansøgere af infrastrukturkapacitet (kanaler) og forhold om jernbanerelaterede tjenesteydelser (markedsadgang).

Det foreslås derfor, at bestemmelserne om Jernbanenævnets markedsovervågning og tilsyn tilpasses i jernbaneloven for at tage højde for de ændringer, der følger af omarbejdningen af 1. jernbanepakke. Det drejer sig bl.a. om hjemler til at fastsætte regler om uafhængighed, herunder om udpegning af medlemmer, at iværksætte revision, herunder ekstern revision for at kontrollere regnskabsmæssig adskillelse, samt at opkræve tvangsbøder i forbindelse med undladelse af at indgive oplysninger eller efterkomme en afgørelse truffet af Jernbanenævnet, jf. lovforslagets kapitel 16.

Som nævnt udvider omarbejdningen af 1. jernbanepakke ansøgerkredsen til infrastrukturkapacitet. Det er fremover et EU-krav, at andre end jernbanevirksomheder skal kunne ansøge infrastrukturforvalteren om tildeling af infrastrukturkapacitet, f.eks. speditører og operatører inden for kombineret transport. Det er dog et krav, at disse ansøgere har en almen- nyttig eller forretningsmæssig interesse i at købe infrastrukturkapacitet. For at sikre dette foreslås det, at andre end jernbanevirksomheder skal kunne opnå en godkendelse fra infrastrukturforvalteren for at kunne reservere infrastrukturkapacitet på den pågældendes jernbaneinfrastruktur. Kravene foreslås fastsat af infrastrukturforvalteren i netredeegørelsen, der er en samlet beskrivelse af karakteren af den jernbaneinfrastruktur, som infrastrukturforvalter stiller til rådighed

for jernbanevirksomheder m.v. Der henvises til lovforslagets § 10.

Med omarbejdningen af 1. jernbanepakke åbnes yderligere for markedet i den forstand, at der fremover skal gives lige adgang til jernbanerelaterede serviceydelser. Jernbanerelaterede serviceydelser omfatter f.eks. vedligeholdelsesfaciliteter, klargøringscentre m.v., dog ikke vedligeholdelsesfaciliteter beregnet for specifikke materieltyper. Der skal for servicefaciliteter udarbejdes særskilte regnskaber, og de skal administreres som selvstændige enheder, når disse ejes eller forvaltes af jernbanevirksomheder.

2.3. Ekspropriation, herunder til klimatilpasningsformål

2.3.1. Gældende ret

2.3.1.1. Ekspropriation

I dag findes den generelle ekspropriationshjemmel på jernbaneområdet i 1965-loven om ekspropriation. 1965-loven om ekspropriation indeholder regler om, at trafikministeren (i dag transportministeren), når almenvellet kræver det, kan iværksætte eller, for så vidt angår ikke-statslige anlæg, tillade, at der iværksættes ekspropriation efter reglerne i lov nr. 1161 af 20. november 2008 om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom (herefter benævnt ekspropriationsprocesloven). Ekspropriation kan blandt andet ske til jernbaneanlæg, herunder anlæg til sikring og regulering af færdslen ved krydsninger mellem veje og jernbaner. I 2003 blev 1965-loven om ekspropriation udvidet til også at omfatte letbaner. Herudover indeholder loven regler om nedlæggelse af overkørsler og midlertidige sneskærme. Loven indeholder endvidere regler om ekspropriation til bl.a. diger og havneanlæg.

Som supplement til den generelle hjemmel til ekspropriation på jernbaneområdet efter 1965-loven om ekspropriation indeholder konkrete anlægslove på baneområdet hjemmel til, at transportministeren kan foretage de ekspropriationer, der er nødvendige for at gennemføre de respektive anlæg, som reguleres i anlægsloven, f.eks. § 4 i lov nr. 527 af 26. maj 2010 om anlæg af en jernbanestrækning København-Ringsted over Køge.

2.3.1.2. Ekspropriation til klimarelaterede afværgeforanstaltninger

Der findes ikke regler om ekspropriation til klimarelaterede afværgeforanstaltninger i den gældende jernbanelov.

2.3.2. Transportministeriets overvejelser og forslag

2.3.2.1. Ekspropriation og forholdet til grundlovens § 73

Der er i dag udviklet en praksis for at indføre ekspropriationshjemler i de enkelte anlægslove sideløbende med hjemlerne, der findes i 1965-loven om ekspropriation. Transportministeriet har i forbindelse med lovrevisionen overvejet, om det ville give et bedre overblik over ekspropriation på jernbaneområdet, hvis alle ekspropriationsbestemmelser blev samlet i en lov. Med lovforslaget gøres derfor op

med ovenstående praksis, idet den generelle ekspropriationshjemmel for jernbaner, herunder letbaner, sættes ind i jernbaneloven. Denne generelle hjemmel vil fremover skulle anvendes ved alle former for anlæg af jernbaner, herunder letbaner som i dag. Dette skal tillige ses i lyset af, at man allerede har samlet de forskellige tiltag i forbindelse med anlæg af baner, herunder byggelinjer og fremrykket ekspropriation, i seneste ændring af jernbaneloven, jf. lov nr. 747 af 25. juni 2014.

De bestemmelser i 1965-loven om ekspropriation, der foreslås overført til jernbaneloven, vil også fremover kunne bruges til udbygning og vedligehold af jernbaneanlæg. Den praksis, der har været hidtil med ekspropriation til mindre justeringer, udvidelser eller mindre ændringer af eksisterende anlæg med direkte hjemmel i 1965-loven om ekspropriation uden en særlig anlægslov, vil således også kunne fortsætte med hjemmel i den foreslåede bestemmelse i lovforslagets § 30. Med lovforslaget ophæves § 1, stk. 1, litra a, §§ 2 og 3 i 1965-loven om ekspropriation således, da det er disse bestemmelser, som i dag regulerer ekspropriation på jernbaneområdet. De øvrige ekspropriationsformål, som er reguleret i 1965-loven om ekspropriation, opretholdes.

Det fremgår af grundlovens § 73, at ejendomsretten er ukrænkelig, og at ingen kan tilpligtes at afstå sin ejendom, medmindre almenvellet kræver det. Det kan kun ske ifølge lov og mod fuldstændig erstatning. Med den foreslåede bestemmelse skabes i overensstemmelse med grundlovens § 73 en lovhjemmel til tvangsmæssigt at erhverve de fornødne arealer til etablering af jernbaneanlæg, samt til ændringer i disse anlæg. Det er hensigten, at der i de konkrete anlægslove i bemærkningerne fremadrettet vil blive henvist til, at ekspropriation sker efter jernbanelovens § 30.

Det er ikke hensigten at ophæve gældende ekspropriationshjemler i de allerede vedtagne konkrete anlægslove. Ekspropriation efter den foreslåede § 30 kan ligesom i dag kun ske, hvis det er nødvendigt at erhverve de pågældende arealer enten midlertidigt eller permanent med henblik på at gennemføre jernbaneanlægget. I den forbindelse kan der blive tale om, som en del af en ekspropriation til et jernbaneanlæg, at ekspropriere arealer midlertidigt eller permanent til broer, vejanlæg, adgangsveje, materieldepoter, arbejdsarealer, erstatningsbiotoper, erstatning for fredskov, regnvandsbassiner og lignende.

Ekspropriationerne i henhold til lovforslaget sker efter reglerne i ekspropriationsprocesloven. Ekspropriationskompetencen er i loven henlagt til særlige uafhængige ekspropriationskommissioner, som både forestår prøvelsen af det foreliggende projekt og træffer den endelige afgørelse om ekspropriation, herunder fastsættes erstatningens størrelse.

Ekspropriationskommissionerne foretager en tilbundsående prøvelse af, om den enkelte ekspropriation er nødvendig. Kravet om, at ekspropriationen skal være nødvendig, er udtryk for at det almindelige proportionalitetsprincip skal være opfyldt. Tvangsmæssig afståelse af ejendom kan således ikke gennemføres, hvis det, der tilsigtes med ekspropriationen, kan gennemføres på en for grundejeren mindre indgribende måde.

Ekspropriationskommissioner fastsætter ligeledes erstatning i forbindelse med ekspropriationen. Erstatningen skal være fuldstændig, dvs. at der skal betales en erstatning, der økonomisk stiller ejeren, som denne ville være stillet, hvis ekspropriationen ikke var sket.

Det vil først og fremmest være tab som følge af arealafståelse og servitutpålæg, som vil kunne erstattes, men også ulemper som følge af ekspropriationen, herunder både midlertidige, varige og naboretlige ulemper. Det er ikke alene ejeren af den ejendom, der skal eksproprieres, der kan have krav på erstatning, men f.eks. også naboer.

2.3.2.2. Ekspropriation til klimarelaterede afværgeforanstaltninger

Der har de senere år været en række større regnskyl, der har forårsaget oversvømmelser af baneanlæg og dæmnings-skred med store problemer for trafikken til følge. På den baggrund forudses det, at klimatilpasninger og foranstaltninger til at afhjælpe konsekvensen af usædvanlige vejrforhold vil være nødvendige tiltag på længere sigt. På baggrund heraf er det fundet nødvendigt at kunne etablere nye eller udvide eksisterende anlæg, f.eks. regnvandsbassiner, arealer til kontrollerede oversvømmelser, dræn og afvandingsanlæg m.v. Da tilpasninger af denne art vil kunne kræve, at der skal erhverves yderligere arealer, foreslås det, at transportministeren ved ekspropriation kan erhverve arealer til disse formål.

Det fremgår af grundlovens § 73, at ejendomsretten er ukrænkelig, og at ingen kan tilpligtes at afstå sin ejendom uden, hvor almenvellet kræver det. Det kan kun ske ifølge lov og mod fuldstændig erstatning. Der foreslås derfor med 30, stk. 2, indført en generel ekspropriationshjemmel til klimarelaterede afværgeforanstaltninger i overensstemmelse med grundlovens § 73.

Det foreslås, at ekspropriationer også her sker i henhold til ekspropriationsprocesloven.

Det foreslås i forbindelse med indførelse af reglerne om klimatilpasning at udvide den gældende jernbanelovs § 21 e om forundersøgelser til også at omfatte forundersøgelser af klimarelaterede afværgeforanstaltninger, jf. den foreslåede § 38.

Den gældende § 21 e giver infrastrukturforvalteren, Metroselskabet I/S og Trafikstyrelsen mulighed for, hvis det skønnes nødvendigt, til enhver tid mod behørig legitimation og uden retskendelse at få 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 eksisterende baneanlæg, samt under samme betingelser at få foretaget arkæologiske forundersøgelser. Fremover vil denne adgang således også omfatte undersøgelser af klimarelaterede afværgeforanstaltninger. Beføjelsen vil med lovforslaget alene tilkomme transportministeren, der derefter kan delegere beføjelsen ved særkilt lovning herom, jf. lovforslagets § 38. Dette er fundet hensigtsmæssigt, da det i visse tilfælde vil være nødvendigt at også andre end f.eks.

infrastrukturforvaltere kan foretage sådanne undersøgelser, blandt andet har Vejdirektoratet fået ansvaret for visse af anlægsprojekterne i Togfonden DK.

2.4. Sikkerhedsmyndigheden og dens opgaver

2.4.1. Gældende ret

Det følger af jernbanelovens § 21 h, at transportministeren kan fastsætte regler om sikkerhed og interoperabilitet på jernbaneanrådet. Trafikstyrelsen udfører efter loven disse opgaver og fungerer dermed som sikkerhedsmyndighed på jernbaneanrådet i Danmark.

Sikkerhedsmyndighedens rolle og opgaver samt krav til uafhængighed er angivet i jernbanesikkerhedsdirektivets artikel 16. Det er sikkerhedsmyndigheden, der udsteder sikkerhedscertifikater til jernbanevirksomheder og sikkerhedsgodkendelser til infrastrukturforvaltere, jf. jernbanelovens § 3. Herudover udsteder Trafikstyrelsen tilladelse til at forvalte jernbaneinfrastruktur, jf. § 3, stk. 2.

Udover udstedelse fornyer, ajourfører og tilbagekalder Trafikstyrelsen relevante dele af sikkerhedscertifikater, der udstedes til jernbanevirksomheder, og sikkerhedsgodkendelser, der udstedes til infrastrukturforvaltere.

Sikkerhedsmyndigheden kontrollerer ligeledes, at betingelserne og kravene i sikkerhedscertifikatet og sikkerhedsgodkendelsen overholdes, og at infrastrukturforvaltere, jernbanevirksomheder og andre indehavere af sikkerhedscertifikater eller -godkendelser opererer i overensstemmelse med de krav, der er fastsat i EU-forskrifter eller national lovgivning. Sikkerhedsmyndigheden skal overvåge, styrke og om nødvendigt udvikle de overordnede sikkerhedsforskrifter, herunder systemet med nationale sikkerhedsforskrifter.

Trafikstyrelsen godkender ligeledes jernbaneinfrastruktur og køretøjer ved udstedelse af ibrugtagningstilladelser i henhold til interoperabilitetsdirektivet, jf. jernbanelovens § 21 k.

Trafikstyrelsen fører dertil tilsyn med virksomhederne på jernbaneanrådet, jf. jernbanelovens § 21 i, og kan i den forbindelse udstede påbud og forbud, jf. nærmere om tilsyn i pkt. 2.6. nedenfor.

2.4.2. Lovforslagets indhold

Det foreslås at indsætte en bestemmelse, der eksplicit fastslår, at Trafikstyrelsen er sikkerhedsmyndighed i Danmark. Bestemmelsen er ny, men viderefører hensigten i den gældende lov.

Lovforslaget viderefører derudover stort set gældende ret vedrørende Trafikstyrelsens opgavevaretagelse, herunder vedrørende udstedelse af sikkerhedscertifikater og sikkerhedsgodkendelser, jf. lovforslagets §§ 58-59. Dog henvises der til pkt. 2.6. nedenfor vedrørende bestemmelserne om påbud, hvor der sker en præcisering i forhold til gældende ret. Herudover fjernes kravet om, at infrastrukturforvaltere skal have en tilladelse udstedt af Trafikstyrelsen til at forvalte jernbaneinfrastruktur, idet der er tale om et nationalt krav. Der er ikke fundet behov for at videreføre dette krav,

idet det er tilstrækkeligt, at infrastrukturforvaltere lever op til de krav, der stilles for at opnå den sikkerhedsgodkendelse, som de allerede i dag skal have i henhold til jernbanesikkerhedsdirektivet.

Lovforslaget tager udgangspunkt i det sikkerhedsniveau, der er gældende i dag. Det er fundet hensigtsmæssigt fortsat at give transportministeren en generel bemyndigelse til at fastsætte regler om sikkerhed på jernbaneområdet, jf. den foreslåede § 56. Bemyndigelsen er i dag og skal fortsat efter hensigten være delegeret til Trafikstyrelsen.

2.5. Sikkerhedsmyndighedens uafhængighed

2.5.1. Gældende ret

Trafikstyrelsen er sikkerhedsmyndighed. Ifølge jernbanesikkerhedsdirektivet skal sikkerhedsmyndigheden under hensyn til organisering, retlig struktur og beslutningstagning være uafhængig af alle jernbanevirksomheder, infrastrukturforvaltere, ansøgere om sikkerhedscertifikater og ordregivere. Det følger af gældende jernbanelovs § 21 h, at transportministeren kan fastsætte regler om organiseringen af sikkerhedsopgaverne i Trafikstyrelsen for at sikre gennemsigtighed og den fornødne uafhængighed i beslutningsprocessen. Reglerne kan f.eks. fastsætte direktørens og sikkerhedsdirektørens opgaver, og i hvilke forhold sikkerhedsdirektøren skal være den øverste ansvarlige på sikkerhedsområdet i Trafikstyrelsen.

2.5.2. Lovforslagets indhold

Det foreslås at indsætte en bestemmelse, der eksplicit fastslår, at Trafikstyrelsen er sikkerhedsmyndighed og uafhængig, jf. den foreslåede § 55. Bestemmelsen er ny, men viderefører hensigten i den gældende jernbanelovs § 21 h, stk. 1, 2. pkt., der giver mulighed for at implementere regler om en sikkerhedsmyndighed, jf. jernbanesikkerhedsdirektivet.

I forhold vedrørende jernbanesikkerhed skal Trafikstyrelsen fortsat være uafhængig og ikke undergivet transportministerens instruktionsbeføjelse. Trafikstyrelsen er i sin organisering, retlige struktur og beslutningstagning uafhængig af jernbanevirksomheder, infrastrukturforvaltere (i Danmark Banedanmark, som er en statsvirksomhed under Transportministeriet), ansøgere om sikkerhedscertifikater (det er jernbanevirksomhederne, der ansøger) samt ordregivere (enhed, der foretager udbud på jernbaneområdet). Der henvises til lovforslagets § 55.

2.6. Udvidelse af tilsynsbestemmelser og påbud i forbindelse med overtrædelse af vilkår

2.6.1 Gældende ret

2.6.1.1. Tilsyn

Trafikstyrelsen er tilsynsmyndighed på jernbaneområdet og fører tilsyn med hjemmel i jernbanelovens § 21 i.

Trafikstyrelsen har grundlæggende to forskellige tilsynsopgaver: 1) som certificerende organ for virksomhedernes

sikkerhedsledelsessystemer, og 2) som »klassisk« tilsynsmyndighed med beføjelser til at foretage tilsyn med alle forhold inden for jernbanens sikkerhed.

Som certificerende myndighed udsteder Trafikstyrelsen sikkerhedscertifikater til jernbanevirksomheder og sikkerhedsgodkendelser til infrastrukturforvaltere.

Som tilsynsmyndighed fører Trafikstyrelsen tilsyn (audits) med udgangspunkt i virksomhedernes sikkerhedscertifikat eller sikkerhedsgodkendelse. Tilsyn benyttes ved udstedelse, fornyelse, opfølgning og ændring af sikkerhedscertifikater og sikkerhedsgodkendelser. En række bekendtgørelser stiller krav til virksomhederne inden for jernbanesikkerhed, herunder bl.a. områder som beredskab, helbred, uddannelse og ibrugtagningstilladelser. Trafikstyrelsen fører kontrol med virksomhedernes opfyldelse af disse krav gennem tilsyn med virksomhederne. Bekendtgørelserne på tilsynsområdet omfatter bl.a. bekendtgørelse nr. 14 af 4. januar 2007 om sikkerhedscertifikat til jernbanevirksomheder, bekendtgørelse nr. 13 af 4. januar 2007 om sikkerhedsgodkendelse af jernbaneinfrastrukturforvaltere, bekendtgørelse nr. 1312 af 16. december 2008 om jernbanevirksomheders og jernbaneinfrastrukturforvalteres beredskabsarbejde, bekendtgørelse nr. 986 af 11. oktober 2011 om helbredskrav på jernbaneområdet, bekendtgørelse nr. 985 af 11. oktober 2011 om certificering af lokomotivførere, bekendtgørelse nr. 1187 af 12. december 2012 om ibrugtagningstilladelse for delsystemer i jernbaneinfrastrukturen, bekendtgørelse nr. 56 af 24. januar 2013 om godkendelse af køretøjer på jernbaneområdet samt bekendtgørelse nr. 115 af 31. januar 2014 om sikkerhedsforanstaltninger i jernbaneoverkørsler, der er åbne for almindelig færdsel m.v.

2.6.1.2. Påbud i forbindelse med overtrædelse af vilkår

For jernbaneinfrastruktur og køretøjer kan Trafikstyrelsen udstede godkendelser, hvortil der kan fastsættes særlige vilkår. Hvis vilkårene for godkendelsen ikke opfyldes, har Trafikstyrelsen mulighed for at politianmelde virksomheden for at tilsidesætte vilkår eller betingelser knyttet til en tilladelse eller godkendelse, jf. den gældende jernbanelovs § 22, stk. 1, nr. 3. Vilkåret tilknyttet en tilladelse vil typisk vedrøre indsendelse af dokumentation. Der er i dag ikke mulighed for at give et påbud, når virksomhederne overtræder et vilkår om indsendelse af dokumentation.

2.6.2. Lovforslagets indhold

2.6.2.1. Tilsyn

Gennem de senere år er der kommet nye aktører på jernbaneområdet, herunder entreprenører og DSB vedligehold, som udfører opgaver for indehavere af sikkerhedscertifikater eller sikkerhedsgodkendelser. Nogle af disse aktører kan opnå en selvstændig sikkerheds-certificering, men det er ikke et krav. Hvis aktøren ikke opnår en selvstændig sikkerheds-certificering udføres opgaverne således inden for rammerne af den sikkerheds-certificering, som opgavegiveren, dvs. infrastrukturforvalteren eller jernbanevirksomheden, har opnået. Det kan forventes, at der vil være flere aktører på jernba-

nen, som ikke nødvendigvis har en sikkerhedscertificering, og der har hidtil været en tendens til, at sikkerhedsmæssige ydelser i stigende omfang lægges ud til disse. Trafikstyrelsen har i den forbindelse behov for at kunne føre tilsyn med de sikkerhedsmæssige ydelser, som udføres af andre virksomheder for indehavere af et sikkerhedscertifikat eller en sikkerhedsgodkendelse.

I dag udføres dette tilsyn via de kontrakter, som jernbanevirksomhederne og infrastrukturforvalterne indgår om køb af sikkerhedsmæssige ydelser. Med det foreslåede udvidede tilsyn kan Trafikstyrelsen i forbindelse med tilsyn med jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere fremover kræve dokumentation direkte fra de virksomheder, der udfører sikkerhedsmæssige ydelser for disse i stedet for, at jernbanevirksomhederne eller infrastrukturforvalterne først skal indhente dokumentationen fra den pågældende aktør. Dette skal sikre en mere smidig procedure og dermed et mere effektivt tilsyn.

Der henvises til de foreslåede bestemmelser i § 70 og § 71, stk. 3, samt bemærkningerne hertil.

2.6.2.2. Påbud ved overtrædelse af vilkår

Det foreslås, at Trafikstyrelsen skal have mulighed for at udstede et påbud, såfremt vilkår eller betingelser i en godkendelse ikke efterleves, jf. lovforslagets §§ 72-74. Når fristen for opfyldelse af vilkåret er udløbet, vil Trafikstyrelsen fremover foretage en revurdering af vilkåret og kan herefter udstede påbud. Såfremt påbuddet ikke opfyldes, er der mulighed for at politianmelde efter reglerne om overtrædelse af påbud. Det forventes, at påbud, der er et ekstra administrativt skridt, vil få en præventiv effekt og medvirke til, at den sikkerhedscertificerede eller sikkerhedsgodkendte virksomhed opfylder de pågældende vilkår og betingelser i en godkendelse.

2.7. Helbredsgodkendelse og udpegning af læger og psykologer

2.7.1. Gældende ret

Ifølge lokomotivførerdirektivet skal personer, som er indehavere af en lokomotivførerlicens, helbredsundersøges med bestemte intervaller for at opretholde licensen. Den kompetente myndighed skal som sikkerhedsmyndighed og udsteder af lokomotivførerlicenser enten godkende eller anerkende disse læger, jf. direktivets artikel 11, stk. 2. Den kompetente myndighed kan endvidere godkende eller anerkende psykologer, der anvendes af personer, som ansøger om en lokomotivførerlicens, og som skal have godtgjort deres erhvervsmæssige psykiske egnethed, jf. direktivets artikel 11, stk. 3. I Danmark er den kompetente myndighed Trafikstyrelsen.

Som en følge af bl.a. lokomotivførerdirektivet, TSI OPE (drift og trafikstyring) samt nationale regler, som forudsat af jernbanesikkerhedsdirektivet, skal de personer, der udfører en sikkerhedsklassificeret funktion, have en helbredsgodkendelse, der udstedes af Trafikstyrelsen efter bekendtgørelse nr. 986 af 11. oktober 2011 om helbredskrav på

jernbaneområdet. Forud for denne udstedelse skal den enkelte person gå til en praktiserende læge eller speciallæge for at få foretaget en undersøgelse og udfylde en blanket, som herefter sendes til Trafikstyrelsens læge.

Trafikstyrelsens læge foretager en lægefaglig vurdering og indstiller herefter til styrelsen, hvorvidt der skal udstedes en helbredsgodkendelse til den pågældende person. Der henvises til bekendtgørelsens §§ 2-4.

2.7.2. Lovforslagets indhold

Med lovforslaget gives der mulighed for, at transportministeren kan fastsætte regler om udpegning af læger og psykologer. Det er meningen, at Trafikstyrelsen som sikkerhedsmyndighed og udsteder af lokomotivførerlicenser, skal føre tilsyn med, at de aftaler, som indgås med læger og psykologer på området, overholdes, jf. lovforslagets § 68. Hermed skabes der mulighed for at fastsætte en ordning, som vil komme til at omfatte helbredsgodkendelse af alle personer, som udfører en sikkerhedsklassificeret funktion på jernbaneområdet og ikke kun lokomotivførere. Denne ensartethed antages at være en fordel for berørte enkeltpersoner og disses arbejdsgivere. Ordningen vil hermed komme til at ligne andre landes ordninger, f.eks. Sveriges.

Transportministeren vil i den forbindelse kunne bemyndige sagkyndige, private virksomheder eller offentlige institutioner til at udøve ministerens beføjelser efter denne lov til at udstede helbredsgodkendelser, jf. lovforslagets § 112, stk. 3.

2.8. Banedanmark og infrastrukturforvaltning generelt

2.8.1. Gældende ret

Reglerne om infrastrukturforvaltning følger af den gældende jernbanelovs kapitel 4 a. Kapitlet omhandler blandt andet det forhold, at infrastrukturforvalteren har ansvaret for en sikker trafikstyring, og at infrastrukturforvalterens krav til færdsel på de enkelte baneafsnit skal offentliggøres.

Banedanmarks rolle som infrastrukturforvalter er ikke videre defineret i den gældende jernbanelov. Banedanmark nævnes alene i henhold til adgang til jernbaneinfrastrukturen og betaling herfor i kapitel 5. Heraf fremgår det eksempelvis af § 9, stk. 6, at Banedanmark fastsætter regler om karakteren af den jernbaneinfrastruktur, der er til rådighed for jernbanevirksomheder, og vilkårene for jernbanevirksomheders adgang til jernbaneinfrastrukturen, herunder om baneafgifter og jernbanevirksomhedernes betaling for benyttelse af jernbaneinfrastrukturen.

Herudover følger det af den gældende jernbanelov, at retten til at forvalte jernbaneinfrastruktur kræver tilladelse og sikkerhedsgodkendelse udstedt af Trafikstyrelsen, jf. § 3, stk. 3

2.8.2. Lovforslagets indhold

I lovforslaget foreslås det at lave et samlet kapitel om infrastruktur og infrastrukturforvaltning. Kapitlet omfatter blandt andet bestemmelser om kapacitetstildeling, oplysnin-

ger om jernbaneinfrastrukturen og adgang hertil, f.eks. krav til netredegørelsen, jf. den foreslåede § 18, samt et afsnit om sikring af baneafsnit og drift på sporene, der blandt andet omhandler bestemmelser om beskæring af træer på, over og ved banearealer. Der henvises til de foreslåede §§ 24-25.

Endvidere er det fundet hensigtsmæssigt at indføre en særlig bestemmelse om Banedanmark som statens infrastrukturforvalter, idet Banedanmark i den egenskab har særlige opgaver, jf. lovforslagets § 16. Bestemmelsen fastslår, at Banedanmark forvalter statens jernbaneinfrastruktur og varetager kapacitetstildeling i form af kanaler og trafikstyring på jernbaneinfrastruktur ejet af A/S Storebælt, A/S Øresund og A/S Femern Landanlæg samt kapacitetstildeling på jernbaneinfrastruktur på Femern A/S. Det fremgår endvidere af bestemmelsen, at Banedanmark kan forvalte anden jernbaneinfrastruktur i henhold til aftale med infrastrukturerejer.

2.9. Havarikommissionen

2.9.1. Gældende ret

Den fælles Havarikommission for Civil Luftfart og Jernbane (Havarikommissionen) blev etableret med en ændring i 2004 af henholdsvis lov om luftfart og lov om jernbane, jf. lov nr. 1171 af 2. december 2004 om ændring af lov om jernbanevirksomhed m.v. og lov om luftfart og om ophævelse af lov om jernbanesikkerhed. Jernbanetilsynets hidtidige undersøgelsesopgaver vedrørende jernbaneulykker og -hændelser blev således lagt sammen med Havarikommissionen for Civil Luftfart, hvorved der blev etableret en fælles havarikommission, jf. for jernbaneområdet vedkommende den gældende jernbanelovs § 21 n.

Formålet med reglerne er at sætte rammerne for undersøgelse af jernbaneulykker og -hændelser med henblik på at forebygge ulykker og afdække mulighederne for at forbedre jernbanesikkerheden. Reglerne om undersøgelse af jernbaneulykker m.v. fremgår af den gældende jernbanelovs § 21 n og §§ 21 p-21 t.

I dag undersøger Havarikommissionen ulykker i henhold til gældende EU-regler i jernbanesikkerhedsdirektivet samt i henhold til rekommandationer og anbefalinger fra FN's International Civil Aviation Organisation (ICAO). Endvidere undersøger Havarikommissionen i Danmark en række ulykker og hændelser, der ligger ud over Havarikommissionens EU-retlige forpligtelser, men alene følger af nationale regler fastsat i jernbaneloven.

2.9.2. Lovforslagets indhold

Det følger af artikel 19, stk. 1 og 2, i jernbanesikkerhedsdirektivet, at det alene er alvorlige ulykker, der skal undersøges af undersøgelsesorganet (i Danmark Havarikommissionen). Havarikommissionens forpligtelse i jernbaneloven præciseres i lovforslaget i overensstemmelse hermed.

En alvorlig ulykke defineres som alle togsammenstød eller -afsporinger, som resulterer i mindst én dræbt eller mindst fem alvorligt tilskadede eller omfattende skade på rullende materiel, jernbaneinfrastruktur eller miljø og en-

hver anden lignende ulykke med indlysende konsekvenser for reguleringen af jernbanesikkerheden eller sikkerhedsledelsen.

Ved »omfattende skade« forstås en skade, der af undersøgelsesorganet umiddelbart kan vurderes til mindst 2 mio. EUR i alt.

Det foreslås, at Havarikommissionen fremover alene skal være forpligtet til at undersøge alvorlige ulykker som foreskrevet i Jernbanesikkerhedsdirektivets artikel 19, stk. 1.

Undersøgelser af andet end alvorlige ulykker, der ligger udover pligten i jernbanesikkerhedsdirektivets artikel 19, stk. 1, kan iværksættes, hvis Havarikommissionen på baggrund af en sikkerhedsmæssig vurdering, herunder i forhold til risiko, beslutter dette, jf. lovforslagets § 81, stk. 2.

Jernbanevirksomhederne og infrastrukturforvalterne vil som led i deres sikkerhedsledelsessystem fortsat selv skulle undersøge ulykker og hændelser, som de er involverede i. Trafikstyrelsen skal desuden modtage indberetninger fra de implicerede virksomheder vedrørende alle ulykker og hændelser. Dette omfatter også de ulykker og hændelser, som Havarikommissionen er underrettet om eller undersøger. Trafikstyrelsen driver og vedligeholder en database vedrørende alle ulykker og hændelser på jernbaneområdet og analyserer dataene som led i dens funktion som sikkerhedsmyndighed på jernbaneområdet. Der henvises til lovforslagets § 78.

2.10. Ordensbestemmelser

2.10.1. Gældende ret

Jernbanelovens kapitel 8 omhandler færdsel og ophold på jernbaneområde, hvor det blandt andet fremgår, hvad der er et jernbaneområde, og hvilken adfærd der ønskes udvist på disse områder. En af de essentielle regler foreskriver, at enhver, der søger adgang til eller opholder sig på en jernbanevirksomheds eller infrastrukturforvalters område, skal rette sig efter de forskrifter til opretholdelse af orden og sikkerhed, der meddeles af virksomhedens personale, eller som af virksomheden er bekendtgjort ved opslag på virksomhedens område eller på anden hensigtsmæssig måde, jf. jernbanelovens § 21, stk. 1.

2.10.2. Lovforslagets indhold

Det foreslås, at bestemmelser om regulering af færdsel og ophold på jernbaneområder fastholdes. Bestemmelserne er dermed hovedsagligt kun blevet ændret sprogligt. Dog er den gældende lovs § 20, der fastsætter regler om adfærd i forbindelse med benyttelse af tog, blevet yderligere moderniseret. Denne ændring skyldes, at det på grund af nye togtyper og teknik ikke vurderes nødvendigt at videreføre reglerne om, at man ikke må stige på et tog i bevægelse, samt reglerne om ind- og udstigning på bestemte sider af toget m.v. Det er dertil fundet hensigtsmæssigt at præcisere, at også nødstop på perroner er omfattet af forbuddet om ulovlig brug af nødbremser, jf. lovforslagets § 45, stk. 3,

da metrosystemerne har sådanne nødstop, der er tilsvarende nødbremser i tog.

2.11. Niveauoverkørsler

2.11.1. Gældende ret

Med vedtagelsen af lov nr. 613 af 18. juni 2012 om ændring af lov om jernbane og lov om offentlige veje samledes reglerne om jernbaneoverkørsler (niveauoverkørsler) i den gældende jernbanelov. Før dette tidspunkt fandtes reglerne om vejvendte sikkerhedsforanstaltninger, der er åbne for almindelig færdsel, i lov om offentlige veje, jf. lovbekendtgørelse nr. 1048 af 3. november 2011 med senere ændringer (i dag afløst af lov nr. 1520 af 27. december 2014 om offentlige veje m.v., herefter benævnt vejloven), mens reglerne om jernbaneoverkørsler, der ikke er åbne for almindelig færdsel (private overkørsler), fandtes i den dagældende jernbanelov. Det var ikke hensigten at ændre grundlæggende på den gældende retstilstand, men det var dog nødvendigt at justere og opdatere reglerne.

Sammenskrivningen af reglerne i jernbaneloven i 2012 medførte, at også vejvendte sikkerhedsforanstaltninger i jernbaneoverkørsler, der er åbne for almindelig færdsel, blev omfattet af jernbanelovens regler for jernbaneinfrastruktur, herunder reglerne om tilsyn. Dette betød, at Trafikstyrelsen blev eneste myndighed med kompetence til at føre tilsyn med jernbaneoverkørsler. Samtidig blev Trafikstyrelsen myndighed for samtlige jernbaneoverkørsler. Myndighedsopgaverne består i den forbindelse af regeludstedelse, udstedelse af ibrugtagningstilladelser og godkendelse af projektet om etablering eller ændring af en sikkerhedsforanstaltning samt tilsyn. Vejmyndigheden har ansvaret for vejsikkerheden op til jernbaneoverkørslen.

Ved sammenskrivningen videreførtes begreberne om jernbaneoverkørsler og private overkørsler og overgange fra vejloven i jernbaneloven, hvilket medførte, at der af den gældende jernbanelov anvendes to forskellige begreber: Begrebet »jernbaneoverkørsel« anvendes for alle krydsninger i niveau mellem jernbane og veje, der er åbne for almindelig færdsel. Dette begreb omfatter også krydsninger, der ikke er åbne for motorkøretøjer (overgange). Begrebet »private overkørsler og overgange« anvendes for alle krydsninger i niveau mellem jernbaner og veje, der ikke er åbne for almindelig færdsel.

Regler om vejvendte sikkerhedsforanstaltninger i jernbaneoverkørsler, der er åbne for almindelig færdsel, findes i jernbanelovens § 8 a, stk. 1-3, § 21 i, stk. 1, nr. 3, § 21 k, stk. 4, § 21 l, stk. 4, og §§ 21 x-21 z.

I jernbanelovens § 21 a og § 21 b findes regler for de såkaldte private overkørsler og overgange, som er jernbaneoverkørsler, der ikke er åbne for almindelig færdsel. Det vil typisk være markoverkørsler, hvor det alene er den landmand, der ejer markerne på begge sider af banen, som har adgang til overkørslen. Reglerne indeholder krav til brugeren af overkørslen, krav til infrastrukturforvalteren på det pågældende baneafsnit, forbud mod uvedkommende færdsel og krav til sikkerhedsforanstaltningerne.

2.11.2 Transportministeriets overvejelser og forslag

Under revisionen af den gældende jernbanelov er det fundet uhensigtsmæssigt, at der anvendes forskellige begreber for jernbaneoverkørsler alt efter, om de er åbne for almindelig færdsel eller ej. Hertil kommer, at der i den gældende lov i flere sammenhænge eksplicit er nævnt vejvendte sikkerhedsforanstaltninger for at sørge for, at der ikke opstår tvivl om, at loven også tager højde for vejsikkerheden i overkørslen.

Det er således fundet nødvendigt at ensrette begrebet, så der ikke opstår tvivl om, hvad begrebet omfatter. Det foreslås derfor at anvende begrebet fra omarbejdningen af 1. jernbanepakke. I omarbejdningen af 1. jernbanepakke defineres »jernbaneinfrastruktur« blandt andet som niveauoverkørsler med de til sikring af vejtrafikken nødvendige anlæg. Ved at overføre denne definition til jernbaneloven sikres det, at jernbaneinfrastruktur i loven altid omfatter niveauoverkørsler med de til sikring af vejtrafikken nødvendige anlæg. Dette betyder, at loven også omfatter hensyn til vejsikkerheden. Der henvises til lovforslagets § 62. Begrebet »sikkerhedsforanstaltninger« anvendes ved både niveauoverkørsler, der er og ikke er åbne for almindelig færdsel, i samme betydning som anlæg, der skal sikre vejtrafikken, idet det findes hensigtsmæssigt at videreføre et begreb, der er så indarbejdet i gældende ret. Sikkerhedsforanstaltninger omfatter blandt andet krydsmærker, advarselssignalanlæg og bomanlæg. Begrebet »niveauoverkørsler« omfatter alle niveukrydsninger mellem vej og bane. Det vil sige, at begrebet også omfatter krydsninger, der ikke er åbne for motorkøretøjer.

Det er fundet hensigtsmæssigt at opdatere reglerne for de niveauoverkørsler, der ikke er åbne for almindelig færdsel. Disse regler, som er meget detaljerede, fremgår direkte af den gældende jernbanelov. Det vurderes hensigtsmæssigt, at disse forhold overføres til regulering ved administrative forskrifter på lige fod med reglerne for niveauoverkørsler, der er åbne for almindelig færdsel. Det foreslås derfor, at transportministeren gives hjemmel til at fastsætte regler for niveauoverkørsler, der ikke er åbne for almindelig færdsel. Det er ikke umiddelbart hensigten at ændre på de krav, der i dag fremgår direkte af loven, men det vil i forbindelse med udmøntningen af reglerne blive gennemgået, om reglerne er tidssvarende, ligesom bemyndigelsen på længere sigt vil kunne anvendes til at fastsætte regler, der afspejler ændrede sikkerhedsbehov.

3. De økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

I forbindelse med gennemførelsen af omarbejdningen af 1. jernbanepakke kan der være mindre administrative konsekvenser for staten, herunder i forbindelse med øgede opgaver for tilsynsorganet (i Danmark Jernbanenævnet). Det præcise omfang af disse konsekvenser er ikke endeligt afklaret, men det er Transportministeriets vurdering, at der vil være tale om mindre administrative konsekvenser. Det følger af lovforslagets § 104, stk. 2, at tilsynet med adskillelse af regnskabet efter regnskabsreglementet for DSB foreslås

overflyttet fra Transportministeriet til Jernbanenævnet. Jernbanenævnet vil blive kompenseret for tilsynsopgaven med udgangspunkt i de ressourcer, som Transportministeriet bruger på opgaven, rundet op til 0, 4 mio. kr. Kompensationen optages som forslag til lov om tillægsbevilling for 2015 ved overførsel fra Transportministeriet til Jernbanenævnet. Bevillingsmæssige konsekvenser af lovforslaget fra 2016 og frem optages på finanslovsforslaget for 2016.

Med øget liberalisering på jernbaneområdet, herunder flere aktører, kan lovforslaget endvidere medføre en mindre administrativ konsekvens for sikkerhedsmyndigheden (Trafikstyrelsen) i form af øget tilsyn og opfølgning. Det præcise omfang af disse konsekvenser er endnu ikke afklaret. Det forventes dog under alle omstændigheder, at der vil blive tale om mindre konsekvenser, hvorfor lovforslagets konsekvenser på dette punkt vil blive finansieret inden for Transportministeriets eksisterende økonomiske ramme.

På den baggrund er det Transportministeriets samlede vurdering, at lovforslaget ikke vil medføre økonomiske og administrative konsekvenser for staten.

Transportministeriet vurderer, at lovforslaget hverken har økonomiske eller administrative konsekvenser for regionerne. Danske Regioner bemærker, at der som udgangspunkt ikke forventes nogen konsekvenser. Danske Regioner tager dog forbehold for eventuelle udgifter i forbindelse med udmøntning og administrativ praksis i forhold til lovforslagets bestemmelser om jernbaneinfrastrukturens ensartethed og om niveauoverkørsler, der er åbne for almindelig færdsel.

Transportministeriet vurderer, at lovforslaget hverken har økonomiske eller administrative konsekvenser for kommunerne.

4. De økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.

Lovforslaget har ikke erhvervsøkonomiske konsekvenser af betydning og har ikke i øvrigt erhvervsadministrative konsekvenser. Det forventes, at lovforslaget ved sin regelforenklings og større brugervenlighed vil lette administration for erhvervslivet, herunder ved at bestemmelserne om ekspropriation m.v. bliver samlet i jernbaneloven. Herudover bliver reglerne om kombiterminaler som følge af lovforslaget forenklet ved, at Trafikstyrelsen ikke længere skal godkende kombiterminalernes takster, hvorfor Jernbanenævnet kan træffe afgørelser med direkte virkning over for forvaltere af kombiterminaler, jf. bemærkningerne til den foreslåede § 103 om Jernbanenævnet. Dette forventes at ville lette sagsbehandlingen på området og dermed vilkårene for erhvervslivet.

5. De administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget får ikke administrative konsekvenser for borgerne. I det lovforslaget i sin struktur tilsigter, at loven bliver lettere forståelig, og da lovforslaget har et borgerrettet kapitel om ordensbestemmelser, forventes lovforslaget at gøre det lettere for borgerne at forstå og indrette sig efter lovgivningen.

6. De miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget indeholder mulighed for at lave klimatilpasningstiltag, dvs. klimarelaterede afværgeforanstaltninger, i forbindelse med tilførsel af vand på jernbaner, men det forventes ikke, at det vil have væsentlige miljømæssige konsekvenser.

7. Forholdet til EU-retten

Som en del af lovforslaget gennemføres dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU af 21. november 2012 om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde (omarbejdningen af 1. jernbanepakke) som allerede nævnt under punkt 2.2.2.

De bemyndigelser, der giver mulighed for at implementere omarbejdningen af 1. jernbanepakke, vil blive ændret eller udmøntet ved administrative forskrifter.

Dertil præciserer lovforslaget Havarikommissionens undersøgelsesforpligtelse og adgangsforhold i overensstemmelse med jernbanesikkerhedsdirektivet, der blandt andet foreskriver, at det alene er alvorlige ulykker, der skal undersøges af undersøgelsesorganet; i Danmark Havarikommissionen.

Trafikstyrelsen udsteder helbredsmyndigheder til personer, som udfører sikkerhedsklassificerede funktioner. Regler for helbred findes blandt andet i lokomotivførerdirektivet samt i den tekniske specifikation for interoperabilitet vedrørende drift og trafikstyring (TSI OPE). Dertil tilpasses lovforslaget reglerne i lokomotivførerdirektivet for så vidt angår godkendelse af læger og psykologer.

Herudover har lovforslaget relevans i forhold til følgende retsakter: Passagerrettighedsforordningen, interoperabilitetsdirektivet, markedsadgangsdirektivet, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 96/49/EF af 23. juli 1996 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om jernbanebefordring af farligt gods, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/68/EF af 24. september 2008 om indlandstransport af farligt gods, Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 913/2010 af 22. september 2010 om et europæisk banenet med henblik på konkurrencebaseret godstransport (herefter benævnt godsforordningen), Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1370/2007 af 23. oktober 2007 om offentlig personbefordring med jernbane og ad vej og om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 1191/69 og (EØF) nr. 1107/70 (herefter benævnt PSOfordningen), Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 881/2004 af 29. april 2004 om oprettelse af et europæisk jernbaneagentur (herefter benævnt agenturforordningen), Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 870/2014 af 11. august 2014 om krav til ansøgere om jernbaneinfrastrukturkapacitet, Kommissionens forordning (EU) nr. 445/2011 af 10. maj 2011 om en ordning for certificering af enheder med ansvar for vedligeholdelse af godsvogne og om ændring af forordning (EF) nr. 653/2007 (herefter benævnt ECM-forordningen) samt Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 765/2008 af 9. juli 2008 om kravene til akkreditering og markedsovervågning i forbindelse

med markedsføring af produkter og om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 339/93.

8. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den 9. juli 2014 til den 26. august 2014 været i høring og i supplerende høring fra den 22. december 2014 til den 15. januar 2015 hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

Aalborg Kommune, Advokatsamfundet, Alstom, Ankenævnet for Bus, Tog og Metro, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Arbejdsgiverforeningen for Kollektiv Trafik, Arriva Skandinavien A/S, Arriva Tog A/S, Atkins Danmark A/S, Balfour Beatty Rail Danmark A/S, Banedanmark, Bombardier Transportation, Brancheforeningen Danske Advokater, Bravida Danmark A/S, CFL cargo Danmark ApS, CONPAO Consulting, Contec Rail ApS, COWI, Danmarks Naturfredningsforening, Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk byggeri, Dansk Cyklist Forbund, Dansk Energi, Dansk Erhverv, Dansk Erhvervsfremme, Dansk Handicap Forbund, Danske Handicaporganisationer, Dansk Industri, Dansk Jernbaneforbund, Dansk Kollektiv Trafik, Dansk Ledningsejerforum, Dansk Transport og Logistik, Danske Havne, Danske Regioner, Danske Speditører, DB Schenker Rail Scandinavia A/S, Det Centrale Handicapråd, DI Transport, DSB, Energinet.dk, Frie Jernbaneingenører ApS, Fagligt Fælles Forbund, Friluftsrådet, Forbrugerrådet, Havarikommissionen, Hector Rail AB, HK Trafik & Jernbane, Hove Rail Consult, Hovedstadens Lokalbaner A/S, Håndværksrådet, Interfleet Technology ApS, Jernbanenævnet, Kommunernes Landsforening, Kommissarius ved Statens Ekspropriationer i Jylland, Kommissarius ved Statens

Ekspropriationer på Øerne, Kystdirektoratet, Landdistrikternes Fællesråd, Landsorganisationen i Danmark, Leonhard Weiss Danmark A/S, Lloyds, Lokalbanen A/S, Malus ApS, Metro Selskabet, Midtjyske Jernbaner A/S, Midttrafik, Movia, NEG Niebüll GmbH, NIRAS, NOAH-TRAFIK, NOB, Nordjyskejernbaner A/S, Odense Kommune, OEM Consult, Per Aarsleff A/S, Post Danmark A/S, PP Consult, Railcare Danmark, Railcare Sverige, Railpartner, Rambøll, Regionstog A/S, Rigsrevisionen, Ring 3 Letbane I/S, Rådet for Bæredygtig Trafik, Samferdselsdepartementet NO, Scanscreen, Siemens A/S, SJ AB, Spitzke Scandinavia A/S, Strukton Rail Danmark, Sund & Bælt, Sund & Bælt Holding A/S, Sydtrafik, Teknologisk Institut, Trafikforbundet, Trafikskaberne i Danmark, Trafikstyrelsen, Transport & Service Handel (DI), Transportstyrelsen SE, TX Logistik AG, TÜV Rheinland Intertraffic, TÜV SÜD Denmark, Vejdirektoratet, Udviklingsselskabet By og Havn I/S, Øresundsbro Konsortiet, Århus Letbane I/S, Blovstrød Banen, Dansk Jernbaneklub, Danske Veterantogsoperatørers Fællesrepræsentation, Djursland for fuld Damp, DSB Museumstog, Haderslev-Vojens banen, Hedelands Veteranbane, Hjerl Hedes Frilandsmuseum, Limfjordsbanen.dk, Mariager-Handest Veteranjernbane, Museumsbanen Maribo-Bandholm, MY Veterantog, Nordisk Jernbaneklub, Nordsjællands Veterantog, Omstigningsklubben, Projekt Lille Vildmose banen, Projekt Mønsted Kalkgruber, Sporvejsmuseet Skjoldenæsholm, Struer Jernbane Klub, Syd Fyenske Veteranjernbane, Vestsjællands Veterantog, Veteranbaneforeningen Amtsbanen på Als E kleinbahn, Veteranbanen Bryrup Vrads, Veterantog Vest, Østsjællandiske Jernbaneklub.

9. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/ mindreudgifter	Negative konsekvenser/ merudgifter
Økonomiske konsekvenser for det offentlige	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for det offentlige	Ingen	Der kan være mindre administrative konsekvenser for staten, herunder i forbindelse med øgede opgaver for tilsynsorganet, Jernbanenævnet. Det foreslås, at tilsynet med adskillelse af regnskabet efter regnskabsreglementet for DSB foreslås overflyttet fra Transportministeriet til Jernbanenævnet. Jernbanenævnet vil blive kompenseret for tilsynsopgaven med udgangspunkt i de ressourcer, Transportministeriet bruger på opgaven, rundet op til 0,4 mio. Der er ingen konsekvenser for kommuner og regioner.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Der forventes en mindre erhvervsadministrativ lettelse som følge af, at reglerne bliver mere tilgængelige, herunder bliver	Ingen

	reglerne om kombiterminaler forenklet ved, at Trafikstyrelsen ikke længere skal godkende kombiterminalstakster. Dette forventes, at ville lette sagsbehandlingen på området.	
Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Lovforslaget indeholder mulighed for at gennemføre klimatilpasningstiltag, dvs. klimarelaterede afværgeforanstaltninger, i forbindelse med tilførsel af vand på jernbaner, men det forventes ikke, at det vil have væsentlige miljømæssige konsekvenser.
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Loven indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/49/EF af 29. april 2004 om jernbanesikkerhed i EU og om ændring af Rådets direktiv 95/18/EF om udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder og direktiv 2001/14/EF om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur samt sikkerhedscertificering (jernbanesikkerhedsdirektivet), EF-Tidende 2004, nr. L 164, side 44, senest ændret ved Kommissionens direktiv 2014/88/EU af 9. juli 2014 om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/49/EF for så vidt angår fælles sikkerhedsindikatorer og fælles metoder til beregning af omkostningerne ved ulykker, og dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU af 21. november 2012 om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde, EU-tidende 2012, nr. L 343, side 32 (omarbejdningen af 1. jernbanepakke). Herudover har lovforslagets indhold sammenhæng med en række andre EU-retsakter, herunder passagerrettighedsforordningen, godsforordningen m.v. Der henvises til afsnit 7 om forholdet til EU-retten.	

I formålsbestemmelsen indgår således hovedemnerne i den nye struktur for jernbaneloven.

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Kapitel 1

Til § 1

Den foreslåede formålsbestemmelse er ny og angiver de formål, som efter hensigten særligt skal tilgodeses med loven. Bestemmelsen indebærer ikke, at der ikke ved administration af loven kan tages hensyn til andre formål. Bestemmelsen opregner alene lovens hovedformål.

Formålsbestemmelsen fastsætter, at lovens formål er at fastlægge rammerne for skinnebåren trafik under hensyn til sikkerhed, fremkommelighed og god samfundsøkonomi. Disse er transportpolitiske mål, som regeringen har fundet vigtige at udarbejde lovgivning om og opstille rammer for. Der er anvendt begrebet skinnebåren trafik for at afgrænse lovens formål i forhold til andre former for trafik f.eks. busser. Lovens rammer supplerer og udmønter retsakter fastsat af Den Europæiske Union, således at den danske jernbane sikres optimale vilkår for fortsat udvikling samt vækst for gods- og passagertransport.

Herudover skal loven i overensstemmelse med de formål, der er nævnt i det foreslåede stk. 1, særligt skabe klare rammer for jernbanens forskellige aktører, for passagerernes adgang til jernbanen, fremme anlæg og fornyelse af jernbaner samt sikre en effektiv anvendelse af økonomiske ressourcer og skabe konkurrence på markedet, jf. det foreslåede stk. 2.

Kapitel 2

Til § 2

Bestemmelsen i *stk. 1* fastslår, at loven som udgangspunkt gælder for jernbaner herunder bybaner.

Loven gælder for jernbane, det vil sige al skinnebåren trafik i modsætning til den trafik, der kører på gummihjul. Med loven indføres et nyt begreb »bybane«, der defineres i den foreslåede § 3, nr. 3. Begrebet er indeholdt i omarbejdning af 1. jernbanepakke, hvor begrebet »transport i byer og forstæder« er defineret. Ved transport i byer og forstæder forstås transportydelse, hvis hovedformål er opfyldelse af behovene i et bycentrum eller byområde, herunder et grænseoverskridende byområde, samt transportbehovene mellem et sådant bycentrum eller byområde og de omkringliggende områder.

Det er fundet hensigtsmæssigt at skrive eksplicit, at bybaner er en underkategori under jernbaner, da der er tale om et nyt begreb. Dertil fastslås det, at selvom der er visse særlige forhold, der gør sig særligt gældende for bybaner, f.eks. kører letbaner ligeledes både i vej og på skinner, så betragtes bybaner som værende jernbaner. Hvor jernbaner bliver nævnt i lovforslaget, er bybaner således omfattet, dog med undtagelse af de specielle undtagelser nævnt i det foreslåede § 2, stk. 3 og 4.

Bestemmelsen i *stk. 2* angiver, at veteranbaner kun er omfattet af lovens kapitel 8.

Veteranbaner er i forslaget § 3, nr. 7, defineret som jernbanedrift, der fortrinsvis gennem en begrænset personbefordring drives for at tilgodese jernbanehistoriske og turistmæssige formål, og som ikke primært tilsigter at dække et trafikalt behov. Veteranbaner er alene omfattet af dele af jernbaneloven, da veteranbaner adskiller sig fra den erhvervsmæssige jernbanedrift ved at være hobbypræget virksomhed. Som følge heraf stilles der ikke samme krav til veteranbanerne som til den erhvervsmæssige jernbanedrift. Regler for veteranbaner er udmøntet i bekendtgørelse nr. 1354 af 2. december 2010 om ikke erhvervsmæssig jernbanedrift (veteranbanebekendtgørelsen). I veteranbanebekendtgørelsen fremgår det blandt andet, at ret til kørsel med veterantogskøretøjer og drift af veteranbaner kræver en tilladelse fra Trafikstyrelsen. Det er hensigten, at bekendtgørelsen skal opdateres i forbindelse med lovens ikrafttræden, men det er ikke hensigten, at der skal ske ændringer i veteranbanernes retsstilling.

Bestemmelsen i *stk. 3* beskriver anvendelsesområdet for bybaner ved at undtage bybaner fra specifikke bestemmelser i jernbaneloven. Bybaner er således ikke omfattet af kapitel 3 om markedsadgang, § 10 om ansøgere, der ikke er jernbanevirksomheder, §§ 17-18 om tildeling af infrastrukturkapacitet og om netredegørelse samt § 53, stk. 3, om erstatningsansvar for gods.

Efter omarbejdningen af 1. jernbanepakke kan bybaner undtages fra ovennævnte bestemmelser om markedsadgang og ansøgere. Denne mulighed er benyttet i lovforslaget, da der som hovedregel alene vil være én virksomhed, der driver jernbanedrift på hver enkelt bybane, og denne virksomhed vil tilbyde passagertransport. Af selvsamme grund er reglerne om tildeling af infrastrukturkapacitet og om netredegørelse samt om erstatningsansvar for gods ikke relevant for bybaner.

Bestemmelsen i *stk. 4* fastslår, at udover de bestemmelser, der er angivet i det foreslåede *stk. 3*, så er metro og letbaner ikke omfattet af de foreslåede §§ 20-22 om kontrakter mellem infrastrukturforvalteren og jernbanevirksomheden samt betaling for adgang til jernbaneinfrastrukturen og kørestrøm og de foreslåede §§ 66-68 om helbreds- og uddannelseskra-
v.

Da letbanen og metro er lukkede systemer med kun én operatør, er ovennævnte bestemmelser ikke relevante for disse transportformer. Ydermere gælder der ikke de samme EU-regler for letbaner og metroer som for resten af den skinnebårne trafik. Letbaner og metroer udgør et lukket særligt banesystem uden sporforbindelse til anden jernbaneinfrastruktur og uden mulighed for benyttelse af andet end banernes eget særligt indrettede materiel.

Endvidere adskiller letbaner sig væsentligt fra resten af den skinnebårne trafik ved, at der bl.a. også køres på sigt (i modsætning til at køre efter jernbanesignaler) og i gaderum og vej og ikke kun i eget tracé og på signaler, hvorfor det er nødvendigt med særlige regler om kompetence og helbred for føreren af letbanekøretøjer. Hertil kommer, at metroen

adskiller sig ved at operere uden fører, hvorfor det også vil være nødvendigt med særlige regler for metroen. Endvidere er infrastrukturforvalter og operatør på letbaner og metro oftest samme virksomhed, hvorfor det ikke er nødvendigt, at der indgås kontrakt mellem jernbanevirksomheden og infrastrukturforvalteren.

Bestemmelsen i *stk. 5* fastslår, at lovens kapitel 3 om markedsadgang og § 17 om tildeling af infrastrukturkapacitet ikke gælder for privatbanerne. Transportministeren kan dog bestemme, at kapitel 3 og § 17 tillige helt eller delvist skal gælde for privatbanerne.

Denne bestemmelse skal ses i lyset af, at privatbanerne i den første lovgivning fra 1998 ikke havde adgang til statens jernbanenet, bortset fra de dele af nettet hvor privatbanerne kører ind og ud fra en station m.v. Med den nuværende lovgivning om privatbanerne er der mulighed for, at privatbanerne kan få lov til at befærde statens net under forudsætning af, at de opgiver deres eneret, således at andre kan befærde privatbanernes jernbaneinfrastruktur. Med bestemmelsens andet led, er der tale om derogation, hvor transportministeren trods jernbanelovens ordlyd kan bestemme, at kapitel 3 og § 17 tillige helt eller delvist skal gælde for privatbanerne. Lovforslaget viderefører derved gældende ret, hvor transportministeren kan bestemme, i hvilket omfang lovforslagets kapitel om markedsadgang og reglerne om kapacitetstildeling skal gælde for privatbanerne.

Denne bestemmelse skal ses i sammenhæng med lov nr. 412 af 11. april 2010 om trafikskaber (i det følgende kaldt lov om trafikskaber), hvor transportministeren kan tillade, at privatbanerne kan udføre trafik på strækninger uden for deres koncessionerede strækninger. Dette forudsætter dog, at privatbanerne opgiver deres eneret på egne strækninger, således at andre jernbanevirksomheder kan køre på privatbanernes net.

Lov om trafikskaber indeholder dertil regler om trafikskabernes kompetencer i henhold til privatbanerne. Lov om trafikskaber skal således ses i sammenhæng med jernbaneloven.

Bestemmelsen i *stk. 6* fastslår, at loven ikke gælder for privatejet jernbaneinfrastruktur og køretøjer, der udelukkende bruges på denne jernbaneinfrastruktur til ejerens egen godstransport.

For at et spor kan betragtes som privatejet jernbaneinfrastruktur, skal sporet ejes og anvendes af samme virksomhed, der ikke er en jernbanevirksomhed, og anvendelsen må alene omfatte interne godstransporter samt transport til og fra det offentlige jernbanenet. Det betyder, at jernbaneinfrastrukturen ikke må stilles til fri rådighed for andre jernbanevirksomheder, og at brugen alene kan ske efter aftale med ejeren af jernbaneinfrastrukturen.

Herudover skal adgangen til sporet samt det tilhørende sporareal være et klart afgrænset privat område, der er lukket af for uvedkommende. Adgangen til den privatejede jernbaneinfrastruktur betragtes som aflukket, hvis der f.eks. er bom over sporet, skiltet eller opsat hegn. Afgørende for om et område ses som aflukket er, at det er klart, hvornår

man bevæger sig ind på og ud fra privatejet jernbaneinfrastruktur.

For så vidt angår aktiviteter på den privatejede jernbaneinfrastruktur i form af ændringer og tilpasninger i sporene, er disse ikke omfattet af jernbaneloven. Den enkelte virksomhed har derved selv ansvaret for jernbanesikkerheden på området, herunder sporets tilstand m.v. og fastsætter selv egne sikkerhedsregler og retningslinjer, der skal finde anvendelse på det aflukkede private areal.

Alternativt kan den enkelte virksomhed indgå en aftale med en infrastrukturforvalter om forvaltning af det enkelte spor.

Til § 3

Som noget nyt foreslås en bestemmelse, der definerer begreber på jernbaneområdet. Forslaget indeholder syv definitioner. De fire af dem er en gennemførelse af definitioner i omarbejdningen af 1. jernbanepakke: Det er definitioner af ansøgere, infrastrukturforvaltere, jernbaneinfrastruktur og jernbanevirksomheder. Herudover defineres anlægsmyndigheder, bybaner og veteranbaner.

Anlægsmyndigheder defineres i *nr. 1* som bygherrer på et jernbaneanlægsprojekt.

Det lægges til grund, at der både kan være tale om projekter af større eller mindre udstrækning og art, herunder også vedligeholdelsesprojekter.

Ansøger defineres i bestemmelsens *nr. 2*, som enhver fysisk eller juridisk person, herunder jernbanevirksomheder, som har en almennyttig eller forretningsmæssig interesse i at købe eller reservere infrastrukturkapacitet.

Med godsforordningen blev ansøgerkredsen udvidet med begrebet ”godkendte ansøgere”. Godsforordningens godkendte ansøgere er virksomheder, der som købere af jernbanetransporttydelser, uden selv at være jernbanevirksomhed, har en erhvervmæssig interesse i at reservere jernbanekapacitet. Som eksempel på sådanne virksomheder nævntes speditører og operatører indenfor kombineret transport. Godsforordningen træder for Danmarks vedkommende først i kraft den 10. november 2015. Godkendte ansøgere har derfor aldrig haft adgang til statens jernbaneinfrastruktur.

Med omarbejdningen af 1. jernbanepakke er afgrænsningen af den mulige kreds af ansøgere nu gjort bredere, og begrebet ansøger anvendes herefter som en fællesbetegnelse for en bred kreds af juridiske og fysiske personer, der kan ansøge om infrastrukturkapacitet (kanaler) til både passager- og godstrafik. Ansøger-begrebet omfatter en jernbanevirksomhed, en international sammenslutning af jernbanevirksomheder eller andre fysiske eller juridiske personer, som f.eks. kompetente myndigheder i henhold til PSO-forordningen, og speditører samt operatører inden for kombineret transport, som har en almennyttig eller forretningsmæssig interesse i at købe infrastrukturkapacitet.

Den foreslåede definition i *nr. 2* omfatter både ansøgerbegrebet efter godsforordningen og PSO-forordningen.

Bybane defineres i bestemmelsens *nr. 3*, som metro, letbaner og S-baner, som udfører transport i byer og forstæder.

Begrebet »bybane« omfatter metro, S-banen og letbaner. Fælles for bybanesystemerne er, at de er omfattet af hovedparten af lovens bestemmelser, jf. dog de foreslåede § 2, stk. 3 og 4. Som nævnt i de almindelige bemærkninger, jf. punkt 2.1.2. foreslås det som noget nyt indført en definition på letbaner med henblik på at foretage en afgrænsning af letbaner i forhold til anden skinebåren trafik på jernbaner. Det findes hensigtsmæssigt at lave en særskilt afgrænsning, da letbaner udmærker sig ved at være skinebåren trafik, som både kan køre i vej efter færdselslovens regler og i eget tracé, jf. den foreslåede § 39 og specielle bemærkninger hertil.

Infrastrukturforvalter defineres i bestemmelsens *nr. 4*, som ethvert organ eller enhver virksomhed, der er ansvarlig for anlæg, vedligeholdelse og forvaltning, herunder trafikstyring af jernbaneinfrastruktur.

Infrastrukturforvalter begrebet stammer fra omarbejdningen af 1. jernbanepakke, hvor det fastsættes, at infrastrukturforvalter er ethvert organ eller enhver virksomhed, der navnlig er ansvarlig for anlæg, forvaltning og vedligeholdelse af jernbaneinfrastruktur, herunder trafikstyring, togkontrol og signaler. Rollen og ansvaret som infrastrukturforvalterens funktioner på et net eller en del af et net kan tildeles forskellige organer eller virksomheder.

I Danmark er den største infrastrukturforvalter Banedanmark, hvis opgaver er nærmere reguleret i lovforslagets § 16.

Bestemmelsens *nr. 5* definerer jernbaneinfrastruktur som de infrastrukturelementer, som hører til hoved- og sidesporene med undtagelse af spor inden for reparationsværksteder, baneværksteder eller lokomotivremiser samt private sportilslutninger. Definitionen heraf stammer fra omarbejdningen af 1. jernbanepakke.

De elementer, der er nævnt i bilaget, er:

- Grunde,
- banelegeme og planum, især dæmninger, gennemskæringer, dræninger og afvandingsgrøfter, gennemløbsrør, beklædningsmure og beplantninger til beskyttelse af skrån timer osv.; personperroner og læsseramper, herunder på passagerstationer og i godsterminaler; rabatter og sidestier; indhegningsmure, hække, stakitter; brandlinier; opvarmningsanlæg til sporskifter; snehegn,
- særlige konstruktioner: broer, stenkister og øvrige baneoverføringer, tunneller, overdækkede gennemskæringer og øvrige baneunderføringer; støttemure og afskærmninger mod laviner, nedstyrtende sten osv.,
- niveauoverkørsler med de til sikring af vejtrafikken nødvendige anlæg,
- overbygning: skinner, rilleskinner, tvangsskinner; sveller og langsveller, let profiljern til skinnesamling; ballast inklusive grus og sand; sporskifter og skinnekryds; drejeskiver og skydebroer (med undtagelse af dem, der kun bruges til motorvogne),
- adgangsveje for passagerer og gods, herunder vejadgang

og adgang for gående passagerer ved ankomst eller afrejse,

- sikrings-, signal- og telekommunikationsanlæg på fri strækning, på banegårde og rangerbanegårde, herunder anlæg til produktion, transformering og fordeling af elektrisk strøm til signalvæsenet og telekommunikationsanlæggene; de til nævnte anlæg hørende bygninger; skinnebremseser,
- belysningsanlæg til trafikens afvikling og sikring,
- anlæg til transformering og tilførsel af strøm til den elektriske togfremdrift; understationer, strømforsyningsledninger mellem understation og køretråd, køreledninger med master, tredjeskinne med bærestolper, og
- bygninger med tilknytning til infrastrukturen, herunder en anlægsdel til opkrævning af transportafgifter.

Jernbanevirksomhed defineres i bestemmelsens *nr. 6*, som en virksomhed hvis hovedaktivitet består i godstransport eller passagertransport på jernbane, og som er forpligtet til at sørge for trækraften, eller virksomheder, der kun leverer trækraft.

Ligesom ovenfor nævnt vedrørende infrastrukturforvalterbegreb stammer jernbanevirksomhedsbegrebet fra omarbejdningen af 1. jernbanepakke, hvor en jernbanevirksomhed defineres som enhver offentlig eller privat virksomhed med licens (tilladelse) i henhold til omarbejdningen af 1. jernbanepakke. Virksomhedens hovedaktivitet består efter omarbejdningen af 1. jernbanepakke af godstransport og/eller passagertransport med jernbane. Virksomheden er endvidere forpligtet til at sørge for trækraften. Begrebet omfatter efter omarbejdningen af 1. jernbanepakke også virksomheder, der kun leverer trækraft.

Kravet om hovedaktivitet følger blandt andet af, at det søges sikret, at jernbanevirksomhederne har rette fundament for at drive jernbane, f.eks. opstilles der i omarbejdningen af 1. jernbanepakkekrav til faglig kompetence i form af, at virksomheden skal være i besiddelse af den viden og/eller erfaring, der er nødvendig for at føre sikker og pålidelig kontrol og tilsyn med den form for drift. Jernbanelovens definition af jernbanevirksomhed skal fortolkes konformt hermed.

Veteranbane defineres i bestemmelsens *nr. 7*, som jernbanedrift, der fortrinsvis gennem en begrænset personbefordring drives for at tilgodese jernbanehistoriske og turistmæssige formål, og som ikke primært tilsigter at dække et trafikalt behov.

Som nævnt under den foreslåede § 2, adskiller veteranbaner sig fra almindelig erhvervmæssig jernbane, da veteranbaner med sit jernbanehistoriske og turistmæssige formål oftest kun kører på bestemte dage, ved særlige lejligheder og som særtog. I nogle tilfælde sker driften i tilknytning til et museum, mens der andre steder kan være stationer med et historisk miljø med gammelt inventar.

Kapitel 3

Til § 4

Bestemmelsen lovfæster det gældende princip i jernbaneloven om, at der som udgangspunkt er adgang for alle jernbanevirksomheder til på lige og gennemsigtige vilkår i en markedsmæssig sammenhæng at benytte statens jernbaneinfrastruktur til såvel national som international trafik. Med bestemmelsen præciseres endvidere, som følge af omarbejdningen af 1. jernbanepakke, at der som udgangspunkt også er lige adgang til jernbanerelaterede serviceydelse.

Bestemmelsen i *stk. 1* fastslår, at ansøgere har lige adgang, på ikke-diskriminerende vilkår, til at søge om at købe eller reservere jernbaneinfrastrukturkapacitet til statens jernbaneinfrastruktur, jernbane infrastruktur ejet af A/S Storebælt og A/S Øresund samt anden jernbaneinfrastruktur beliggende på den danske del af det transeuropæiske transportnet (TEN-T-nettet) samt adgang til stationer, kombiterminaler, rangerfaciliteter og jernbanerelaterede serviceydelser i tilknytning hertil.

Efter gældende ret er det kun jernbanevirksomheder, der kan ansøge om infrastrukturkapacitet. Med omarbejdningen af 1. jernbanepakke omfatter kredsen af ansøgere nu også andre end jernbanevirksomheder.

Bestemmelsen fastslår, at ansøgere, jf. den foreslåede § 3, nr. 2, har ret til at ansøge om infrastrukturkapacitet på lige vilkår. Infrastrukturkapacitet tildeles i form af en kanal, der er en tidsmæssig og geografisk defineret sekvens af et togs ankomst- og afgangstidspunkter mellem begyndelsesstationen, mellemliggende stationer og ankomststationen. For at kunne anvende en kanal i jernbaneinfrastrukturen kræves en jernbanevirksomhed med gyldig sikkerhedscertifikat, der udstedes af Trafikstyrelsen efter den foreslåede § 58. Hvor en ansøger ikke selv er en jernbanevirksomhed, skal ansøgeren, for at kunne benytte en tildelt kanal til transport, entrere med en jernbanevirksomhed, der skal indgå en aftale med en infrastrukturforvalter om kørsel på dennes jernbaneinfrastruktur.

Ansøgerkredsen, der kan søge om kapacitet på jernbaneinfrastrukturen, er udvidet i forhold til gældende ret til generelt at omfatte fysiske eller juridiske personer.

Infrastrukturforvalteren kan fastsætte krav til ansøgere, der ikke er jernbanevirksomheder, for at sikre, at infrastrukturforvalterens legitime forventninger om fremtidige indtægter og udnyttelsen af jernbaneinfrastrukturen kan opfyldes, jf. den foreslåede § 10.

Som konsekvens af adgangen til jernbanenettet skal det tillige være muligt mod betaling at anvende de til jernbaneinfrastrukturen tilknyttede serviceydelser og faciliteter, således at det i praksis gøres reelt muligt at benytte jernbaneinfrastrukturen i erhvervmæssig sammenhæng.

Adgangen til serviceydelser og faciliteter omfatter:

Passagerstationer, rejseinformationsvisning og passende muligheder for billetsalg. Godsterminaler, havneterminaler, depotspor, ranger- og togformeringsfaciliteter.

Vedligeholdelsesfaciliteter, dog ikke vedligeholdelsesfaciliteter, som er konstrueret til specielle togtyper. Rengørings- og vaskefaciliteter og andre tekniske faciliteter. Levering af brændstof fra eksisterende brændstofpåfyldningsfaciliteter efter særskilt fakturering.

Der kan desuden stilles ekstra ydelser til rådighed, herunder:

Elforsyning efter særskilt fakturering i henhold til elmålerudstyr. Forvarmning af passagertog. Kontrol af transport med farlig gods og assistance til kørsel med specialtog.

Hvis forvalteren af servicefaciliteten leverer nogle af ovennævnte ekstra ydelser, skal disse på anmodning leveres uden forskelsbehandling til alle ansøgere, der ansøger herom.

Der kan desuden stilles hjælpeydelse til rådighed, herunder:

Billetsalg på banegårde, adgang til telenet, teknisk inspektion af rullende materiel m.v.

Forvalteren er ikke forpligtet til at levere ovennævnte hjælpeydelse. Men hvis forvalteren af servicefaciliteten beslutter at tilbyde andre nogle af disse tjenesteydelser, skal forvalteren efter anmodning levere ydelserne til alle ansøgere, herunder jernbanevirksomheder, uden forskelsbehandling.

Når der gives adgang til ovennævnte serviceydelser og faciliteter, skal det generelt sikres, at reglerne for lige og ikke-diskriminerende og gennemsigtig adgang overholdes. Grundlaget herfor sikres bl.a. ved de rammer for selvstændighed i beslutninger og udarbejdelse af selvstændige regnskaber, jf. den foreslåede § 6, som gælder for de pågældende serviceydelser og faciliteter, og som forvalteren er forpligtet af.

Bestemmelsen i *stk. 2* giver transportministeren hjemmel til at fastsætte regler om begrænsning af retten til at medtage passagerer fra én station til en anden, hvor udøvelsen af denne ret vil skabe ubalance i den økonomiske ligevægt i en kontrakt om offentlig tjeneste. Bemyndigelsen forventes anvendt til at fastsætte regler om grænseoverskridende passagertransport, hvor retten til adgang kan begrænses, hvis trafikken vil skabe ubalance i økonomien i en kontrakt om offentlig tjeneste.

Kontrakter om trafik udført som offentlig tjeneste omfatter de kontrakter der i gældende jernbanelov benævnes kontrakter om trafik udført som offentlig service.

Bestemmelsen er en følge af betragtning nr. 20 til omarbejdningen af 1. jernbanepakke. Det følger heraf, at åbning af international passagertransport for konkurrence kan få følger for tilrettelæggelsen og finansieringen af passagertransport med jernbane, der er omfattet af en kontrakt om offentlig tjeneste. På den baggrund bør medlemsstaterne have mulighed for at begrænse retten til markedsadgang, hvis der er risiko for, at denne ret vil skabe ubalance i den økonomiske ligevægt i disse kontrakter om offentlig tjeneste, og hvis det relevante tilsynsorgan (i Danmark Jernbanenævnet), på grundlag af en objektiv økonomisk analyse efter anmod-

ning fra de kompetente myndigheder, der tildelte kontrakten om offentlig tjeneste, godkender en sådan begrænsning.

Det følger videre af betragtning nr. 21 til omarbejdningen af 1. jernbanepakke, at der ved vurderingen af, om der er risiko for ubalance i den økonomiske ligevægt i kontrakten om offentlig tjeneste, bør tages hensyn til forud fastlagte kriterier som f.eks. indvirkningen på rentabiliteten af ruter, der er omfattet af en kontrakt om offentlig tjeneste, herunder de deraf følgende indvirkninger på nettoomkostningerne for den kompetente offentlige myndighed, som tildelte kontrakten. Der bør endvidere tages hensyn til passagerernes efterspørgsel, billetpriser, billetordninger, antal stop på begge sider af grænsen og deres beliggenhed samt køreplan og antal afgang for den foreslåede nye rute.

I overensstemmelse med en sådan vurdering, samt eventuel afgørelse fra det relevante tilsynsorgan, bør medlemsstaterne kunne tillade, ændre eller afvise ansøgningen om adgang til en rute med international passagertransport, herunder opkræve en afgift af operatøren af en ny rute med international passagertransport i henhold til den økonomiske analyse og i overensstemmelse med EU-retten og principperne om ligebehandling og ikke-forskelsbehandling.

Til § 5

Bestemmelsen er en videreførelse af principperne i den gældende jernbanelovs § 10. Bestemmelsen er dog tilpasset som følge af omarbejdningen af 1. jernbanepakke på den måde, at andre end jernbanevirksomheder nu også kan reservere betjeningskapacitet, og at der ligeledes kan opnås adgang til jernbanerelaterede serviceydelser. Dertil er det præciseret i bestemmelsen, at tildeling af faciliteter og ydelser skal ske uden forskelsbehandling.

Bestemmelsens *stk. 1* fastsætter, at forvaltere af stationer uden forskelsbehandling tildeler jernbanevirksomheder betjeningskapacitet på stationer samt tilhørende faciliteter, der ligger på de baneafsnit, som jernbanevirksomheden befærdes.

Lovforslagets forvalterbegreb omfatter en offentlig eller privat enhed, der er ansvarlig for forvaltningen af en eller flere servicefaciliteter eller for leveringen af en eller flere ydelser til jernbanevirksomheder. Dermed svarer begrebet til »operatør af en servicefacilitet«, som det er defineret i artikel 3, stk. 12, i omarbejdningen af 1. jernbanepakke.

Adgang til stationer og til på stationer at kunne udføre de for passagertransporten nødvendige funktioner er en afgørende forudsætning for passagerjernbanevirksomhedernes aktiviteter.

Stationer omfatter ejendomme og arealer og dele heraf, der er udpeget som stationer til brug for optagning og afsætning af jernbanepassagerer.

Med »betjeningskapacitet« sigtes der til den betjening eller ydelse, som forvaltere stiller til rådighed på stationer samt tilhørende faciliteter. Der er tale om en kapacitet, da der er en grænse for den betjening, der stilles til rådighed. Begrebet er sammenligneligt med infrastrukturkapacitet efter lovforslagets § 4. På stationer skal jernbanevirksomhe-

derne og deres passagerer kunne benytte stationsbygningen, forpladser hertil, indre adgangsveje, ventesale og toiletter m.v. Desuden skal jernbanevirksomheden have adgang til i nødvendigt omfang at kunne håndtere togets almindelige funktioner ved eller uden for perron, herunder rejseinformationsvisning, adgang til rengøring, strømforsyning til opvarmning, køleanlæg og klargøring af tog, henstilling af tog i ledige perioder, faciliteter eller plads til påfyldning af vand og tømning af toiletter.

For at sikre alle jernbanevirksomheders ret til adgang til stationer er der modtagepligt på alle stationer, der ejes eller forvaltes af jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere, når jernbanevirksomheder har adgang til den jernbaneinfrastruktur, som stationen er placeret ved.

Bestemmelsens »uden forskelsbehandling« indebærer, at stationen og dens øvrige faciliteter skal stilles til rådighed for jernbanevirksomheder på gennemsigtige og ikke-diskriminerende vilkår.

Modtagepligten gælder både for eksisterende og for stationer, der måtte blive etableret efter lovens ikrafttræden.

Det fastsættes i *stk. 2*, at forvaltere af kombiterminaler mod betaling og uden forskelsbehandling skal tildele jernbanevirksomheder betjeningskapacitet på kombiterminaler. Tildeling sker i samarbejde med infrastrukturforvalteren, der forvalter det baneafsnit, hvorved kombiterminalerne er beliggende.

Infrastrukturforvalteren tildeler kapacitet (kanaler) frem til kombiterminalen, men forvalteren af kombiterminalen tildeler betjeningskapacitet (kanaler) inden for og på kombiterminalens område. Samarbejdet mellem forvalter af kombiterminaler og infrastrukturforvalter skal sikre, at der sker bedst mulig sammenhæng mellem togtrafikken frem til kombiterminalen.

Med »betjeningskapacitet« sigtes der på den betjening eller ydelse, som forvaltere stiller til rådighed på kombiterminaler samt tilhørende faciliteter.

Kombiterminaler er terminaler, hvor standardiserede lastebærere (containere, veksellad, løstrailere m.v.) bytter transportform – direkte eller med en tidsforskydning - mellem vej og jernbane uden, at selve godset berøres. Terminalerne omfatter ejendomme og arealer eller dele heraf, der af transportministeren er udpeget som kombiterminaler.

Alle jernbanevirksomheder har ret til at benytte kombiterminaler, der alle har modtagepligt, når de ejes og/eller bestyres af jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere. Dette indebærer, at de pågældende faciliteter skal stilles til rådighed for jernbanevirksomheder på vilkår, der ikke diskriminerer mellem disse.

Brugerne af kombiterminalens ydelser betaler for den modtagne ydelse. Betalingen skal modsvare omkostningerne ved at udføre den pågældende ydelse evt. tillagt en rimelig fortjeneste. Definitionen af en rimelig fortjeneste følger af artikel 3, stk. 17, i omarbejdningen af 1. jernbanepakke og skal forstås som en forrentning af egenkapitalen, der ligger på linje med de seneste års gennemsnitlige afkast i den

pågældende sektor og under hensynstagen til den risiko, herunder for indtægterne, eller fraværet af en sådan risiko, som forvalteren af servicefaciliteten (i dette tilfælde stationen) pådrager sig.

Ved benyttelse af kombiterminaler skal alle jernbanevirksomheder kunne benytte sig af terminalens spor, løftekapacitet, adgangsveje og alle andre installationer og ydelser, der er nødvendige for en given transport og for omlæsning mellem bil og tog.

I forbindelse med benyttelse af terminaler må jernbanevirksomhederne også have adgang til i nødvendigt omfang at kunne håndtere togets almindelige funktioner. Dette gælder f.eks. køleanlæg og klargøring af tog, henstilling af tog i ledige perioder m.v.

Banedanmark kan som statens infrastrukturforvalter forlange, at jernbanevirksomhederne stiller de midler, som Banedanmark finder mest hensigtsmæssige, til Banedanmarks disposition for hurtigst muligt at normalisere togtrafikken, jf. bekendtgørelse nr. 59 af 2. februar 2004 om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet (kanaler) m.v.. Det betyder blandt andet, at infrastrukturforvalteren i ekstraordinære tilfælde, f.eks. ved akut opståede problemer med trafikafviklingen, kan anvise plads på spor ejet af en jernbanevirksomhed. Dette er ligeledes i tråd med omarbejdningen af 1. jernbanepakkes art. 54, stk. 2.

Modtagepligten gælder både eksisterende servicefaciliteter på terminalerne og servicefaciliteter, der måtte blive etableret efter lovens ikrafttræden.

Det fastsættes i *stk. 3*, at forvaltere af jernbanerelaterede servicefaciliteter mod betaling og uden forskelsbehandling skal tildele jernbanevirksomheder betjeningskapacitet til de pågældende faciliteter og ydelser leveret heri. Betalingen skal modsvare omkostningerne ved at udføre den pågældende ydelse tillagt en rimelig fortjeneste, jf. tidligere anførte under stk. 2 om indholdet af begrebet en rimelig fortjeneste.

Som noget nyt foreslås det, som følge af omarbejdningen af 1. jernbanepakke, at der på samme måde som på stationer og kombiterminaler på lige og ikke-diskriminerende vilkår er adgang til jernbanerelaterede servicefaciliteter og til de ydelser, der leveres i disse faciliteter.

Jernbanerelaterede servicefaciliteter og deri udbudte ydelser omfatter ud over stationer og kombiterminaler øvrige godsterminaler, rangerterræner og togformeringsfaciliteter, herunder rangeringsfaciliteter og depotspor, andre tekniske faciliteter, herunder rengørings- og vaskefaciliteter, sø- og indlandshavnfaciliteter, som er knyttet til jernbaneaktiviteter, hjælpefaciliteter samt brændstoftilfyldningsfaciliteter og levering af brændstof i disse faciliteter.

Vedligeholdelsesfaciliteter er ligeledes omfattet af bestemmelsen, dog med undtagelse af vedligeholdelsesfaciliteter, der er beregnet til typer af rullende materiel, der kræver specifikke faciliteter. Det vil sige faciliteter, der er specielt bygget til og begrænset til vedligeholdelse af bestemte typer togsæt. Som eksempel kan nævnes IC3 klargøringscentre.

Desuden kan ekstra ydelser stilles til rådighed. Disse omfatter f.eks. strøm til elektrisk kørsel, forvarmning af passa-

gertog, særlige kontrakter om kontrol af transport af farligt gods og assistance til kørsel af specialtog.

Forvalter af servicefaciliteter kan uden at være forpligtet levere andre hjælpeydelser som eksempelvis adgang til telenet, levering af supplerende oplysninger, teknisk inspektion af rullende materiel, billetsalg på passagerbanegårde, og vedligeholdelsestjenester, der leveres i vedligeholdelsesfaciliteter beregnet til typer af rullende materiel, der kræver specifikke faciliteter.

Bestemmelsen i *stk. 4* gennemfører omarbejdningen af 1. jernbanepakke og fastlår, at forvaltere, som angivet i de foreslåede *stk. 1-3* og *5*, uden forskelsbehandling reserverer betjeningskapacitet i tilknytning til tildelt infrastruktur til ansøgere, der ikke er jernbanevirksomheder.

Med omarbejdningen af 1. jernbanepakke har ansøgere, der ikke er jernbanevirksomheder, mulighed for at reservere jernbanekapacitet med henblik på at kunne planlægge en bestemt trafik, der skal gennemføres af en jernbanevirksomhed, med hvem ansøgeren indgår kontrakt. I konsekvens heraf har ansøgere adgang til at forberede og reservere ressourcer til den til trafikens gennemførelse svarende hensigtsmæssige brug af stationer og faciliteter. For brug af stationen erlægges en betaling, som er ikke diskriminerende i forhold til andre brugere. Betalingen skal modsvare af omkostningerne ved at udføre den pågældende ydelse tillagt en rimelig fortjeneste, jf. tidligere anførte under *stk. 2* og *3* om indholdet af begrebet en rimelig fortjeneste.

Det ses særligt relevant, at ansøgere, der ikke er jernbanevirksomheder, og som ansøger om at reservere infrastrukturkapacitet, i sammenhæng med den søgte infrastrukturkapacitet kan søge om kapacitet på kombiterminaler beliggende ved den strækning, hvortil der søges kanaler. Ved kanaler forstås, den infrastrukturkapacitet, der er nødvendig for, at et tog kan køre fra et punkt til et andet i en bestemt periode. Ansøgere har herved mulighed for at planlægge alle led i transportkæden for den del, der vedrører jernbanen.

Det bemærkes i den sammenhæng, at vognmænd, som er samarbejdspartnere til ansøgere (jernbanevirksomheder m.v.) og bruger en kombiterminal, har adgang til terminalen på lige og ikke-diskriminerende vilkår og i øvrigt i overensstemmelse med konkurrencelovens bestemmelser, jf. § 3 i bekendtgørelse nr. 168 af 3. marts 2009 om modtagepligt på kombiterminaler (herefter benævnt bekendtgørelse om kombiterminaler).

Bestemmelsen i *stk. 5* fastslår, at for havne, hvortil der er knyttet jernbaneaktiviteter og dertil hørende faciliteter til omladning, gælder tilsvarende bestemmelser for betjeningskapacitet som angivet i de foreslåede *stk. 1-3*. Det betyder, at jernbanevirksomheder eller andre ansøgere har ret til at få adgang til samme faciliteter som nævnt under *stk. 1-3*, hvis disse faciliteter befinder sig på havne.

Flere havne har jernbaneaktivitet. Det er derfor vigtigt, at adgangen til havne fastholdes, særligt hvor der er tale om grænseoverskridende trafik, hvor der omlades gods eller passagerer mellem forskellige transportformer.

Efter *stk. 6* fastsætter transportministeren regler om be-

taling for tildeling af betjeningskapacitet på stationer, jf. det foreslåede *stk. 1*, på statens jernbaneinfrastruktur og jernbaneinfrastrukturet af A/S Storebæltsforbindelsen og A/S Øresundsforbindelsen, herunder om betaling for at stille billetsalgsudstyr til rådighed. På stationer på jernbaneinfrastruktur, der ikke ejes af staten, kan forvaltere af stationer fastsætte krav om, at tildeling af betjeningskapacitet sker mod betaling.

Bestemmelsen indeholder således to led gældende for henholdsvis statens jernbanenet og det ikke-statslige net og giver hjemmel til at udstede bekendtgørelse om forhold, der i dag følger af bekendtgørelse nr. 560 af 21. juni 2000 om modtagepligt på stationer (herefter benævnt bekendtgørelse om stationer).

Den foreslåede hjemmel vedrørende billetsalgsautomater skal sikre, at DSB stiller billetsalgsudstyr, herunder rejsekortsudstyr, i betjente billetsalg samt på perroner til rådighed uden omkostninger for jernbanevirksomheder, der udfører trafik som offentlig tjeneste, og som benytter stationer, der ejes af DSB. Endvidere er det hensigten, at bestemmelsen skal give ministeren hjemmel til helt at undlade at opkræve standsningsafgift for at sikre, at adgang til stationer sker med mindst mulig økonomisk belastning for branchen til følge. Bestemmelsen foreskriver således ikke, om der skal opkræves standsningsafgift eller på hvilket niveau en sådan eventuelt skal ligge på, såfremt den bliver opkrævet.

Det er ikke hensigten, at transportministeren - udover reglerne om standsningsafgift og betaling for at stille billetsalgsudstyr til rådighed - vil fastsætte andre regler end de, der allerede i dag følger af bekendtgørelse om stationer.

Med bestemmelsens 2. pkt. gives forvaltere af stationer på jernbaneinfrastruktur, der ikke ejes af staten, mulighed for at fastsætte krav om, at tildeling af betjeningskapacitet sker mod betaling.

Hvor der er fastsat en betalingsforpligtelse for benyttelse af stationer, betaler virksomheder, der anvender en station, stationens ejer eller forvalter leje for brug af stationens faciliteter svarende til en forholdsmæssig del af de samlede omkostninger til stationen tillagt en rimelig fortjeneste, mens særlige lokaleleje- eller serviceaftaler betales særskilt. Jernbanevirksomhedens specifikke investeringer, der særligt er tilegnet virksomheden, selvfinansieres. Investeringer kan efter forhandling og aftale finansieres over lejen. Regler og principper for betalingen skal ligeledes ske på lige vilkår for alle ansøgere. En rimelig fortjeneste defineres på samme måde som ovenfor under *stk. 2*.

Bestemmelsen i *stk. 7* fastslår, at transportministeren kan fastsætte nærmere regler om forvaltning af og adgang til stationer, kombiterminaler og jernbanerelaterede servicefaciliteter og deri leverede ydelser.

For eksempel kan transportministeren i forbindelse med den nærmere regulering af kombiterminaler afgøre, hvilke terminaler, der er omfattet af bestemmelserne. F.eks. kan kombiterminaler i forbindelse med privatejede net, der kun tjener ejerens eget brug med henblik på dennes godstransport, undtages fra transportministerens nærmere regelfast-

sættelse. Der kan i den sammenhæng fastsættes nærmere regler for brug og adgang til øvrige godsterminaler, herunder havneterminaler, rangerbanegårde m.v.

Forhold vedrørende de jernbanerelaterede serviceydelser er ikke reguleret nærmere, da der er tale om nye tiltag, men bestemmelsen giver transportministeren mulighed for at regulere forholdet, når dette bliver nødvendigt.

I dag er den gældende § 10 i jernbaneloven udmøntet dels i bekendtgørelse om stationer dels i bekendtgørelse om kombiterminaler. Det forventes, at bekendtgørelsen om stationer skal revideres på baggrund af lovforslaget, da det nu bliver fakultativt, om der skal betales for adgang til stationer. Bekendtgørelse om kombiterminaler skal revideres i forbindelse med ikrafttræden af loven, da Trafikstyrelsen ikke længere skal godkende takster for kombiterminaler, jf. nærmere herom i bemærkningerne til lovforslagets § 103.

Til § 6

Som noget nyt foreslås det, som følge af artikel 13, stk. 3, i omarbejdningen af 1. jernbanepakke, at indføre krav til forvaltere af servicefaciliteter.

Det foreslås i *stk. 1*, at forvaltere af de faciliteter, der er nævnt i den foreslåede § 5, stk. 1-3 og 5, og som samtidig kontrolleres direkte eller indirekte af en jernbanevirksomhed, der har en dominerende stilling på jernbanetransportmarkedet, hvor faciliteten benyttes, skal forvalte tildelingen uafhængigt af den pågældende virksomhed.

Bestemmelsen indsættes for at sikre fuld gennemsigtighed og adgang uden forskelsbehandling til servicefaciliteter og levering af ydelser ved disse faciliteter. Udtrykket »dominerende stilling« kommer fra omarbejdningen af 1. jernbanepakke og skal forstås i almindelig konkurrenceretlig forstand, hvoraf det følger, at en virksomhed er dominerende, når den har en sådan stilling på markedet, at den i høj grad kan handle uafhængigt af sine konkurrenter og kunder.

Hvorvidt en virksomhed har en dominerende stilling på et marked, afhænger af, hvordan konkurrencen på det pågældende marked er. Det vil blandt andet være af betydning, hvor stor en markedsandel virksomheden har på det pågældende marked. Samtidig er det væsentligt, hvor store og effektive virksomhedens konkurrenter er, og om det er vanskeligt for andre virksomheder at komme ind eller ekspandere på markedet, f.eks. som følge af strukturelle eller lovgivningsmæssige barrierer. Det, at en virksomhed er stor, behøver derfor ikke at være det samme som, at virksomheden er dominerende.

Omarbejdningen af 1. jernbanepakke stiller krav om, at forvalteren af en servicefacilitet direkte eller indirekte kontrolleres af et organ eller en virksomhed, som også er aktiv(t) og har en dominerende stilling på de nationale jernbanetransportmarkeder, hvor faciliteten benyttes, skal være organiseret på en sådan måde, at den er uafhængig af det pågældende organ eller den pågældende virksomhed. Uafhængigheden vedrører organisation og beslutningstagning. En sådan uafhængighed indebærer ikke krav om, at der skal oprettes en særskilt juridisk enhed for servicefaciliteterne. Kra-

vet kan derimod opfyldes med to særskilte afdelinger inden for én og samme juridiske enhed.

For alle de servicefaciliteter, der er nævnt i bilag II, pkt. 2, i omarbejdningen af 1. jernbanepakke, jf. bemærkningerne til lovforslagets § 4 om adgangen til serviceydelser og faciliteter, er der krav om, at operatøren, dvs. forvalteren, og organet eller virksomheden skal have særskilte regnskaber, herunder særskilte balancer og driftsregnskaber.

Det foreslåede *stk. 2*, giver transportministeren hjemmel til at fastsætte nærmere regler om de forhold, der er nævnt i det foreslåede stk. 1, herunder regler om særskilte regnskaber. Da området er nyt som følge af omarbejdningen af 1. jernbanepakke, er der behov for, at der gives hjemmel til at fastsætte klare administrative regler for området, og det er dermed forventningen, at bestemmelsen vil blive nærmere udmøntet gennem bekendtgørelse ved behov.

Til § 7

Som noget nyt foreslås det som følge af omarbejdningen af 1. jernbanepakke, at indføre regler om, at ejere af servicefaciliteter i visse situationer skal forpligtes til at udleje eller lease sine faciliteter.

Det fremgår af artikel 13, stk. 6, i omarbejdningen af 1. jernbanepakke, at når en servicefacilitet ikke har været benyttet i mindst to på hinanden følgende år, og jernbanevirksomheder over for operatøren, dvs. forvalteren af den pågældende servicefacilitet har tilkendegivet interesse for adgang til faciliteten på grundlag af et påvist behov, skal ejeren offentliggøre, at driften af faciliteten kan leases eller lejes som jernbaneservicefacilitet helt eller delvis, medmindre operatøren af den pågældende servicefacilitet godtgør, at en igangværende omstillingsproces forhindrer alle jernbanevirksomheder i at benytte den.

Det foreslås derfor i *stk. 1*, at såfremt en servicefacilitet, jf. den foreslåede § 5, ikke har været benyttet i mindst to år i træk, og en jernbanevirksomhed over for ejeren eller forvalteren af faciliteten på grundlag af et påvist behov har tilkendegivet interesse for adgang hertil, skal ejeren offentliggøre, at faciliteten kan leases eller lejes helt eller delvist som jernbanefacilitet.

Et påvist behov skal baseres på en konkret vurdering. Hvor forvalteren af servicefaciliteten ikke offentliggør mulighed for at lease eller leje en servicefacilitet på grund af, at forvalteren vurderer, at virksomheden ikke har påvist sin interesse, kan forvalterens beslutning påklages til Jernbanenævnet. Det er hensigten, at denne klageadgang vil blive hjemlet i en bekendtgørelse om Jernbanenævnet.

Herudover fastslår bestemmelsen, at dette ikke gælder såfremt ejeren eller forvalteren af servicefaciliteten kan godtgøre, at en igangværende omstillingsproces forhindrer jernbanevirksomheder i at benytte den. Dette er for at sikre, at en igangværende omstilling ikke automatisk medfører, at faciliteten skal stilles til rådighed, blot fordi denne omstillingsproces medfører, at servicefaciliteten ikke kan benyttes i en længere periode.

Det foreslås i *stk. 2*, at indføre hjemmel til, at transportmi-

nisteren kan fastsætte nærmere regler om de i stk. 1 nævnte forhold. Da bestemmelsen er ny som følge af omarbejdningen af 1. jernbanepakke, er der behov for, at der gives hjemmel til at fastsætte klare administrative regler for området, og det er dermed forventningen, at bestemmelsen vil blive udmøntet gennem bekendtgørelse ved behov.

Til § 8

Bestemmelsen viderefører principperne i den gældende jernbanelovs § 7 og gennemfører artikel 6 i omarbejdningen af 1. jernbanepakke. Det er fundet hensigtsmæssigt at gennemføre bestemmelsen ved så vidt muligt at gengive ordlyden i omarbejdningen af 1. jernbanepakke. Derfor bruges ordet overvåge, der stammer direkte fra artikel 6, selvom ordet tilsyn oftest anvendes på jernbaneområdet. Herudover er det ikke fundet relevant at gengive artikel 6, stk. 1 og 2, der vedrører adskillelse mellem infrastrukturforvalter og jernbanevirksomhed, i bestemmelsen, idet Banedanmark allerede er organisatorisk adskilt fra DSB. Der er således ikke risiko for, at der overføres midler fra den ene til den anden.

Det foreslås i *stk. 1*, at jernbanevirksomheder skal føre og offentliggøre særskilte driftsregnskaber og balancer på den ene side for aktiviteter i forbindelse med jernbanegodstransport og på den anden side for aktiviteter i forbindelse med passagertransport. Offentlige midler, der udbetales til aktiviteter i forbindelse med transporttjenester som led i offentlig tjeneste, skal figurere særskilt i de relevante regnskaber, og de må ikke overføres til aktiviteter i forbindelse med andre transporttjenester eller anden form for aktivitet.

Bestemmelsen supplerer årsregnskabsloven og skal ses i sammenhæng hermed, ligesom bestemmelsen skal ses i sammenhæng med gældende ret vedrørende skattelovgivning, konkurrenceret, statsstøtte og eventuel særlovgivning om den enkelte jernbanevirksomhed. Eksempelvis er DSB reguleret i særskilt lovgivning, jf. lov bekendtgørelse nr. 1184 af 12. oktober 2010 om den selvstændige offentlige virksomhed DSB og om DSB S-tog A/S med senere ændringer. I loven om DSB reguleres således DSB's ejerforhold og der tages stilling til sammenhængen mellem DSB virksomhed og de ovenfor nævnte love og reguleringer.

Det foreslås i *stk. 2*, at regnskaberne vedrørende de forskellige aktivitetsområder, der henvises til i stk. 1, skal føres således, at det er muligt at overvåge forbuddet mod, at offentlige midler, der er betalt til et aktivitetsområde, overføres til et andet, samt at overvåge anvendelsen af overskud fra andre forretningsaktiviteter.

Som nævnt er begrebet overvåge taget direkte fra omarbejdningen af 1. jernbanepakke. Begrebet indebærer i denne sammenhæng, at der vil blive ført kontinuerligt tilsyn med, at det nævnte forbud mod at overføre midler mellem aktivitetsområdet overholdes.

I dag er bestemmelsen udmøntet ved regnskabsreglementet for DSB samt bekendtgørelse nr. 1205 af 12. december 2012 om regnskabsreglement og konkurrenceretlige vilkår for privatbanerne. Formålet med reglerne er at sikre indsigt i det offentlige, herunder regionernes, kontraktbetaling for

indkøb af offentlige serviceydelser samt sikre, at midlerne kun anvendes til dette formål.

Reglerne om regnskaber er således et værktøj til at sikre gennemsigtighed og sikring mod ikke-tilladt konkurrenceforvridende krydssubsidiering samt kontrol af, hvorvidt en jernbanevirksomhed misbruger en dominerende stilling. Det påregnes, at regnskabsreglementet for DSB ændres i henhold til lovforslagets § 104, hvor det nu bliver Jernbanenævnet, der skal føre tilsyn med dele af regnskabsreglementet. Det er ikke hensigten, at bekendtgørelse om regnskabsreglement og konkurrenceretlige vilkår for privatbanerne skal ændres i forbindelse med lovforslaget.

Efter *stk. 3* kan transportministeren fastsætte nærmere regler om virksomhedernes pligt til at føre og offentliggøre særskilte regnskaber, jf. de foreslåede stk. 1 og 2. I forhold til udmøntningen henvises til bemærkningerne ovenfor til stk. 2. Hertil kommer, at det løbende vil blive vurderet, om der er behov for yderligere regler for at overholde omarbejdningen af 1. jernbanepakke, herunder særligt vedrørende tilsyn.

Der kan ved fastsættelse af nærmere regler skelnes mellem kontrakter, der er tildelt efter udbud og kontrakter, der er tildelt uden udbud.

Kapitel 4

Til § 9

Bestemmelsen viderefører den gældende jernbanelovs § 3, stk. 1, og § 4 med den ændring, at der fremover skal foretages underretning af Det Europæiske Jernbaneagentur (ERA) ved udstedelse af EU-licenser ved fornyelse, suspension m.v. Tidligere blev Kommissionen underrettet. Bestemmelsens formulering er tilpasset reglerne om licenser i omarbejdningen af 1. jernbanepakke.

I Danmark har man valgt at benævne EU-licenser som tilladelser. Tilladelsen fastlægger de faglige, administrative og økonomiske betingelser, som er forudsætningen for, at en virksomhed kan betragtes som kvalificeret til med trækraft at udføre kørsel på jernbaneinfrastrukturen.

Bestemmelsen i *stk. 1* fastslår, at ret til at drive jernbanevirksomhed i Danmark kræver tilladelse. Tilladelsen udstedes af Trafikstyrelsen. Trafikstyrelsen kan suspendere, ændre eller tilbagekalde tilladelser, der er udstedt til jernbanevirksomhederne. Herudover kræves sikkerhedscertifikat, der ligeledes udstedes af Trafikstyrelsen, jf. den foreslåede § 58.

I medfør af *stk. 2* skal Trafikstyrelsen underrette Det Europæiske Jernbaneagentur (ERA) om udstedelse, suspension, ændring eller tilbagekaldelse af tilladelser, som er udstedt efter det foreslåede stk. 1. Denne bestemmelse er som nævnt ny og følger af artikel 24, stk. 8, i omarbejdningen af 1. jernbanepakke. ERA er oprettet ved agenturforordningen, og har til opgave at styrke jernbanernes sikkerhed og samvirke i hele Europa.

Bestemmelsens *stk. 3* indeholder regler om gensidig aner-

kendelse af tilladelser, som er udstedt af andre medlemsstater i henhold til EU-reglerne.

Bestemmelsen følger af artikel 23, stk. 1, i omarbejdningen af 1. jernbanepakke, hvor det foreskrives, at en licens er gyldig på hele unionens område. Dette understøtter betragtning nr. 2 i omarbejdningen af 1. jernbanepakke, om at en større integration af EU's transportsektor er et vigtigt led i gennemførelsen af det indre marked.

Bestemmelsen i *stk. 4* giver transportministeren hjemmel til at fastsætte nærmere regler om krav for at opnå en tilladelse til at drive jernbanevirksomhed, herunder at krav om hæderlighed, om finansiell kapacitet, om faglige kompetencer og om at forsikring til dækning af erstatningskrav skal være opfyldt.

I den gældende jernbanelov er kravene til at opnå en tilladelse detaljeret beskrevet i lovbestemmelsen. Derudover er der fastsat yderligere bestemmelser i bekendtgørelse nr. 1132 af 28. september 2010 om farligt gods, kontrolafgifter og tilladelse til jernbanevirksomhed m.v. Disse bestemmelser vedrører bl.a. udstedelse af tilladelse på vilkår, informationspligt ved økonomiske problemer i virksomheden m.v. Det er dog fundet hensigtsmæssigt at flytte de detaljerede regler til administrative forskrifter, således at lovgivningen lettere kan tilrettes i de tilfælde, hvor EU fastsætter nye eller ændrede krav til opnåelse af en tilladelse, som i EU-retten er benævnt en EU-licens.

Det er hensigten, at transportministeren skal fastsætte de betingelser, som jernbanevirksomhederne skal opfylde for at opnå en tilladelse til at drive jernbanevirksomhed i Danmark. Det er, uanset at der vil blive fastsat nærmere regler herom ved bekendtgørelse, fundet hensigtsmæssigt, at visse krav nævnes i selve lovbestemmelsen, da kravene om hæderlighed, finansiell kapacitet, faglig kompetence og forsikring til dækning af erstatningsansvar er særligt afgørende for opnåelse af en tilladelse.

Ved krav om hæderlighed forstås, at virksomheden ikke må være blevet idømt straf for alvorlige eller gentagne lovovertrædelser, herunder for overtrædelser i erhvervsforhold eller på transportområdet samt på det sociale- og arbejdsretlige område.

Ved krav om finansiell kapacitet forstås, at jernbanevirksomheden skal have et økonomisk grundlag for at drive virksomheden forretningsmæssigt forsvarligt. For nærværende betyder det, at virksomheden skal kunne dokumentere at have kontanter eller andre værdier for i alt mindst 1 mio. kr. eller skal kunne stille sikkerhed af et forsikringssselskab eller pengeinstitut på vilkår, som nærmere fastsættes af Trafikstyrelsen. Det er hensigten, at der vil blive stillet lignende krav ved ny udmøntning, som dog vil følge eventuel yderligere EU lovgivning på området.

Jernbanevirksomheden skal ligeledes forelægge en forretningsplan, hvortil der kan stilles krav til indholdet af oplysninger.

I medfør af betingelsen kan der ligeledes stilles krav om, at jernbanevirksomheden eller personer associeret hertil ikke må være erklæret konkurs.

Ved krav om faglig kompetence forstås, at jernbanevirksomheden i faglig henseende skal være kvalificeret til at drive jernbanevirksomhed. Trafikstyrelsens praksis er, at dette vilkår anses for opfyldt, hvis virksomheden kan opnå et sikkerhedscertifikat udstedt af Trafikstyrelsen.

De nærmere forhold vedrørende forsikring og erstatning fremgår af lovens kapitel 10 samt dertilhørende bekendtgørelser, men ved dækning af erstatningsansvar forstås, at jernbanevirksomheden skal have en gyldig ansvarsforsikring, som løber fra driftsstart, for at kunne opnå en tilladelse. Da de fleste ansvarsforsikringer udløber årligt, har Trafikstyrelsens tilsynspraksis på dette område været, at styrelsen hvert år har anmodet om at få fremsendt ny forsikringsdokumentation.

Det er hensigten, at bemyndigelsen vil blive udmøntet i bekendtgørelse i forbindelse med lovforslagets ikrafttrædelse.

I medfør af *stk. 5* kan transportministeren fastsætte regler om udstedelse, fornyet vurdering, suspension, vilkår, tidsbegrænsning eller tilbagekaldelse af tilladelser efter det foreslåede *stk. 1*.

Reglerne herfor vil blive udmøntet i en bekendtgørelse, så disse ved behov kan ajourføres og udspecificeres uden en lovændring. Det er hensigten, at alle forhold vedrørende tilladelsen til jernbanevirksomheder, som er nævnt i de foreslåede *stk. 4* og *5*, vil blive udmøntet i den samme bekendtgørelse, som der henvises til ovenfor under *stk. 4*.

Til § 10

Bestemmelsen er ny og en konsekvens af reglerne om ansøgere i omarbejdningen af 1. jernbanepakke.

Bestemmelsen i *stk. 1* fastsætter, at ansøgere, der ikke er jernbanevirksomheder, skal have en godkendelse af infrastrukturforvalteren for at kunne reservere bestemt infrastrukturkapacitet i form af en kanal på infrastrukturforvalterens baneafsnit. En kanal er en jernbanefaglig term, der omfatter den infrastrukturkapacitet, der er nødvendig for, at et tog kan køre fra et punkt til et andet i en bestemt periode.

Det at kunne reservere jernbanekapacitet er dermed ikke længere forbeholdt godkendte jernbanevirksomheder med gyldig tilladelse. Ansøgere, der omfatter andre virksomheder end jernbanevirksomheder, kan således søge om og få tildelt infrastrukturkapacitet (kanaler) på jernbanen. For at opnå godkendelse i henhold til bestemmelsen skal den pågældende ansøger have en almenyttig eller forretningsmæssig interesse i at reservere infrastrukturkapacitet.

En ansøger, der gennem tildelingsprocessen har fået tildelt jernbaneinfrastrukturkapacitet, skal for at kunne benytte en sådan infrastrukturkapacitet udpege en jernbanevirksomhed, der skal indgå de nødvendige offentlig- eller privatretlige aftaler med infrastrukturforvalterne om den anvendelse af jernbaneinfrastrukturen, herunder eventuelt via de One-stop-shops, der indføres på godskorridorerne i medfør af godsforordningen.

Godsforordningen medfører, som nævnt i bemærkningerne til den foreslåede § 3, etablering af godskorridorer, der

som sammenhængende europæiske netværk af banegodskorridorer gør det nemmere for bl.a. danske godstogsvirksomheder at operere på tværs af lande i EU. Til hver korridor oprettes en One-stop-shop. En såkaldt One-stop-shop sikrer, at jernbanevirksomheder blot skal henvende sig ét sted for at bestille en jernbanekanal. Gennem One-stop-shop gives ansøgere mulighed for på et sted og på en gang at anmode om og modtage svar om infrastrukturkapacitet til godstog.

Det foreslåede *stk. 2* fastslår, at Banedanmark fastsætter regler om vilkår for godkendelse af ansøgere. Der er tale om ansøgere, der ikke er jernbanevirksomheder, men som har en almenyttig og forretningsmæssig interesse i at købe infrastrukturkapacitet med det formål at organisere trafikken uden selv at udføre den. Krav skal gengives i en netredegerelse, der beskrives nærmere i den foreslåede § 18.

Bestemmelsen følger af artikel 41, stk. 2, i omarbejdningen af 1. jernbanepakke, der giver infrastrukturforvaltere mulighed for at stille krav til ansøgere for at sikre, at deres legitime forventninger om fremtidige indtægter og udnyttelsen af jernbaneinfrastrukturen kan opfyldes.

Banedanmark fastsætter vilkår for godkendelse af ansøgere på statens jernbanenet og den infrastruktur, som Banedanmark forvalter.

Banedanmark fastsætter krav med hensyn til de forudsætninger, som ansøgerne skal opfylde i henhold til de rammer, som er opstillet i Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) Nr. 870/2014 af 11. august 2014 om krav til ansøgere om jernbaneinfrastrukturkapacitet. Herunder kan Banedanmark fastsætte krav til ansøgere for at sikre, at Banedanmarks berettigede forventninger om fremtidige indtægter og udnyttelsen af jernbaneinfrastrukturen kan opfyldes. Sådanne krav skal være rimelige, gennemsigtige og ikke-diskriminerende.

Hvis Banedanmark fastsætter krav om en finansiel garanti, må denne ikke overstige et niveau, der står i rimeligt forhold til niveauet for ansøgerens forventede aktivitet.

Som forvalter af statens jernbaneinfrastruktur fastsætter Banedanmark vilkårene for godkendelse i en bekendtgørelse. Vilårene skal endvidere gengives i netredegerelsen. Det skal blandt andet følge af netredegerelsen, hvis en infrastrukturforvalter vil kræve, at ansøgerne stiller finansielle garantier, hvor ansøgeres kreditvurdering tyder på, at vedkommende kan få svært ved at betale infrastrukturafgifterne regelmæssigt, jf. Kommissionens gennemførelsesforordning artikel 3.

Efter *stk. 3* kan infrastrukturforvaltere, der stiller jernbaneinfrastruktur til rådighed for andre, ligeledes fastsætte vilkår for godkendelse af ansøgere, jf. *stk. 1*. Vilårene gengives i en netredegerelse, jf. den foreslåede § 18.

Forskellen på *stk. 2* og *3* er, at Banedanmark kan udstede regler om vilkår, mens der for så vidt angår andre infrastrukturforvaltere vil være tale om virksomheder, som ikke kan udstede regler i form af bekendtgørelse i forbindelse med deres fastsættelse af vilkår.

Kommissionens gennemførelsesforordning skal ligeledes følges ved andre infrastrukturforvalteres fastsættelse af vil-

kår. Disse vilkår skal ligesom efter det foreslåede *stk. 2*, gengives i en netredegerelse, så ansøgerne kan få kendskab til de krav, som de skal opfylde.

Til § 11

Bestemmelsen er en videreførelse af den gældende jernbanelovs § 4 a, stk. 1, med sproglige tilpasninger, herunder er det fundet hensigtsmæssigt at præcisere kravet om forsikring.

Bestemmelsen fastslår, at transportministeren bemyndiges til at fastsætte regler om sikkerhedscertificering af virksomheder og personer og krav om forsikring af virksomheder og personer, som udfører opgaver for jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere.

Formålet med bestemmelsen er at gøre det muligt for andre virksomheder end jernbanevirksomheder at blive certificeret, således at de kan udføre opgaver på jernbanenet, som kræver kørsel til såkaldt eget brug. Her tænkes primært på certificering af entreprenører, der udfører opgaver på jernbanenet samt virksomheder, der står for kørsel af måletog og målevogn samt virksomheder, som har ansvar for vedligeholdelse af køretøjer, værksteder m.fl.

F.eks. vil en entreprenørvirksomhed, som ønsker at lade sig sikkerhedscertificere, skulle have et sikkerhedscertifikat samt en ansvarsforsikring for at fremføre trækraftenheder og transportere materialer og udstyr, herunder troljer og anden skinnebåren materiel, som ikke fremføres ved egen kraft på jernbanen. Dette betyder, at en entreprenørvirksomhed, der skal have transporteret køretøjer og materialer, ikke behøver at lade en jernbanevirksomhed forestå transporten, men kan blive sikkerhedscertificeret og selv forestå transporten af egne køretøjer og materialer til brug for infrastrukturarbejdet. Det skal bemærkes, at en person, der sikkerhedscertificeres, skal ikke have sikkerhedscertifikat efter den foreslåede § 58.

Bemyndigelsen er i dag udmøntet i bekendtgørelse nr. 626 af 15. juni 2012 om sikkerhedscertificering af entreprenørvirksomheder på jernbaneanrådet. Bekendtgørelsen forventes ikke ændret i forbindelse med lovens ikrafttræden.

Bemyndigelsen er endvidere udmøntet i bekendtgørelse nr. 408 af 25. april 2014 om sikkerhedscertificering af virksomheder på jernbaneanrådet, der udfører opgaver for jernbanevirksomheder. Bekendtgørelsen giver adgang for f.eks. en vedligeholdelsesvirksomhed til selv at køre på jernbane med henblik på at afhente materiale til brug for vedligeholdelse. Bekendtgørelsen forventes ikke ændret i forbindelse med lovens ikrafttræden.

Til § 12

Bestemmelsen er med sproglige tilpasninger en videreførelse af den gældende jernbanelovs § 4 a, stk. 2.

Det følger af det foreslåede *stk. 1*, at transportministeren kan bestemme, at de virksomheder, der udsteder certifikater til ihændehavere af køretøjer, vedligeholdelsesenheder eller værksteder m.v. i henhold til EU-regler, skal være omfattet af en akkrediteret ordning.

Det følger af ECM-forordningen, at virksomheder, som har ansvar for vedligeholdelse af køretøjer, værksteder m.v., skal kunne certificeres. Certificeringen betyder, at virksomhederne skal opfylde de krav, som fremgår af bilag III i ECM-forordningen, og anvende dem konsekvent. Det er de certificerende virksomheder, som vurderer, om en enhed med ansvar for vedligeholdelse opfylder kravene m.v. og udsteder certifikater (ECM-certifikat) til vedligeholdelsesenhederne som bevis herpå. Det er endvidere de certificerende virksomheder, som fører tilsyn med enheder, som har et ECM-certifikat.

Det vil sige, at en virksomhed, som vedligeholder køretøjer på jernbanelandskabet f.eks. DSB vedligehold, vil kunne opnå et certifikat til dette. Dette sker således, at den certificerende virksomhed udsteder et certifikat til eksempelvis DSB vedligehold. Formålet med certificeringen er at sikre, at ethvert køretøj, som vedligeholdelsesvirksomheden står for vedligeholdelse af, er i sikker driftstilstand. Med henblik på at sikre, at de certificerende virksomheder (certifikatudstederen) udfører deres virksomhed på samme grundlag og efter samme retningslinjer både i Danmark og i resten af EU, skal der ske en akkreditering, dvs. godkendelse og kvalitetssikring af disse.

Når de certificerende virksomheder er omfattet af en akkrediteringsordning, sikres en national og international anerkendelse af de certifikater, som er udstedt. Akkreditering af de certificerende virksomheder sker i Danmark af DANAK, som er et uafhængigt organ udpeget af staten til dette formål.

Efter det foreslåede *stk. 2* bemyndiges transportministeren til at kunne fastsætte nærmere regler om en akkrediteringsordning, herunder om krav til certificering og underretning om akkreditering, jf. det foreslåede *stk. 1*. Transportministeriets regler supplerer Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) Nr. 765/2008 af 9. juli 2008 om kravene til akkreditering og markedsovervågning i forbindelse med markedsføring af produkter og om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 339/93.

Bestemmelsen er i dag udmøntet i bekendtgørelse nr. 982 af 8. oktober 2012 om krav til certificerende virksomheder på jernbanelandskabet, hvori det fremgår, at en virksomhed skal være akkrediteret af det nationale akkrediteringsorgan (i Danmark DANAK) for at certificere enheder med ansvar for vedligeholdelse af godsvogne. Det er ikke hensigten, at bekendtgørelsen skal ændres i forbindelse med lovens ikrafttræden.

Til § 13

Bestemmelsen er med sproglige tilpasninger en videreførelse af den gældende jernbanelovs § 12, stk. 1 og 3.

Bestemmelsen i *stk. 1* fastslår, at jernbanevirksomhederne skal udarbejde forretningsbetingelser, hvori virksomhedernes regler vedrørende befording, herunder erstatningsansvar over for passagerer ved skade på bagage, reglerne i passagerrettighedsforordningen samt om erstatning i forbindelse

med national godstransport skal gengives. Forretningsbetingelserne skal anmeldes til Trafikstyrelsen.

Baggrunden for, at passagerrettighedsforordningen er omfattet af bestemmelsen, er, at jernbanevirksomhederne efter forordningen pålægges visse forpligtelser i forhold til passagererne, herunder erstatning ved forsinkelser, om handicapforhold og for bevægelseshæmmede.

Efter passagerrettighedsforordningens artikel 29 skal jernbanevirksomhederne, når de sælger billetter til befording med jernbane, oplyse de rejsende om deres rettigheder og forpligtelser i henhold til forordningen. Med henblik på at opfylde dette informationskrav kan jernbanevirksomhederne anvende et sammendrag af bestemmelserne i passagerrettighedsforordningen, som Kommissionen vil udarbejde.

Det fremgår af forordningens artikel 11 om erstatningsansvar over for passagerer og deres bagage, at jernbanevirksomhederne er erstatningsansvarlige i et nærmere angivet omfang med forbehold for gældende national ret, hvorved passagererne indrømmes supplerende erstatning. Dette indebærer, at national ret, der giver passagererne en bedre stilling end det, der følger af forordningen, går forud for passagerrettighedsforordningens regler.

Hvis jernbanevirksomhederne alene henviser til et af de sammendrag, som Kommissionen har udarbejdet af bestemmelserne i passagerrettighedsforordningen, vil passagererne i Danmark ikke blive tilstrækkeligt oplyst om deres retsstilling for så vidt angår de områder, hvor dansk ret lovligt stiller dem bedre end forordningens bestemmelser. Det er derfor nødvendigt af hensyn til passagererne, at det samlet et sted fremgår præcis, hvilke regler der gælder med hensyn til f.eks. erstatningsansvaret over for passagererne og deres bagage. Dette er baggrunden for at stille krav om, at disse rettigheder gengives i deres helhed i jernbanevirksomhedernes forretningsbetingelser.

I overensstemmelse med passagerrettighedsforordningens artikel 6 kan jernbanevirksomhederne i øvrigt tilbyde kontraktbetingelser, der er gunstigere for passageren end betingelserne i forordningen.

En jernbanevirksomheds forretningsbetingelser skal anmeldes til Trafikstyrelsen. Trafikstyrelsen påser, at jernbanevirksomhedernes forretningsbetingelser indeholder de forhold, som er reguleret i bestemmelsen, og at der er en vis ensartethed i de forskellige forretningsbetingelser.

Det foreslåede *stk. 2* fastslår, at jernbanevirksomhedens forretningsbetingelser skal være offentligt tilgængelige. Jernbanevirksomheden har frihed til at vælge offentliggørelsesmetoden, så længe metoden medfører fri tilgængelighed. Offentliggørelse kan f.eks. ske på jernbanevirksomhedens hjemmeside.

Til § 14

Bestemmelsen er en videreførelse af den gældende jernbanelovs § 23, stk. 1-3, med sproglige ændringer. m.v..

Efter det foreslåede *stk. 1* kan jernbanevirksomheder opkræve kontrolafgift og ekspeditionsgebyr for passagerer, der

ikke foreviser gyldig rejsehjemmel, som f.eks. billet eller et kort.

Ugyldig rejsehjemmel kan f.eks. være ukorrekt indtjekket rejsekort til rejsen, eller hvis kunden har købt rejsehjemmel via en mobil, og denne er løbet tør for strøm eller gået i stykker.

Andre tilfælde af ikke-gyldig rejsehjemmel omfatter kunder, der benytter kort med begrænset tidsgyldighed, f.eks. et pensionistkort, uden for kortets gyldighedstid, eller hvis andre rejsetidsbegrænsninger ikke overholdes, f.eks. i forhold til hvornår cykler må medtages i toget.

Efter det foreslåede *stk. 2* inddrives kontrolafgifter og ekspeditionsgebyr efter lov om inddrivelse af gæld til det offentlige. Restanceinddrivelsesmyndigheden kan inddrive skyldige beløb ved modregning i overskydende skat. Efter lov om inddrivelse af gæld til det offentlige er told- og skatteforvaltningen restanceinddrivelsesmyndigheden. Det indebærer blandt andet, at der vil kunne ske modregning i eksempelvis krav på overskydende skat, som skyldneren måtte have. Ved bestemmelsens sidst pkt. om modregning i overskydende skat gøres det muligt for private jernbanevirksomheder, omfattet af jernbaneloven, at indtræde i retten til skyldnerens overskydende skat.

Herudover bestemmer *stk. 3*, at passagerer, der ikke er i besiddelse af gyldig rejsehjemmel, har pligt til på forlangende at forevise legitimation over for jernbanevirksomhedens personale med henblik på at fastslå passagerernes identitet. I praksis betyder det ofte, at kunden legitimerer sig ved kørekort eller andet retsdydigt dokument med foto og kvitterer for modtagelse af kontrolafgift, hvoraf fremgår navn, adresse, fødselsdato og underskrift. Ved udstedelse af kontrolafgift kan der foretages opslag i CPR-registeret til identifikation eller kontrol af kundens oplysninger.

Transportministeren bemyndiges i *stk. 4* til at fastsætte regler om jernbanevirksomhedernes adgang til at opkræve kontrolafgift og ekspeditionsgebyr, jf. det foreslåede *stk. 1*. Bemyndigelsen er i dag udmøntet i bekendtgørelse nr. 1132 af 28. september 2010 om farligt gods, kontrolafgifter og tilladelse til jernbanevirksomhed m.v. Kontrolafgift og ekspeditionsgebyr fastsættes i jernbanevirksomhedens forretningsbetingelser. Det er hensigten at videreføre bekendtgørelsens bestemmelse om kontrolafgifter og ekspeditionsgebyrer.

Til § 15

Bestemmelsen er en videreførelse af den gældende jernbanelovs § 8 c, *stk. 2*.

Bestemmelsen fastslår, at jernbanevirksomheder skal overholde infrastrukturforvalterens krav til færdsel på de enkelte baneafsnit.

Bestemmelsen hører sammen med den foreslåede § 19, *stk. 1*, som omhandler infrastrukturforvalterens krav til færdsel på de enkelte baneafsnit og krav om, at disse skal offentliggøres, således at de er tilgængelige for jernbanevirksomhederne.

Formålet er at gøre kravene, herunder krav til sikkerhed, drift og trafikstyring, bindende for jernbanevirksomhederne.

Som eksempel kan nævnes Banedanmarks krav til kørsel på strækninger udrustet med signalsystemet ERTMS, der er en forkortelse for European Rail Traffic Management System, og er en fælleseuropæisk standard for signalsystemer til jernbaner. ERTMS består af et togkontrolsystem og et radiosystem, hvor signaler kommer til at fremgå af skærmen i lokomotivførerens førerrum. Det betyder, at en jernbanevirksomhed, der befærder en banestrækning, der er udstyret med ERTMS, skal følge de særlige færdselsregler, der er fastsat af infrastrukturforvalteren som følge heraf.

Kapitel 5

Til § 16

Det foreslås som noget nyt, at der indsættes en specifik bestemmelse om Banedanmarks rolle som infrastrukturforvalter.

Bestemmelsen i *stk. 1* fastslår, at Banedanmark forvalter statens jernbaneinfrastruktur.

Det betyder, at Banedanmark som udgangspunkt er ansvarlig for anlæg, vedligeholdelse og forvaltning, herunder trafikstyring, af statens jernbaneinfrastruktur. Udgangspunktet kan fraviges ved konkret fastsatte projekter, hvor andre aktører f.eks. ved konkrete anlægslove kan få ansvaret for at anlægge jernbaneinfrastruktur.

Udstrækningen af statens jernbaneinfrastruktur følger af Banedanmarks netredegørelse, jf. lovforslagets § 18. Banedanmarks forvaltning af jernbaneinfrastruktur kan bestå i at udleje dele af infrastrukturen til tredjeparter, f.eks. til forvaltere af kombiterminaler.

Bestemmelsen i *stk. 2* fastslår, at Banedanmark, bortset fra opgaver vedrørende vedligeholdelse og reinvestering, er infrastrukturforvalter for jernbanedelen på den faste forbindelse over Storebælt. Endvidere er Banedanmark efter bestemmelsen, bortset fra opgaver vedrørende vedligeholdelse og reinvestering, infrastrukturforvalter på de danske jernbanetilslutningsanlæg til den faste forbindelse over Øresund (Kastrupbanen og Vigerslevbanen). Dette er en videreførelse af gældende ret.

Baggrunden herfor er, at det ud fra en jernbanesikkerhedsmæssig betragtning er en fordel at have én instans, der har det samlede ansvar i forhold til omverdenen, herunder jernbanesikkerhedsmyndigheden. Herudover indeholder jernbanesikkerhedsdirektivet en betragtning, hvoraf det blandt andet fremgår, at alle der opererer på jernbanesystemet, dvs. infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder, bør bære det fulde ansvar for sikkerheden på deres respektive del af systemet.

Den foreslåede bestemmelse skal læses i sammenhæng med den gældende § 4, *stk. 2*, i lov nr. 588 af 25. juni 2005 om Sund og Bælt Holding A/S (herefter benævnt Sund og Bælt loven), at A/S Øresund og A/S Storebælt står for vedligehold og reinvestering på jernbanedelen af de faste forbindelser over Storebælt og Øresund, mens Banedanmark

forvalter jernbaneinfrastrukturen. I praksis betyder det, at Banedanmark forestår kapacitetstildeling og trafikstyring på jernbaneinfrastrukturen. Dette gøres for at sikre en sammenhængende jernbanedrift i Danmark.

I sammenhæng med stk. 2 foreslås det i *stk. 3*, at Banedanmark varetager kapacitetstildeling og trafikstyring på jernbaneinfrastruktur ejet af A/S Femern Landanlæg.

Dette skyldes, at det fremgår af Traktaten mellem Kongeriget Danmark og Forbundsrepublikken Tyskland om en fast forbindelse over Femern Bælt, jf. artikel 11, pkt. 2, at forvalteren af de danske jernbaneanlæg til den faste forbindelse (Banedanmark) tildeler kanaler for jernbanetrafikken på den faste forbindelse i samarbejde med de kompetente tyske instanser. Femern Landanlæg blev etableret med henblik på at varetage ejerskabet og finansieringen af de danske landanlæg i forbindelse med den faste forbindelse over Femern Bælt.

Bestemmelsen i *stk. 4* giver hjemmel til, at Banedanmark endvidere kan varetage kapacitetstildeling på jernbaneinfrastruktur ejet af Femern A/S, dvs. jernbanedelen på selve den faste forbindelse.

De foreslåede bestemmelser i *stk. 3* og *4* hænger naturligt sammen, da de begge omhandler Femern Bælt, men er opdelt i to forskellige stykker, da Banedanmarks rolle er forskellig på de to strækninger. Traktaten mellem Kongeriget Danmark og Forbundsrepublikken Tyskland om en fast forbindelse over Femern Bælt fastsætter nemlig i artikel 11, pkt. 1, at det er Selskabet (Femern A/S), som har ansvaret for at forvalte jernbaneinfrastrukturen på den faste forbindelse over Femerns Bælt.

Det betyder, at Banedanmark på jernbanelandanlæggene, der fører frem til den faste forbindelse, både varetager kapacitetstildeling og trafikstyring, hvorimod Banedanmark på selve den faste forbindelse alene varetager kapacitetstildeling. Trafikstyring varetages her af Femern A/S.

Bestemmelserne i *stk. 3* og *4* sikrer, at jernbaneinfrastrukturen på de faste forbindelser forvaltes og drives således, at de indgår som integrerede dele af det danske jernbanenet. På den måde sikres en effektiv og samlet jernbanedrift.

Bestemmelsen i *stk. 5* giver hjemmel til, at Banedanmark kan forvalte anden jernbaneinfrastruktur i henhold til aftale med infrastrukturerejer. Denne forvaltning kan blandt andet bestå af varetagelse af kapacitetstildeling og trafikstyring, som det eksempelvis finder sted på Øresundsbroen i henhold til aftale mellem Banedanmark og Øresundsbro konsortiet. Der er ligeledes indgået samarbejdsaftaler mellem Banedanmark og A/S Øresundsforbindelsen samt Banedanmark og A/S Femern Landanlæg, der regulerer samarbejdet mellem parterne. Formålet med disse aftaler er, ligesom der er nævnt i de foreslåede *stk. 2-4*, at sikre en sammenhængende jernbanedrift i Danmark, hvorfor særligt kapacitetstildeling er vigtigt for at få en glidende og sammenhængende trafik.

Til § 17

Bestemmelsen viderefører i hovedsagen den gældende jernbanelovs § 9, *stk. 1-4*, med en række sproglige ændrin-

ger. Herudover er bestemmelsen tilpasset, så den generelt tager højde for EU-regler på området, herunder godsforordningen og omarbejdningen af 1. jernbanepakke. Som følge heraf foreslås det, at den gældende fortrinsret for offentlig servicetrafik ændres således, at der på visse strækninger er indført forhåndsprioriteringer af særlige kanaler til godstrafik i internationale godskorridorer i forhold til trafik udført som offentlig tjeneste.

Trafik udført som offentlig tjeneste omfatter de kontrakter, der i den gældende jernbanelov benævnes trafik udført som offentlig service.

Det fastslås i *stk. 1*, at infrastrukturforvalteren tildeler infrastrukturkapacitet på det baneafsnit, som denne forvalter.

Bestemmelsen regulerer tildelingen af rettigheder til benyttelse af jernbaneinfrastrukturen, det vil sige infrastrukturkapacitet (kanaler), som tildeles ansøgere.

I henhold til evt. indgåede trafikeringsaftaler kan andre infrastrukturforvaltere dog tildele jernbaneinfrastrukturkapaciteten på vegne af den pågældende infrastrukturforvalter, f.eks. når Banedanmark kan tildele kapacitet på Øresundsforbindelsen, hvor Banedanmark har indgået aftale med Øresundskonsortiet om at forvalte jernbaneinfrastrukturen.

Bestemmelsen omfatter tildeling til såvel passagertrafik som godstransport på statens jernbaneinfrastruktur og den infrastruktur i øvrigt, hvor Banedanmark er tillagt tildelingsopgaven.

Den, der ønsker at reservere jernbaneinfrastrukturkapacitet, søger infrastrukturforvalteren om jernbaneinfrastrukturkapacitet/kanaler, dvs. om ret til at disponere over en bestemt del af jernbaneinfrastrukturen i en vis periode. Der kan søges om ret til at fremføre et eller flere tog med nærmere angivne specifikationer bl.a. vedrørende afgang og ankomst til terminal, station, havnespor eller grænse m.v.

Det er hensigten med bestemmelsen, at infrastrukturforvalteren i videst muligt omfang imødekommer ansøgninger om infrastrukturkapacitet.

I *stk. 2* fastslås det, at infrastrukturforvalteren i de tilfælde, hvor der foreligger modstridende ønsker om infrastrukturkapacitet på et baneafsnit, fordele kapaciteten efter nærmere regler fastsat af transportministeren, jf. det foreslåede *stk. 4*. Infrastrukturforvalterens tildeling ved eventuelle tvister sker dermed efter et fast regelsæt, der er uafhængigt af infrastrukturforvalteren selv.

Bemyndigelsen er i dag udmøntet i bekendtgørelse nr. 59 af 2. februar 2004 med senere ændringer om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet (kanaler) m.v. (herefter benævnt bekendtgørelse om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet). Af denne bekendtgørelse, følger blandt andet regler om procedurer i forbindelse med ansøgning om infrastrukturkapacitet, principper ved tildeling af kapacitet og regler ved overbelastning af jernbaneinfrastrukturen.

Bestemmelsen i *stk. 3* fastslår, at der gives fortrinsret til godstrafik i internationale godstogkorridorer i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 913 af 22. september 2010 (godsforordningen) og derefter til trafik ud-

ført som offentlig tjeneste. Bestemmelsen, der er ny, foreslås indført som følge af regler om kapacitetstildeling i godsforordningen, hvoraf det følger, at der gives fortrinsret til international godstrafik, som udnytter kanaler der på forhånd er reserveret til dette formål i henhold til godsforordningen

Med godsforordningens ikrafttræden er der på visse strækninger (Øresundsbroen – Ringsted/Ringsted – Femern Bælt forbindelsen (ved åbning af forbindelsen over Femern Bælt)/Ringsted – Snoghøj – Padborg – grænsen (2015)) indført forhåndsprioriteringer til godstog, der krydser mindst én landegrænse, jf. godsforordningens artikel 14, stk. 4. Forhåndsprioriteringen vedrører på forhånd reserverede godskanaler og reservekanaler beregnet på fortrinsvis internationale godstog.

Uden for godskorridoren kan transportministeren fastsætte regler om prioritering af kapacitetstildeling, herunder til trafik udført som offentlig tjeneste. I samordningsbestrebelse vil parterne blive hørt og forskellige løsningsmuligheder søgt tilvejebragt indenfor en rimelig frist. Efter artikel 46 i omarbejdningen af 1. jernbanepakke er samordning den proces, hvorved infrastrukturforvalteren og ansøgere forsøger at finde en løsning, hvis der foreligger indbyrdes modstridende ansøgninger om infrastrukturkapacitet. Infrastrukturforvalteren etablerer et tvistbilægningssystem. Det følger af omarbejdningen af 1. jernbanepakke, at der med forbehold for de foreliggende appelmuligheder og bestemmelserne vedrørende Jernbanenævnet, jf. lovforslagets kapitel 16, skal oprettes et tvistbilægningssystem til hurtig afgørelse af tvister, der er opstået i forbindelse med tildeling af infrastrukturkapacitet. Netrederegørelsen, jf. den foreslåede § 18, skal indeholde en redegørelse for dette system. Hvis dette system anvendes, skal der træffes en afgørelse inden for en frist på ti arbejdsdage. Principperne for samordning skal fremgå af netrederegørelsen.

I fastlæggelsen af rammerne for tildeling af infrastrukturkapacitet skal der tages hensyn til gældende EU-regler for tildelingsprocessen, herunder samarbejde om kapacitetstildeling med tilgrænsende infrastrukturforvalteres net.

I køreplanen kan der reserveres kapacitet til trafik udført som offentlig tjeneste i forbindelse med henholdsvis forhandlede eller udbudte kontrakter herom.

Der skal desuden reserveres kapacitet til opfyldelse af aftaler indgået med andre infrastrukturforvaltere inden for godskorridorsamarbejdet i Korridor 3 (Stockholm/Oslo - Palermo) til brug for One-stop-shop, som er et »bestillingskontor« for kapacitet på hele godskorridoren. På godskorridoren foretages af korridorsamarbejdet reservation af på forhånd reserverede godskanaler og reservekanaler beregnet på fortrinsvis internationale godstog.

Det foreslåede *stk. 4* fastslår, at kapacitet, der ikke er fordelt i henhold til *stk. 1*, regler fastsat i henhold til *stk. 2*, eller *stk. 3*, fordeles til ansøgende jernbanevirksomheder, således at 1) der tages hensyn til virksomhedernes hidtidige kapacitetsrettigheder, 2) der inden for nærmere fastsatte rammer stilles kapacitet til rådighed for jernbanevirksomheder, som for første gang ansøger om rettigheder til baneaf-

snittet, og 3) jernbaneinfrastrukturen i øvrigt udnyttes på den samfundsmæssigt mest hensigtsmæssige måde.

Den frigjorte kapacitet, der står til rådighed til andre anvendelser, fordeles, således at der tages hensyn til, at virksomheder, der allerede har kapacitetsrettigheder, skal kunne yde en så forudsigelig og ensartet trafik som muligt. Endvidere skal jernbanevirksomheder, der for første gang ansøger om kapacitet, have mulighed for at etablere sig på markedet. Dette er både til gavn for konkurrencen og væksten på jernbanen. Slutteligt er det et klart sigte, at jernbaneinfrastrukturen udnyttes på den samfundsmæssigt mest hensigtsmæssige måde. Det er infrastrukturforvalteren, der vurderer, hvordan jernbaneinfrastrukturen bedst udnyttes.

Efter bestemmelsens *stk. 5* fastsætter transportministeren nærmere regler om fordeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet, jf. de foreslåede *stk. 2-4*. Disse regler omfatter blandt andet procedurer i forbindelse med ansøgning af infrastrukturkapacitet, principper ved tildeling af kapacitet og regler ved overbelastning af jernbaneinfrastrukturen.

Bemyndigelsen er, som nævnt, i dag udmøntet i bekendtgørelse nr. 59 af 2. februar 2004 med senere ændringer om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet (kanaler) m.v.

Bekendtgørelsen skal ændres i forbindelse med lovens ikrafttræden, da godstrafik i på forhånd reserverede godskanaler på internationale godskorridorer med lovforslaget får forrang frem for trafik udført som offentlig tjeneste, jf. det foreslåede *stk. 3*.

Til § 18

Bestemmelsen viderefører med sproglige ændringer i hovedsagen den gældende jernbanelovs § 9, stk. 6. Herudover er bestemmelsen tilpasset som følge af omarbejdningen af 1. jernbanepakke. Bl.a. er der tilføjet bestemmelser om, at netrederegørelsen skal indeholde henvisning til en hjemmeside, hvor oplysninger om vilkår for adgang til servicefaciliteter kan findes, jf. omarbejdning af 1. jernbanepakkes artikel 27, stk. 1. Omarbejdningen af 1. jernbanepakkes regler om ansøgere, der ikke er jernbanevirksomheder, forventes at blive delvist implementeret ved udmøntningen af bemyndigelsen efter det foreslåede *stk. 3*.

Bestemmelsen i *stk. 1* fastslår, at infrastrukturforvalter udarbejder og én gang årligt offentliggør en netrederegørelse om karakteren og udstrækningen af den jernbaneinfrastruktur, som infrastrukturforvalteren er ansvarlig for, og som er til rådighed for jernbanevirksomhederne og ansøgere. Redegørelsen indeholder endvidere oplysninger om vilkårene for jernbanevirksomhedernes og ansøgernes adgang til jernbaneinfrastrukturen, herunder om afgifter og jernbanevirksomhedernes betaling for benyttelse af jernbaneinfrastrukturen.

I forbindelse med gennemførelsen af omarbejdningen af 1. jernbanepakke vil infrastrukturforvaltere, der stiller jernbaneinfrastruktur til rådighed for andre, skulle udarbejde en netrederegørelse, der stilles gratis til rådighed på en hjemmeside på mindst to sprog. I dag er det i praksis hovedsagligt Banedanmark, der udarbejder en netrederegørelse.

Banedanmarks netrederegørelse kan findes på Banedan-

mark hjemmeside www.bane.dk. Netredegerelsen består af et hoveddokument, der beskriver jernbaneinfrastrukturen samt de generelle vilkår for adgang til og trafikering på nettet. Derudover består netredegerelsen af en bilagsdel med mere detaljerede oplysninger. Endelig indeholder netredegerelsen links til bl.a. publikationer og relevante hjemmesider.

Bestemmelsen i *stk. 2* angiver, at netredegerelsen ligeledes skal indeholde oplysninger om vilkårene for jernbanevirksomhedernes og ansøgernes adgang til servicefaciliteter, der er omfattet af den foreslåede § 5, samt oplysninger for levering af ydelser i disse faciliteter. Infrastrukturforvalteren kan alternativt vælge i netredegerelse at henvise til en hjemmeside, hvor oplysningerne fremgår.

Denne bestemmelse implementerer artikel 27, stk. 2, i omarbejdningen af 1. jernbanepakke, hvoraf det følger, at netredegerelsen skal indeholde oplysninger om vilkårene for adgang til servicefaciliteter, der er koblet til infrastrukturforvalterens net og for levering af ydelser i disse faciliteter eller henviser til et websted (hjemmeside), hvor oplysningerne stilles gratis til rådighed i digitalt format. Det er hermed formålet at sikre en lige adgang til disse faciliteter. Det forudsættes, at forvaltere af servicefaciliteter stiller oplysninger om levering af serviceydelser, herunder oplysninger om betaling herfor, gratis til rådighed enten i selve netredegerelsen eller på en hjemmeside.

Bestemmelsen indeholder i *stk. 3* en bemyndigelse til, at transportministeren kan fastsætte nærmere regler om netredegerelsen, der er nævnt i de foreslåede *stk. 1* og *2*, herunder om retningslinjer for og tidspunkt for offentliggørelse af netredegerelsen. Bemyndigelsen er i dag udmøntet i §§ 21 og 22 samt bilag 1 i bekendtgørelse om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet. Som nævnt i bemærkningerne til det foreslåede § 17, stk. 5, skal bekendtgørelsen ændres i forbindelse med lovens ikrafttræden. I den forbindelse vil det blive tilføjet, at netredegerelsen skal indeholde oplysninger om vilkår for adgang til servicefaciliteter eller oplysninger om, hvor de kan findes.

Til § 19

Bestemmelsen er med sproglige tilpasninger en videreførelse af den gældende jernbanelovs § 8 a, stk. 4, og § 8 c, stk. 1 og 3.

Det foreslåede *stk. 1* fastslår, at jernbaneinfrastrukturforvalterens krav til færdsel på de enkelte jernbaneafsnit skal offentliggøres.

Formålet er at sikre, at jernbanevirksomhederne, når de skal befærde bestemte jernbanestrækninger, kender de færdselsregler, som skal benyttes på jernbanestrækningerne. Denne pligt til offentliggørelse skyldes, at jernbanevirksomhederne er forpligtede til at følge de færdselsregler, som infrastrukturforvalteren fastsætter efter den foreslåede § 15. Infrastrukturforvalterens sikkerheds-, drifts- og trafikstyringskrav på de enkelte baneafsnit skal offentliggøres, f.eks. på infrastrukturforvalterens hjemmeside og skal være tilgængelige for alle jernbanevirksomhederne.

Det foreslås i *stk. 2*, at infrastrukturforvalteren skal stille

de tekniske forskrifter, der er nødvendige for kørslen på et baneafsnit, til rådighed for jernbanevirksomhederne. Som eksempel på sådanne regelsæt kan nævnes forskrifter for indbygning af ATC (automatisk togkontrol).

ATC anvendes for at øge sikkerheden på jernbanen. Togkontrol er en teknisk overvågning af, om lokomotivføreren reagerer korrekt på signaler fra sikkerhedssystemerne. ATC overvåger, at togene overholder den maksimalt tilladte hastighed, og sørger for, at toget ikke passerer stopsignaler.

Andre eksempler er forskrifter for indbygning af radiosystemer og forskrifter vedrørende krav til støjstrømme, der er de ekstra frekvenser, som kan genereres, når et tog bremser og energien omformes til elektricitet og sendes tilbage i ledningerne som vekselstrøm.

Bestemmelsen i *stk. 3* giver transportministeren mulighed for at pålægge infrastrukturforvaltere at afgive tekniske og statistiske oplysninger om den jernbaneinfrastruktur, som de forvalter, herunder oplysninger om jernbanevirksomhedernes trafik på jernbaneinfrastrukturen, i den form, som ministeren bestemmer.

Bestemmelsen blev indsat i jernbaneloven i 2001 for at give transportministeren bemyndigelse til at fastsætte forskrifter og normer på jernbanelområdet. Siden er det blevet præciseret, at forpligtelsen også omfatter oplysninger om jernbanevirksomhedernes trafik på jernbaneinfrastrukturen. Hjemlen sikrer levering af oplysninger, der blandt andet er nødvendige for at kunne reagere over for u hensigtsmæssige forhold og skabe åbenhed om jernbaneinfrastrukturen.

Bestemmelsen svarer til § 89 a i luftfartsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1036 af 28. august 2013 om luftfart (herefter benævnt luftfartsloven), der dog ikke omhandler oplysninger om tekniske forhold.

Til § 20

Bestemmelsen viderefører med nogle sproglige og en enkelt indholdsmæssig ændring, jf. nedenfor, den gældende jernbanelovs § 9, stk. 5.

Bestemmelsens *stk. 1* fastslår, at jernbanevirksomheden og infrastrukturforvalteren i forbindelse med tildeling af infrastrukturkapacitet skal indgå kontrakt om samarbejdsrelationer og betingelser for benyttelse af jernbaneinfrastrukturen m.v. Præstationsordningen kan omfatte bestemmelser om bonus og om bod for togforsinkelser og for manglende overholdelse af aftalens bestemmelser.

Som noget nyt skal kontrakten indeholde bestemmelser om den præstationsordning, som det i EU-lovgivningen er obligatorisk for jernbanevirksomhederne og infrastrukturforvalteren at indgå med hinanden. Det følger således af omarbejdningen af 1. jernbanepakkes artikel 35, at infrastrukturen skal tilskynde jernbanevirksomheder og infrastrukturforvalteren til at minimere forstyrrelser på jernbanenettet og forbedre nettets ydeevne gennem en præstationsordning.

En sådan ordning kan omfatte sanktioner for aktiviteter, der medfører forstyrrelser af nettets drift, kompensation til virksomheder, der lider tab som følge af forstyrrelser, og

bonusser som belønning for præstationer, der er bedre end det aftalte. Bods- og bonusbestemmelser forventes at forøge infrastrukturforvalterens og jernbanevirksomhedens incitament til at sikre rettidig togdrift. Efter den gældende jernbanelovs § 9, stk. 5, kan kontrakten indeholde bestemmelser om bod for togforsinkelser og for manglende overholdelse af aftalens bestemmelser.

Bestemmelsens *stk. 2* indeholder endvidere en bemyndigelse til transportministeren til at udstede nærmere regler om betingelser for benyttelse af jernbaneinfrastrukturen, jf. det foreslåede *stk. 1*. Bemyndigelsen er, for så vidt angår kontrakter, udmøntet i bekendtgørelse nr. 59 af 2. februar 2004 om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet (kanaler) m.v. med senere ændringer.

Det følger blandt andet af bekendtgørelsen, at kontrakten skal specificere de tildelte kanaler og vilkårene for deres benyttelse, samt beskrive den jernbaneinfrastruktur, der stilles til rådighed af infrastrukturforvalteren, den tilladte kørsel, afregning af baneafgift og andre ydelser, særlige sikkerhedsforhold m.v. Kontrakten fastsætter ligeledes, hvordan forhold i forbindelse med arbejder på jernbaneinfrastrukturen skal varsles.

Som nævnt i bemærkningerne til lovforslagets § 17, stk. 5, skal bekendtgørelsen ændres i forbindelse med lovens ikrafttræden, det er dog ikke hensigten, at bekendtgørelsens principper om kontraktindgåelse skal ændres i den forbindelse.

For så vidt angår bodsbestemmelser er bemyndigelsen udmøntet ved bekendtgørelse nr. 215 af 6. marts 2014 om betaling for brug af statens jernbanenet og om miljøtilskud til godstransport på jernbane og bekendtgørelse nr. 214 af 10. marts 2014 om infrastrukturafgifter m.v. for statens jernbanenet. Det er ikke hensigten, at disse bekendtgørelser skal ændres på baggrund af lovens ikrafttræden.

Det følger af de sidstnævnte bekendtgørelser, at Banedanmark fastsætter regler for en obligatorisk præstationsordning (bod og bonus) med henblik på at tilskynde infrastrukturforvalter og jernbanevirksomheder på statens jernbaneinfrastruktur til at optimere jernbanenettes funktionalitet. Efter disse regler kan der udstedes bod eller udbetales bonus som følge af henholdsvis forsinkede eller rettidige tog ud fra særlige forhold.

Til § 21

Bestemmelsen viderefører med sproglige ændringer den gældende jernbanelovs § 11.

Det foreslåede *stk. 1* giver transportministeren bemyndigelse til at fastsætte regler om den betaling, som jernbanevirksomheder skal betale til for at benytte statens jernbaneinfrastruktur.

Hensigten med bestemmelsen er at give jernbanevirksomhederne tilskyndelse til en mere hensigtsmæssig udnyttelse af jernbanenettet og at fremme brugen af jernbanen som en miljørigtig transportform. Betaling for benyttelse af jernbaneinfrastrukturen sker i form af infrastrukturafgifter.

Omarbejdningen af 1. jernbanepakke indeholder regler om

infrastrukturafgifter, herunder at EU-Kommissionen bl.a. skal fastsætte regler om metoderne til beregning af de omkostninger, der påløber direkte som følge af togtjenesten. Bemyndigelsen i *stk. 1* kan anvendes til at implementere disse regler i dansk ret.

Med den foreslåede bestemmelse i *stk. 2* bemyndiges transportministeren til at fastsætte regler om en kompensationsordning med henblik på konkurrencemæssig ligestilling af jernbanegodstransport med andre former for godstransport.

Bemyndigelserne i det foreslåede *stk. 1* er i dag udmøntet i bekendtgørelse nr. 215 af 6. marts 2014 om betaling for brug af statens jernbanenet og om miljøtilskud til godstransport på jernbane, der bl.a. implementerer EU-regler om infrastrukturafgifter. Ifølge den gældende bekendtgørelse skal jernbanevirksomheder betale afgift for kørsel på statens jernbaneinfrastruktur i form af en kilometerafgift (afgift baseret på kørte kilometer) og en kapacitetsafgift (særlig afgift ved kørsel på visse strækninger i visse tidsperioder, hvor der er særlig trængsel på jernbaneinfrastrukturen) samt broafgifter for passage af Storebælt og Øresund. Bekendtgørelsen indeholder også regler for miljøtilskud.

Bemyndigelsen i det foreslåede *stk. 2* anvendes til at fastsætte en kompensationsordning, hvor det kan påvises, at konkurrerende transportformer ikke i samme grad som jernbanevirksomheder betaler de samfundsøkonomiske miljø- og infrastrukturomkostninger og omkostninger ved ulykker, som de pågældende transportformer giver anledning til.

Kompensationsordningen er også udmøntet i bekendtgørelse nr. 215 af 6. marts 2014 om betaling for brug af statens jernbanenet og om miljøtilskud til godstransport på jernbane i form af et miljøtilskud, der er godkendt af Kommissionen, og som jernbanevirksomheder kan få udbetalt af Banedanmark på grundlag af fragtbrevet for transport af gods. Miljøtilskuddet kan ydes til national godstransport og til international godstransport (import/eksport), samt til intermodale transporter (trailere, veksellad eller containere), der går i transit gennem Danmark, og som i mindst den ene ende af transporten omlæsses til eller fra lastbil. Miljøtilskuddets størrelse og vilkårene for dets udbetaling er fastsat af Banedanmark i bekendtgørelse nr. 214 af 10. marts 2014 om infrastrukturafgifter m.v. for statens jernbanenet ud fra det provenu, som godstogene betaler i kilometerafgift og eventuel kapacitetsafgift divideret med det samlede antal støtteberettigede tonkilometer, det vil sige pr. ton transporteret gods pr. km.

Ifølge *stk. 3* kan transportministeren bestemme, at jernbanevirksomheder mod særskilt betaling kan købe særlige ydelser, der ikke er omfattet af betaling i *stk. 1*, herunder forvarmning af passagertog, af infrastrukturforvalteren.

Bestemmelsen skal regulere situationer, hvor jernbanevirksomheder har særlige ønsker til jernbaneinfrastrukturen, som ikke indgår i statens prioritering. Transportministeren kan i sådanne tilfælde træffe beslutning om, at infrastrukturforvalteren kan indgå aftale med jernbanevirksomheden om udførelse af sådanne særlige ydelser mod fuld betaling.

Til § 22

Den foreslåede bestemmelse viderefører den gældende jernbanelovs § 11 a.

Bestemmelsens *stk. 1* fastslår, at Banedanmark forsyner jernbanevirksomhederne med kørestrøm, ligesom bestemmelsen undtager Banedanmarks elforsyningsaktiviteter fra reglerne i elforsyningsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1329 af 25. november 2013 med senere ændringer.

I dag er det et begrænset antal strækninger, der er elektrificerede. Elektrificering giver nye muligheder for at anvende moderne eldrevet togmateriel og bidrager også til at nå målet om, at jernbanen på sigt skal gøres uafhængig af fossile brændstoffer.

I *stk. 2* bemyndiges transportministeren til at fastsætte nærmere regler for Banedanmarks elforsyningsaktiviteter.

Bemyndigelsen er udmøntet i bekendtgørelse nr. 543 af 16. juni 2004 om Banedanmarks elforsyningsvirksomhed, der blandt andet fastsætter, at Banedanmark leverer kørestrøm til jernbanevirksomheder, der ønsker at anvende elektrisk trækraft. Det er ikke hensigten, at bekendtgørelsen skal ændres på baggrund af lovens ikrafttræden.

Til § 23

Bestemmelsen viderefører den gældende jernbanelovs § 8 b.

Bestemmelsen i *stk. 1* fastslår, at infrastrukturforvalteren har ansvaret for en sikker trafikstyring for den del af jernbaneinfrastrukturen, som den pågældende forvalter.

På de jernbanestrækninger, som Banedanmark forvalter, foregår trafikstyringen ved hjælp af dels fjernstyring og dels lokalbetjening af anlæg. Omkring 97 procent af Banedanmarks strækninger er fjernstyrede. Disse omfatter såvel større regionale fjernstyringscentraler som mindre fjernstyringscentraler. Enkelte stationer er stedligt betjente, mens resten er fjernstyret. Man kan læse om fjernstyringscentralernes placering og dækningsområde i den netredegyrelse, som Banedanmark udgiver årligt.

Infrastrukturforvalterens ansvar for en sikker trafikstyring hænger naturligt sammen med, at infrastrukturforvalteren har ansvaret for, at den jernbaneinfrastruktur, der køres på, er bygget og vedligeholdt efter gældende normer og bestemmelser, herunder i forhold til de krav til sikkerheden, som Trafikstyrelsen fastsætter, jf. lovforslagets § 59.

Bestemmelsen i *stk. 2* fastsætter, at Trafikstyrelsen skal godkende, hvis en infrastrukturforvalter ønsker, at ansvaret for trafikstyringen skal varetages af en anden virksomhed. Trafikstyrelsen kan fastsætte vilkår herfor.

Baggrunden for bestemmelsen er, at der har været eksempler på, at en jernbanevirksomhed har varetaget trafikstyringen på en jernbaneinfrastruktur (uden for Banedanmarks jernbaneinfrastruktur), og at en infrastrukturforvalter har ladet en anden infrastrukturforvalter forestå trafikstyringen. Med bestemmelsen opstilles der krav om, at det skal fremgå, hvem der har ansvaret, og at Trafikstyrelsen skal godkende, hvis ansvaret overlades til andre. Som et led i

en sådan godkendelse kan Trafikstyrelsen stille vilkår, f.eks. med hensyn til at sikre den fornødne kompetence hos den, der varetager trafikstyringen m.v.

Til § 24

Bestemmelsen er en videreførelse af den gældende jernbanelovs § 21 c med en sproglig ændring, der præciserer, at bestemmelsen også omfatter opstemning.

Bestemmelsen fastslår, at det kræver tilladelse fra infrastrukturforvalteren af det baneafsnit, som denne forvalter, at foretage udgravninger eller opfyldninger eller anbringe materiel eller materialer i en sådan nærhed af infrastrukturforvalterens område, at der derved kan opstå fare for driften. Det kræver endvidere infrastrukturforvalterens tilladelse at føre ledninger over, under eller langs med banen, at lede vand til banen eller dennes grøfter, herunder ved opstemning i form af at blokere for det frie løb af vandet f.eks. ved opsætning af dæmning beregnet til at kontrollere vandmængder, og at foretage arbejder i niveauoverkørsler.

Bestemmelsen giver dermed infrastrukturforvalteren mulighed for at afværge handlinger, som tredjemand ønsker iværksat i nærheden af infrastrukturforvalterens grund; typisk på en naboejendom, for at sikre jernbanedriften. Bestemmelsen finder både anvendelse for områder som ejes af eller forvaltes af infrastrukturforvalteren. Med benævnelsen »infrastrukturforvalterens område« er der dermed ikke alene lagt vægt på områdets ejerforhold.

Til § 25

Bestemmelsen er ny og fastsætter, at infrastrukturforvalteren i visse tilfælde kan kræve beplantning fjernet, opstammet m.v. på nabogrunde.

Ordningen svarer til en lignende ordning i vejlovens § 87, hvor vejmyndigheden kan kræve træer og anden beplantning på, over og i vejareal fjernet, nedskåret, opstammet eller studset. Det samme gælder træer og anden beplantning ved vejareal, når vejens istandsættelse eller hensynet til færdslen gør det nødvendigt. Det forudsættes, at vejmyndigheden ved administrationen af bestemmelsen er opmærksom på, at der skal være proportionalitet mellem det indgreb i beplantningen ved vejarealet, der kræves i forhold til det formål, som indgrebet skal imødekomme. Det betyder, at der ved nødvendigheds vurderingen skal tages stilling til, om mindre indgribende indgreb kan sikre hensynet til sikker færdsel eller vejarbejde.

Bestemmelsen fastslår, at infrastrukturforvalteren kan kræve træer og anden beplantning på, over og ved banearreal fjernet, nedskåret, opstammet eller studset, når banens vedligehold eller hensynet til tog- eller jernbanedriften gør det nødvendigt. Den foreslåede bestemmelse forudsættes administreret efter samme retningslinjer som beskrevet i vejloven, jf. ovenfor. Hvis infrastrukturforvalterens krav ikke efterkommes inden for en fastsat frist, kan infrastrukturforvalteren lade arbejdet udføre ved sin foranstaltning på ejerens bekostning. Udgangspunktet bør dog være, at infrastruktur-

forvalter i sit påbud til grundejeren giver denne en rimelig frist til selv at udføre de påbudte arbejder på beplantningen.

For så vidt angår træer og anden beplantning ved banearealet - det vil sige på naboejendomme op mod banearealet - vil der ofte være tale om hegn, hæk eller beplantningsbælte, som adskiller naboejendommen og banearealet.

Det skal bemærkes, at banearealer er en generel benævnelse, der skal forstås bredt og dermed ligeledes omfattende banearealer omkring bybaner.

Bestemmelsen kan ikke benyttes i forbindelse med oversigtsforhold. Dette vil almindeligvis være pålagt ved servitut.

Til § 26

Bestemmelsen viderefører den gældende jernbanelovs § 21 d med en sproglig tilpasning.

Bestemmelsen i *stk. 1* bemyndiger transportministeren til at fastsætte regler om afstande for fritrumsprofilen. Inden for jernbaneteknik angiver fritrumsprofilen den mindste afstand fra sporene, som faste og løse genstande langs og over en jernbane må placeres i.

Det vil sige spor, der ligger i vej, gade eller plads, der er åben for almindelig færdsel, og spor der ligger på et havneområde. Særligt for disse spor er, at de ligger i områder, der er åbne for offentligheden og oftest ikke er tydeligt afgrænset fra omgivelserne. Der er typisk ingen skråninger, banketter eller grøfter, som definerer jernbaneområdet, men der er stadig tale om et jernbaneområde, hvor færdsel og sikkerhed skal sikres.

Det skal bemærkes, at det ikke er afgørende, hvilken karakter eller form, som de faste eller løse genstande har. Det afgørende er, at fritrumsprofilen tilgodeses. Fritrumsprofilen beregnes ud fra en referencelinje fastsat af Den Internationale Jernbaneunion, UIC. For fritrumsprofil gives tillæg til referencelinjen afhængigt af bl.a. togenes hastighed og krængning, vognendernes udslag ved kørsel i kurver, sporenes radius og tilladelige tolerancer for både spor og materiel samt elektriske sikkerhedsafstande på elektrificerede baner.

Bestemmelsen i *stk. 2* fastslår, at reglerne i lovforslagets § 24 også gælder for de spor, der er nævnt i *stk. 1*. Infrastrukturforvalteren har dermed kompetence til at afværge bestemte arbejder i forhold til disse spor, jf. § 24.

Bestemmelsen i *stk. 3* bemyndiger transportministeren til at fastsætte nærmere regler om forholdene i det foreslåede *stk. 1*.

Bemyndigelsen er i dag udmøntet i bekendtgørelse nr. 755 af 4. december 1989 om ordensreglement for havnespor samt spor, der ligger i vej, gade eller plads, der er åben for almindelig færdsel. Det er ikke hensigten, at denne bekendtgørelse skal ændres på baggrund af lovens ikrafttræden.

Til § 27

Bestemmelsen er med sproglig tilpasning en videreførelse af den gældende jernbanelovs § 21 f, *stk. 1*.

Bestemmelsen fastslår, at infrastrukturforvalteren etable-

rer, vedligeholder og nedtager egne hegn, herunder fastsætter hegstyper, på baneafsnit, der forvaltes af den pågældende. Formålet er at gøre det frit for infrastrukturforvalteren at vælge hegstype. Bestemmelsen kom ind i lov om DSB i 1988. Tidligere var baneskel afmærket med banehegn som den eneste skelafmærkning. Vedligeholdelse af traditionelt banehegn var omkostningsfyldt, og mange steder var det vurderingen, at et traditionelt banehegn ikke gav tilstrækkelig sikkerhed i forhold til jernbanen. Derfor er det nødvendigt med en regel, der fastsætter infrastrukturforvalterens frie ret til at fastslå hvilke hegn, der skal opstilles ved banearealerne.

Bestemmelsen har ikke betydning i forhold til hegnsloven, men regulerer alene det forhold, at infrastrukturforvalteren efter en konkret vurdering har ret til at træffe afgørelse om hegstyper og om etablering, vedligeholdelse og nedtagning af egne hegn på sine baneafsnit ud fra overvejelser om sikkerhed, herunder for omgivelserne, og en sikker og stabil jernbanedrift.

Det bemærkes, at baneafsnit er en generel benævnelse, der ligeledes omfatter banearealer omkring bybaner.

Til § 28

Bestemmelsen viderefører den gældende jernbanelovs § 21 f, *stk. 2*.

Bestemmelsen fastslår, at hævд ikke kan vindes over arealer, der i matriklen er registreret som jernbanearealer.

Baggrunden for bestemmelsen er, at der før 1988 kunne vindes hævд over jernbanearealer, hvis banen ikke var fornødent indhegnet, og banens areal dermed kunne blive inddraget til anden brug.

Formålet med bestemmelsen er at sikre, at jernbanearealer altid kan benyttes til jernbanedrift. Det er derfor uhensigtsmæssigt, hvis en persons langvarige brug af eller råden over et jernbaneareal kan medføre, at personen får berettigelse til arealet.

Det bemærkes, at baneafsnit er en generel benævnelse, der ligeledes omfatter banearealer omkring bybaner.

Til § 29

Bestemmelsen er med en sproglig tilpasning en videreførelse af den gældende jernbanelovs § 8 a, *stk. 1*.

Bestemmelsen bemyndiger transportministeren til at fastsætte regler for anlæg, vedligeholdelse, drift og nedlæggelse af jernbaneinfrastruktur, som er af betydning for jernbaneinfrastrukturens ensartethed og sikkerhed. Den kan bl.a. anvendes til at fastsætte regler om jernbaneinfrastrukturens forhold til omgivelserne, for entreprisbetingelser og for sådanne forhold, der i øvrigt er af betydning for jernbaneinfrastrukturens ensartethed og sikkerhed.

Baggrunden for bestemmelsen er, at det er nødvendigt at have visse generelle forskrifter, som skal gælde for jernbaneinfrastrukturen som helhed. Som eksempler kan nævnes krav til jernbaneinfrastrukturen, herunder spor-, sikrings-, signal-, togstop-, radio- og køreledningsanlæg samt trafikale

regler. Ved udarbejdelsen af reglerne skal der lægges vægt på, at disse harmonerer med de tekniske specifikationer for interoperabilitet, således at det danske jernbanesystem vil være interoperabelt med det europæiske jernbanesystem.

Nedlæggelse af jernbaneinfrastruktur omfatter også niveaueverførsler, der er åbne for almindelig færdsel. Bemyndigelsen er imidlertid ikke udmøntet for så vidt angår nedlæggelse af jernbaneinfrastruktur.

Bemyndigelsen er blandt andet udmøntet i bekendtgørelse nr. 1187 af 12. december 2012 om ibrugtagningstilladelse for delsystemer i jernbaneinfrastrukturen og bekendtgørelse nr. 115 af 31. januar 2014 om sikkerhedsforanstaltninger i jernbaneoverførsler, der er åbne for almindelig færdsel m.v., jf. lovforslagets § 62.

Kapitel 6

Til § 30

Det foreslås som noget nyt at samle bestemmelserne om ekspropriation på jernbane- og bybaneområdet i jernbaneloven. Bestemmelsen fremgår i dag af § 1 i 1965-loven om ekspropriation for så vidt angår jernbane- og bybaneanlæg § 1, litra a og § 2. 1965-lovens § 1, litra a, indeholder regler om, at der kan iværksættes ekspropriation til jernbaneanlæg og letbaneanlæg, herunder anlæg til sikring og regulering af færdslen ved krydsninger mellem veje og jernbaner, og/eller veje og letbaner.

Dermed sættes den generelle ekspropriationshjemmel ind i jernbaneloven. Den foreslåede § 30 er dog blevet sprogligt moderniseret, ligesom bestemmelsens anvendelsesområde er blevet udvidet i forhold til § 1 i 1965-loven om ekspropriation. Det foreslås således, at transportministeren, for så vidt angår ikke-statslige anlæg, kan tillade, at anlægsmyndigheder iværksætter ekspropriation. Det er ligeledes tilføjet, at ekspropriation også kan ske til klimarelaterede afværgeforanstaltninger. Det foreslås i stk. 4, at transportministeren ved ekspropriation kan pålægge ejendomme servitutter, herunder om eldrift, med heraf følgende rådighedsindskrænkninger.

Hjemlen vil fremover skulle anvendes ved alle former for ekspropriation f.eks. ved anlæg af jernbaner herunder bybaner. Der kan således også med den foreslåede hjemmel gennemføres ekspropriation til bybaner, og bestemmelsen viderefører dermed praksis på området.

Med lovforslaget ophæves § 1, stk. 1, litra a, og §§ 2 og 3 i 1965-loven om ekspropriation. §§ 2 og 3 i 1965-loven om ekspropriation flyttes til lovforslaget, jf. de foreslåede §§ 31 og 32. Den praksis, der har været hidtil med ekspropriation til justeringer, udvidelser eller ændringer af eksisterende anlæg, direkte med hjemmel i 1965-loven om ekspropriation uden en særlig anlægslov, vil således kunne fortsætte med hjemmel i den foreslåede § 30. Det skal bemærkes, at hvor der kan ske ekspropriation, kan dette både ske til varig eller midlertidige ekspropriation.

Se i øvrigt de almindelige bemærkninger pkt. 2.3.2.

Det foreslås i *stk. 1*, at transportministeren til statslige anlæg, når det er nødvendigt af hensyn til almenvellet, kan

iværksætte eller, for så vidt angår ikke-statslige anlæg, tillade, at anlægsmyndigheden iværksætter ekspropriation til de formål, der er nævnt i det foreslåede stk. 2.

I praksis vil ekspropriation til statslige anlæg i henhold til stk. 1 iværksættes ved, at f.eks. Banedanmark eller Vejdirektoratet anmoder transportministeren om at bemyndige Kommissarierne ved Statens Ekspropriationer til at ekspropriere til et konkret formål, jf. ekspropriationsproceslovens §§ 11 og 14. Dette kan f.eks. være til ekspropriation med det formål at vedligeholde et allerede eksisterende spor eller vej.

Anlægsmyndigheder skal forstås som bygherrer på et jernbaneanlægsprojekt, jf. definitionen i den foreslåede § 3, nr. 1. Der kan både være tale om projekter af større eller mindre udstrækning og art, herunder også vedligeholdelsesprojekter. Det bemærkes, at efter gældende praksis kan privatbaner ekspropriere efter 1965-loven om ekspropriation. Det er med lovforslaget ikke hensigten at ændre på dette, hvorfor privatbanerne i denne sammenhæng også anses for at udgøre en anlægsmyndighed. En anlægsmyndighed kan f.eks. være en region, en kommune eller et letbaneselskab. Hvor der er tale om et selskab, herunder et letbaneselskab, er det en forudsætning, at dette selskab har fået beføjelsen delegeret ved udtrykkelig lovhjemmel, som i givet fald vil fremgå af den lov, hvormed selskabet er stiftet eller får bemyndigelse til at anlægge et konkret baneprojekt.

Med indsættelse af anlægsmyndigheder har det ikke været meningen at begrænse anvendelsesområdet i forhold til at tillade ekspropriation ved ikke-statslige anlæg men alene at præcisere, hvem der kan benytte hjemlen.

Efter *stk. 2, nr. 1* og 2, kan ekspropriation i henhold til stk. 1 ske til nyanlæg af jernbaner og udvidelse eller ændring af bestående jernbaneanlæg.

Bestemmelserne viderefører gældende ret, jf. § 1, stk. 2, i 1965-loven om ekspropriation. Der henvises til bemærkningerne i 1965-loven om ekspropriation.

Efter *stk. 2, nr. 3*, kan ekspropriation i henhold til stk. 1 ske til nyanlæg, udvidelse eller ændring af veje i forbindelse med anlæg efter nr. 1 og 2.

Det foreslås som noget nyt at præcisere i bestemmelsen, at der også kan eksproprieres til nyanlæg, udvidelse eller ændring af veje i forbindelse med anlæg efter nr. 1 og 2, uanset at anlægsprojektet har karakter af et jernbaneprojekt. Bestemmelsen sigter til den situation, at en kommune i forbindelse med et anlægsarbejde til et jernbaneanlæg ønsker, at der ligeledes foretages arbejder i nærliggende vejanlæg.

Med den foreslåede hjemmel præciseres det, at der kan foretages ekspropriation efter de foreslåede bestemmelser i jernbaneloven til det samlede anlæg. Der er ikke tale om ændring af praksis, men alene en præcisering af forholdet. Spørgsmål om finansiering i sådanne tilfælde skal afklares særskilt mellem anlægsmyndigheden og kommunen.

Efter det foreslåede *stk. 2, nr. 4*, kan ekspropriation i henhold til stk. 1 ske til anlæg til sikring og regulering af færdslen ved krydsninger mellem veje og jernbaner.

Der er tale om en videreførelse af gældende ret, jf. § 1, litra a, i 1965-loven om ekspropriation. Der henvises til bemærkningerne i 1965-loven om ekspropriation.

Efter *stk. 2, nr. 5*, kan ekspropriation i henhold til *stk. 1* ske til vedligehold af jernbaneanlæg, nødvendige supplerende foranstaltninger og fyldtagning.

Bestemmelsen viderefører gældende ret, jf. § 1, *stk. 2*, i 1965-loven om ekspropriation. Et af de forhold, der kan eksproprieres til er fyldtagning. Fyldtagning omfatter det forhold, hvor man f.eks. nedlægger en tunnel eller andet større hul i jorden, og det hul fyldes med jord fra omkringliggende arealer for på den måde at udjævne jorden. Der henvises til 1965-loven om ekspropriation for yderligere bemærkninger.

Efter *stk. 2, nr. 6*, kan ekspropriation i henhold til *stk. 1* ske til foranstaltninger af hensyn til udnyttelse, betjening, sikring, synlighed og drift på hensigtsmæssig måde af de i *nr. 1-5* nævnte anlæg, herunder til etablering af fornødne adgangsveje, arbejdsarealer, garager, værksteder, administrationsbygninger, signaler, kørestrømsanlæg og sikringsanlæg.

Bestemmelsen viderefører i hovedsagen gældende ret, jf. § 1, *stk. 2*, i 1965-loven om ekspropriation. Der henvises til bemærkningerne i 1965-loven om ekspropriation.

Bestemmelsen nævner eksempler på de foranstaltninger, der kan eksproprieres til af hensyn til udnyttelse, betjening, sikring, synlighed og drift. Det er, som noget nyt, tilføjet bestemmelsen, at ekspropriation ligeledes kan ske til etablering af arbejdsarealer og kørestrømsanlæg. Der er ikke tale om en ændring af praksis, men alene en præcisering af gældende ret.

Efter *stk. 2, nr. 7*, kan ekspropriation i henhold til *stk. 1* ske til klimarelaterede afværgeforanstaltninger, herunder ved etablering af regnvandsbassiner, ved kontrollerede oversvømmelser, ved etablering og vedligeholdelse af dræn- og afvandringsanlæg, samt sikring af grundvand.

Det foreslås således som et nyt tiltag at give transportministeren udtrykkelig hjemmel til at foretage ekspropriationer, hvor det er nødvendigt for at sikre eksisterende baneanlæg mod klimaforandringer, dvs. gennemførelse af klimarelaterede afværgeforanstaltninger, herunder ved etablering af regnvandsbassiner, ved kontrollerede oversvømmelser, ved etablering og vedligeholdelse af dræn- og afvandringsanlæg, samt sikring af grundvand.

Klimatilpasninger er nyere tiltag som følge af de seneste års større regnskyl, skybrud, orkaner og lignende usædvanlige vejrforhold. For at sikre jernbaneområdet, herunder dæmninger m.v. kan det blive nødvendigt at foretage ekspropriation på arealer i tilknytning til jernbanen. Her tænkes især på ekspropriation med henblik på at erhverve arealer til etablering af regnvandsbassiner m.v. Da der som nævnt er tale om nye tiltag fastsættes en udtrykkelig hjemmel til ekspropriationer til disse tilpasninger og foranstaltninger.

Efter *stk. 3* kan transportministeren ved ekspropriation efter de foreslåede *stk. 1* og *2* pålægge ejendomme servitutter, herunder om eldrift, med heraf følgende rådighedsindskrænkninger.

Der er tale om et nyt tiltag i forhold til 1965-loven om ekspropriation. Det er sædvanlig praksis, at der kan pålægges servitutter i forbindelse med jernbaneanlæg. I forhold til servitut om el-drift kan det med udgangspunkt i stærkstrømsbekendtgørelsens bestemmelser være nødvendigt langs de nye anlæg at pålægge anlægsprojektets naboejendomme servitutter svarende til den el-driftsservitut, der pålægges langs øvrige elektrificerede jernbanestrækninger.

Hjemlen vil typisk være indarbejdet i de forskellige anlægslove f.eks. i § 4, *stk. 2*, i lov nr. 527 af 26. maj 2010 om anlæg af en jernbanestrækning København-Ringsted over Køge. Servitutter vil i sådanne tilfælde af sikkerhedsmæssige grunde medføre begrænsninger på de ejendomme, der støder op til jernbanen med hensyn til beplantning, bebyggelse og lignende. Som led i at samle alle ekspropriations-hjemler i en lov, er det fundet hensigtsmæssig også at indskrive forholdet om servitutter i jernbaneloven.

I *stk. 4* fastslås det, at ekspropriation efter de foreslåede *stk. 1-3* sker efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom. Ekspropriationsprocesloven beskriver blandt andet den procedure, der følges ved en ekspropriationsbehandling. Ekspropriationer, der omfattes af ekspropriationsprocesloven, ledes af kommissarierne ved statens ekspropriationer.

Efter *stk. 5* finder § 103 i lov om offentlige veje anvendelse ved erstatningsfastsættelsen efter det foreslåede *stk. 4*.

§ 103 i vejloven foreskriver, at erstatning for ekspropriation og forberedende foranstaltninger fastsættes efter dansk rets almindelige erstatningsregler, jf. bestemmelsens *stk. 1*. Endvidere følger det af bestemmelsen, at erstatningen bliver nedskrevet med den eventuelle forøgelse i værdi, som den tilbageblivende ejendom skønnes at opnå ved ekspropriationen, jf. *stk. 2*. Det kan eksempelvis betyde, at en erstatning kan bortfalde, når den påtænkte ekspropriation medfører større fordel for ejeren end det tab, der påføres ved ekspropriationen.

Til § 31

Det foreslås med bestemmelsen som noget nyt at flytte § 3 i den gældende 1965-lov om ekspropriation om nedlæggelse af overkørsler til jernbaneloven.

Bestemmelsen fastslår, at en ekspropriationskommission, der er nedsat i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom, kan træffe beslutning om lukning af niveauoverkørsler eller lukning af adgang til jernbanestrækninger, selv om der ikke i forbindelse hermed foretages ekspropriation med henblik på en afløsningsforanstaltning. Eventuelle erstatningsspørgsmål afgøres efter ekspropriationsprocesloven. Med afløsningsforanstaltning sigtes der på en foranstaltning, der skal erstatte overkørslen. Afløsningsforanstaltninger er relevante i forbindelse med lukning af overkørsler, da der kan være modstridende interesser omkring nedlæggelsen af en overkørsel. Selv om nedlæggelsen på den ene side betyder forbedret sikkerhed og mulighed for hurtigere togtransport med færre forsinkelser m.v., så kan den på den anden side også betyde en

besværliggørelse i de lokale trafikale forhold, på trods af der anlægges eventuelle afløsningsforanstaltninger i form af nye vejanlæg eller lignende.

Til § 32

Det foreslås med bestemmelsen som noget nyt at flytte § 2 i den gældende 1965-lov om ekspropriation om midlertidige sneskærme og lignende midlertidige foranstaltninger til jernbaneloven. Ved videreførelsen præciseres det, at »de pågældende«, der henvises til i stk. 1, 2. pkt., er de pågældende ejendomme, hvorpå foranstaltninger iværksættes.

For at forebygge, at der på jernbaner samler sig snedriver, foreslås det i *stk. 1*, at infrastrukturforvalteren til forebygelse af snedriver på jernbaner kan lade opstille flyttelige sneskærme eller træffe lignende midlertidige foranstaltninger. Skader, der herved forvoldes på de pågældende ejendomme, hvorpå disse foranstaltninger iværksættes, eller andre ejendomme, erstattes. Erstatning fastsættes ved taksation efter reglerne i ekspropriationsprocesloven, hvis der ikke kan indgås aftale med ejeren herom.

Det er hensigten, at infrastrukturforvalteren kan opstille sneskærme alle steder, hvor det er nødvendigt, herunder særligt på naboejendomme til jernbanen.

Det foreslås i *stk. 2*, at transportministeren kan fastsætte nærmere regler om fremgangsmåden i henhold til det foreslåede stk. 1.

Bemyndigelsen er i dag udmøntet ved bekendtgørelse nr. 459 af 27. december 1965 om fastsættelse af erstatning for skader forvoldt ved jernbaners sneværnsforanstaltninger. Det er ikke hensigten, at denne bekendtgørelse skal ændres i forbindelse med lovforslagets ikrafttrædelse.

Det bemærkes, at det i den foreslåede § 121 foreslås, at den, der med forsæt beskadiger eller uberettiget flytter opstillede sneskærme eller lignende sneværn, straffes med bøde, medmindre strengere straf er forskyldt efter straffeloven. Der henvises til § 121 og dertil hørende bemærkninger herom.

Til § 33

Bestemmelsen viderefører den gældende jernbanelovs § 2 e, dog med ændringer i stk. 1, hvor selskaber fjernes fra bestemmelsen. I stedet kommer det til at fremgå, at ikke-statslige anlægsmyndigheder kan overtage en ejendom, idet anlægsmyndigheden afholder alle omkostninger hertil. Bestemmelsen omhandler som noget nyt muligheden for at overtage en ejendom, der berøres særligt indgribende af både en projekterings- eller anlægsaktivitet. Dette er en ændring, da den gældende jernbanelovs § 2 e alene omhandler projekteringsfasen.

Endvidere er det tilføjet i det foreslåede stk. 2, at erstatning først fastsættes af Ekspropriations- og taksationsmyndighederne, hvis Transportministeriet har afvist ejerens begæring om overtagelse af ejendommen, eller der ikke kan opnås enighed om prisen på ejendommen. Ændringerne er foretaget for at skabe parallelitet til den tilsvarende ordning efter vejloven.

Den foreslåede bestemmelse i *stk. 1* indebærer, at transportministeren efter anmodning fra ejeren i særlige tilfælde kan overtage en ejendom, der berøres særligt indgribende af en projekterings- eller anlægsaktivitet i forbindelse med projekteringen eller anlægget af nye statslige baneanlæg eller ændring af eksisterende statslige baneanlæg, før tidspunktet for de ordinære ekspropriationer, hvis ejendommen ikke kan afhændes på normale vilkår. Ikke-statslige anlægsmyndigheder kan på samme betingelser som i 1. pkt. overtage en ejendom, idet anlægsmyndigheden afholder alle omkostningerne hertil.

På samme måde som i den foreslåede § 30 skal anlægsmyndigheden her forstås som bygherrer på et jernbaneanlægsprojekt. Der kan både være tale om projekter af større eller mindre udstrækning og art, herunder også vedligeholdelsesprojekter. En anlægsmyndighed kan f.eks. være en privatbane, en kommune eller et letbaneselskab. Hvor der er tale om et selskab, er det en forudsætning, at dette selskab har fået beføjelsen delegeret ved udtrykkelig lovhjemmel, som typisk vil fremgå af den lov, hvormed selskabet er stiftet.

Ved »særligt indgribende« sigtes til en situation, hvor transportministeren vurderer, at der er en betydelig risiko for, at den pågældende ejendom senere vil blive totaleksproprieret. Det vil ikke være et krav, at det forventes, at ejendommen vil skulle totaleksproprieres. Det vil derfor kunne komme på tale, hvis de øvrige betingelser er opfyldt, at staten overtager et areal, selv om ejendommen kun delvist forventes eksproprieret, eller hvis ejeren påføres væsentlige ulemper i forbindelse med aktivitetens gennemførelse. Det indebærer, at den forventede delvise ekspropriation eller de ulemper, som aktiviteten indebærer, skal have et betydeligt omfang.

Selv om kravet om, at ejendommen skal berøres særligt indgribende af aktiviteten, er opfyldt, skal også betingelsen om, at der skal være tale om et »særligt tilfælde« være opfyldt, førend transportministeren kan ekspropriere de pågældende ejendomme før de ordinære ekspropriationer.

Som eksempler på »særligt tilfælde« kan nævnes, at en fremrykket ekspropriation kan afværge væsentlige økonomiske konsekvenser, f.eks. hvis en erhvervsvirksomhed lider et betydeligt indtægtstab, hvis der ikke sker ekspropriation før de ordinære ekspropriationer. Et andet særligt tilfælde kan være, hvis ejeren har særlige personlige årsager til at ønske ejendommen overtaget før tidspunktet for den ordinære ekspropriation.

Særlige personlige årsager kan f.eks. være sygdom, alder, familieforøgelse eller andre sociale årsager. Forventede ændringer i ejendomspriserne kan ikke i sig selv anses for at udgøre en væsentlig økonomisk konsekvens.

Det er i øvrigt en betingelse, at projektet hindrer afhængelse af den pågældende ejendom på normale vilkår, hvilket ejeren kan dokumentere f.eks. ved erklæring fra en ejendomsmægler.

En fremrykket ekspropriation vil kun komme på tale, hvis

ejeren af den pågældende ejendom eller erhvervsvirksomhed anmoder herom.

Det følger af *stk. 2*, at hvis transportministeren afslår ejerens anmodning efter *stk. 1*, eller hvis der ikke kan opnås enighed om prisen for ejendommens overtagelse, henvises sagen til ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Der er altså mulighed for, at der først og fremmest kan indgås aftale mellem ejeren af en ejendom og transportministeren. Det er hensigten med denne mulighed, at der så vidt muligt skal fastlægges en proces, der medfører en smidig og hurtig afklaring af erstatningsspørgsmålet uden nødvendigvis at involvere ekspropriations- og taksationsmyndighederne. Ejeren af en ejendom har dog altid mulighed for at få sin sag til prøvning hos ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til ekspropriationsprocesloven, hvis transportministeren afslår ejerens begæring, eller hvis der ikke kan opnås enighed om prisen for ejendommens overtagelse.

Efter *stk. 3* fastsættes erstatningen i henhold til reglerne herom i lov om offentlige veje. Det fremgår bl.a. af § 103, *stk. 1*, i vejloven, at erstatningen skal fastsættes efter de almindelige erstatningsregler, samt at der ved erstatningens fastsættelse kan ske afkortning i den forøgelse i værdi, som den tilbageblivende ejendom skønnes at opnå, jf. vejlovens § 103, *stk. 2*.

Til § 34

Bestemmelsen viderefører i hovedtræk den gældende jernbanelovs § 2 a. Dog præciseres det, at bestemmelsen både omfatter statslige og ikke-statslige baneanlæg.

Transportministeren kan delegere beføjelser efter den foreslåede bestemmelse til en styrelse under transportministeren eller til en ikke-statslig anlægsmyndighed, herunder et selskab som har ansvaret for projektering af et konkret anlægsprojekt. Mulighed for delegation til et selskab forudsætter, at selskabet har fået beføjelsen delegeret ved udtrykkelig hjemmel i anden lov - typisk den lov, hvormed selskabet er stiftet.

Det er således tanken med bestemmelsen at skabe en større ensartethed i rettigheder og pligter for såvel anlægsmyndigheder og borgere, uanset om der er tale om statslige eller ikke-statslige jernbaneprojekter.

Efter den foreslåede bestemmelse i *stk. 1* kan transportministeren pålægge byggelinjer, når det er nødvendigt for at sikre gennemførelsen af nye statslige eller ikke-statslige baneanlæg eller ændringer af eksisterende statslige eller ikke-statslige baneanlæg.

Det vil således være transportministeren, der konkret vurderer, om et projekt har en sådan fast karakter, at den myndighed, der har ansvaret for projekteringen, kan nedlægge forbud og pålægge byggelinjer. I denne vurdering vil der kunne indgå en flerhed af momenter, herunder om der er vedtaget en projekteringslov for det planlagte anlægsprojekt, om der er indgået en politisk aftale, om der er taget endelig stilling til den konkrete linjeføring for det planlagte anlægs-

projekt, om der er bevilget penge til projektet, herunder til overtagelse af ejendomme i forbindelse med pålæg af byggelinjer.

Efter *stk. 2* kan byggelinjer efter det foreslåede *stk. 1* pålægges for en periode af højst 10 år. Byggelinjepålægget kan én gang ved et nyt pålæg forlænges med indtil 10 år.

Der er tale om en tidsgrænse, der skal sikre, at borgere ikke bebyrdes for længe af de restriktioner, der følger af byggelinjepålæg.

I *stk. 3* foreslås det, at det fastsættes, at der på ejendomme, der ligger inden for byggelinjen, ikke uden tilladelse fra transportministeren må opføres ny bebyggelse, tilbygning til eksisterende bebyggelse, foretages væsentlige forandringer i eksisterende bebyggelse, genopføres nedbrændt eller nedrevet bebyggelse eller etableres andre anlæg og indretninger af blivende art. Det er hensigten, at klagefristen vedrørende byggelinjepålæg skal være 4 uger for at skabe overensstemmelse med de bestemmelser om byggelinjer, der findes i de allerede gældende projekteringslove på området. Transportministeren fastsætter regler om klagefrister med hjemmel i den foreslåede § 113.

Byggelinjerne medfører, at grundejeren ikke uden transportministerens tilladelse må opføre ny bebyggelse og anlæg af blivende art, såsom sportspladser, tankanlæg eller lignende, herunder ved tilbygning eller ved genopførsel, på det areal, der ligger inden for byggelinjerne. Byggelinjerne er dog ikke til hinder for, at der foretages almindelig istandsættelse og vedligeholdelse, herunder tidssvarende modernisering af eksisterende bygninger og anlæg. Byggelinjerne er heller ikke til hinder for salg af ejendommen eller optagelse af lån mod sikkerhed i ejendommen, f.eks. kreditforeningslån eller boliglån i bank.

Byggelinjepålæg på en ejendom til sikring af bygningen af baneanlægget anses som en almindelig regulering af ejendomsretten og er som sådan principielt erstatningsfri for det offentlige. Byggelinjepålæg er generelle og opfylder derfor ikke det ekspropriationsretlige krav om intensitet. Byggelinjepålæg er således ikke et ekspropriativt indgreb. I tilfælde, hvor byggelinjerne virker særligt indgribende, har en ejer af en ejendom, der pålægges byggelinjer, dog adgang til under visse nærmere betingelser at begære sin ejendom helt eller delvis overtaget af anlægsmyndigheden mod erstatning, jf. de i § 37, *stk. 1-4*, foreslåede bestemmelser.

Bestemmelsen svarer i det væsentlige til § 40 i vejloven.

Til § 35

Bestemmelsen viderefører den gældende jernbanelovs § 2 c, dog med den ændring, at transportministeren fremover har ret til at bestemme den offentliggørelsesmåde ved pligt om meddelelse af byggelinjepålæg.

Den foreslåede *stk. 1* fastsætter, at transportministeren skal offentliggøre byggelinjepålæg efter § 34. Transportministeren skal endvidere sende meddelelse til de ejere og brugere, hvis ejendomme direkte berøres af pålægget, og hvis adkomst fremgår af tingbogen.

Ved byggelinjepålæg skal disse meddeles til ejere og bru-

gere af ejendomme, der direkte berøres af pålægget. Som konsekvens heraf skal transportministeren oplyse om beliggenheden af byggelinjer på de pågældendes ejendomme. Transportministeren bestemmer, hvilken offentliggørelsesmåde der er bedst egnet til at sikre, at de grundejere m.fl., som berøres af et byggelinjepålæg, får besked herom.

I medfør af *stk. 2* skal byggelinjepålægget tinglyses med angivelse af hjemmel, når klagefristen, der fastsættes efter den foreslåede § 113, er udløbet, eller afgørelse af eventuel klagesag er truffet. Som nævnt i bemærkningerne til den foreslåede § 34 er det hensigten, at klagefristen sættes til 4 uger. Tinglysningen er af oplysende karakter, jf. bemærkningerne nedenfor til det foreslåede *stk. 4*, hvoraf det fremgår, at gyldighedsvirkningen af et byggelinjepålæg er knyttet til offentliggørelsen.

I *stk. 3* fastsættes det, at klager over pålæg af byggelinje som hovedregel ikke har opsættende virkning, men at klagemyndigheden har mulighed for i konkrete tilfælde at beslutte at give klagen opsættende virkning.

Opsættende virkning vil ligesom i den foreslåede § 36, *stk. 6*, om forbud kunne gives, såfremt det er helt urimeligt, at en lodsejer ikke kan få mulighed for at fortsætte et planlagt byggeri. Et andet forhold, der kan indgå i den konkrete vurdering, er, om projekteringsmyndigheden utvivlsomt har brug for det pågældende areal, eller om projektet eventuelt kan rykkes for at skabe plads til det planlagte byggeri.

I *stk. 4* fastsættes det, at pålagte byggelinjepålæg skal respekteres af enhver fra datoen for pålæggets offentliggørelse, uanset hvornår rettighederne er erhvervet.

Når det foreskrives, at enhver skal respektere byggelinjepåleggene, tænkes der på såvel ejendommenes ejere som af andre rettighedshavere, uanset hvornår deres rettigheder er erhvervet.

Gyldighedsvirkningen af byggelinjepålæg er knyttet til offentliggørelsen. Meddelelsen til ejere og brugere af berørte ejendomme er kun af oplysende karakter.

Bestemmelsen i *stk. 5* foreskriver, at bygherren, inden byggearbejder iværksættes på en ejendom, hvorpå der er pålagt byggelinjer i henhold til § 34, skal indhente oplysning hos transportministeren om, hvorvidt arbejdets udførelse vil komme i strid med byggelinjepålægget.

Såfremt en bygherre handler i strid med et nedlagt byggelinjepålæg, vil transportministeren senere kunne kræve, at bygherren fjerner det opførte byggeri eller lignende.

Bestemmelsen svarer til den ordning, der følger af § 43 i vejloven.

Til § 36

Bestemmelsen bygger videre på den gældende jernbanelovs § 2 b. Der er dog foretaget en række sproglige korrektioner for at skabe parallelitet til vejlovens tilsvarende bestemmelser om forbud. Dertil er der indsat bestemmelse om, at forbud skal offentliggøres, og om at forbuddet skal respekteres fra offentliggørelsen.

Transportministeren kan delegere beføjelser efter den

foreslåede bestemmelse til en styrelse under transportministeren eller til en ikke-statslig anlægsmyndighed, herunder et selskab som har ansvaret for projekteringen af et konkret anlægsprojekt. Mulighed for delegation til et selskab forudsætter, at selskabet har fået beføjelsen delegeret ved udtrykkelig hjemmel i anden lov - typisk den lov, hvormed selskabet er stiftet.

Med den foreslåede bestemmelse i *stk. 1*, kan transportministeren nedlægge forbud mod, at der på en ejendom, der berøres af planlægningen af de anlæg, der er nævnt i den foreslåede § 34, *stk. 1*, foretages de foranstaltninger, der er nævnt i § 34, *stk. 3*, inden der eventuelt pålægges byggelinjer efter § 34, *stk. 1*.

Bestemmelsen giver mulighed for midlertidigt at hindre byggeri i tilfælde, hvor der endnu ikke er pålagt byggelinjer, og hvor der påtænkes gennemført foranstaltninger, som nævnt i den foreslåede § 34, *stk. 3*. Forbud bruges før pålæg af byggelinjer, da det er en hurtigere måde at sikre anlæg på end byggelinjepålæg, der blandt andet skal tinglyses. Derfor er forbud af kortere tidsmæssig udstrækning, jf. det foreslåede *stk. 3* nedenfor.

Efter *stk. 2* kan et forbud efter det foreslåede *stk. 1* kun nedlægges for en periode af et år og kan ikke nedlægges mere end én gang.

Det følger af *stk. 3*, at en kommunalbestyrelse, inden den giver tilladelse til byggeri eller andre retlige eller fysiske foranstaltninger, som må forventes at komme i strid med byggelinjen for anlægget, som er under planlægning eller er planlagt, men endnu ikke er sikret ved et byggelinjepålæg, skal give transportministeren oplysning herom. Hvis transportministeren ikke inden 2 måneder efter at have modtaget en sådan oplysning nedlægger forbud efter *stk. 1*, kan tilladelsen gives.

En kommunalbestyrelse bliver typisk informeret om et kommende anlægsprojekt ved offentliggørelse eller i forbindelse med høringen om et projekteringslovforslag eller i forbindelse med VVM-processen for det pågældende anlægsprojekt. Transportministeren vil tilstræbe hurtigst muligt og senest efter 2 måneder at tage stilling til, om der skal nedlægges forbud efter en kommunes indberetning.

Efter det foreslåede *stk. 4* skal transportministeren offentliggøre forbud efter *stk. 1*.

Med bestemmelsen får transportministeren fremover ret til at bestemme den offentliggørelsesmåde, som skønnes bedst egnet til at sikre, at relevante ejere og brugere får besked om de beslutninger m.m., der er tale om.

Efter det foreslåede *stk. 5* skal et forbud efter *stk. 1* respekteres af enhver fra datoen for forbuddets offentliggørelse, uanset hvornår deres rettigheder er erhvervet.

Dermed gælder det samme for forbud efter denne bestemmelse, som gælder for de indskrænkninger i råden, f.eks. byggelinjepålæg, jf. den foreslåede § 34, der efter kapitlets øvrige bestemmelser kan pålægges ejendomme. Med udtrykket enhver sigtes der primært til ejendommens ejer, bruger, panthavere eller andre rettighedshavere, men der er ikke tale om en udtømmende opregning.

I *stk. 6* fastsættes det, at klage over en afgørelse om forbud ikke fritager klageren for at efterkomme forbuddet.

Klagemyndigheden kan dog bestemme, at klagen skal have opsættende virkning.

Opsættende virkning vil kunne gives, såfremt det er helt urimeligt, at en lodsejer ikke kan få mulighed for at fortsætte et planlagt byggeri. Et andet forhold, der kan indgå i den konkrete vurdering er, om projekteringsmyndigheden utvivlsomt har brug for det pågældende areal, eller om projektet eventuelt kan rykkes for at skabe plads til det planlagte byggeri.

Det er hensigten, at klagefristen vedrørende byggelinjepålæg skal være 4 uger for at skabe overensstemmelse med de bestemmelser om byggelinjer, der findes i de allerede gældende projekteringslove på området. Hvis der er tale om, at forbuddet er pålagt af et selskab, der er oprettet ved lov, vil Transportministeriet være klagemyndighed. Transportministeren fastsætter regler om klagefrister med hjemmel i den foreslåede § 113.

Bestemmelsen svarer i det væsentlige til § 42 i vejloven.

Til § 37

Bestemmelsen viderefører den gældende jernbanelovs § 2 d, dog er det gældende stk. 5 flyttet til lovforslagets § 115, der er en særlig klagebestemmelse.

Transportministeren kan delegerede beføjelser efter den foreslåede bestemmelse til en styrelse under transportministeren eller til en statslig eller ikke-statslig anlægsmyndighed, herunder et selskab som har ansvaret for projektering af et konkret anlægsprojekt. Mulighed for delegation til et selskab forudsætter, at selskabet har fået beføjelsen delegeret ved udtrykkelig hjemmel i anden lov - typisk den lov, hvormed selskabet er stiftet.

Efter den foreslåede bestemmelse i *stk. 1* kan en ejer af en ejendom begære ejendommen overtaget af transportministeren mod erstatning, hvis ejendommen er pålagt byggelinjer efter § 34, og ejeren afskæres fra en udnyttelse af ejendommen, der er økonomisk rimelig og forsvarlig under hensyn til ejendommens beliggenhed og øvrige beskaffenhed, og som svarer til den udnyttelse, der finder sted af andre tilgrænsende eller omliggende ejendomme. Ikke-statslige anlægsmyndigheder kan på samme betingelser som i 1. pkt. overtage en ejendom, idet anlægsmyndigheden afholder alle omkostningerne hertil.

Den retsbeskyttelse, som det foreslåede stk. 1 giver grundjerne, er således begrænset til situationer, hvor ejendommen ikke kan udnyttes på en økonomisk forsvarlig måde. Som eksempel på et tilfælde, hvor ejendommen ikke kan udnyttes på en økonomisk forsvarlig måde, kan nævnes, at en tilbygning ikke vil kunne opføres, og hvor det må lægges til grund, at det på ejendommen beliggende hus efter kvartrets karakter ikke har en sådan størrelse og beskaffenhed, at grunden efter sin beliggenhed, størrelse og værdi kan anses for udnyttet i økonomisk rimelig omfang.

Henvisningen til, at alle omkostninger afholdes af anlægsmyndigheden, skal forstås således, at den anlægsmyndighed,

der har ansvaret for projekteringen, overtager ejendommen mod erstatning.

Ifølge den foreslåede bestemmelse i *stk. 2* kan ejeren af en ejendom, der i ikke uvæsentligt omfang er pålagt byggelinjer efter § 34, på ethvert tidspunkt desuden kræve, at transportministeren overtager ejendommen mod erstatning, når byggelinjerne hindrer afhændelse af ejendommen på normale vilkår, og ejeren af særlige personlige grunde ønsker at afstå ejendommen før det tidspunkt, hvor der kan foretages ekspropriation. Ikke-statslige anlægsmyndigheder kan på samme betingelser som i 1. pkt. overtage en ejendom, idet anlægsmyndigheden afholder alle omkostningerne hertil.

»Særlige personlige grunde« vil f.eks. foreligge, hvor en grundejer på grund af sygdom, alder, familiemæssige eller af andre sociale grunde ønsker at afhænde ejendommen for at flytte til et andet sted. Erhvervsvirksomheder, der drives i selskabsform, vil i visse tilfælde ligeledes kunne opfylde kriteriet om »særlige personlige grunde«. For erhvervsvirksomheder vil kriteriet om en særlig personlig grund kunne opfyldes, hvis erhvervsvirksomheden lider et betydeligt indtægststab, hvis der ikke sker ekspropriation før de ordinære ekspropriationer.

Kravet om, at byggelinjerne skal omfatte et areal, der i »væsentligt omfang« er pålagt byggelinjer efter § 34, sigter til den situation, hvor det vurderes, at der er risiko for, at den pågældende ejendom helt eller i større omfang vil blive eksproprieret i forbindelse med projektets gennemførelse. Der skal således på det tidspunkt, hvor anmodningen om overtagelse fremsættes, i hvert enkelt tilfælde foretages en konkret vurdering af byggelinjernes betydning for arealet eller ejendommen, som er baseret på den viden, der er om baneanlæggets udformning på dette tidspunkt. Vurderingen vil være afhængig af, om der er tale om en beboelsesejendom eller en erhvervsvejendom, og om den pågældende ejendom består af én eller flere lodder.

Udgangspunktet er, at byggelinjepålægget skal omfatte en så stor del af ejendommen, at der er risiko for, at transportministeren eller den ikke-statslige anlægsmyndighed under alle omstændigheder vil skulle overtage ejendommen helt eller i betydeligt omfang for at kunne realisere baneanlægget med den konkrete udformning, som byggelinjen skal sikre.

Det er i øvrigt en betingelse, at byggelinjerne hindrer salg af arealet eller ejendommen på normale vilkår, hvilket ejeren f.eks. kan dokumentere ved erklæring fra en ejendomsmægler. Der gælder ingen frister for fremsættelse af begæring om overtagelse udover, at anmodningen skal ligge før tidspunktet for de ordinære ekspropriationer.

Efter den foreslåede bestemmelse i *stk. 3* kan ejeren af en ejendom, hvor arealet, der er omfattet af byggelinjepålægget, kun udgør en mindre del, kræve hele ejendommen overtaget mod erstatning. Det forudsættes dog i disse situationer, at den tilbageværende del af ejendommen bliver så lille eller af en sådan beskaffenhed, at ejendommen ikke skønnes hensigtsmæssigt at kunne bevares som en selvstændig ejendom eller udnyttes på en rimelig måde. Hele ejendommen

kan endvidere kræves overtaget, hvis byggelinjepålægget hindrer afhændelse af hele ejendommen på normale vilkår i de i stk. 2 nævnte situationer.

Ifølge den foreslåede bestemmelse i *stk. 4* fastsættes det, at sagen, hvis transportministeren afslår ejerens anmodning efter det foreslåede stk. 1, eller hvis der ikke kan opnås enighed om prisen for ejendommens overtagelse, henvises sagen til ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Der er altså ligesom i § 33 mulighed for, at der først og fremmest kan indgås aftale mellem ejeren af en ejendom og transportministeren. Det er hensigten med denne mulighed, at der så vidt muligt skal fastlægges en proces, der medfører en smidig og hurtig afklaring af erstatningsspørgsmålet uden nødvendigvis at involvere ekspropriations- og taksationsmyndighederne. Ejeren af en ejendom har dog altid mulighed for at få sin sag til prøvning hos ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom, hvis transportministeren afslår ejerens begæring, eller hvis der ikke kan opnås enighed om prisen for ejendommens overtagelse.

Efter *stk. 5* fastsættes erstatningen i henhold til reglerne herom i lov om offentlige veje. Det fremgår bl.a. af § 103, stk. 1, i vejloven, at erstatningen skal fastsættes efter de almindelige erstatningsregler, samt at der ved erstatningens fastsættelse kan ske afkortning i den forøgelse i værdi, som den tilbageblivende ejendom skønnes at opnå, jf. vejlovens § 103, stk. 2.

Bestemmelsen svarer i det væsentlige til § 44 i vejloven.

Til § 38

Bestemmelsen er med en sproglig justering en videreførelse af den gældende jernbanelovs § 21 e med den ændring, at bestemmelsen udvides til også at omfatte klimarelaterede afværgeforanstaltninger. Herudover ændres infrastrukturforvalteren til transportministeren, mens Metroselskabet I/S helt fjernes fra bestemmelsen. Dertil er det tilføjet, at § 103 i lov om offentlige veje finder anvendelse ved erstatningsfastsættelsen.

Efter den gældende bestemmelse i jernbanelovens § 21 e, stk. 1, har infrastrukturforvalteren, Metroselskabet I/S eller Trafikstyrelsen under visse betingelser mulighed for uden retskendelse at foretage visse foreløbige undersøgelser på privat ejendom såsom jordbundsundersøgelser, opmålinger, afmærkninger og andre undersøgelser af udendørs arealer som grundlag for projektering af nye jernbaneanlæg eller ændringer af bestående baneanlæg, ligesom de har mulighed for at få foretaget arkæologiske forundersøgelser.

Trafikstyrelsen er fjernet fra bestemmelsen, idet der ikke længere er noget praktisk behov for, at Trafikstyrelsen er omfattet, idet styrelsen ikke længere har ansvaret for anlægsaktiviteter. Metroselskabet I/S fjernes ligeledes fra bestemmelsen ordlyd, men vil stadig have hjemmel til at foretage forundersøgelingsaktiviteter, idet der med den fore-

slåede bestemmelse i § 129 skabes adgang hertil direkte i lov om en Cityring.

Transportministeren kan delegere beføjelser efter den foreslåede bestemmelse til en styrelse under transportministeren eller til en statslig eller ikke-statslig anlægsmyndighed, herunder et selskab, som har ansvaret for projekteringen af et konkret anlægsprojekt. Mulighed for delegation til et selskab forudsætter, at selskabet har fået beføjelsen delegeret ved udtrykkelig hjemmel i anden lov, eksempelvis den lov hvormed selskabet er stiftet.

Det foreslås i *stk. 1*, at transportministeren, hvis det skønnes nødvendigt, til enhver tid mod behørig legitimation og uden retskendelse har adgang til en privat ejendom med henblik på at foretage jordbundsundersøgelser, opmålinger, afmærkninger og andre undersøgelser af udendørsarealer for at foretage undersøgelser og projektering af nye baneanlæg eller ændringer af eksisterende baneanlæg samt klimarelaterede afværgeforanstaltninger.

Det foreslås endvidere, at det i stk. 1 tilføjes, at forundersøgelserne også kan foretages med henblik på undersøgelser og projektering af klimarelaterede afværgeforanstaltninger. Baggrunden for udvidelsen er, at der – bl.a. i lyset af de senere års tilfælde af voldsomme regnskyl – har vist sig at være et behov for at kunne udføre sådanne undersøgelser. Behovet kan tænkes at blive endnu større, såfremt de klimatiske forhold fortsat ændrer sig med flere kraftige regnskyl, orkaner og lignede.

Det følger af *stk. 2*, at transportministeren mindst 14 dage før gennemførelsen af forberedende undersøgelser efter stk. 1 skal give skriftligt besked til de berørte grundejere eller brugere. Hvis dette ikke er muligt, skal oplysning om de forberedende undersøgelser offentliggøres i lokale medier eller lignende.

Det forudsættes, at transportministeren har ret til at bestemme den offentliggørelsesmåde, som skønnes bedst egnet til at sikre udbredelsen af de beslutninger m.m., der er tale om.

Stk. 3 fastslår, at transportministeren under samme betingelser, som nævnt i stk. 1, kan lade foretage arkæologiske forundersøgelser.

I forhold til de arkæologiske forundersøgelser skal det bemærkes, at bestemmelsen alene regulerer anlægsmyndighedens ret til at få foretaget arkæologiske forundersøgelser hos lodsejeren samt fastsætter regler for det varsel, der skal gives lodsejeren før gennemførelse af disse undersøgelser. Rammerne for gennemførelse af de arkæologiske forundersøgelser reguleres efter reglerne i museumsloven. Fastlæggelsen af behovet for arkæologiske forundersøgelser vil foregå i samarbejde med Kulturstyrelsen, herunder de lokale statsanerkendte museer.

Da de arkæologiske forundersøgelser i visse tilfælde har karakter af ekspropriation, videreføres der med bestemmelsen hjemmel i overensstemmelse med grundlovens § 73. Der henvises i øvrigt til punkt 2.3.2 under de almindelige bemærkninger.

I *stk. 4* foreslås det, at transportministeren mindst 28 dage

før gennemførelsen af arkæologiske forundersøgelser efter det foreslåede stk. 3 skal give skriftlig besked til de berørte grundejere eller brugere. Hvis dette ikke er muligt, skal oplysning om de arkæologiske forundersøgelser offentliggøres i lokale medier eller lignende.

Ligesom i stk. 2 forudsættes det, at transportministeren har ret til at bestemme den offentliggørelsesmåde, som skønnes bedst egnet til at sikre udbredelsen af de beslutninger m.m., der er tale om.

Bestemmelsen i *stk. 5* fastsætter, at erstatning for skader og ulempe, som påføres ved undersøgelser efter de foreslåede stk. 1 og 3, fastsættes efter de almindelige erstatningsregler. I tilfælde af uenighed mellem skadelidte og infrastrukturforvaltere og selskaber fastsættes erstatningen efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom. Ved erstatningsfastsættelsen finder § 103, i lov om offentlige veje, anvendelse.

Den foreslåede ordning efter denne bestemmelse svarer til § 99 i vejloven.

Kapitel 7

Til § 39

Bestemmelsen er en tilpasset videreførelse af den gældende jernbanelovs § 2, stk. 2. Bestemmelsen er nu en samlet bestemmelse for S-baner, metro og letbaner, jf. den foreslåede definition af bybaner i lovforslagets § 3, nr. 3.

Det foreslås i *stk. 1*, at transportministeren kan fastsætte særlige regler om bybaner, herunder om beløbsstørrelser for ansvarsforsikring, indberetning, kørestrøm, drifts- og trafikstyringsregler, tekniske krav samt helbreds- og kompetencekrav for bybaneførere.

Bybaner, det vil sige S-baner, letbaner og metro, skal ses under ét, idet disse udfører transport i byer og forstæder. Fælles for disse er, at de typisk er undtaget eller kan undtages fra EU-regler, f.eks. er de undtaget fra interoperabilitetsdirektivet.

Det er hensigten, at bemyndigelsen skal anvendes til at fastsætte regler for de særlige forhold, der gør sig gældende for bybaner, hvor der opstår behov herfor f.eks. når letbanerne anlægges og tages i brug. Disse regler kan omfatte forhold udover de, der følger af jernbaneloven. Eksempelvis kan det nævnes, at regler om helbreds- og kompetencekrav for S-baneførere og for de personer, som udfører sikkerhedsklassificerede funktioner ved metroen, i dag er forskellige fra regler for letbaneførere. Lovforslaget viderefører gældende ret for så vidt angår S-baneførere, idet S-banefører forsat er omfattet af jernbanelovens regler om helbreds- og kompetencekrav, jf. lovforslagets § 2, stk. 3 og 4. Med lovforslaget skal der fastsættes særlige regler for personer, som udfører sikkerhedsklassificerede funktioner ved metroen, på tilsvarende måde som for letbaneførere. Med lovforslagets § 39 vil der ligeledes kunne fastsættes særlige helbreds- og kompetencekrav for S-baneførere, hvis der fremadrettet opstår behov herfor. Der er i dag udarbejdet krav til letbaneførere, jf. bekendtgørelse nr. 891 af 30. juni 2014 om krav til

letbaneførere og trafikstyringspersonale på letbaneområdet, der ikke forventes ændret i forbindelse med lovens ikrafttræden.

Transportministerens bemyndigelse i den gældende jernbanelovs § 2, stk. 2, er i dag udmøntet ved bekendtgørelse nr. 73 af 2. februar 2009 om jernbanevirksomhed på letbaner (den københavnske metro), der gælder for letbaner (Metro), der drives af Metroselskabet I/S i medfør af lov om Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S eller anlægges i medfør af lov om en Cityring. Det er hensigten, at denne bekendtgørelse vil blive videreført ved lovens ikrafttræden.

Der foreslås som noget nyt i *stk. 2* en definition på letbaner med henblik på at foretage en afgrænsning af letbanen i forhold til konventionelle jernbaner, idet letbaner er skinnebåren trafik, som både kan køre i vej efter færdselslovens regler og i eget tracé. Dette ændrer ikke på, at letbaner stadig er en del af bybanebegrebet i det foreslåede § 3, nr. 3.

Da letbanekøretøjer vil skulle køre i vej efter færdselslovens bestemmelser, har Justitsministeriet reguleret forholdene nærmere ved lov nr. 1494 af 23. december 2014 om ændring af færdselsloven (Letbaner).

Det bemærkes i den forbindelse, at det i færdselslovens § 1 er fastsat, at færdselsloven, hvor andet ikke er bestemt, gælder for færdsel på vej, som benyttes til almindelig færdsel af en eller flere færdselsarter. »Vej« er i færdselslovens § 2, nr. 27, defineret som vej, gade, cykelsti, fortovej, plads, bro, tunnel, passage, sti eller lignende, hvad enten den er offentlig eller privat. Det er almindeligt antaget, at det afgørende for, om et areal er omfattet af afgrænsningen i færdselslovens § 1, er, om arealet benyttes til almindelig færdsel af en eller flere færdselsarter. Der må således lægges vægt på de faktiske forhold, og der må kræves en mere almindelig benyttelse, men det er tilstrækkeligt, at et enkelt af færdselselementerne – f.eks. fodgængere, cyklister eller bilister – benytter arealet. Det antages på den baggrund, at de områder i bybilledet, hvor letbanen kører, også er omfattet af færdselslovens vejbegreb.

Parallelt med jernbanelovens regulering regulerer færdselsloven således en række forhold i forbindelse med, at letbanen vil køre blandt andre trafikanter på færdselslovens område. Herunder vil en række adfærdsbestemmelser i færdselsloven finde anvendelse på letbanen og dens fører, ligesom færdselsloven regulerer andre trafikanters møde med letbanen.

Det foreslås endelig med bestemmelsen, at transportministeren kan fastsætte regler om særlige forhold for letbaner, idet det samtidig foreslås, at sådanne regler skal fastsættes efter forhandling med justitsministeren, hvis der reguleres forhold af betydning for kørsel på områder omfattet af færdselslovens § 1 om færdselslovens anvendelsesområde.

Der henvises i øvrigt pkt. 2.1 i de almindelige bemærkninger.

Kapitel 8

Til § 40

Bestemmelsen er en videreførelse af den gældende jernbanelovs § 5 med enkelte nye tiltag og præciseringer herunder om Trafikstyrelsens tilsyn, jf. det foreslåede stk. 3, og om niveauoverkørsler, jf. det foreslåede stk. 4.

Formålet med bestemmelsen er, at der kan fastsættes særlige sikkerhedskrav til veteranbaner, der fortrinsvis gennem en begrænset personbefordring drives for at tilgodese jernbanehistoriske og turistmæssige formål og ikke tilsigter at dække noget egentligt trafikalt behov. Veteranbaner dækker over både drift af selve banerne, dvs. af jernbaneinfrastrukturen, samt udførsel af veteranantogskørsel.

Veteranbaner adskiller sig især fra den erhvervmæssige jernbanedrift ved at være hobbypræget virksomhed. Som følge heraf stilles der ikke samme krav til veteranbanerne som for den erhvervmæssige jernbanedrift.

For at sikre at drift af veteranbaner sker på en sikkerhedsmæssigt forsvarlig måde, er det vigtigt fortsat at kunne stille krav om sikkerhedsmæssige forhold. Det skal dog bemærkes, at ved udførelse af veteranantogskørsel på det åbne jernbanenet, gælder de samme grundlæggende krav for denne kørsel, som gælder for andres herunder jernbanevirksomheders kørsel, jf. stk. 8. Der ændres med lovforslaget ikke ved, at der fortsat skal være adgang for veteranbaner til at befærde det offentlige jernbanenet.

Det skal bemærkes, at på veteranbanerne egne, private jernbanestrækninger, har veteranbaner den råderet, som normalt følger af almindelig privatretlige regler i forhold til tredjemand, herunder til at fastsætte ordensbestemmelser.

Bestemmelsen i *stk. 1* fastsætter, at drift af veteranbaner og udførelse af veteranantogskørsel, jf. definitionen i det foreslåede § 3, nr. 7, kræver tilladelse fra Trafikstyrelsen. Drift af veteranbaner kan omfatte forvaltning af jernbaneinfrastruktur.

Bestemmelsen i *stk. 2* indeholder en hjemmel til, at Trafikstyrelsen udsteder tilladelse, jf. stk. 1, og at der fortsat kan føres tilsyn med veteranbaner, herunder drift af jernbaneinfrastrukturen samt med udførelse af veteranantogskørsel. Dette tilsyn kan både udføres af Trafikstyrelsen og af sagkyndige private virksomheder eller personer, som transportministeren kan udpege, jf. det foreslåede stk. 6.

Bestemmelsen i *stk. 3* fastsætter, at Trafikstyrelsen for de pågældende veteranbanens regning kan udføre eller kræve udført afprøvninger, målinger og kontrol, forlange udtalelser fra veteranbanens ledelse og medarbejdere samt kræve dokumentation udleveret. Denne nye bestemmelse skal sikre, at der kan udføres et effektivt tilsyn. Det forudsættes, at Trafikstyrelsen kan kræve al dokumentation, der er nødvendigt for Trafikstyrelsens tilsyn, udleveret.

Stk. 4 fastslår, at reglerne i de foreslåede §§ 48, 62 og 63 gælder tilsvarende for niveauoverkørsler på veteranbanerne. Der henvises til bemærkningerne til de foreslåede §§ 48, 62 og 63.

Efter *stk. 5* gælder § 81 tilsvarende i det tilfælde, der udføres veteranantogskørsel på det åbne jernbanenet.

Lovforslagets § 81 fastsætter Havarikommisionens kompetencer til at undersøge ulykker og hændelser på jernbaneområdet, hvad også omfatter ulykker hvor veteranantog, der kører på det åbne jernbanenet er involveret. Det åbne jernbanenet, omfatter de banestrækninger, der er åbne for henholdsvis passager- og godstrafik, og hvor ikke kun veteranantog befærder jernbanenet.

Efter *stk. 6* kan transportministeren udpege sagkyndige private virksomheder eller personer til at føre tilsyn med drift af veteranbaner samt med udførelsen af veteranantogskørsel.

Bestemmelsen har tilknytning til det foreslåede stk. 2, hvorefter tilsynet i udgangspunktet udføres af Trafikstyrelsen. Da omfanget af den faglige ekspertise på området er begrænset, er det fundet nødvendigt, at transportministeren fortsat kan udpege sagkyndige, private virksomheder eller personer til at føre tilsyn med veteranbanerne, jf. gældende lovs § 5, stk. 3.

Transportministeren har efter de gældende regler, jf. jernbanelovens § 24 h, stk. 2, delegeret kompetencen til at udpege sagkyndige til veteranbanetilsynsopgaver til Trafikstyrelsen. Styrelsen udpeger således et antal sagkyndige til at udføre tilsynet med veteranbanerne. Det er fortsat hensigten, at Trafikstyrelsen skal varetage opgaven med at sikre tilsynet med veteranbanerne.

Bestemmelsen i *stk. 7* bemyndiger transportministeren til at fastsætte nærmere regler om veteranbaner. Herudover kan transportministeren fastsætte regler om kriterier for udstedelse af tilladelser, sikkerhedsmæssige og forsikringsmæssige forhold, helbreds- og kompetencekrav, indberetninger, undersøgelser af ulykker, klageadgang samt påbud og forbud.

Bemyndigelsen er i dag udmøntet i bekendtgørelse nr. 1354 af 2. december 2010 om ikke erhvervmæssig jernbanedrift (veteranbanebekendtgørelsen). I bekendtgørelsen er der fastsat nærmere krav til tilladelse og dokumentation for sikkerhedsstyring vedrørende veteranbanedrift. Det er hensigten, at bekendtgørelsen skal opdateres, herunder for heri at præcisere, at veteranbaner har pligt til i forbindelse med ulykker, der indtræffer på det åbne jernbanenet, at underrette Havarikommisionen for Civil Luftfart og Jernbane herom omgående jf. lovforslagets § 82. Det er dog ikke hensigten, at der skal ske ændringer i veteranbanernes retsstilling.

Veteranbanebekendtgørelsen indeholder bl.a. regler om, at tilladelse til ikke erhvervmæssig jernbanedrift kan udstedes til veteranbaner, 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.

I lighed med ordningen efter den gældende bestemmelse om forsikringsmæssige forhold, der videreføres i lovforslagets § 53, stk. 1, vil der kunne fastsættes krav om, at forsik-

ringsdokumentationen eller policen skal foreligge på dansk af hensyn til en sikker vurdering af, hvorvidt virksomhederne opfylder forsikringskravene.

Den foreslåede bestemmelse i stk. 7 fastsætter endvidere, at transportministeren bemyndiges til at fastsætte regler om udstedelse af påbud og forbud til veteranbanerne.

Bemyndigelsen er i dag udnyttet således, at de sagkyndige private virksomheder eller personer, der fører tilsyn med veteranbanerne, og som konstaterer forhold, der udgør en risiko for jernbanesikkerheden, er forpligtet til at give meddelelse om dette til Trafikstyrelsen, så Trafikstyrelsen kan udstede et påbud eller forbud. I det omfang den sagkyndige person eller virksomhed konstaterer sikkerhedsmæssige forhold, hvor der straks skal nedlægges mundtligt forbud mod fortsat drift, vil den sagkyndige straks skulle meddele dette til Trafikstyrelsen, der mundtligt nedlægger forbud. Trafikstyrelsen vil efterfølgende skriftligt meddele veteranbanen forbuddet og følge op.

Det er endeligt med bestemmelsen fundet hensigtsmæssigt at præcisere, at Trafikstyrelsen kan fastsætte regler om helbreds- og kompetencekrav for veteranbanerne. Det skyldes, at veterantogsførere, der fører veterantog på det åbne net, ligesom alle andre førere, der befærder det åbne net, skal have opnået en helbredsgodkendelse.

Efter *stk. 8* kan transportministeren fastsætte særlige regler i det tilfælde, der udføres veterantogskørsel på det åbne jernbanelovnet, herunder om godkendelse af veterantogskøretøjer samt krav til helbred og uddannelse af fører af veterantog.

Som nævnt under *stk. 5* omfatter det åbne jernbanelovnet de banestrækninger, der er åbne for henholdsvis passager- og godstrafik, og hvor ikke kun veterantog befærder jernbanelovnet. Regler om krav til veteranbanekøretøjet og den person, der fører veteranbanekøretøjet, er fastsat i bekendtgørelse nr. 56 af 24. januar 2013 om godkendelse af køretøjer på jernbanelovområdet, bekendtgørelse nr. 986 af 11. oktober 2011 om helbredskrav på jernbanelovområdet samt bekendtgørelse nr. 985 af 11. oktober 2011 om certificering af lokomotivførere. Reglerne skal sikre sikkerheden på jernbanen.

Kapitel 9

Til § 41

Bestemmelsen er med sproglige tilpasninger en videreførelse af den gældende jernbanelovs § 19, stk. 1. Dog er tunneler og højbaner føjet til infrastrukturforvalterens og jernbanevirksomhedens område, da der eksisterer både flere tunneler og højbaner i dag.

Bestemmelsen definerer infrastrukturforvalterens og jernbanevirksomhedens områder. Disse områder omfatter stationsområder, banelinjer med tilhørende skråninger, banketter og grøfter, broer, tunneler, højbaner, arbejdspladser og andre anlæg, tog og andre køretøjer samt forpladser og adgangsveje til stationer og jernbanefærgesteder, hvor områderne ejes af jernbanevirksomheden eller ejes eller forvaltes af infrastrukturforvalteren. Bestemmelsen er nødvendig i forhold til

at definere det område, hvor der gælder særlige regler for adfærd for borgerne, jf. de foreslåede §§ 42-47.

Det skal bemærkes, at ovennævnte ligeledes gælder for bybaner og dets områder, jf. lovforslagets § 2 om jernbanelovens anvendelsesområde. Grunden til, at dette præciseres er, at de områder, som bybaner forvalter f.eks. letbaner, kan ligge i eller i forbindelse med offentlig vej og dermed ikke være særskilt afgrænset fra anden trafik, som anden jernbane oftest vil være det. Det er tilføjet bestemmelsen, at infrastrukturforvalterens og jernbanevirksomhedens områder ligeledes kan omfatte højbaner, hvad er særligt udbredt ved bybaner.

Til § 42

Bestemmelsen er med sproglige ændringer en videreførelse af den gældende jernbanelovs § 21, stk. 1 og 3.

Bestemmelsen i *stk. 1* fastslår, at enhver, der søger adgang til eller opholder sig på de i den foreslåede § 41 nævnte områder, der er åbne for offentligheden, skal rette sig efter de forskrifter til opretholdelse af orden og sikkerhed, der meddeles af virksomhedens personale, eller som ved opslag eller på anden hensigtsmæssig måde er bekendtgjort af virksomheden.

For at sikre, at der opnås bredt kendskab til ovennævnte forskrifter, er det et krav for virksomheden, at personalet oplyser om forskrifterne eller at forskrifterne eksempelvis er bekendtgjort ved opslag. De fleste virksomheder, der har offentligt tilgængelige områder, offentliggør forskrifter til opretholdelse af orden og sikkerhed på deres hjemmesider eller ved opslag på selve området. Dette er særligt vigtigt, hvor der er tale om andre og strengere forskrifter end de, der naturligt følger af ophold i det offentlige rum.

Stk. 2 fastslår, at politiet efter anmodning skal bistå jernbanevirksomheden eller infrastrukturforvalteren med håndhævelsen af ordens- og sikkerhedsbestemmelser, der gælder på områder, som nævnt i § 41. Anmodninger vil typisk komme fra jernbanevirksomheden eller infrastrukturforvalteren, men hvor en passager f.eks. oplever, at anden passager bryder ordens- og sikkerhedsbestemmelser, er der intet til hinder for, at også passagerer tager direkte kontakt til politiet.

Til § 43

Bestemmelsen viderefører med en sproglig tilpasning den gældende jernbanelovs § 19, stk. 2, nr. 2, og fastsætter, at det kræver tilladelse fra den pågældende jernbanevirksomhed eller infrastrukturforvalter at tage ophold i erhvervsøjemed, optage film eller fotografere i erhvervsøjemed eller til undervisningsbrug, foretage indsamlinger, omdele tryksager eller lignende på de i § 41 nævnte områder.

Dermed tilsigtes det at undgå eventuelle forstyrrelser af togdriften samt af generelle sikkerhedsmæssige årsager.

Til § 44

Bestemmelsen viderefører den gældende jernbanelovs § 21 g og fastslår, at reklamer og andre indretninger ikke må

være anbragt således, at de er til ulempe for opfattelsen af signaler på det pågældende banearial.

Adgangen til signaler er essentiel, da togførere hovedsageligt kører efter jernbanesignalerne. Signaler står langs bane-strækningerne, hvor de har til formål at opdele strækningen i forskellige afsnit, at tillade toget at gennemkøre et afsnit samt at markere, hvor toget skal standse. På stationer er signalernes to hovedfunktioner at tillade et togs kørsel ind på stationen til perron og herfra ud af stationen igen. Bestemmelsen skal dermed sikre, at reklamer ikke forstyrrer jernbanesikkerheden på infrastrukturforvalterens og jernbanevirksomhedens område.

Det skal bemærkes, at banearialer er en generel benævnelse, der skal forstås bredt og dermed ligeledes omfatte banearialer omkring bybaner.

Til § 45

Bestemmelsen er en opdateret videreførelse af den gældende jernbanelovs § 20. Bestemmelsen fastsætter regler om adfærd i forbindelse med benyttelse af tog. På grund af nye togtyper og -teknik vurderes det ikke nødvendigt at videreføre reglerne om, at man ikke må stige på et tog i bevægelse samt reglerne om ind- og udstigning på bestemte sider af toget m.v. Det er dog fundet hensigtsmæssigt at præcisere, at også nødstop på perroner er omfattet af forbuddet i bestemmelsens stk. 3, da metro har nødstop på perroner svarende til nødbremser i tog.

Bestemmelsen i *stk. 1* fastslår, at det er forbudt at stige på tog, når dørene er under lukning og at hindre den automatiske dørlukning i tog.

Bestemmelsen er opdateret således, at det nu også fremgår, at det er forbudt at stige på tog, når dørene er under lukning. Formålet hermed er at sikre, at togdøre og tunneltationernes perrondøre ikke forhindres i at lukke. Eventuel overtrædelse kan anmeldes til politiet og straffes med bøde, jf. lovforslagets § 116, stk. 1, nr. 4. Hertil kommer, at en jernbanevirksomhed eller en infrastrukturforvalter vil kunne rejse et civilretligt erstatningskrav mod en passager, der med sin ageren har medført erstatningspådragende forstyrrelse og standsning af togdriften.

I *stk. 2* fastsættes, at der ikke må kastes affald eller andre genstande ud fra tog.

Af *stk. 3* fremgår det, at nødbremsen i tog og nødstop på perron må kun benyttes i nødstilfælde.

Bestemmelsens henvisning til perron relaterer sig til metro, hvor nødstop til metroen, i form af en knap, er placeret på metroens perron. Nødstilfælde vil f.eks. være hvor brand opstår i toget eller at toget sætter i gang, hvor en person er fastklemt i dørlukningen. Ligesom efter stk. 1 kan en eventuel overtrædelse anmeldes til politiet og straffes med bøde, jf. lovforslagets § 116, stk. 1, nr. 4. Dertil vil en jernbanevirksomhed eller infrastrukturforvalter kunne rejse civilretligt erstatningskrav mod en passager, der med sin ageren har medført erstatningspådragende forstyrrelse og standsning af togdriften.

De foreslåede stk. 2 og 3 er udtryk for ordensforskrifter,

som er fundet hensigtsmæssige at gengive i jernbaneloven, da adfærd i strid med disse bestemmelser udover at være farlig for passageren selv også kan medføre forstyrrelser i jernbanesikkerheden samt togdriften.

Til § 46

Bestemmelsen viderefører med en sproglig tilpasning den gældende jernbanelovs § 19, stk. 2, nr. 1.

Bestemmelsen fastslår, at ingen må færdes eller lade dyr færdes på de områder, der er nævnt i § 41, som ikke er åbne for offentligheden, uden tilladelse fra den pågældende infrastrukturforvalter eller jernbanevirksomhed.

Formålet med bestemmelsen er at fastslå, at nogle aktiviteter, herunder at lade dyr færdes, kun må foretages på det foroven definerede jernbaneområde, hvis man har en konkret tilladelse fra infrastrukturforvalteren eller jernbanevirksomheden. Færden på områder, som ikke er åbne for offentligheden uden den fornødne tilladelse, kan medføre fare for dem, der færdes på området, samt driftsforstyrrelser og fare for jernbanesikkerheden. Det forekommer fortsat, omend i beskedent omfang, at dyr færdes på ikke-åbne områder.

Til § 47

Bestemmelsen viderefører den gældende jernbanelovs § 21, stk. 2.

Bestemmelsen fastlår, at enhver, der overtræder bestemmelserne i de foreslåede §§ 42, stk. 1, §§ 43, 45 og 46, kan bortvises af virksomhedens personale og om fornødent fjernes fra virksomhedens område. Formålet er at beskrive den umiddelbare konsekvens af en overtrædelse af de nævnte bestemmelser.

Personalet kan bl.a. afvise eller bortvise personer, der opfører sig støjende, udgør en sikkerhedsmæssig risiko eller ikke følger anvisninger fra personalet. Personalet kan ligeledes afvise eller bortvise personer, som opholder sig på de i § 41 nævnte områder uden berettiget ærinde. Hvis en person bortvises eller afvises efter, at den pågældende har købt billet, vil afvisning eller bortvisning af ovenstående grunde ikke medføre krav på tilbagebetaling af ubenyttet eller delvist benyttet rejschjemmel.

Med bestemmelsens hjemmel til at fjerne personer menes, at jernbanevirksomhedens personale eller - ved tilkaldelse - politiet kan foretage nødvendige foranstaltninger for at få en person, der har overtrådt ovennævnte bestemmelser, fjernet, hvis personen nægter at forlade området. Nødvendige foranstaltninger kunne i sådan et tilfælde være fysisk fjernelse af eller anholdelse af personen.

Til § 48

Bestemmelsen regulerer adfærd i niveauoverkørsler, der ikke er åbne for almindelig færdsel, og er en modernisering af den gældende jernbanelovs § 21 b, med en sproglig tilpasning, der sikrer begrebsmæssig overensstemmelse med reglerne for de niveauoverkørsler, der er åbne for almindelig færdsel.

Bestemmelsen i *stk. 1* fastsætter, at ved passage af niveauoverkørsler, der ikke er åbne for almindelig færdsel, skal der udvises særlig forsigtighed. Bestemmelsen sigter på den situation, at en trafikant, der ikke er uvedkommende, alene skal passere skinnerne.

En bruger af en niveauoverkørsel, der ikke er åben for almindelig færdsel, vil typisk være den landmand, der ejer markerne på begge sider af banen.

Ifølge *stk. 2* må uvedkommende ikke benytte niveauoverkørsler, der ikke er åbne for almindelig færdsel. Bestemmelsen sigter på den situation, at niveauoverkørslen uretmæssigt benyttes, f.eks. til at drive dyr eller køre landbrugsmaskiner over skinnerne.

Herudover foreslås det som noget nyt i *stk. 3*, at transportministeren kan fastsætte regler for passage og benyttelse af niveauoverkørsler, der ikke er åbne for almindelig færdsel. I dag fremgår kravene til brugernes adfærd direkte af jernbaneloven, jf. den gældende § 21 b, hvorefter det bl.a. fremgår, at særligt langsomt kørende transporter kun må passere niveauoverkørslen efter aftale med infrastrukturforvalteren.

Det er hensigten at videreføre kravene i den gældende § 21 b i en bekendtgørelse i det omfang disse krav vurderes stadig at være tidssvarende, ligesom bemyndigelsen vil kunne anvendes til at fastsætte regler, der afspejler det til enhver tid aktuelle sikkerhedsbehov.

Kapitel 10

Til § 49

Bestemmelsen er med en præcisering i *stk. 4* en indholdsmæssig videreførelse af den gældende jernbanelovs § 13. Passagen i *stk. 1*, ”for hvem der ikke på grund af tjenesteforhold til jernbanevirksomheden eller infrastrukturforvalteren gælder særlige regler”, er fjernet, da det i stedet vil blive tilføjet bemærkningerne til lovforslagets § 49, *stk. 1*, at der med en passager er tale om en person, der ikke befinder sig på toget på grund af tjenesteforhold til jernbanevirksomheden eller infrastrukturforvalteren.

Endvidere er det i lovforslagets *stk. 1* præciseret at, jernbanevirksomhedens ansvar efter *stk. 1* også omfatter tab af forsørger ved dødsfald.

Bestemmelsen i *stk. 1* vedrører jernbanevirksomhedens erstatningsansvar ved personskade på passagerer og tab af forsørger ved dødsfald.

Det bestemmes, at jernbanevirksomheden skal erstatte skader på passagerer, hvis skaden er en følge af en begivenhed i forbindelse med jernbanebefordring under passagerens ophold i tog eller under dennes ind- eller udstigning.

En passager er en person, der opholder sig i et tog eller er under ind- eller udstigning. En passager kan således ikke være fører, besætningsmedlem el.lign. Det betyder, at *stk. 1* omfatter passagerer, for hvem der ikke på grund af tjenesteforhold til jernbanevirksomheden eller infrastrukturforvalteren gælder særlige regler. Bestemmelsen fastslår, at jernbanevirksomheden er erstatningsansvarlig for personskade på en passager uden vurdering af, om jernbanevirksomheden

har handlet culpøst. Der er dermed tale om et objektivt ansvar.

Der er tale om en præcisering, når det i *stk. 1* tilføjes, at jernbanevirksomhedens ansvar efter *stk. 1*, 1. pkt. også omfatter tab af forsørger ved dødsfald. Dette er en videreførelse af praksis, der ligeledes anvendes på luftfartsområdet, jf. praksis efter luftfartslovens § 106.

Bestemmelsen i *stk. 2* omhandler jernbanevirksomhedens erstatningsansvar ved tingskade.

Ifølge denne bestemmelse skal jernbanevirksomheden erstatte skader på og tab af genstande, som passageren medtager som håndbagage, hvis skaden er en følge af en begivenhed i forbindelse med jernbanebefordring under passagerens ophold i tog eller under dennes ind- eller udstigning.

Håndbagage er som hovedregel den bagage, som passageren selv medtager i toget. Jernbanevirksomhederne kan fastsætte særlige regler for bagage, som i så fald skal beskrives i virksomhedernes forretningsbetingelser.

Normalt kan passagerer uden særskilt betaling medtage personlig bagage i kufferter, tasker eller lignende i det omfang, der er plads i toget. Særlig bagage i form af f.eks. musikinstrumenter, sammenklappede cykler og ski kan oftest medtages i det omfang, at pladsforholdene efter togpersonalets skøn tillader det. Der er også i denne bestemmelse et objektivt ansvar for jernbanevirksomheden. Dansk rets almindelige erstatningsregler kræver udover et ansvar og et økonomisk tab, at der er årsagssammenhæng mellem den handling eller undladelse, der forvoldte skaden, samt at skaden er en generel påregnelig (adækvat) følge af handlingen/undladelsen. Det er derfor, at erstatning kun udbetales, når skaden er en følge af en begivenhed i forbindelse med jernbanebefordring under passagerens ophold i tog eller under dennes ind- eller udstigning.

Bestemmelsen i *stk. 3* fastsætter en beløbsgrænse for den erstatning, som jernbanevirksomheden forpligtes til at betale i henhold til *stk. 2*. Erstatning i medfør af *stk. 2* kan således ikke overstige 15.900 kr. for hver passager. Erstatningsbeløbet reguleres hvert år pr. 1. januar med 2 pct. tillagt tilpasningsprocenten for det gældende finansår, jf. lov om en satsreguleringsprocent. De herefter fremkomne beløb afrundes til nærmeste med 100 delelige kronebeløb.

Det gældende beløb for 2015 er indført i den foreslåede bestemmelse.

Herudover giver bestemmelsen transportministeren bemyndigelse til hvert år at bekendtgøre de regulerede beløb. I 2015 er beløbene reguleret ved bekendtgørelse nr. 1089 af 7. oktober 2014 om regulering af erstatnings- og forsikringsbeløb i henhold til jernbaneloven.

Bestemmelsen i *stk. 4* er en hjemmel til ministeren til at fastsætte nærmere regler om, at jernbanevirksomhedernes objektive erstatningsansvar i henhold til det foreslåede *stk. 1* kan begrænses til et bestemt beløb som følge af terrorvirksomhed eller lignende.

Bestemmelsen sigter på det tilfælde, at der sker et terrangreb eller en terroraktion. Baggrunden for begrænsning

gen af erstatningsansvaret er terrorangrebet på World Trade Center den 11. september 2001, der også har fået betydning for jernbaneforsikringsmarkedet. Som det klartest er kommet til udtryk ved flytransportforsikringer, har begivenhederne den 11. september 2001 sat fokus på, at risikoeksponeringen ved forsikring og dermed markedsforholdene kan ændres med kort varsel. Det er et ledelsesansvar i jernbanevirksomhederne med udgangspunkt i deres ansvar at fastlægge selskabernes forsikringspolitik.

Erstatning ud over det fastsatte maksimum skal herefter bedømmes efter en almindelig culpabetragtning. Bestemmelsen svarer til en lignende ordning på luftfartsområdet, som ikke er begrænset til terrorsituationer.

Hjemlen til at fastsætte regler er ikke udnyttet på jernbaneområdet i dag.

Til § 50

Bestemmelsen er en videreførelse af den gældende jernbanelovs § 14.

Bestemmelsen omhandler bortfald eller nedsættelse af erstatning ved personskade, tab af forsørger eller tingsskade.

Bestemmelsen fastsætter i *stk. 1*, at erstatningen for personskade eller tab af forsørger kan nedsættes eller bortfalde, hvis skadelidte eller afdøde forsættligt har medvirket til skaden. Erstatningen kan endvidere nedsættes og i særlige tilfælde bortfalde, hvis skadelidte eller afdøde ved grov uagtsomhed har medvirket til skaden.

Ansvarsgrundlaget er således stadig objektivt ansvar, men erstatningen kan nedsættes eller bortfalde, hvis skadelidte ved forsæt eller grov uagtsomhed har medvirket til skaden. Det, der således bliver afgørende, er, hvor stor skyld den skadelidte har udvist, og hvor stor en nedsættelse dette skal medføre. I denne vurdering må det understreges, at hvis den skadelidte ved skaden har overtrådt en forskrift, så er dette en væsentlig indikator for, at der foreligger medvirken. Nedsættelsen af erstatningen bunder i en konkret vurdering. I visse tilfælde må man kigge på, hvad den skadelidte burde have indset. Hvis den skadelidte har udvist en farlig adfærd, bør dette også tillægges betydning.

Bestemmelsen i *stk. 2* fastsætter, at erstatningen for tingskade kan nedsættes eller bortfalde, hvis skadelidte forsættligt eller uagtsomt har medvirket til skaden. Ved tingsskade er det til forskel fra ved personskade tilstrækkeligt med simpel uagtsomhed for at få nedsat erstatningsbeløbet.

Efter traditionel opfattelse har en person handlet uagtsomt, hvis han eller hun ikke har udvist den forsigtighed, omhu og agtpågivenhed, som almindeligvis burde være udvist i en sådan situation (bonus pater-betragtning).

Ved bedømmelse af konkrete situationer giver denne definition dog ikke megen vejledning.

Derfor ser man ved konkret culpabedømmelse på, hvad der anses for acceptabelt på det pågældende område. I den forbindelse kan det få betydning, om det ved lov eller anden forskrift er fastlagt, hvad der er korrekt optræden. I den forbindelse vil man især lægge vægt på handlingens farlighed

(dvs. risikoen for, at den medfører skade), dens evne til at forvolde skade, og om det havde været muligt for personen at undgå skaden.

Bestemmelserne er i tråd med dansk rets almindelige erstatningsregler og svarer ligeledes til færdselslovens regler på området.

Til § 51

Bestemmelsen er en videreførelse af den gældende jernbanelovs § 15.

Af bestemmelsen fremgår det, at jernbanevirksomheden skal erstatte skader på ejendom eller personer, der ikke befordres med jernbanevirksomheden, og som foranlediges ved påkørsel. Ved sådanne skader finder bestemmelserne i §§ 50 og 52 tilsvarende anvendelse.

Bestemmelsen indebærer, at jernbanevirksomheden har et objektivt ansvar ved påkørsel af person eller ejendom.

Reglerne om nedsættelse eller bortfald ved skadelidtes grove uagtsomhed gælder også disse påkørselssituationer.

Bestemmelsen sigter eksempelvis på tilfælde, hvor en bilist kommer til skade, da bilisten opdager toget for sent og ved en undvigemanøvre kører ind i en lygtepæl for at undgå at køre ind i toget. Den skade som bilen eller bilisten har pådraget sig vil være omfattet af jernbanens objektive ansvar.

Erstatning vil kunne nedsættes eller bortfalde, hvis bilisten har udvist grov uagtsomhed eller handlet forsættligt, jf. den almindelige lempelsesregel i § 24 i erstatningsansvarsloven.

Bestemmelsen fastslår ligeledes, at påkørsel af løsgående dyr ikke er omfattet af det objektive ansvarsgrundlag. Det betyder med andre ord, at man normalt ikke vil kunne opnå erstatning ved påkørsler af dyr, da der vil være tale om en almindelig culpabedømmelse.

Til § 52

Bestemmelsen er en videreførelse af den gældende jernbanelovs § 16.

Bestemmelsen fastslår jernbanevirksomhedens mulighed for at søge regres hos infrastrukturforvalteren i det omfang, at en skade er forvoldt ved fejl eller uagtsomhed fra infrastrukturforvalterens side.

I tilfælde af person- eller tingskade under jernbanebefordring vil jernbanevirksomheden, som den, der udfører befordringen, have det direkte ansvar over for skadelidte, uanset om skaden er udløst af en begivenhed, som skyldes fejl eller uagtsomhed fra infrastrukturforvalterens side. Bestemmelsen fastsætter, at jernbanevirksomheden kan gøre regres over for infrastrukturforvalteren og kræve, at de hver betaler den del af erstatningsbeløbet, der svarer til den enkeltes andel i skaden. Regres er i forsikringsretten det krav, som en skyldner (jernbanevirksomheden) fremsætter mod en anden om, at f.eks. et betalt erstatningsbeløb skal refunderes.

Infrastrukturforvalterens erstatningspligt afgøres efter en almindelig culpavurdering, hvor spørgsmålet om årsagssam-

menhæng og adækvans, som nævnt i bemærkningerne til § 49, ligeledes vil have betydning.

Til § 53

Bestemmelsen er en videreførelse af den gældende jernbanelovs § 17 med sproglige tilpasninger.

Bestemmelsen i *stk. 1* fastsætter, at jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere skal tegne ansvarsforsikring, der dækker krav om erstatning for skader i forbindelse med jernbanevirksomhed eller skader, som er forvoldt af infrastrukturforvaltere, medmindre kravene er omfattet af statens selvforsikringsprincip.

Det er alene Banedanmark, der er omfattet af statens selvforsikring.

Bestemmelsen i *stk. 2* fastslår, at hvis forsikringen ophører med at gælde, hæfter forsikringsselskabet dog over for tredjemand for skaden efter policens pålydende endnu i 2 måneder efter, at forsikringsselskabet over for Trafikstyrelsen har anmeldt forsikringens ophør, medmindre kravene er dækket af anden forsikring, eller kravene er omfattet af statens selvforsikringsprincip.

Der er tale om et beskyttelseshensyn både over for virksomhederne selv, men særligt over for passagerer eller befragter, idet det herved skal sikres, at såvel jernbanevirksomheder som infrastrukturforvaltere til enhver tid har en gyldig ansvarsforsikring, og at der således kan udbetales erstatning, når der er pligt dertil.

Bestemmelsen i *stk. 3* fastslår, at erstatningsansvaret ved befordring af gods i national trafik følger reglerne i de fælles regler for kontrakter om international befordring af gods med jernbane (CIM). For stykgods gælder dog den maksimale erstatning, som er fastsat i konvention om fragtafalter ved international godstransport ad landevej (CMR).

Reglerne om internationale jernbanetransporter har udgangspunkt i CIM-konventionen, som omhandler kontrakten om international befordring af gods med jernbane. CIM-konventionen er bilag (B) til konventionen om international jernbanebefordring (COTIF) af den 9. maj 1980, som ligeledes nævnes i bemærkningerne til lovforslagets § 101. Stykgods omfatter alt gods af mindre dimensioner, der sendes og transporteres som kulli. Med andre ord det gods, der ikke kræver nogen speciel ekstra transportbeholder og f.eks. kan transporteres i containere.

Bestemmelsens *stk. 4* giver bemyndigelse til, at transportministeren kan fastsætte regler om de forhold, der er omtalt i det forslåede stk. 1 om pligten til at tegne ansvarsforsikringer, herunder om oversættelse af udenlandske forsikringspolicer, minimumsforsikringsbeløb samt regulering heraf.

Der er i dag fastsat regler i bekendtgørelse nr. 1461 af 15. december 2009 om ansvarsforsikring for jernbanevirksomheder og jernbaneinfrastrukturforvaltere, som ændret ved bekendtgørelse nr. 1359 af 2. december 2010. Endvidere reguleres minimumsforsikringsbeløbet årligt i henhold til lov nr. 373 af 28. maj 2003 om en satsreguleringsprocent, som udstedes af finansministeren. Det er hensigten, at bekendtgørelse om ansvarsforsikring for jernbanevirksomhe-

der og jernbaneinfrastrukturforvaltere videreføres efter lovens ikrafttræden.

Til § 54

Bestemmelsen viderefører den gældende jernbanelovs § 18 med den udvidelse, at transportministeren kan fastsætte regler for virksomheders indberetninger om forhold vedrørende farligt gods.

Ifølge bestemmelsen kan transportministeren generelt fastsætte regler om transport af farligt gods på jernbaneområdet, herunder om virksomhedernes indberetninger om forhold vedrørende farligt gods.

Transportministeren kan ligeledes fastsætte regler om afsenders erstatningsansvar over for jernbanevirksomheden, såfremt der ved indlevering af gods afgives urigtig, unøjagtig eller ufuldstændig betegnelse, eller der sker overtrædelse af gældende sikkerhedsforskrifter. Transportministeren har fastsat regler herom i bekendtgørelse nr. 541 af 12. juni 2012 om anvendelse af RID i national transport og transport af farligt gods i håndbagage m.v. Det er hensigten, at denne bestemmelse videreføres i forbindelse med lovens ikrafttræden.

Udvidelsen af bestemmelsen vedrørende krav om indberetninger er fundet nødvendig under hensyn til behovet for myndighedernes mulighed for at kortlægge danske virksomheders farligt gods-aktiviteter på jernbaneområdet. Denne viden vil resultere i en bedre og effektiv varetagelse af bl.a. tilsynsopgaverne på området. Herudover bidrager denne udvidelse til, at den danske myndighed proaktivt kan varetage Danmarks interesser på de internationale møder vedrørende reglement for international jernbanetransport af farligt gods (RID).

RID blev gennemført i dansk ret den 1. januar 1997 ved implementering af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 96/49/EF af 23. juli 1996 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om jernbanebefordring af farligt gods, hvorved RID også skulle anvendes for national transport af farligt gods og ikke kun for grænseoverskridende transport. I Danmark er RID det overordnede regelsæt, som alle infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder skal følge, når det drejer sig om transport af farligt gods på jernbanen. RID kan hentes på Trafikstyrelsens hjemmeside.

Herudover fastsætter Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/68/EF af 24. september 2008 om indlandstransport af farligt gods krav til indlandstransport. Direktivet blev gennemført i dansk ret ved bekendtgørelse nr. 601 af 23. juni 2009 om jernbanetransport af farligt gods, som ændret ved bekendtgørelse nr. 576 af 31. maj 2013.

Der udkommer en ny udgave af RID hvert andet år.

Kapitel 11

Til § 55

Bestemmelsen er ny, men viderefører hensigten i den gældende jernbanelovs § 21 h, stk. 1, 2. pkt., om at imple-

mentere regler om en sikkerhedsmyndighed, jf. de krav, der følger af jernbanesikkerhedsdirektivet.

Den foreslåede bestemmelse fastslår, at Trafikstyrelsen er sikkerhedsmyndighed på jernbaneanrådet. I forhold vedrørende jernbanesikkerhed er Trafikstyrelsen uafhængig og ikke undergivet transportministerens instruktionsbeføjelse. Ifølge jernbanesikkerhedsdirektivet skal sikkerhedsmyndigheden under hensyn til organisering, retlig struktur og beslutningstagning være uafhængig af alle jernbanevirksomheder, infrastrukturforvaltere, ansøgere om sikkerhedscertifikater og ordregivere.

Trafikstyrelsen er i sin organisering, retlige struktur og beslutningstagning uafhængig af jernbanevirksomheder, infrastrukturforvaltere, ansøgere om sikkerhedscertifikater (det er jernbanevirksomhederne, der ansøger) samt ordregivere (enhed, der foretager udbud på jernbaneanrådet).

Sikkerhedsmyndighedens rolle og opgaver samt krav til uafhængighed er angivet i jernbanesikkerhedsdirektivets artikel 16. Det er sikkerhedsmyndigheden, der udsteder sikkerhedscertifikater til jernbanevirksomheder, jf. den foreslåede § 58, og sikkerhedsgodkendelser til infrastrukturforvaltere, jf. den foreslåede § 59.

Sikkerhedsmyndigheden udsteder, fornyer, ajourfører og tilbagekalder relevante dele af sikkerhedscertifikater og sikkerhedsgodkendelser.

Sikkerhedsmyndigheden kontrollerer ligeledes, at betingelserne og kravene i sikkerhedscertifikatet og sikkerhedsgodkendelsen overholdes, og at infrastrukturforvaltere, jernbanevirksomheder og andre indehavere af sikkerhedscertifikat eller -godkendelse opererer i overensstemmelse med de krav, der er fastsat i EU-forskrifter eller national lovgivning. Sikkerhedsmyndigheden skal overvåge, styrke og om nødvendigt udvikle de overordnede sikkerhedsforskrifter, herunder systemet med nationale sikkerhedsforskrifter.

Til § 56

Bestemmelsen er en videreførelse af den gældende jernbanelovs § 21 h, stk. 1, 1. pkt.

Bestemmelsen giver transportministeren bemyndigelse til at fastsætte regler om sikkerhed og interoperabilitet på jernbaneanrådet, som f.eks. bekendtgørelse nr. 56 af 24. januar 2013 om godkendelse af køretøjer på jernbaneanrådet og bekendtgørelse nr. 1187 af 12. december 2012 om ibrugtagningstilladelse for delsystemer i jernbaneinfrastrukturen.

Bestemmelsen anvendes bl.a. til at fastsætte regler om sikkerhed med henblik på at sikre opretholdelsen af sikkerhedsniveauet på jernbanen. Ved jernbanereformen i 2004 blev Jernbanetilsynet nedlagt og sikkerhedsopgaverne på jernbaneanrådet blev placeret i Trafikstyrelsen for Jernbane og Færger (i dag Trafikstyrelsen). Ifølge bemærkningerne til lovforslaget tog loven udgangspunkt i det sikkerhedsniveau, der gjaldt i 2004. Det fremgik endvidere af lovbemærkningerne, at indtil der var fastsat fælleseuropæiske sikkerhedsmål for jernbanen, ville en række sikkerhedsmæssige forhold skulle reguleres nationalt. Dette ville ske ved sikkerhedsmål for jernbanen udtrykt i risikoacceptkriterier.

Den samlede jernbanesikkerhed måles ved antallet af alvorlige personulykker, som er en EU standardmålemetode. Antallet af alvorlige ulykker opgøres som antallet af dødsfald sammenvejet med alvorligt sårede. Danmark har opstillet et nationalt sikkerhedsmål opgjort på denne måde: Antallet af alvorlige ulykker må ikke overstige niveauet i 2004, hvor antallet var 0,3 alvorlige ulykker pr. mio. tog-km. Antallet af alvorlige ulykker for persongrupperne passagerer og medarbejdere er allerede meget lavt – og i mange år lig nul.

Begrebet interoperabilitet blev tilføjet bestemmelsen ved lov nr. 477 af 30. maj 2007, hvor det fremgik, at Trafikstyrelsen varetager interoperabilitetsopgaven i forbindelse med sikkerhedsopgaverne.

Bemyndigelsen til at fastsætte reglerne er delegeret til Trafikstyrelsen ved bekendtgørelse nr. 893 af 29. august 2012 om Trafikstyrelsens opgaver og beføjelser, klageadgang og kundgørelse af visse af Trafikstyrelsens forskrifter.

Til § 57

Det foreslås i *stk. 1* at indføre en bestemmelse, så det eksplicit fremgår af loven, at jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere er ansvarlige for sikkerheden for deres respektive dele af jernbanesystemet.

Bestemmelsen er en følge af jernbanesikkerhedsdirektivet, der fastslår, at det er virksomhederne på jernbaneanrådet, herunder infrastrukturforvalterne, der vil sige dem, der opererer på jernbanesystemet, der bærer det fulde ansvar for sikkerheden på deres respektive dele af systemet. Det kan f.eks. være infrastrukturforvalteren, der har ansvar for sikkerheden på infrastrukturområdet herunder signaler og spor eller jernbanevirksomheden, der har ansvar for køretøjernes sikkerhed. Det er sikkerhedsmyndighedens opgave at opstille nationale rammer for reguleringen af sikkerheden og føre tilsyn med operatørernes (virksomhedernes) og infrastrukturforvalternes indsats på det sikkerhedsmæssige område. Rollefordeling på jernbaneanrådet blev fastlagt med jernbanesikkerhedsdirektivet.

Der foreslås en ny bestemmelse i *stk. 2*, der udtrykkelig fastslår, at det er infrastrukturforvalteren på jernbanen, der er ansvarlig for sikkerheden i niveauoverkørsler. Dette er i overensstemmelse med den gældende retstilstand på området. Ansvarer gælder både for de niveauoverkørsler, der er åbne for almindelig færdsel og de niveauoverkørsler, der ikke er åbne for almindelig færdsel. Ansvarer omfatter også det til sikring af vejtrafikken nødvendige anlæg i niveauoverkørslen. Infrastrukturforvalterens ansvar efter denne bestemmelse omfatter også perronovergange på et stationsområde.

Til § 58

Bestemmelsen er en tilpasset videreførelse af den gældende jernbanelovs § 3, stk. 1.

Bestemmelsen i *stk. 1* fastslår, at alle jernbanevirksomheder skal have et sikkerhedscertifikat. Sikkerhedscertifikater udstedes af Trafikstyrelsen.

For at få adgang til jernbaneinfrastrukturen skal en jernbanevirksomhed have et sikkerhedscertifikat, jf. jernbanesikkerhedsdirektivets artikel 10. Sikkerhedscertifikatet kan dække hele jernbanenettet i en medlemsstat eller kun en nærmere defineret del af det. Formålet med sikkerhedscertifikatet er at bevise, at jernbanevirksomheden har etableret sit sikkerhedsledelsessystem og kan opfylde krav i TSI'er (Tekniske Specifikationer for Interoperabilitet), anden relevant EU-lovgivning og i nationale sikkerhedsforskrifter, så den er i stand til at kontrollere risici og operere sikkert på nettet.

I *stk. 2* bemyndiges transportministeren til at fastsætte nærmere regler om kravene for at opnå sikkerhedscertifikater, herunder regler om sikkerhedsledelsessystemer, gyldighedsperiode, dispensation, ændringer af godkendelser og certifikater, tilbagekaldelse m.v. Ved et sikkerhedsledelsessystem forstås den organisation og de systemer, som en jernbanevirksomhed etablerer for at opnå en sikker ledelse af sin virksomhed.

Bemyndigelsen er udmøntet i bekendtgørelse nr. 14 af 4. januar 2007 om sikkerhedscertifikat til jernbanevirksomheder med senere ændringer, hvori det blandt andet fastsættes, at Trafikstyrelsen udsteder samt om fornødent tilbagekalder sikkerhedscertifikater. Bekendtgørelsen vil blive videreført efter lovens ikrafttræden.

Til § 59

Bestemmelsen er en tilpasset videreførelse af den gældende jernbanelovs § 3, stk. 2, idet kravet om tilladelse til at forvalte jernbaneinfrastruktur er taget ud.

Kravet om, at infrastrukturforvalteren skal have en tilladelse til at forvalte jernbaneinfrastruktur, er et nationalt krav, der blev indført i national ret, da forholdet ikke var reguleret fra anden side. Kravet om, at infrastrukturforvaltere skal have en sikkerhedsgodkendelse, hidrører fra jernbanesikkerhedsdirektivets artikel 11. Kravet om sikkerhedsgodkendelse dækker behovet for regulering af infrastrukturforvalters rolle, hvorfor det hidtidige nationale krav om tilladelse findes unødigt og dermed foreslås fjernet fra loven.

Bestemmelsen i *stk. 1* fastslår, at alle infrastrukturforvaltere skal have en sikkerhedsgodkendelse. Sikkerhedsgodkendelse udstedes af Trafikstyrelsen.

I *stk. 2* bemyndiges transportministeren til at fastsætte nærmere regler om kravene til at opnå sikkerhedsgodkendelse, herunder regler om sikkerhedsledelsessystemer, gyldighedsperiode, dispensation, ændringer af godkendelser og certifikater, tilbagekaldelse m.v.

Bemyndigelsen er udmøntet i bekendtgørelse nr. 13 af 4. januar 2007 om sikkerhedsgodkendelse af jernbaneinfrastrukturforvaltere med senere ændringer. Bekendtgørelsen vil blive videreført efter lovens ikrafttræden.

Til § 60

Bestemmelsen er en videreførelse af den gældende jernbanelovs § 21 k, stk. 1-4 og stk. 6, dog med den undtagelse, at Trafikstyrelsens mulighed for at udstede typegodkendelser

for infrastrukturdelssystemer i § 21, stk. 4, sidste pkt., ikke foreslås videreført. § 21 k, stk. 5, er videreført i den foreslåede § 64.

Bestemmelsen er sprogligt tilpasset og gjort mere overskuelig, men der er ikke tiltænkt en ændring i den gældende retstilstand udover, at det som nævnt ikke længere skal være muligt for Trafikstyrelsen at udstede typegodkendelser for infrastrukturdelssystemer. Baggrunden for ikke at videreføre denne mulighed er, at de såkaldte udpegede organer (notified bodies) kan udstede en tilsvarende godkendelse, der gør Trafikstyrelsens typegodkendelser overflødige. Notified bodies er de organer, som efter udpegning fra medlemsstaterne, skal varetage visse opgaver på jernbaneområdet, herunder f.eks. virksomheder som nævnt i lovforslagets § 12.

Bestemmelsen indeholder regler om godkendelse og ibrugtagning af køretøjer og jernbaneinfrastruktur.

Bestemmelsen i *stk. 1* fastslår, at et køretøj, læsseenheder eller jernbaneinfrastruktur skal godkendes af Trafikstyrelsen, inden det kan tages i brug på det danske jernbanelov. Godkendelsen sker, for så vidt angår køretøjer og jernbaneinfrastruktur, i form af en ibrugtagningstilladelse, jf. interoperabilitetsdirektivets artikel 15, mens læsseenheder bliver godkendt. Herudover skal jernbanevirksomheden eller infrastrukturforvalteren være henholdsvis sikkerhedscertificeret eller sikkerhedsgodkendt, jf. de foreslåede §§ 58 og 59, således at betingelser f.eks. vedrørende vedligeholdelsesprocedurer er opfyldt.

Ved køretøjer forstås rullende materiel, som kører på jernbanenettet. Skinnebårne køretøjer såsom personvogne, godsvogne, togsæt, trækraftsenheder (lokomotiver), entreprenørmateriel m.v. er således omfattet af begrebet køretøjer.

Ved læsseenhed forstås containere, veksellad, sættevogne m.v., der anvendes i kombineret transport mellem bl.a. jernbane og vej. Kravet om godkendelse indebærer ikke, at hver enkelt enhed, f.eks. hver enkelt container, skal godkendes særskilt.

Bestemmelsen omfatter endvidere vejvundte sikkerhedsforanstaltninger i niveauoverkørsler, som er et delelement i jernbaneinfrastruktur, som defineret i omarbejdningen af 1. jernbanepakke.

Der vil ved behandlingen af godkendelsessagen skulle inddrages hensyn til vejsikkerheden såvel som jernbanesikkerhedsmæssige hensyn. Overkørselsområdet adskiller sig fra den øvrige jernbaneinfrastruktur ved at have mange grænseflader til vejområdet.

Der er fastsat særlige regler om godkendelse af sikkerhedsforanstaltninger i niveauoverkørsler med hjemmel i den gældende jernbanelovs § 8 a, stk. 2. Der henvises til bemærkninger til § 62.

Efter *stk. 2* godkender Trafikstyrelsen jernbaneinfrastruktur, læsseenheder og køretøjer, jf. *stk. 1*. Herudover overgives Trafikstyrelsen mulighed for at udstede en typegodkendelse for en serie af køretøjer af samme type. Ifølge interoperabilitetsdirektivet kan sikkerhedsmyndigheden, dvs. Trafikstyrelsen i Danmark, udstede godkendelse af køretøjsty-

per. Når sikkerhedsmyndigheden udsteder en ibrugtagningstilladelse til et køretøj, godkender myndigheden samtidig køretøjstypen.

Ved en typegodkendelse af et køretøj forstås godkendelse af køretøjets grundlæggende sikkerhedsforhold, f.eks. styreegenskaber eller brandkrav, der er uafhængige af den jernbaneinfrastruktur, som køretøjet skal anvendes på. Typegodkendelsen giver ikke ret til at ibrugtage køretøjerne. Det vil typisk være togproducenten, der ansøger om en typegodkendelse. Herefter vil det være jernbanevirksomheden, der anmoder sikkerhedsmyndigheden om en ibrugtagningstilladelse, da det er virksomheden, der skal tage køretøjet i brug.

Efter det foreslåede *stk. 3* kan Trafikstyrelsen fastsætte regler om, at visse forhold kan undtages fra godkendelse. Dette omfatter også sikkerhedsforanstaltninger i niveauoverkørsler. Forhold, der undtages fra godkendelse, skal være relativt enkle forhold, der ikke er kritiske i forhold til sikkerheden på området. Det er i de situationer, hvor forhold er undtaget fra godkendelse, jernbanevirksomhederne og infrastrukturforvalterne selv, der har ansvaret for sikkerheden. Det bemærkes i den forbindelse, at det er et krav, at jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere har et sikkerhedsledelsessystem, der omfatter den organisation og de systemer, som en jernbanevirksomhed og infrastrukturforvalter etablerer for at opnå en sikker ledelse af sin virksomhed, så de i højere grad selv er rustet til at løfte sikkerhedsansvaret.

Bemyndigelsen er udmøntet i bekendtgørelse nr. 56 af 24. januar 2013 om godkendelse af køretøjer på jernbanelområdet og bekendtgørelse nr. 1187 af 12. december 2012 om ibrugtagningstilladelse for delsystemer i jernbaneinfrastrukturen. Bemyndigelsen er dog ikke udmøntet for så vidt angår niveauoverkørsler. Bekendtgørelserne vil blive revideret med henblik på sproglige korrektioner i forbindelse med lovens ikrafttræden, således at bekendtgørelsen tilpasses lovforslaget.

Til § 61

Bestemmelsen viderefører den gældende jernbanelovs § 21 j, for så vidt angår infrastrukturforvaltere. Med bestemmelsen opretholdes et bærende princip i jernbanelovgivning om, at de jernbanesikkerhedsregler, som infrastrukturforvaltere benytter i driften, skal godkendes af Trafikstyrelsen. Det er ikke fundet nødvendigt at videreføre dette princip eksplicit for jernbanevirksomhedernes sikkerhedsregler, idet disse godkendes i forbindelse med indkøb og godkendelse af køretøjer.

Bestemmelsen i *stk. 1* fastslår, at Trafikstyrelsen godkender de sikkerhedsregler, som infrastrukturforvalteren udarbejder, jf. dog det foreslåede *stk. 2*, hvorefter infrastrukturforvalteren på visse betingelser kan ændre sikkerhedsregler uden Trafikstyrelsens godkendelse.

I dag godkender Trafikstyrelsen både infrastrukturforvalterens og virksomhedernes sikkerhedsregler, herunder ændringer heraf efter de pågældende infrastrukturforvalteres og jernbanevirksomheders indstilling. Denne praksis fortsætter

for infrastrukturforvaltere, medmindre infrastrukturforvalter opfylder betingelserne for at benytte sig af den foreslåede *stk. 2*. De sikkerhedsregler, som infrastrukturforvalterne udarbejder, og som har et jernbanesikkerhedsmæssigt indhold, skal godkendes af Trafikstyrelsen. Disse kan f.eks. være sporregler, fritrumsprofiler, banenormer (BN1), generiske vedligeholdelsesforskrifter m.v.

Det følger dog af det foreslåede *stk. 2*, at infrastrukturforvaltere kan udarbejde og ændre deres egne sikkerhedsregler i henhold til virksomhedens sikkerhedsledelsessystem uden Trafikstyrelsens godkendelse, hvis de i medfør af det foreslåede *stk. 3* fastsatte krav, er opfyldt.

Ifølge bestemmelsens *stk. 3* fastsætter Trafikstyrelsen regler for, hvilke krav sikkerhedsledelsessystemet skal opfylde for, at infrastrukturforvaltere kan udarbejde og selv ændre sikkerhedsregler i henhold til deres sikkerhedsledelsessystem.

Bestemmelsen åbner for, at de infrastrukturforvaltere, hvis sikkerhedsledelsessystem er tilstrækkeligt velfungerende, kan håndtere ændringer i deres sikkerhedsregler uden Trafikstyrelsens godkendelse. Forudsætningen for en virksomheds egen håndtering af sine sikkerhedsregler er, at den lever op til nogle nærmere angivne krav, der indarbejdes i virksomhedens sikkerhedsledelsessystem. Kravene fastsættes af Trafikstyrelsen ved bekendtgørelse. Der er tale om en frivillig ordning, som den enkelte virksomhed kan vælge at benytte sig af.

Infrastrukturforvaltere, hvis sikkerhedsledelsessystem ikke opfylder krav fastsat i medfør af det foreslåede *stk. 3*, skal fortsat have sikkerhedsregler og ændringer heraf godkendt af Trafikstyrelsen, jf. det foreslåede *stk. 1*.

Bestemmelsens *stk. 4* fastsætter, at Trafikstyrelsen godkender jernbanevirksomhedernes og infrastrukturforvalterens trafikale sikkerhedsregler.

Trafikale sikkerhedsregler omfatter blandt andet drifts- og trafikstyringsregler, der som udgangspunkt er fastsat på EU-retligt plan, men også i nationale regler, herunder Sikkerhedsreglement af 1975, sikkerhedsinstrukser m.v. I sikkerhedsreglementet af 1975 gives grundregler for sikkerhedstjenesten. Reglementet udgives og opdateres af Banedanmark og gælder for alle, der kører på eller i anden form kommer i kontakt med Banedanmarks jernbanenet.

I dag er der blandt andet fastsat trafikale regler for kørsel på de kommende strækninger, der bliver udrustet med European Rail Traffic Management System (ERTMS), der er et signalsystem. Etablering af nye signalsystemer udløser behov for nye regler, procedurer og instrukser for kørsel på alle de strækninger, der udstyres med de nye signalsystemer.

Disse bestemmelser er udmøntet i Bestemmelser for Jernbane (BJ 5-2-2014 om drifts- og trafikstyringsregler), som Trafikstyrelsen udarbejder. BJ 5-2-2014 vil blive videreført efter lovens ikrafttræden.

Efter *stk. 5* kan transportministeren fasttætte nærmere regler om forholdene nævnt i *stk. 4*, herunder om at virksomhederne skal indsende dokumentation for de regler, som virk-

somheden udarbejder om udmøntning af funktionsbestemmelserne i BJ 5-2-2014 om drifts- og trafikstyringsregler.

Til § 62

Bestemmelsen i *stk. 1* er en videreførelse af den gældende jernbanelovs § 21 x. Bestemmelsen fastslår, at det altid er infrastrukturforvalteren for jernbane, der skal afholde udgifter til almindelig drift og vedligeholdelse af sikkerhedsforanstaltninger i niveauoverkørsler, der er åbne for almindelig færdsel. Infrastrukturforvalteren afholder også udgifter til drift og vedligeholdelse i de tilfælde, hvor vejmyndigheden har afholdt udgifterne til etablering eller forbedring af sikkerhedsforanstaltningerne, jf. bestemmelsens *stk. 2*.

Det er infrastrukturforvalteren, der er ansvarlig for sikkerheden i niveauoverkørsler, herunder for anlæg til sikring af vejtrafikken i niveauoverkørsler, jf. også bemærkningerne til den foreslåede § 57. Infrastrukturforvalteren løfter dette ansvar gennem almindelig drift og vedligehold af anlæg til sikring af vejtrafikken i niveauoverkørsler. Det er derfor fundet hensigtsmæssigt for at sikre et tilstrækkeligt sikkerhedsniveau, at det er den, der er ansvarlig for sikkerheden i niveauoverkørslen, der er forpligtet til at bære udgifterne til drift og vedligehold.

Det foreslåede *stk. 2* er en præcisering af den gældende jernbanelovs § 21 y. Bestemmelsen fastslår det såkaldte »skadevolderprincip«, hvorefter den instans, der er ansvarlig for et anlægsprojekt, der medfører ændrede forhold i sikkerhedsniveauet i niveauoverkørslen, som hovedregel også er den, der skal afholde udgifterne til de ændringer i anlæg til sikring af vejtrafikken i niveauoverkørsler, der er påkrævet for, at niveauoverkørslen lever op til gældende sikkerhedskrav. Udgifterne til den fremtidige drift og vedligeholdelse af sikkerhedsforanstaltningerne afholdes dog altid af infrastrukturforvalteren, jf. *stk. 1*, uanset hvem der har afholdt udgiften til ændringen eller etableringen af anlæg til sikring af vejtrafikken i niveauoverkørslen.

Anlæg til sikring af vejtrafikken i niveauoverkørsler er bl.a. krydsmærker, klokker, advarselssignalanlæg og bomanlæg.

Det betyder, at hvis sikkerhedsniveauet i niveauoverkørslen ændres som følge af et anlægsarbejde på vejnettet, afholdes udgifterne til omfattende ændringer eller etablering af anlæg til sikring af vejtrafikken i niveauoverkørsler af vejmyndigheden. Efter vejloven er vejmyndigheden den myndighed, som administrerer en offentlig vej. Tilsvarende afholdes udgifterne til ændringer eller forbedringer af anlæg til sikring af vejtrafikken i niveauoverkørsler af infrastrukturforvalteren, hvis sikkerhedsniveauet i niveauoverkørslen ændres som følge af et anlægsarbejde på banenettet. Vejmyndighederne betaler derved udgifter for etablering af nye anlæg til sikring af vejtrafikken i niveauoverkørsler, hvis formålet med anlægget er at forøge kapaciteten af motor-køretøjer. Vejmyndigheden skal ligeledes afholde udgifter ved ændring af eksisterende anlæg, hvor ændringen er så omfattende, at udgifterne til ændringen er at sidestille med udgifterne til etablering af et nyt anlæg. Derimod betaler infrastrukturforvalteren for udgifter til sikring af vejtrafikken

ved sikrede niveauoverkørsler, hvor ændringen ikke har til formål at forøge kapaciteten for motorkøretøjer, herunder at sikre de svage trafikanter. Ved svage trafikanter sigtes der f.eks. til cyklister og fodgængere. Infrastrukturforvalteren har i disse tilfælde ret til at tage højde for samspillet med eksisterende og planlagte arbejder og projekter på banen med henblik på effektiv ressourceudnyttelse, reduktion af gener for banens brugere og lignende.

Sikrede niveauoverkørsler er blandt andet udstyret med klokker, blinklys eller automatiske bomme.

Udgifter til ændringer i anlæg til sikring af vejtrafikken i niveauoverkørsler, der ikke kan henføres til et anlægsprojekt på enten vej- eller banenettet, afholdes af infrastrukturforvalteren, der som ansvarlig for sikkerheden i niveauoverkørslen skal sørge for, at niveauoverkørslen lever op til gældende sikkerhedskrav. Det vil typisk være tilfældet, hvor infrastrukturforvalteren selv vurderer, f.eks. som følge af den almindelige udvikling i vejtrafikken, at yderligere anlæg til sikring af vejtrafikken i niveauoverkørslen er påkrævet. Herudover kan Trafikstyrelsen som tilsynsmyndighed vurdere, at der er behov for at pålægge infrastrukturforvalteren at etablere eller ændre anlæg til sikring af vejtrafikken i niveauoverkørsler. Også i disse tilfælde af pålæg fra Trafikstyrelsen afholdes udgifterne af infrastrukturforvalteren.

Efter *stk. 3* kan transportministeren efter høring af den relevante infrastrukturforvalter og vejmyndighed pålægge infrastrukturforvalteren eller vejmyndigheden at anlægge eller udbygge viadukter til sikring af vejtrafikken i jernbaneanlæg, der er åbne for almindelig færdsel. Udgifter efter 1. pkt. afholdes af staten. Medfører anlæg eller udbygning af en viadukt fremtidige lettelser i infrastrukturforvalterens årlige udgifter, afholder infrastrukturforvalteren et beløb, der svarer til den kapitaliserede værdi af udgiftsbesparelsen og andre indvundne fordele. Transportministeren fastsætter beløbets størrelse, såfremt der ikke enighed herom.

Bestemmelsen er med sproglige tilpasninger en videreførelse af jernbanelovs § 8 a, *stk. 3*, og § 21 z. Forslag til anlæg eller ombygning af viadukter kan forelægges Transportministeriet af infrastrukturforvaltere og vejmyndigheder. Disse kan ligeledes henlede ministeriets opmærksomhed på jernbaneanlæg, hvor særlige trafikale eller færdselssikkerhedsmæssige forhold taler for gennemførelse af viaduktanlæg. De afgørelser, som transportministeren træffer om beløbets størrelse i tilfælde af uenighed om beløbets størrelse, kan indbringes for domstolene efter almindelige regler.

Bestemmelsen i *stk. 4* er med sproglige tilpasninger og en enkelt udvidelse en videreførelse af den gældende jernbanelovs § 8 a, *stk. 2*.

Bestemmelsen bemyndiger transportministeren til at fastsætte regler om anlæg til sikring af vejtrafikken i niveauoverkørsler, herunder vejvendte anlæg til sikring af vejtrafikken i niveauoverkørsler. Bemyndigelsen vil som noget nyt også kunne benyttes til at fastsætte regler om, hvem der har ansvaret for vejbelægningen i niveauoverkørsler fra nærme-

ste skinne og ud mod vejen. Dette er en udvidelse i forhold til gældende ret.

I dag er den gældende § 8 a, stk. 2, udmøntet i bekendtgørelse nr. 115 af 31. januar 2014 om sikkerhedsforanstaltninger i niveauoverkørsler, der er åbne for almindelig færdsel.

Reglerne fastsættes efter forhandling med justitsministeren, fordi niveauoverkørsler både består af jernbaneanlæg, der er omfattet af jernbaneloven under transportministeren, og af vejanlæg, der er omfattet af færdselsloven under justitsministeren.

Det skal bemærkes, at hvor færdselsloven ikke er gældende, gælder jernbanelovens regler for niveauoverkørsler ligeledes for letbaner.

Reglerne finder anvendelse for anlæg i både eksisterende og nye niveauoverkørsler. Nye niveauoverkørsler anlægges hovedsageligt, når eksisterende niveauoverkørsler, der er sikret med krydsmærker, nedlægges, og der etableres en ny niveauoverkørsel som erstatning.

Til § 63

Bestemmelsen i *stk. 1* er med en sproglig tilpasning en videreførelse af den gældende jernbanelovs § 21 a, stk. 2. Bestemmelsen fastsætter, at anlæg til sikring af vejtrafikken (sikkerhedsforanstaltninger) i niveauoverkørsler, der ikke er åbne for almindelig færdsel, etableres og vedligeholdes af infrastrukturforvalteren for det pågældende baneafsnit. Heri ligger endvidere, at det er infrastrukturforvalteren, der afholder udgifterne til anlæg til sikring af vejtrafikken i niveauoverkørsler, der ikke er åbne for almindelig færdsel.

Det foreslås i *stk. 2* som noget nyt, at transportministeren bemyndiges til at fastsætte regler om sikkerhed i niveauoverkørsler, der ikke er åbne for almindelig færdsel. I dag fremgår reglerne om sikkerhed i disse niveauoverkørsler direkte af den gældende jernbanelov, jf. § 21 a. Her fremgår det, at private overkørsler og overgange skal være forsynet med led, bomme, låger, drejekors eller anden lukkeindretning på de baner, hvor den højeste tilladte hastighed overstiger 75 km/t.

Det er ikke umiddelbart hensigten at ændre på disse krav, men der vil i forbindelse med udmøntningen af reglerne blive lavet en gennemgang af, om reglerne er tidssvarende, ligesom bemyndigelsen på længere sigt vil kunne anvendes til at fastsætte regler, der afspejler de til enhver tid aktuelle sikkerhedsbehov uden at ændre loven.

Til § 64

Bestemmelsen er en videreførelse af principperne i den gældende jernbanelovs § 21 i, stk. 3, § 21 j, stk. 3, og § 21 k, stk. 5, om anvendelse af assessorer og sagkyndige m.v. Bestemmelsen samler disse regler i én bestemmelse. Med bestemmelsen er der samtidig valgt en samlebetegnelse for assessorer, sagkyndige m.v., der nu benævnes uafhængige tredjeparter.

Bestemmelsen i *stk. 1* fastslår, at Trafikstyrelsen kan kræve at virksomheder, som ønsker Trafikstyrelsens godkendelse af køretøjer, jernbaneinfrastruktur eller virksomheders

sikkerhedsregler, skal anvende uafhængig tredjepartsvurdering til brug for ansøgningen.

Bestemmelsen om brug af sagkyndig bistand i forbindelse med tilsyn anvendes, hvor der har været anvendt sagkyndig bistand eller assessorbistand i forbindelse med godkendelser omtalt i det foreslåede stk. 1.

Der er i dag et voksende behov for brug af uafhængig tredjepartsvurdering i forbindelse med godkendelse af infrastrukturprojekter og godkendelse af køretøjer. Der vil således være brug for at stille krav til disse parter, når deres vurderinger lægges til grund ved godkendelser, jf. nedenstående stk. 3 og 4.

Bestemmelsens *stk. 2* fastsætter, at Trafikstyrelsen fører tilsyn med de af Trafikstyrelsen godkendte uafhængige tredjeparter. Der er tale om, at Trafikstyrelsen fører tilsyn med, at de uafhængige tredjeparter lever op til de krav, der følger af godkendelsen.

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

Bestemmelsen kom ind i jernbaneloven i 2007 for at sikre, at Trafikstyrelsen i forbindelse med tilsyn med virksomhederne samt i forbindelse med godkendelser råder over den nødvendige kompetence. Der er således mulighed for, at der i forbindelse med ovennævnte opgaver, kan inddrages personer som særlig sagkyndig bistand, uden at de er ansat i Trafikstyrelsen. Den særlig sagkyndige kan ikke operere på egen hånd, men skal alene bistå Trafikstyrelsens medarbejdere i forbindelse med vurdering af faktuelle forhold i relation til virksomhederne. Dette kunne f.eks. være en geolog i forbindelse med vurderingen af infrastrukturforvalterens tilsyn og vedligehold med afvandingsanlæg og dæmninger.

Bestemmelsen om brug af sagkyndig bistand i forbindelse med tilsyn anvendes, hvor der har været anvendt sagkyndig bistand eller assessorbistand i forbindelse med godkendelsen.

Trafikstyrelsen kan i henhold til *stk. 4* fastsætte regler om godkendelse af og krav til personer eller virksomheder, som udfører uafhængige tredjepartsvurderinger, herunder om uafhængighed og kompetence.

Bemyndigelsen er i dag blandt andet udmøntet i bekendtgørelse nr. 56 af 24. januar 2013 om godkendelse af køretøjer på jernbaneområdet samt bekendtgørelse nr. 1187 af 12. december 2012 om ibrugtagningstilladelse for delsystemer i jernbaneinfrastrukturen. Der vil i forbindelse med lovens ikrafttræden blive udarbejdet en bekendtgørelse, hvor der gives mulighed for at uvildig tredjepart, herunder assessorer på jernbaneområdet, kan godkendes af Trafikstyrelsen, hvor der ikke er krav om anvendelse af akkrediterede assessorer, jf. den foreslåede § 12.

§ 65

Bestemmelsen viderefører princippet i den gældende jernbanelovs § 6, stk. 5, og § 21 h, stk. 2.

Bestemmelsen i *stk. 1* fastslår, at den, som udfører sikkerhedsklassificerede funktioner på jernbanelområdet, skal have de nødvendige faglige kvalifikationer, som er opnået via en af Trafikstyrelsen godkendt uddannelse samt have en helbredsgodkendelse. En sikkerhedsklassificeret funktion kan f. eks. være lokomotivførere, medarbejdere i fjernstyringscentralerne, togførere, førere af arbejds køretøjer m.fl.

Funktionen har direkte betydning for sikkerheden, dvs. at jernbanesikkerheden skal være påvirket direkte ved udførelse heraf.

Reglerne om helbreds krav fremgår i dag af bekendtgørelse nr. 986 af 11. oktober 2011 om helbreds krav på jernbanelområdet. De mere detaljerede krav til uddannelse og helbred fastsættes i bekendtgørelse. Der henvises dog til lovforslagets specielle bemærkninger til bestemmelserne i §§ 66-69, der også omhandler uddannelses- og helbreds krav.

Bestemmelsen i *stk. 2* giver Trafikstyrelsen bemyndigelse til at fastsætte regler og træffe afgørelser om, hvorvidt en funktion anses for at være en sikkerhedsklassificeret funktion.

Det forventes, at der fremover vil komme nye funktioner på jernbanelområdet. Virksomhederne vil skulle foretage en risikovurdering af disse nye funktioner. Herefter vil Trafikstyrelsen kunne afgøre, hvorvidt den pågældende funktion anses for at være en sikkerhedsklassificeret funktion med den konsekvens, at medarbejderen skal have en uddannelse, der er godkendt af Trafikstyrelsen, samt kunne opnå en helbredsgodkendelse efter det foreslåede *stk. 1*.

Endvidere vil der kunne foretages risikovurderinger af de nuværende sikkerhedsklassificerede funktioner med henblik på at vurdere, hvorvidt disse funktioner stadigvæk skal anses for at være en sikkerhedsklassificeret funktion. Virksomheder vil skulle foretage disse risikovurderinger, hvorefter Trafikstyrelsen vil kunne afgøre, hvorvidt funktionen stadigvæk skal anses for at være en sikkerhedsklassificeret funktion, hvorefter der fortsat opstilles krav om uddannelse og helbredsgodkendelse.

Til § 66

Bestemmelsens *stk. 1* og *3* er en nyaffattelse af den gældende jernbanelovs § 21 j, *stk. 1*, jf. den gældende lovs § 21 i, *stk. 1*, nr. 4. Bestemmelsens *stk. 2* og *4* er en videreførelse af den gældende jernbanelovs § 6, *stk. 3* og *4*.

Det foreslås i *stk. 1*, at Trafikstyrelsen godkender uddannelser til udførelse af sikkerhedsklassificerede funktioner på jernbanelområdet. Dette omfatter eksempelvis lokomotivførere.

Sikkerhedsklassificerede funktioner, som udføres af sikkerhedsklassificerede personer, omfatter de tidligere personer/funktioner, der havde betegnelsen jernbaneteknisk personale. Disse kunne være lokomotivførere, fjernstyringsmedarbejdere, togførere, m.fl. Det er fundet hensigtsmæssigt fremover at bruge begrebet »sikkerhedsklassificerede funktioner« som samlebetegnelse, der således også omfatter lokomotivførere.

Det er hensigten med bestemmelsen at tydeliggøre, at Tra-

fikstyrelsen godkender uddannelserne. I dag fremgår Trafikstyrelsens opgavevaretagelse af den gældende lovs § 21 j, *stk. 1*, jf. den gældende lovs § 21 i, *stk. 1*, nr. 4. Efter bestemmelsen i den gældende lov godkender Trafikstyrelsen efter indstilling fra infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder krav til, at personer, der udfører sikkerhedsklassificerede funktioner, besidder de nødvendige faglige kvalifikationer.

Med lovforslaget vil Trafikstyrelsen skulle godkende uddannelser for alle øvrige sikkerhedsklassificerede funktioner end lokomotivførere. For lokomotivførere skal der både foreligge en godkendt uddannelse, ligesom den enkelte person skal godkendes, hvilket fremgår af lokomotivførerdirektivet.

Bestemmelsen i *stk. 2* fastslår, at transportministeren godkender uddannelsessteder for lokomotivførere i henhold til krav angivet i retsakter fastsat af Den Europæiske Union.

I henhold til nyere EU-regler (Kommissionens afgørelse af 22. november 2011 om kriterier for anerkendelsen af uddannelsescentre, der er involveret i uddannelsen af lokomotivførere, om kriterier for anerkendelsen af eksaminatorer for lokomotivførere og om kriterier for afholdelsen af prøver i overensstemmelse med lokomotivførerdirektivet) skal alle jernbanevirksomheder og teoretiske uddannelsessteder, eksempelvis skoler, som uddanner lokomotivførere, godkendes i henhold til de krav, der er angivet i Kommissionsafgørelsen. Formålet er at opnå en større ensartethed i uddannelserne af lokomotivførerne samt af lærere og eksaminatorer, faciliteter m.v. Med fast definerede krav til uddannelsesstederne og krav om godkendelse af disse åbnes markedet for at udbyde lokomotivføreruddannelser. Kommissionsafgørelsen skal ses i sammenhæng med og er hjemlet i lokomotivførerdirektivet, der opstiller krav til lokomotivførerne.

I Danmark er det Trafikstyrelsen, der som sikkerhedsmyndighed udsteder lokomotivførerlicenser til lokomotivførere. Kommissionsafgørelsen er gennemført ved bekendtgørelse nr. 1029 af 5. november 2012 om godkendelse af uddannelsescentre, eksaminatorer, m.v. ved uddannelse af lokomotivførere på jernbanelområdet. Det er i bekendtgørelsen fastsat, at det er Trafikstyrelsen, der godkender uddannelsesstederne i henhold til kravene i kommissionsafgørelsen.

En ansøger, som ønsker at blive godkendt som uddannelsessted, kan være en person, eller et uddannelsessted, f.eks. en skole eller en jernbanevirksomhed. Ansøgeren skal kunne dokumentere tekniske og driftsmæssige kompetencer og kunne organisere passende uddannelses- og træningskurser, der dækker de enkelte uddannelsesbehov. Ansøgeren skal også have det nødvendige personale og de nødvendige faciliteter til brug for undervisningen. Uddannelsen skal gøre lokomotivførere i stand til at opnå en lokomotivførerlicens og et lokomotivførercertifikat i henhold til lokomotivførerdirektivet.

Det foreslås i *stk. 3*, at Trafikstyrelsen kan fastsætte nærmere regler om de i *stk. 1* nævnte uddannelser, herunder regler for certificering, uddannelsernes indhold, krav til lærere m.v.

I dag er disse regler udmøntet ved bekendtgørelse nr.

985 af 11. oktober 2011 om certificering af lokomotivførere med senere ændringer, hvor der er fastsat regler om bl.a. betingelser og procedurer for certificering af lokomotivførere, herunder opgaver, som påhviler Trafikstyrelsen, jernbanevirksomhederne, infrastrukturforvaltere og lokomotivførere. Bekendtgørelsen forventes videreført efter lovens ikrafttræden.

Efter *stk. 4* kan transportministeren fastsætte nærmere regler om godkendelse af uddannelsessteder for lokomotivførere efter det foreslåede *stk. 2* samt fastsætte regler om tilsyn af uddannelsesstederne i det foreslåede *stk. 2* herunder om at ministeren kan bemyndige andre statslige myndigheder eller offentlige institutioner til at udføre dette tilsyn.

Bestemmelsen giver mulighed for, at tilsynet med uddannelsescentrene, herunder de skoler, der uddanner lokomotivførere i den teoretiske del, kan gennemføres. I dag er det Trafikstyrelsen, der udfører tilsynet. Der er tale om et retligt område, som er under udvikling, og hvor der forventes flere EU-regler på området. Det forventes således, at der løbende bliver behov for at justere reglerne på området, hvorfor en bemyndigelse til, at ministeren fastsætter reglerne administrativt uden behov for lovændringer findes mest hensigtsmæssig.

Bemyndigelsen er udmøntet i bekendtgørelse nr. 1029 af 5. november 2012 om godkendelse af uddannelsescentre, eksaminatorer, m.v. ved uddannelse af lokomotivførere på jernbaneområdet. Bekendtgørelsen vil blive videreført efter lovens ikrafttræden.

Til § 67

Bestemmelsen viderefører med sproglige tilpasninger den gældende jernbanelovs § 6, *stk. 1 og 2*.

Af bestemmelsen i *stk. 1* fremgår, at transportministeren kan pålægge jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere mod betaling og på lige og ikke-diskriminerende vilkår at uddanne lokomotivførere og andet personale på jernbaneområdet, herunder at stille praktikpladser til rådighed.

I praksis betyder det, at når virksomhederne stiller praktikpladser til rådighed og uddanner lokomotivførere for andre jernbanevirksomheder eller infrastrukturforvaltere, skal den virksomhed, der får uddannet personale, betale for denne ydelse.

Bestemmelsen skal hjælpe med at sikre, at jernbanevirksomheder kan få uddannet det personale, som de har behov for, uanset om virksomhederne ikke selv har mulighed for at uddanne personalet. Bestemmelsen søger at sikre, at personer kan opnå de nødvendige faglige kvalifikationer. Med disse kvalifikationer kan vedkommende søge ansættelse i en anden jernbanevirksomhed eller hos en anden infrastrukturforvalter. Bestemmelsen er særlig væsentlig ved udbud af togtrafik, således at en udefra kommende jernbanevirksomhed kan få uddannet sit personale til at udføre sikkerhedsklassificerede funktioner i Danmark.

Med bestemmelsens ordlyd om »andet personale på jernbaneområdet« menes der eksempelvis personale, der varetager opgaver i fjernstyringscentraler.

Efter bestemmelsen i *stk. 2* kan transportministeren fastsætte nærmere regler om forhold nævnt i det foreslåede *stk. 1*.

Transportministeren har udmøntet denne hjemmel for så vidt angår uddannelse af personale i bekendtgørelse nr. 706 af den 26. juni 2009 om en praktikplads- og betalingsordning m.v. ved uddannelse af lokomotivførere.

Bestemmelsen i *stk. 3* bemyndiger transportministeren til at fastsætte regler om, at jernbanevirksomheder, der udfører passagertrafik på kontrakt om offentlig tjeneste, skal indgå i en betalingsordning i forbindelse med den praktiske del af lokomotivføreruddannelsen. Betalingsordningen baseres på objektive kriterier. Virksomheder, som ikke udfører trafik som offentlig tjeneste, kan tilslutte sig betalingsordningen, såfremt virksomhederne ønsker det.

Kontrakter om trafik udført som offentlig tjeneste omfatter de kontrakter, der i den gældende jernbanelov benævnes kontrakter om trafik udført som offentlig service.

Ordningen foreskriver blandt andet, at jernbanevirksomhederne skal indbetale et beløb til Trafikstyrelsen. Beløbet vil udgøre virksomhedens forholdsmæssige bidrag til ordningen og vil være baseret på virksomhedens antal ansatte lokomotivførere, det samlede uddannelsesbehov (for alle jernbanevirksomheder i ordningen) samt et fastsat beløb pr. elev. Virksomhedernes bidrag beregnes hvert år på grundlag af virksomhedernes indmeldinger om antal ansatte lokomotivførere og indmeldinger om forventet uddannelsesbehov for året. Ordningen retter sig mod den offentlige lokomotivføreruddannelse. Formålet med betalingsordningen er at øge incitamentet til at uddanne lokomotivførere, idet virksomhederne under alle omstændigheder betaler til uddannelsen af disse.

Jernbanevirksomheder, der udfører passagertrafik som offentlig tjeneste, er forpligtede til at indgå i ordningen. Udfører jernbanevirksomheden både trafik som offentlig tjeneste og fri trafik, bidrages der kun med den del af trafikken, som vedrører offentlig tjeneste.

Andre jernbanevirksomheder har mulighed for efter nærmere aftale med Trafikstyrelsen at deltage i ordningen. Der er dermed tale om et tilbud, da ordningen i dag kun gælder jernbanevirksomheder, som udfører trafik som offentlig tjeneste. Andre jernbanevirksomheder vil således kunne deltage i ordningen på fuldt ud samme vilkår, som jernbanevirksomheder, der udfører passagertrafik som offentlig service.

Transportministeren har udmøntet denne hjemmel for så vidt angår uddannelse af personale i bekendtgørelse nr. 706 af den 26. juni 2009 om en praktikplads- og betalingsordning m.v. ved uddannelse af lokomotivførere.

Det fremgår af bekendtgørelsen om en praktikplads- og betalingsordning for lokomotivførere, at såfremt virksomheden ikke tilbyder en færdiguddannet elev fortsat ansættelse i mindst 1 år i virksomheden, skal virksomheden tilbagebetale halvdelen af refusionen for den pågældende elev.

Til § 68

Bestemmelsen i *stk. 1* viderefører med sproglige tilpas-

ning den gældende jernbanelovs § 21 h, stk. 2, mens de foreslåede stk. 2 og 3 er nye.

Bestemmelsen indeholder i *stk. 1* bemyndigelse til transportministeren til at fastsætte regler om udstedelse af helbredsgodkendelser og krav til helbred for personer, der udfører sikkerhedsklassificerede funktioner. Kravene til helbred kan indeholde bestemmelser om udtagning af blod-, sved- og urinprøver i forbindelse med helbredsundersøgelser.

Denne bemyndigelse er udmøntet i bekendtgørelse nr. 986 af 11. oktober 2011 om helbredskrav på jernbaneområdet samt bekendtgørelse nr. 276 af 25. marts 2010 om udåndingsprøver efter jernbaneloven. Bekendtgørelse om helbredskrav på jernbaneområdet forventes videreført, men revideres i forbindelse med lovens ikrafttræden, herunder på baggrund af at personer, der udfører sikkerhedsklassificerede funktioner ved metroen, skal have særlige regler, jf. lovforslagets § 39. Bekendtgørelse om udåndingsprøver efter lov om jernbane videreføres ved lovens ikrafttræden.

Trafikstyrelsen udsteder helbredsgodkendelser til personer, som udfører sikkerhedsklassificerede funktioner. Regler for helbred findes bl.a. i lokomotivførerdirektivet samt i den tekniske specifikation for interoperabilitet vedrørende drifts- og trafikstyring (TSI OPE). Helbredsgodkendelser udstedt i henhold til gældende EU-lovgivning af et andet EU-medlemsland eller EØS-land gælder også i Danmark.

Med bestemmelsen i *stk. 2* foreslås det at give mulighed for, at transportministeren kan fastsætte regler om udpeging af læger og psykologer i forbindelse med udstedelse af helbredsgodkendelser m.v. Der henvises til de almindelige bemærkninger pkt. 2.7. Bemyndigelsen vil skulle udmøntes administrativt ved bekendtgørelse efter lovens ikrafttræden.

Bestemmelsen i *stk. 3*, fastlår, at Trafikstyrelsen fører tilsyn med, at de aftaler, der indgås med læger og psykologer efter de regler, der er fastsat efter det foreslåede stk. 2, overholdes. Som nævnt ovenfor er der tale om en ny bestemmelse.

Til § 69

Bestemmelsen er en videreførelse af den gældende jernbanelovs § 21 m med enkelte præciseringer. Dog er de foreslåede stk. 1, nr. 4 og 5, nye.

Bestemmelsen fastsætter i *stk. 1, nr. 1*, at en sikkerhedsklassificeret person ikke må udføre eller forsøge at udføre sikkerhedsklassificerede funktioner, når den pågældende har indtaget spiritus i et sådant omfang, at denne er ude af stand til at gøre tjeneste på fuldt betryggende måde.

Fuldbyrdelsen finder allerede sted ved forsøget på at udføre sikkerhedsklassificerede funktioner, og der er således tale om et fremrykket fuldbyrdelsesmoment.

Der er stilstrækkeligt belæg for at straffe en sikkerhedsklassificeret person, hvis denne har indtaget spiritus i et sådant omfang, at denne er ude af stand til at gøre tjeneste på fuldt betryggende måde, selvom personen har en alkoholpromille under 0,20. Med bestemmelsen sigtes til de situationer, hvor der er mistanke om spirituskørsel, men hvor der

ikke foreligger en brugbar blodprøve, og det således kan være vanskeligt at bevise, at alkoholpromillen har oversteget 0,20. Bestemmelsen svarer til en lignende bestemmelse i færdselslovens § 53.

I *stk. 1, nr. 2*, fastsættes det videre at en sikkerhedsklassificeret person ikke må udføre eller forsøge at udføre sikkerhedsklassificerede funktioner såfremt den pågældende har en alkoholkoncentration i blodet på 0,20 promille eller derover.

Ordlyden i bestemmelsens stk. 1, nr. 1 og 2, er således i tråd med luftfartlovens § 50, stk. 1. Baggrunden for den lave promillegrænse er, at der stilles strengere krav til de personer, som udfører sikkerhedsklassificerede funktioner. Dette er begrundet i den kendsgerning, at selv indtagelse af et ringe kvantum spiritus i nogen grad nedsætter en persons reaktionsevne, opmærksomhed og præcision samt det forhold, at ulykker inden for jernbanedrift ofte indebærer betydelig risiko for tings- og personskader.

I *stk. 1, nr. 3*, fastsættes det, at en sikkerhedsklassificeret funktion heller ikke må udføres, når personen har indtaget andre bevidsthedspåvirkende stoffer i et sådant omfang, at den pågældende er ude af stand til at udføre sikkerhedsklassificerede funktioner på fuldt betryggende måde.

Bestemmelsen vil således automatisk omfatte stoffer, der i medfør af lov om euforiserende stoffer, jf. lov nr. 748 af 1. juli 2008 med senere ændringer helt eller delvis er forbudt eller vil blive forbudt fremover af indenrigs- og sundhedsministeren ved ændringer af loven.

Det foreslås som noget nyt i *stk. 1, nr. 4*, at en sikkerhedsklassificeret funktion heller ikke må udføres eller forsøges udført, hvis den pågældendes blod under eller efter udførelsen af den sikkerhedsklassificerede funktion indeholder bevidsthedspåvirkende stoffer, som efter regler fastsat af justitsministeren er klassificeret som farlige for færdselssikkerheden, og som ikke er indtaget i henhold til en lovlige recept.

Bestemmelsen indebærer, at der er indført en nulgrænse for visse stoffer, således at kørsel eller forsøg på kørsel af en person, som har et eller flere af de omfattede stoffer i blodet, forbydes uden hensyn til, om det kan godtgøres, at stoffet i det konkrete tilfælde har påvirket den pågældendes evne til at føre køretøjet.

Det følger af *stk. 1, nr. 5*, at en sikkerhedsklassificeret funktion heller ikke må udføres eller forsøges udført, hvis den pågældende person har indtaget stoffer i henhold til en lovlige recept, hvis indtagelsen ikke er sket i overensstemmelse med recepten, og den pågældende er ude af stand til at udføre sikkerhedsklassificerede funktioner på fuldt betryggende måde.

Baggrunden for de nye bestemmelser i stk. 1, nr. 4 og 5, er, at politiet i dag har redskaber, der kan måle indholdet af bevidsthedsforstyrrende stoffer i blodet. Tilsvarende bestemmelser findes i færdselslovens § 54. Overtrædelse af den foreslåede bestemmelse strafbelægges efter lovforslagets § 118.

Det bemærkes i den forbindelse, at justitsministeren med

hjemmel i færdselslovens § 54, stk. 1, har udstedt regler i bekendtgørelse nr. 655 af 19. juni 2007 om klassificering af færdselssikkerhedsfarlige stoffer med senere ændringer.

Ligeledes må sikkerhedsklassificerede funktioner ifølge det foreslåede *stk. 1, nr. 6*, ikke udføres eller forsøges udført, hvis funktionen ikke kan varetages på fuldt betryggende vis på grund af sygdom, svækkelse, overanstrengelse, mangel på søvn eller af lignende årsager.

Bestemmelsen i *stk. 2* forbyder, at en arbejdsgiver eller anden foresat lader nogen udføre sikkerhedsklassificerede funktioner i forbindelse med driften af jernbanevirksomhed eller jernbaneinfrastrukturforvaltning, når den pågældende befinder sig i en tilstand som nævnt i *stk. 1*.

Dermed videreføres den særlige handlepligt for arbejdsgiver eller anden foresatte til at gribe ind, hvor nogen vil udføre en sikkerhedsklassificeret funktion, og hvor den pågældende befinder sig i en tilstand som nævnt i *stk. 1*.

Bestemmelsen i *stk. 3* bestemmer, at hvis en arbejdsgiver eller en anden foresat har en formodning om, at en person udfører eller forsøger at udføre sikkerhedsklassificerede funktioner i forbindelse med jernbanevirksomhed eller jernbaneinfrastrukturforvaltning i en sådan tilstand som nævnt i *stk. 1*, skal arbejdsgiveren eller den foresatte sørge for, at den pågældende fritages for de sikkerhedsklassificerede funktioner.

Stk. 4 og 5 fastsætter rammerne for konkrete undersøgelsesbeføjelser i forhold til den person, der formodes at have begået forseelsen, idet politiet med henblik på at konstatere en eventuel overtrædelse af *stk. 1* til enhver tid kan forlange, at en person, der er omfattet af *stk. 1*, afgiver udåndings-, sput- eller svedprøve eller lader sine øjne besigtige. Herudover kan politiet fremstille en person til udtagelse af blod- eller urinprøve, hvis der er grund til at antage, at den pågældende har overtrådt bestemmelserne i *stk. 1, nr. 1-3*, og en udåndingsprøve ikke er tilstrækkelig, eller den pågældende nægter eller er ude af stand til at foretage en udåndings-, sput- eller svedprøve.

Når særlige omstændigheder taler derfor, kan politiet tilige fremstille den pågældende til undersøgelse hos en læge. Særlige omstændigheder kan opstå, hvor den sikkerhedsklassificerede person har hensat sig i en tilstand eller hvis sygdomshistorik gør, at politiet har brug for lægelig bistand til at udtage f.eks. blodprøve.

Bestemmelsen i *stk. 6* er ny og fastsætter, at de foreslåede *stk. 1-5* finder tilsvarende anvendelse på personer, der udfører kørsel med letbanekøretøjer på områder, der er omfattet af færdselslovens § 1 om færdselslovens anvendelsesområde. Det bemærkes i den forbindelse, at det i færdselslovens § 1 er fastsat, at færdselsloven, hvor andet ikke er bestemt, gælder for færdsel på vej, som benyttes til almindelig færdsel af en eller flere færdselsarter, jf. bemærkningerne til den foreslåede § 39.

Det forudsættes, at færdselslovsovertrædelser begået med letbanetog har indbyrdes gentagelsesvirkning med forseelser begået med motordrevet køretøj. Det gælder, uanset at alkoholpromillegrænsen for kørsel med letbanekøretøj (0,2

promille eller derover) ikke er den samme som for kørsel med motordrevet køretøj (over 0,5 promille). Det anførte indebærer f.eks., at såfremt en letbanefører er dømt for et 1. gangstilfælde af spirituskørsel i et letbanekøretøj, og herefter kører spirituskørsel i et motordrevet køretøj, skal spirituskørslen i det motordrevne køretøj i forhold til spørgsmålet om frakendelse af førerretten bedømmes som et 2. gangstilfælde med den efter praksis skærpende virkning det måtte have i forhold til sanktionsudmålingen. Tilsvarende gælder, såfremt der foreligger et tilfælde af spirituskørsel med henholdsvis letbanekøretøj og motordrevet køretøj til samtidig pådømmelse.

En tilsvarende bestemmelse er indsat i færdselslovens § 125 ved lov nr. 1494 af 23. december 2014 om ændring af færdselsloven (Letbaner). Efter færdselslovens § 125, kan føreren af et letbanekøretøj efter § 125, stk. 1-6, frakendes retten til at føre motordrevet køretøj. Det samme gælder, hvis letbanekøretøjet er ført under påvirkning af spiritus, bevidsthedspåvirkende stoffer, sygdom m.v. i strid med jernbaneloven eller administrative forskrifter fastsat med hjemmel i jernbaneloven.

Efter *stk. 7* fastsætter transportministeren efter forhandling med justitsministeren regler om prøver og undersøgelser, der er nævnt i *stk. 4 og 5*.

Bemyndigelsen er i dag udmøntet ved bekendtgørelse nr. 276 af 25. marts 2010 om udåndingsprøver efter lov om jernbane. Bekendtgørelsen forventes videreført i forbindelse med lovens ikrafttræden. Ordningen svarer til den, der er på luftfartsområdet.

Til § 70

Bestemmelsen er en omskrivning af og videreførelse af den gældende jernbanelovs § 21 i, dog med den ændring, at Trafikstyrelsens tilsynsområde udvides til også at omfatte tilsyn med sikkerhedsmæssige ydelser, som udføres af andre virksomheder for indehavere af et sikkerhedscertifikat eller en sikkerhedsgodkendelse.

Bestemmelsen i *stk. 1* fastslår, at Trafikstyrelsen fører tilsyn med, at indehavere af et sikkerhedscertifikat, jf. den foreslåede § 58, eller en sikkerhedsgodkendelse, jf. den foreslåede § 59, overholder betingelserne for opretholdelse af sikkerhedscertifikatet eller sikkerhedsgodkendelsen.

Trafikstyrelsens tilsyn med sikkerhedscertifikater eller sikkerhedsgodkendelser er afgiftsbelagt efter lovforslagets § 109.

Bestemmelsen i *stk. 2* fastslår, at Trafikstyrelsen fører tilsyn med, at indehavere af et sikkerhedscertifikat eller en sikkerhedsgodkendelse, overholder gældende lovgivning på jernbaneområdet vedrørende interoperabilitet, beredskab, jernbanesikring og jernbanesikkerhed, herunder farligt gods, helbreds krav, uddannelse, anlæg til sikring af vejtrafikken i niveauoverkørsler, godkendelse af jernbanekøretøjer og jernbaneinfrastruktur m.v. Trafikstyrelsen kan ligeledes føre tilsyn med sikkerhedsmæssige ydelser, som udføres af andre virksomheder for indehavere af et sikkerhedscertifikat eller en sikkerhedsgodkendelse.

En række bekendtgørelser med hjemmel i loven stiller krav til virksomhederne inden for bl.a. områder som jernbanesikkerhed, beredskab, uddannelse og ibrugtagningstilladelser. Trafikstyrelsen fører kontrol med virksomhedernes opfyldelse af kravene gennem tilsyn med virksomhederne.

Trafikstyrelsen fører således tilsyn med bl.a.,

- 1) at gældende sikkerhedsregler overholdes,
- 2) at jernbanemateriel og -anlæg opfylder gældende sikkerhedskrav,
- 3) at infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder har etableret og vedligeholder et sikkerhedsledelsessystem samt råder over de nødvendige sikkerheds-, registrerings- og kontrolsystemer i forhold til de pågældende typer jernbaneinfrastruktur, materiel, trafik m.v.,
- 4) at infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder overholder de gældende regler vedrørende befordring af farligt gods med jernbane,
- 5) at jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere udarbejder handlings-, beredskabs- og informationsplaner m.v., og
- 6) at gældende regler om interoperabilitet overholdes.

Trafikstyrelsen har grundlæggende to forskellige tilsynsopgaver: 1) som certificerende organ for virksomhedernes sikkerhedsledelsessystemer og 2) som »klassisk« tilsynsmyndighed med beføjelser til at foretage tilsyn med alle forhold inden for jernbanens sikkerhed samt sikkerhedsforanstaltninger i niveauoverkørsler, der både er vej- og banevendte.

Ved udførelsen af opgaven som en klassisk tilsynsmyndighed undersøger Trafikstyrelsen f.eks., om en virksomhed opfylder de gældende regler vedrørende uddannelse af personale eller sørger for, at personalet opfylder eventuelle helbredskrav.

Som certificerende myndighed udsteder Trafikstyrelsen sikkerhedscertifikater til jernbanevirksomheder og sikkerhedsgodkendelser til infrastrukturforvaltere. Som tilsynsmyndighed fører Trafikstyrelsen tilsyn (audits) med udgangspunkt i virksomhedernes sikkerhedscertifikat eller sikkerhedsgodkendelse. Tilsyn benyttes ved udstedelse, fornyelse, opfølgning og ændring af sikkerhedscertifikater og sikkerhedsgodkendelser.

Trafikstyrelsen benytter sig af begrebet afvigelser i forbindelse med sikkerhedscertificering og sikkerhedsgodkendelse af virksomhedernes sikkerhedsledelsessystemer. Såfremt Trafikstyrelsen i forbindelse med et tilsyn konstaterer, at virksomheden ikke overholder egne sikkerhedsprocedurer, eller at virksomheden ikke i tilstrækkelig grad sikrer, at gældende krav til sikkerhedsledelsessystemer efterleves, er der tale om en afvigelse. En afvigelse er en objektiv konstatering af, at et givent krav ikke til fulde er opfyldt. Konstatering af en afvigelse vil normalt ikke bevirke, at jernbanesikkerheden er i fare. Såfremt jernbanesikkerheden er i fare, vil afvigelsen være ledsaget af et påbud eller et forbud. En afvigelse vil som oftest betyde, at virksomheden skal iværksætte foranstaltninger for at opfylde det eller de krav, der afviges fra.

Dette vil som oftest være ændring af adfærd eller procedure eller at tilvejebringe manglende dokumentation. Afvigelsens ordlyd og tidsfrist aftales i alle tilfælde med virksomheden i umiddelbar forbindelse med tilsynet, hvor afvigelsen er konstateret. Den ledende tilsynsførende skal være overbevist om, at virksomheden har forstået afvigelsen samt det eller de krav, som ikke er imødekommet. Virksomheden skal kvittere for modtagelse og accept af afvigelse og tidsfrist.

Virksomheden skal inden for en aftalt tidsfrist fremsende den aftalte manglende dokumentation for, at afvigelsen er imødekommet. Virksomheden skal dokumentere, at forholdet er udbedret, og at sikkerhedsledelsessystemet er rettet til således, at lignende forhold ikke sker igen. Når afvigelsen anses for værende imødekommet, og kravet atter opfyldes tilfredsstillende, fremsender Trafikstyrelsen et lukkebrev til virksomheden.

Manglende imødekommelse af afvigelser kan i sidste ende føre til, at Trafikstyrelsen ikke længere vurderer, at virksomheden på tilfredsstillende vis opfylder krav til opretholdelse af virksomhedens sikkerhedscertifikat eller sikkerhedsgodkendelse, hvorefter denne tilbagekaldes.

Den foreslåede bestemmelse fastslår endvidere, at Trafikstyrelsen fører tilsyn med sikkerhedsmæssige ydelser, som udføres af andre virksomheder for indehavere af et sikkerhedscertifikat eller en sikkerhedsgodkendelse. Det er nødvendigt at gøre det muligt for Trafikstyrelsen at føre direkte tilsyn med sikkerhedsmæssige ydelser, som udføres af andre virksomheder for indehavere af et sikkerhedscertifikat eller en sikkerhedsgodkendelse. I dag udføres dette tilsyn via de kontrakter, som jernbanevirksomhederne og infrastrukturforvalterne indgår om køb af sikkerhedsmæssige ydelser.

Dette tilsyn vil altid ske via inddragelse af hovedvirksomheden. Som eksempel kan nævnes, at når Trafikstyrelsen ønsker at føre tilsyn med en underleverandør til en infrastrukturforvalter, vil infrastrukturforvalteren kunne blive inviteret med i tilsynet.

Bestemmelsen skal ses i lyset af, at der forventes at komme flere aktører på jernbanemarkedet, og at der hidtil har været en tendens til, at flere af disse ydelser lægges ud til andre aktører end indehavere af sikkerhedscertifikater eller sikkerhedsgodkendelser.

Bestemmelsen i *stk. 3* fastslår, at Trafikstyrelsen fører tilsyn med, at personer, der udfører sikkerhedsklassificerede funktioner, jf. den foreslåede § 65, besidder de nødvendige helbreds- og faglige kvalifikationer.

Bestemmelsen er en videreførelse af gældende ret. Da den foreslåede *stk. 1* alene retter sig mod virksomheder, er det fundet nødvendigt at medtage bestemmelsen, der som supplement retter sig mod personer, jf. den foreslåede § 65.

Til § 71

Bestemmelsen er en tilpasset videreførelse af den gældende jernbanelovs § 21 l, *stk. 1* og 2.

Bestemmelsen i *stk. 1* fastslår, at Trafikstyrelsen eller personer, der af Trafikstyrelsen er bemyndiget hertil, til enhver tid mod behørig legitimation har adgang til køretøjer, jern-

baneinfrastruktur, forretningsbøger, papirer m.v., herunder også materiale, der opbevares i elektronisk form, uanset om disse befinder sig på områder, der hører til infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder eller private, med henblik på at føre tilsyn i henhold til loven eller regler fastsat i medfør heraf.

I praksis vil Trafikstyrelsen tage kontakt til virksomheden, der giver samtykke til, at Trafikstyrelsen får adgang til køretøjer m.v. Hvis virksomhederne ikke giver samtykke, vil Trafikstyrelsen skulle opnå en retskendelse for at få adgang.

Bestemmelsen i *stk. 2* fastslår, at Trafikstyrelsen for de pågældende infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheders regning kan udføre eller kræve udført afprøvninger, målinger og kontrol, forlange udtalelser fra infrastrukturforvalterne og jernbanevirksomhedernes ledelse og medarbejdere samt kræve al nødvendig dokumentation udleveret.

Dokumentation kan eksempelvis bestå af undersøgelsesresultater, materialeprøver, fotografiske optagelser, elektroniske registreringer og lignende.

Det foreslås som noget nyt i *stk. 3*, at Trafikstyrelsen kan kræve al dokumentation vedrørende de sikkerhedsmæssige ydelser udleveret fra de i § 70, stk. 2, 2. pkt., nævnte virksomheder. Dette er en naturlig følge af, at tilsynet i den foreslåede § 70 udvides til også at omfatte virksomheder, der udfører sikkerhedsmæssige ydelser for indehavere af et sikkerhedscertifikat eller en sikkerhedsgodkendelse. Det skal sikre en mere smidig og effektiv procedure, at Trafikstyrelsen nu kan anmode om at få udleveret dokumentation direkte fra de virksomheder, der udfører sikkerhedsmæssige ydelser for disse indehavere.

Til § 72

Der foreslås en ny bestemmelse, der indebærer, at Trafikstyrelsen kan udstede påbud til indehavere af et sikkerhedscertifikat, jf. den foreslåede § 58, eller en sikkerhedsgodkendelse, den foreslåede § 59, om, at disse straks eller inden for en nærmere angivet tidsfrist skal foretage de nødvendige foranstaltninger for at opfylde vilkår og betingelser fastsat i et sikkerhedscertifikat eller en sikkerhedsgodkendelse.

Når fristen for opfyldelse af vilkår og betingelser er udløbet, vil Trafikstyrelsen fremover foretage en revurdering af vilkåret og kan herefter udstede påbud. Såfremt påbuddet ikke opfyldes, er der mulighed for at politianmelde efter reglerne om overtrædelse af påbud, jf. den foreslåede § 116, stk. 2. Det forventes, at dette ekstra administrative skridt vil få en præventiv effekt og medvirke til, at den sikkerhedscertificerede eller sikkerhedsgodkendte virksomhed opfylder de pågældende vilkår og betingelser i en godkendelse.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger pkt. 2.4.

Til § 73

Bestemmelsen er en tilpasset videreførelse af den gældende jernbanelovs § 21 1, stk. 3. Blandt andet er ordlyden tilpasset i forhold til modtagerkredsen, og bestemmelsen er tilpasset således, at det ikke længere er nødvendigt, at

forholdene er klart uforsvarlige, men det er tilstrækkeligt, at forholdene vurderes at være uforsvarlige.

I medfør af *stk. 1* kan Trafikstyrelsen udstede påbud til indehavere af et sikkerhedscertifikat, jf. den foreslåede § 58, eller en sikkerhedsgodkendelse, jf. den foreslåede § 59, om, at disse straks eller inden for en nærmere angivet tidsfrist skal foretage de nødvendige foranstaltninger for at opfylde de krav, der følger af den foreslåede § 70, stk. 2. Tidsfristen for opfyldelsen af påbuddet samt hvilke foranstaltninger, der er nødvendige for at opfylde krav, vil fremgå af afgørelsen om påbud. Hvilke foranstaltninger, der vil anses for at være nødvendige, vil afhænge af, hvad det er, virksomheden ikke opfylder i henhold til § 72. Det kunne f.eks. være foranstaltning for at sikre, at gældende sikkerhedsregler overholdes eller at infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder overholder de gældende regler vedrørende befordring af farligt gods med jernbane, jf. bemærkningerne til § 70.

Bestemmelsen sikrer, at Trafikstyrelsen har mulighed for at udstede påbud som led i dets tilsyn.

Et påbud i henhold til denne bestemmelse kan eksempelvis gives, hvis en virksomhed ikke kan dokumentere, at den anvender personale med den rette uddannelse, eller hvis den ikke kan dokumentere efteruddannelse af personale. Endvidere kan Trafikstyrelsen eksempelvis give et påbud til en virksomhed, der ikke kan dokumentere at opfylde de krav, der fremgår af de regler, der gælder for opretholdelsen af et sikkerhedscertifikat eller en sikkerhedsgodkendelse. En konsekvens af manglende opfyldelse af påbuddet kan være, at Trafikstyrelsen tilbagekalder sikkerhedscertifikatet eller sikkerhedsgodkendelsen.

Ordlyden i bestemmelsen er tilpasset således, at påbud kan udstedes til en bredere kreds, end det fremgår af ordlyden i dag, idet det foreslås, at påbud kan gives til indehavere af sikkerhedscertifikater og sikkerhedsgodkendelse. I dag er alene infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder omfattet af ordlyden i bestemmelsen. Der findes i den gældende jernbanelovs § 4 a hjemmel til, at transportministeren kan fastsætte regler om certificering af virksomheder og personer, der udfører opgaver for jernbanevirksomheder eller infrastrukturforvaltere, herunder regler om tilsyn, påbud og forbud. Indehavere af sikkerhedscertifikater eller sikkerhedsgodkendelser kan således godt være andre end infrastrukturforvaltere eller jernbanevirksomheder. Det er på den baggrund fundet hensigtsmæssigt at tilpasse bestemmelsen om påbud, så reglerne om påbud er samlet i loven.

Efter udløbet af tidsfristen kan Trafikstyrelsen ifølge *stk. 2* om nødvendigt lade disse foranstaltninger udføre for den pågældendes regning. Såfremt de sikkerhedsmæssige forhold er uforsvarlige, kan det i et påbud fastsættes, at driften skal indstilles, indtil påbuddet er efterkommet. Det er præciseret i bestemmelsen, at driften i disse tilfælde også kan begrænses.

Til § 74

Bestemmelsen er en tilpasset videreførelse af den gælden-

de jernbanelovs § 21 1, stk. 4. Bl.a. er ordlyden tilpasset i forhold til modtagerkredsen.

Bestemmelsen i *stk. 1* fastsætter, at Trafikstyrelsen ved konstatering af forhold, der udgør en risiko for jernbanesikkerheden, kan udstede påbud til indehavere af et sikkerhedscertifikat, jf. den foreslåede § 58, eller en sikkerhedsgodkendelse, jf. den foreslåede § 59, om, at disse straks eller inden for en nærmere angivet tidsfrist skal foretage de efter Trafikstyrelsens vurdering nødvendige foranstaltninger for at udbedre de forhold, der udgør en risiko for jernbanesikkerheden. I påbuddet kan fastsættes, at driften skal indstilles, indtil påbuddet er efterkommet. Det er præciseret i bestemmelsen, at driften i disse tilfælde også kan begrænses.

Trafikstyrelsen har som tilsynsførende myndighed adgang til på baggrund af et af tilsynet foretaget konkret skøn at skride ind over for situationer, der udgør en risiko for jernbanesikkerheden. I denne vurdering indgår også spørgsmålet om proportionalitet, dvs. at den mindst indgribende foranstaltning skal anvendes.

Begrebet »risiko for jernbanesikkerheden« skal forstås bredt, således at begrebet bl.a. kan omfatte situationer, hvor der er risiko for skade på tredjemand, herunder personer, der uretmæssigt færdes på jernbaneområdet. Endvidere kan det omfatte tilfælde, hvor indehavere af sikkerhedscertifikater eller sikkerhedsgodkendelser har foretaget ændringer, men ikke har dokumenteret, at disse ændringer ikke har haft betydning for jernbanesikkerheden. Det vil sige, at det ikke er dokumenteret f.eks. ved assessorrapport enten overfor sikkerhedsmyndigheden eller i sikkerhedsledelsessystemet, at jernbanesikkerheden har samme niveau, som før ændringen blev foretaget. Det kan også være i tilfælde, hvor virksomheden selv ved tilsyn har fundet forhold, der har betydning for jernbanesikkerheden, og der bør tages stilling til og følges op, og hvor virksomheden ikke kan dokumentere via sikkerhedsledelsessystemet, at virksomheden har foretaget opfølgning.

Hvis der er risiko for jernbanesikkerheden, kan påbuddet f.eks. indeholde en begrænsning af hastigheden til 40 km/t, hvor det er relevant og ud fra en risikovurderingsbetragtning af, om der ville kunne ske afsporing. Sædvanlig praksis er, at 40 km/t anses som grænsen for, hvornår man kan antage, at en afsporing ikke fører til, at køretøjerne vælter med deraf følgende risiko for flere dræbte.

Ordlyden i bestemmelsen er tilpasset således, at påbud kan udstedes til en bredere kreds, end det fremgår af ordlyden i dag, idet det foreslås, at påbud kan gives til indehavere af sikkerhedscertifikater og sikkerhedsgodkendelse. I dag er alene infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder omfattet af ordlyden i bestemmelsen. Der findes i den gældende jernbanelovs § 4 a hjemmel til, at transportministeren kan fastsætte regler om certificering af virksomheder og personer, der udfører opgaver for jernbanevirksomheder eller infrastrukturforvaltere, herunder regler om tilsyn, påbud og forbud. Indehavere af sikkerhedscertifikater eller sikkerhedsgodkendelser kan således godt være andre end infrastrukturforvaltere eller jernbanevirksomheder. Det er på den baggrund fundet hensigtsmæssigt at tilpasse bestemmel-

sen om påbud, så reglerne om påbud er samlet et sted i loven.

Det foreslåede *stk. 2* fastslår, at Trafikstyrelsen ved konstatering af forhold, der udgør en risiko for sikkerheden for vejtrafikken i niveauoverkørsler, kan udstede påbud til infrastrukturforvalteren om, at disse straks eller inden for en nærmere angivet tidsfrist skal foretage de efter Trafikstyrelsens vurdering nødvendige foranstaltninger, for at udbedre de forhold, der udgør en risiko for vejsikkerheden i niveauoverkørsler. I påbuddet kan det fastsættes, at driften skal indstilles, indtil påbuddet er efterkommet. Det er præciseret i bestemmelsen, at driften i disse tilfælde også kan begrænses.

Det foreslåede *stk. 3* fastslår, at efter udløbet af tidsfristen, kan Trafikstyrelsen om nødvendigt lade foranstaltningerne i henhold til de foreslåede *stk. 1* og *2*, udføre for den pågældende indehavers eller infrastrukturforvalters regning. Det gælder således både forhold vedrørende sikkerhed for jernbanetrafikken og sikkerhed for vejtrafikken i niveauoverkørsler.

Til § 75

Bestemmelsen er en tilpasset videreførelse af den gældende jernbanelovs § 21 1, stk. 5.

Trafikstyrelsen kan ifølge bestemmelsens *stk. 1*, såfremt de sikkerhedsmæssige forhold for jernbanetrafikken eller vejtrafikken i niveauoverkørsler er klart uforsvarlige, umiddelbart nedlægge forbud mod drift på en nærmere angivet strækning eller mod drift med nærmere angivet rullende materiel. Bestemmelsen gælder for niveauoverkørsler, som er åbne for almindelig færdsel, jf. lovforslagets § 62. Med klart uforsvarligt forstås f.eks. situationer, hvor det vil være farligt at anvende en given strækning, idet der vil kunne være stor risiko for afsporing eller lignende.

Efter *stk. 2* kan forbud meddeles mundtligt og har virkning fra modtagelsen. Et forbud kan endvidere gives skriftligt. Et skriftligt forbud gælder i indtil 14 dage, medmindre forbuddet forlænges skriftligt. Et mundtligt meddelt forbud gælder i indtil 3 dage, medmindre forbuddet forlænges skriftligt.

I praksis har bestemmelsen været brugt i ganske få tilfælde og ses kun brugt, hvor der umiddelbart er fare for jernbanesikkerheden.

Til § 76

Det foreslås som noget nyt at indføre hjemmel til, at Trafikstyrelsen kan udveksle oplysninger med tilsvarende udenlandske sikkerhedsmyndigheder, der er omfattet af EU-regler.

Et sikkerhedscertifikat består af og skal altid bestå af et A-certifikat og et B-certifikat. A-certifikatet omfatter en jernbanevirksomheds sikkerhedsledelsessystem, hvorimod et B-certifikat relaterer sig til selve driften og omfatter nationale regler, som skal overholdes i forbindelse med kørsel på en given infrastrukturstrækning. Hvis en jernbanevirksomhed skal operere på en anden medlemsstats infrastrukturstrækning, skal denne jernbanevirksomhed også

have udstedt et udenlandsk B-certifikat fra den anden medlemsstats sikkerhedsmyndighed. Et A-certifikat vil altid være udstedt i den medlemsstat, hvor jernbanevirksomheden er hjemmehørende. En jernbanevirksomheds B-certifikater kan således være udstedt i flere medlemsstater. Imidlertid kan der opstå et behov for at kontrollere gyldigheden af et A-certifikat hos den udenlandske udstedende sikkerhedsmyndighed, når Danmark f.eks. skal udstede et B-certifikat til en jernbanevirksomhed hjemmehørende i en anden medlemsstat. Hele certificeringsordningen i relation til udstedelse af sikkerhedscertifikater er reguleret af EU-lovgivningen samt nationale forskrifter. Dette øger følgelig behovet for et samarbejde mellem de forskellige udenlandske sikkerhedsmyndigheder inden for EU for at sammenholde informationer om sikkerhedscertifikater, certificeringsordninger og tilsyn hermed. Formålet er at ensrette systemet på tværs af grænser og dermed tillige opnå en effektiv kontrol med sikkerhedscertifikater generelt.

På nuværende tidspunkt pågår der et arbejde med Danmarks nabolande om at indgå en multilateral aftale om udveksling af oplysninger vedrørende sikkerhedscertifikater, certificeringsordninger, m.v.

På baggrund heraf foreslås det at indsætte en hjemmel, således at sikkerhedsmyndigheden kan udveksle oplysninger med en anden medlemsstats nationale sikkerhedsmyndighed omkring forhold vedrørende en jernbanevirksomheds sikkerhedscertifikat m.v. Det bemærkes, at udvekslingen af oplysninger vil ske under iagttagelse af lov nr. 429 af 31. maj 2000 om behandling af personoplysninger (herefter benævnt persondataloven) med senere ændringer.

Til § 77

Der foreslås en ny bestemmelse, hvorefter Trafikstyrelsen i kontrol- og tilsynsøjemed kan udveksle oplysninger om lokomotivførerlicenser med tilsvarende udenlandske myndigheder, der er omfattet af EU-reglerne på jernbaneområdet.

Begrundelsen herfor er, at i slutningen af 2013 har alle lokomotivførere fået udskiftet deres nationale lokomotivførerlicens med en EU-lokomotivførerlicens. Dette indebærer, at der fremadrettet vil være et udvidet samarbejde i EU om forhold vedrørende lokomotivførerlicenser. Der er behov for en hjemmel i loven således, at sikkerhedsmyndigheden i et samarbejde med myndigheder i andre medlemsstater kan udveksle oplysninger i relation til kontrol, tilsyn m.v. Det vil som udgangspunkt være de nationale sikkerhedsmyndigheder, som udsteder lokomotivførerlicenser, men lokomotivførerdirektivets artikel 19 giver mulighed for at bemyndige andre, herunder jernbanevirksomheder, til at varetage denne opgave. Disse jernbanevirksomheder vil i den sammenhæng kunne betragtes som den kompetente myndighed, det vil sige den som udsteder lokomotivførerlicenser, og det vil således være disse bemyndigede virksomheder, som Trafikstyrelsen vil skulle udveksle oplysninger med. Det er ikke hensigten, at jernbanevirksomheder skal udstede lokomotivførerlicenser i Danmark. I det tilfælde, hvor en jernbanevirksomhed får tildelt denne bemyndigelse, kan virksomheden kun udstede lokomotivførerlicens til egne lokomotivførere.

Det bemærkes, at udvekslingen af oplysninger vil ske under iagttagelse af persondataloven med senere ændringer.

Til § 78

Bestemmelsen er en videreførelse af den gældende jernbanelovs § 21 l, stk. 6 og 7, med den tilpasning, at forpligtelsen til at indberette oplysninger fremover følger direkte af loven og ikke fastsættes ved bekendtgørelse. Herudover er der foretaget den præcisering, at indberetninger om ulykker og forløbere til ulykker også er omfattet af bestemmelsen, således at alle de sikkerhedsmæssige indberetninger, som Trafikstyrelsen modtager vedrørende jernbanesikkerhed, reguleres samme sted i jernbaneloven. Transportministerens bemyndigelse til at fastsætte nærmere regler om indberetning videreføres.

Bestemmelsen fastslår, at der til brug for Trafikstyrelsens forebyggende jernbanesikkerhedsmæssige arbejde skal gives indberetning til styrelsen om ulykker, forløbere til ulykker samt sikkerhedsmæssige uregelmæssigheder. Det er virksomhederne på jernbaneområdet og ansatte i disse virksomheder samt personer, der udfører sikkerhedsklassificeret arbejde, jf. lovforslagets § 65, som skal kunne give indberetning. Indberetningerne fra virksomhederne gives samlet en gang om året bl.a. med henblik på, at Trafikstyrelsen kan opfylde EU-retlige forpligtelser vedrørende videregivelse af oplysninger om jernbanesikkerheden i Danmark.

Forpligtelsen til at fremsende oplysninger fremgår af jernbanesikkerhedsdirektivet, hvoraf det fremgår, at de nationale sikkerhedsmyndigheder skal indberette fælles sikkerhedsindikatorer hvert år. De nærmere regler fremgår af artikel 5 og bilag 1 i jernbanesikkerhedsdirektivet.

Der gælder også en underretningspligt i forhold til Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane, jf. lovforslagets § 86.

Bestemmelsen i *stk. 1* fastslår, at virksomheder på jernbaneområdet skal give indberetning til Trafikstyrelsen om ulykker, forløbere til ulykker samt sikkerhedsmæssige uregelmæssigheder på jernbaneområdet til brug for Trafikstyrelsens forebyggende jernbanesikkerhedsmæssige arbejde.

Ordningen betyder, at Trafikstyrelsen har mulighed for at få kendskab til ulykker, forløbere til ulykker og sikkerhedsmæssige uregelmæssigheder af betydning for jernbanesikkerheden.

Ulykker og forløbere til ulykker er defineret i jernbanesikkerhedsdirektivets bilag 1, og definitionerne er gentaget i bekendtgørelse nr. 575 af 25. maj 2010 om indberetning af data vedrørende ulykker, forløbere til ulykker og sikkerhedsmæssige uregelmæssigheder m.v. til Trafikstyrelsen med senere ændringer. Af samme bekendtgørelse fremgår også definitionen af sikkerhedsmæssige uregelmæssigheder, hvorved forstås en begivenhed på jernbaneområdet, der ikke har medført en ulykke eller forløbere til ulykker, men som kunne have fået betydning for jernbanesikkerheden, herunder risiko for personpåkørsel forårsaget af rullende materiel i bevægelse, bremsetekniske fejl, uregelmæssighed i jernbaneoverkørsel, deformation af sporene, fejl ved signalering,

profilforhold eksklusiv personskade som følge af rullende materiel i bevægelse, hærværk eller andet.

For at kunne udføre et effektivt forebyggende jernbanesikkerhedsmæssigt arbejde er det nødvendigt, at myndighederne delagtiggøres i de erfaringer, der indhentes under det daglige arbejde i jernbanesektoren, uanset om der måtte være opstået mere eller mindre farlige situationer, således at disse erfaringer kan bearbejdes og analyseres.

Bestemmelsen i *stk. 2* fastslår, at ansatte i virksomheder på jernbaneområdet og personer, der udfører sikkerhedsklassificerede funktioner på jernbaneområdet, skal give indberetning til den virksomhed, som de er ansat i, om ulykker, forløbere til ulykker samt sikkerhedsmæssige uregelmæssigheder.

Bestemmelsen omfatter ansatte i virksomheder på jernbaneområdet samt personer, der udfører sikkerhedsklassificerede opgaver, jf. lovforslagets § 65.

Det er vigtigt, at de personer, som er i besiddelse af oplysningerne, meddeler forhold, der har eller kan have betydning for jernbanesikkerheden til den virksomhed, som de er ansat i. En større mængde af meddelte forhold indebærer, at de pågældende data i højere grad kan være repræsentative og tilstrækkelige til, at Trafikstyrelsen kan udlede tendenser heraf og muligvis sætte forebyggende aktiviteter i værk.

Bestemmelsen i *stk. 3* fastslår, at uanset der er pligt til at indberette til virksomheden, kan ansatte i virksomheder på jernbaneområdet og personer, der udfører sikkerhedsklassificerede funktioner på jernbaneområdet, give indberetning om ulykker, forløbere til ulykker samt sikkerhedsmæssige uregelmæssigheder direkte til Trafikstyrelsen.

Med henblik på at opnå en høj meddelelsesprocent, for så vidt angår de omhandlede sikkerhedsmæssige uregelmæssigheder, ulykker og forløbere til ulykker, er det vigtigt, at den pågældende, der meddeler om forholdet, har tillid til, at de meddelte oplysninger behandles fortroligt, og f.eks. ikke anvendes til at iværksætte sanktioner mod den pågældende. Visse indberetninger indebærer derfor straffrihed i forhold til visse bestemmelser i jernbanelovgivningen for den, der foretager indberetningen, jf. lovforslagets § 122. Straffriheden gælder dog kun for indberetning af sikkerhedsmæssige uregelmæssigheder.

Baggrunden for bestemmelsen er at sikre, at den nævnte personkreds har mulighed for at gå direkte til Trafikstyrelsen, hvis de af en eller anden grund vælger ikke at gå til deres egen virksomhed. Dette skal sikre, at Trafikstyrelsen i disse tilfælde ikke går glip af vigtige indberetninger.

Bestemmelsen i *stk. 4* fastslår, at ansatte i Trafikstyrelsen og eventuelle tilkaldte sagkyndige under ansvar efter straffelovens §§ 152-152 e er forpligtet til over for uvedkommende at hemmeligholde oplysninger, som indberettes i henhold til de foreslåede *stk. 1-3* samt i henhold til regler fastsat i medfør af det foreslåede *stk. 5*, jf. nedenfor.

Ordningen indebærer en speciel tavshedspligt for så vidt angår indberetninger.

Tavshedspligten betyder, at ansatte i Trafikstyrelsen og

eventuelle tilkaldte sagkyndige er forpligtet til at hemmeligholde de oplysninger, der indberettes. Der er tale om en tavshedspligt, som svarer til den tavshedspligt, der gælder i forbindelse med ulykker og hændelser på jernbaneområdet efter lovforslagets § 98, og på luftfartsområdet efter luftfartslovens § 89 b.

Der tages ved denne tavshedspligt hensyn til sikkerhedsmyndighedens behov for i forbindelse med det forebyggende jernbanesikkerhedsarbejde at ligge inde med flest mulige oplysninger. Det er således vurderingen, at man kun vil få et tilstrækkeligt stort antal indberetninger til brug for det forebyggende jernbanesikkerhedsmæssige analysearbejde, hvis der tillige udover straffrihed kan sikres fuld fortrolighed om de forhold, der indberettes.

Bestemmelsen har karakter af en speciel tavshedspligt, der indebærer, at der ikke sker offentliggørelse af det indberettede materiale, jf. lov nr. 606 af 12. juni 2013 om offentlighed i forvaltningen (herefter benævnt offentlighedsloven), herunder efter reglerne om meroffentlighed. Indberetningerne er ved bekendtgørelse nr. 575 af 25. maj 2010 om indberetning af data vedrørende ulykker, forløbere til ulykker og sikkerhedsmæssige uregelmæssigheder m.v. til Trafikstyrelsen med senere ændringer undtaget fra offentlighedslovens anvendelsesområde.

Det er endvidere af stor betydning for denne indberetningsordning og det heraf afledte jernbanesikkerhedsmæssige arbejde i Trafikstyrelsen, at de virksomheder eller enkeltpersoner, der indberetter data, ikke behøver at overveje form og indhold ved udleveringen af disse data, da oplysningerne ikke vil være offentligt tilgængelige. Dette gør sig blandt andet gældende, fordi nogle af de uregelmæssigheder, forløbere til ulykker og ulykker, som forventes indberettet, vil være opstået med kun den person til stede, som har været impliceret i uregelmæssigheden. Hvis der ikke skabes fortrolighed om de fejl, der skal indrapporteres, er der derfor en stor risiko for, at Trafikstyrelsen kun får rapporter om forhold, som påregnes også at blive indrapporteret af andre, som har været impliceret i eller observeret en given uregelmæssighed.

Såfremt der ikke er fortrolighed om indberetningerne, bliver konsekvensen, at hverken myndigheder, lokomotivførere, virksomhederne eller andre får indsigt i arten eller mængden af de fejl, der begås inden for jernbanedriften, til skade for jernbanesikkerheden.

Baggrunden for den specielle tavshedspligt er endvidere, at de oplysninger, som indberettes efter denne meddelelsesordning, og som Trafikstyrelsen skal benytte i forbindelse med sit jernbanesikkerhedsmæssige arbejde, ofte er af teknisk karakter og derfor kun vanskeligt kan drøftes meningsfuldt i offentligheden uden for den sammenhæng, som Trafikstyrelsens jernbanesikkerhedsmæssige arbejde giver anledning til.

Det vurderes derfor, at det er nødvendigt for at opnå det bedst mulige grundlag for det forebyggende analysearbejde til gavn for jernbanesikkerheden, at Trafikstyrelsen modtager fuldstændige oplysninger, og at der sikres fuld

fortrolighed om indberetningerne. Derimod vil resultatet af de bearbejdede oplysninger og foretagne analyser kunne offentliggøres til gavn for jernbanesikkerheden.

Bestemmelsen i *stk. 5* fastslår, at transportministeren kan fastsætte nærmere regler om indberetning i henhold til de foreslåede *stk. 1-3*, herunder i hvilke tilfælde der skal gives indberetning, hvornår og i hvilken form indberetningen skal gives, og hvad denne skal indeholde.

Bemyndigelsen er udmøntet i bekendtgørelse nr. 575 af 25. maj 2010 om indberetning af data vedrørende ulykker, forløbere til ulykker og sikkerhedsmæssige uregelmæssigheder m.v. til Trafikstyrelsen med senere ændringer. Bekendtgørelsen forventes videreført efter lovens ikrafttræden, men vil ved lejlighed blive justeret med en opdateret henvisning til offentlighedsloven, jf. bekendtgørelsens § 1, *stk. 3*.

Der henvises endeligt til bemærkningerne til lovforslaget foreslåede § 82, om Trafikstyrelsen modtagelse af indberetninger fra de implicerede virksomheder vedrørende alle ulykker og hændelser til Trafikstyrelsens hændelsesdatabase.

Til § 79

Bestemmelsen viderefører den gældende jernbanelovs § 21 i, *stk. 4*. Herudover indeholder bestemmelsen nye regler i *stk. 1* og *2*, der lovfæster forhold, der i dag er gennemført ved bekendtgørelser.

Det foreslåede *stk. 1* fastslår, at jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere hvert år skal fremsende en sikkerhedsrapport omhandlende det foregående kalenderår til Trafikstyrelsen. Bestemmelsen gennemfører artikel 9 i jernbanesikkerhedsdirektivet, der stiller krav om, at jernbanevirksomhederne og infrastrukturforvaltere senest d. 30. juni hvert år skal forelægge sikkerhedsmyndigheden (i Danmark Trafikstyrelsen) en sikkerhedsrapport omhandlende det forudgående kalenderår. Sikkerhedsrapporten indeholder bl.a. oplysninger om, i hvilket omfang organisationens samlede sikkerhedsmål er nået og om resultaterne af sikkerhedsplanerne. Endvidere omhandler sikkerhedsrapporten bemærkninger om fejl og mangler ved jernbanedrift og infrastrukturforvaltning, som kan være relevante for sikkerhedsmyndigheden.

I dag fremgår kravet af bekendtgørelse nr. 13 af 4. januar 2007 om sikkerhedsgodkendelse af infrastrukturforvaltere med senere ændringer og bekendtgørelse nr. 14 af 4. januar af 2007 om sikkerhedscertifikat til jernbanevirksomheder med senere ændringer, men det foreslås som en præcisering at indføre kravet direkte i loven. De nuværende bestemmelser i bekendtgørelserne vil som en konsekvens af dette blive fjernet. Denne bestemmelse vil ved lejlighed medføre en ændring af nævnte bekendtgørelser, så der ikke bliver tale om dobbeltregulering.

Det foreslåede *stk. 2*, der er enslydende med den gældende jernbanelovs § 21 i, *stk. 4*, gennemfører artikel 18 i jernbanesikkerhedsdirektivet. Det følger af artikel 18, at Trafikstyrelsen hvert år skal offentliggøre en beretning om sin

virksomhed på jernbanesikkerhedsområdet og samtidig sende beretningen til Det Europæiske Jernbaneagentur (ERA).

Rapporten skal ifølge jernbanesikkerhedsdirektivet indeholde oplysninger om:

- udviklingen i jernbanesikkerheden, herunder en samlet redegørelse for situationen i medlemsstaten, hvad angår de fælles sikkerhedsindikatorer, som er fastlagt i direktivet,
- vigtige ændringer i lovgivningen og forskrifter om jernbanesikkerhed,
- udviklingen vedrørende sikkerhedscertificering og sikkerhedsgodkendelse,
- resultater og erfaringer fra tilsynet med infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder, og
- undtagelser, der er truffet beslutning om i overensstemmelse med direktivets artikel 14 a, *stk. 8*.

Det foreslåede *stk. 3* giver Trafikstyrelsen mulighed for ny udmøntning ved fastsættelse af nærmere regler om jernbanevirksomhedernes og infrastrukturforvalternes sikkerhedsrapporter.

I dag er der fastsat regler om sikkerhedsrapportens indhold i bekendtgørelse nr. 13 af 4. januar 2007 om sikkerhedsgodkendelse af infrastrukturforvaltere med senere ændringer og bekendtgørelse nr. 14 af 4. januar af 2007 om sikkerhedscertifikat til jernbanevirksomheder med senere ændringer, som nævnt i *stk. 1*. Reglerne gennemfører de krav til indholdet af sikkerhedsrapporterne, der findes i jernbanesikkerhedsdirektivet.

Kapitel 12

Til § 80

Bestemmelsen viderefører med tilpasninger den gældende jernbanelovs § 8 d. Dertil er den gældende § 27 om Jernbanehjemmeværnet ændret, så den indarbejdes i det foreslåede *stk. 1*.

Det foreslås i *stk. 1*, at jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere skal foretage nødvendig planlægning for at sikre jernbanen og jernbanedriften i beredskabssituationer og andre ekstraordinære situationer. Herudover skal jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere indbyrdes koordinere planlægning og udførelse af beredskabsopgaver, herunder også vedrørende jernbanesikringsopgaver og opgaver varetaget af virksomhedshjemmeværnet, dvs. Jernbanehjemmeværnet. Det indebærer, at der bl.a. skal udarbejdes og ajourføres beredskabsplaner i tilfælde af ulykker og katastrofer samt ske afprøvning af disse planer. Dette er nærmere reguleret i bekendtgørelse nr. 1312 af 16. december 2008 om jernbanevirksomheders og jernbaneinfrastrukturforvalteres beredskabsarbejde. Ved andre ekstraordinære situationer forstås f.eks. forhold i forbindelse med afvikling af større internationale topmøder i EU- eller NATO-regi. Bestemmelsen, som har til formål hurtigst muligt at få jernbanen og jernbanedriften op i fuldt funktion igen efter ulykker m.v., vedrører udelukkende transportberedskabet, dvs. sikring af kontinuiteten af jernbanedriften. Dette afspejler sek-

toransvarsprincippet inden for den civile sektors beredskab, som er fastlagt i § 24, stk. 1, i lovebekendtgørelse nr. 660 af 10. juni 2009 (beredskabsloven). Der er med forslaget ikke tale om yderligere krav end de, der allerede følger af beredskabslovens § 24, stk. 1, eller krav i nugældende jernbanelovgivning.

Jernbanevirksomheders og infrastrukturforvalteres koordinering og planlægning af beredskabsopgaver skal omfatte opgaver varetaget af virksomhedshjemmeværnet, herunder virksomhedshjemmeværnets adgang til og brug af jernbanearealer, som f.eks. jernbanetekniske anlæg samt stationsbygninger til øvelsesformål m.v. Reglerne for Jernbanehjemmeværnet er som nævnt i dag fastsat i den gældende jernbanelovs § 27.

Det skal bemærkes, at banearaler er en generel benævnelse, der skal forstås bredt og dermed ligeledes omfatter arealer omkring bybaner.

Det foreslås i *stk. 2*, at jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere ligeledes skal foretage nødvendig planlægning og træffe nødvendige foranstaltninger for at sikre passageres personlige sikkerhed i beredskabssituationer og andre ekstraordinære situationer.

Forpligtelsen efter *stk. 2* er i dag udmøntet i bekendtgørelse om jernbanevirksomheders og jernbaneinfrastrukturforvalteres beredskabsarbejde, som nævnt i bemærkningerne til det foreslåede *stk. 1*.

Det foreslås i *stk. 3*, at jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere efter transportministerens nærmere bestemmelse forpligtiges til at stille transportkapacitet til disposition mod fuld erstatning i de i *stk. 1* nævnte situationer.

Dette følger ligeledes af beredskabslovens § 28, stk. 1 og 2, hvorefter ministeren i et vist omfang har mulighed for at give virksomheder konkrete påbud. Efter beredskabsloven kan vedkommende minister pålægge offentlige og private virksomheder og institutioner at yde bistand ved planlægningen eller udførelsen af opgaver inden for den civile sektors beredskab og pålægge offentlige myndigheder samt offentlige og private virksomheder og institutioner at træffe foranstaltninger, for så vidt angår varer, tjenesteydelser, produktionsmidler m.v. inden for deres normale virksomhed, hvis dette er påkrævet af hensyn til udførelsen af opgaver inden for den civile sektors beredskab.

Det foreslås i *stk. 4*, at Trafikstyrelsen varetager den overordnede koordinering vedrørende beredskabsarbejdet samt fører tilsyn hermed. Den overordnede koordinering af beredskabsarbejdet vedrører både beredskabsarbejdet mellem de forskellige transportformer og selskaber på jernbaneområdet, men også i relation til koordinering med andre myndigheder i det statslige beredskab. Trafikstyrelsen fører tilsyn med, om de pågældende jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere har udarbejdet beredskabsplaner og foretaget øvelser.

Det foreslås endvidere i *stk. 5*, at personer, der deltager i beredskabsarbejdet, under ansvar efter staffelovens §§ 152-152 e ikke må videregive eller udnytte fortrolige op-

lysninger, som de får kendskab til i forbindelse med beredskabsarbejdet, jf. dog det foreslåede *stk. 6*.

Her tænkes på statshemmeligheder og NATO-fortrolige oplysninger. Denne bestemmelse er en standardbestemmelse i sektorlovgivning om beredskab.

Endelig foreslås i *stk. 6*, at de fortrolige oplysninger, der er omfattet af *stk. 5*, kan videregives til udenlandske myndigheder og internationale organisationer, når det følger af Danmarks internationale forpligtelser.

Den foreslåede undtagelse fra tavshedspligten er nødvendig for, at Danmark kan deltage i internationalt beredskabsarbejde - både på operativt plan og på myndighedsplan.

Det foreslås herudover i *stk. 7*, at transportministeren kan fastsætte regler om de i *stk. 1* og *2* nævnte forhold. De mere detaljerede og tekniske bestemmelser om beredskabsplanlægning og forpligtelsen til at stille transportkapacitet og jernbaneinfrastruktur til rådighed kan således fastsættes i en bekendtgørelse. Dette kan relatere sig til beredskabsplaner, risiko- og sårbarhedsvurdering, øvelser, koordination m.v.

Det foreslås endvidere i *stk. 8*, at transportministeren kan fastsætte regler om sikring af jernbanen og passagerers personlige sikkerhed og varetagelse af beredskabsarbejdet. Transportministeren kan i den forbindelse fastsætte regler om udstedelse af påbud og forbud til infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder. Trafikstyrelsen vil f.eks. kunne handle hurtigt og forhindre, at der gennemføres kørsel på jernbanenettet, hvor beredskabsforholdene ikke er i orden.

Det sikres hermed, at transportministeren kan fastsætte generelle regler i forbindelse med varetagelsen af beredskabsarbejdet, herunder også jernbanesikring som især angår tiltag til modvirkning af terrorangreb. Reglerne er udmøntet i ovennævnte bekendtgørelse om jernbanevirksomheders og jernbaneinfrastrukturforvalteres beredskabsarbejde, hvoraf det følger, at trusler om terror eller terrorhandlinger rettet mod jernbanen, jernbanedriften, passagerer og gods er en af de ekstraordinære situationer, som jernbanevirksomheder og jernbaneinfrastrukturforvaltere skal være beredt på. Det er hensigten, at bekendtgørelsen videreføres efter lovens ikrafttræden.

Kapitel 13

Til § 81

Bestemmelsen viderefører den gældende jernbanelovs § 21 p, stk. 1, med den væsentlige ændring, at det foreslås, at retstilstanden i Danmark vedrørende undersøgelser af jernbaneulykker harmoniseres med EU-reglerne.

Bestemmelsen fastsætter Havarikommissionens kompetencer til at undersøge ulykker og hændelser på jernbaneområdet. Dette omfatter også ulykker, hvor veteraner der kører på det åbne jernbanenet, er involveret. Det skal bemærkes, at alvorlige ulykker og ulykker for bybaner ligeledes er omfattet af bestemmelsen, selvom jernbanesikkerhedsdirektivet giver mulighed for at undtage disse baner.

Bestemmelsen i *stk. 1* indebærer, at Havarikommissionen

har pligt til at undersøge alvorlige ulykker på jernbaneområdet i Danmark som foreskrevet i jernbanesikkerhedsdirektivet.

En alvorlig ulykke defineres som alle togsammenstød eller -afsporinger, som resulterer i mindst én dræbt eller mindst fem alvorligt tilskadede eller omfattende skade på rullende materiel, infrastruktur eller miljø, personskader som følge af rullende materiel i bevægelse, brand og enhver anden lignende ulykke med indlysende konsekvenser for reguleringen af jernbanesikkerheden eller sikkerhedsledelsen. Ved »omfattende skade« forstås en skade, der af Havarikommissionen umiddelbart kan vurderes til mindst 2 mio. EUR i alt.

Jernbanevirksomhederne og infrastrukturforvalterne vil som led i deres sikkerhedsledelsessystem fortsat selv skulle undersøge ulykker og hændelser, som de er involverede i. Med et sikkerhedsledelsessystem menes den organisation og de systemer, som en infrastrukturforvalter eller en jernbanevirksomhed etablerer for at opnå en sikker ledelse af sine operationer. Ulykkerne og hændelserne på jernbaneområdet vil også skulle indberettes til Trafikstyrelsen, jf. den foreslåede § 78, således at Trafikstyrelsen kan føre statistik på området med henblik på at forbedre sikkerheden omkring jernbanen.

Det foreslås i *stk. 2*, at Havarikommissionen kan undersøge øvrige ulykker og hændelser på jernbaneområdet i Danmark.

Bestemmelsen gennemfører jernbanesikkerhedsdirektivets artikel 19, stk. 2. Ifølge denne bestemmelse kan undersøgelsesorganet (Havarikommissionen) undersøge ulykker og hændelser, som under lidt anderledes omstændigheder kunne have resulteret i alvorlige ulykker, herunder tekniske fejl ved de strukturelt definerede delsystemer eller ved interoperabilitetskomponenter i de transeuropæiske jernbanesystemer for højhastighedstog og konventionelle tog.

I jernbanesikkerhedsdirektivet artikel 3, pkt. k, defineres ulykke som en uønsket eller utilsigtet pludselig hændelse eller en specifik kæde af sådanne hændelser, der har skadelige følger; sammenstød, afsporinger, ulykker på jernbaneoverskæringer (i lovforslagets forstand niveaueverkörsler), personskader som følge af rullende materiel i bevægelse, brand m.v.

Ved hændelser forstås enhver anden tildragelse end en ulykke eller en alvorlig ulykke, der er forbundet med togdrift, og som berører sikkerheden herved. Det kunne være i form af skade på personer, materiel eller jernbaneinfrastruktur. Endvidere forstås hændelser som tilfælde, hvor trafik-sikkerheden har været udsat for fare eller kunne være blevet udsat for fare samt hændelser med farligt gods, der lækker.

Bestemmelsen medfører, at undersøgelser, der ligger udover det, som følger af det foreslåede stk. 1, dvs. undersøgelser af alvorlige ulykker, kan iværksættes, hvis Havarikommissionen på baggrund af en risikobaseret vurdering beslutter dette.

Ulykker og hændelser som nævnt i bestemmelsen vil således som udgangspunkt ikke blive undersøgt af Havarikommissionen, medmindre Havarikommissionen beslutter dette. Der er således til forskel fra det foreslåede stk. 1, ikke tale om en egentlig pligt til at undersøge denne type ulykker og hændelser på jernbaneområdet.

Ved Havarikommissionens afgørelse af, hvorvidt der skal gennemføres en undersøgelse af en sådan ulykke eller hændelse, tages der hensyn til:

- 1) ulykkens eller hændelsens alvor,
- 2) hvorvidt ulykken eller hændelsen er et led i en række ulykker eller hændelser af relevans for systemet som helhed,
- 3) hændelsens indvirkning på jernbanesikkerheden på fællesskabsplan og
- 4) henvendelser fra infrastrukturforvaltere, jernbanevirksomheder, sikkerhedsmyndigheden eller medlemsstaterne.

Det foreslås i *stk. 3*, at Havarikommissionen endvidere kan iværksætte undersøgelser i forbindelse med alvorlige ulykker, ulykker og hændelser på jernbaneområdet i udlandet, såfremt den kompetente udenlandske myndighed anmoder herom.

Efter de foreslåede stk. 1 og 2 kan Havarikommissionen undersøge ulykker og hændelser på jernbaneområdet, som er sket på dansk territorium.

Indholdet af stk. 3 afspejler en stor del af jernbanesikkerhedsdirektivets artikel 22, stk. 1, og artikel 21, stk. 5. Det fremgår af jernbanesikkerhedsdirektivets artikel 22, at en ulykke eller hændelse som udgangspunkt undersøges af undersøgelsesorganet i den medlemsstat, hvor ulykken eller hændelsen er indtruffet. Hvis det er svært at fastslå, hvor ulykken præcist er indtruffet, aftaler parterne, hvilket organ der undersøger ulykken eller, om de implicerede parter undersøger i fællesskab. Det foreslåede stk. 3 går dog videre, end hvad jernbanesikkerhedsdirektivet kræver, idet der også kan iværksættes undersøgelser i Danmark, når f.eks. dansk materiel havarerer i Sverige.

I praksis betyder det, at hvis der f.eks. sker en ulykke i Sverige, undersøges det af de svenske myndigheder, selvom der er et dansk jernbanekøretøj eller dansk jernbanepersonale indblandet. Er køretøj eller personale imidlertid bragt tilbage til dansk territorium, har de svenske myndigheder ingen adgang til at foretage undersøgelser på dansk territorium. Med denne bestemmelse sikres det, at de danske myndigheder kan foretage undersøgelserne, selvom ulykken ikke er sket på dansk territorium.

Havarikommissionen har således hjemmel til at foretage undersøgelser i Danmark, selv om der er tale om en sikkerhedsmæssig hændelse, der er sket i udlandet.

Det forudsættes, at den kompetente udenlandske myndighed anmoder Havarikommissionen om at foretage de omhandlede undersøgelser.

Til § 82

Bestemmelsen er med få sproglige ændringer videreført fra jernbanelovens § 21 p, stk. 2 og 3.

Bestemmelsen i *stk. 1* fastsætter en pligt for jernbanevirksomhederne, medmindre Havarikommissionen beslutter dette. Der er således til forskel fra det foreslåede stk. 1, ikke tale om en egentlig pligt til at undersøge denne type ulykker og hændelser på jernbaneområdet.

somhederne og infrastrukturforvalterne, der har været involveret i en ulykke eller hændelse, til omgående at give meddelelse herom til Havarikommissionen. Begrebet »ulykke« omfatter både alvorlige og øvrige ulykker.

Formålet med reglen er således, at det skal være jernbanevirksomhedernes og infrastrukturforvalternes ansvar at underrette Havarikommissionen, såfremt der sker en ulykke eller hændelse.

Enhver kan dog til enhver tid rette henvendelse til Havarikommissionen for at give oplysninger om en ulykke eller hændelse på jernbaneområdet.

Uafhængigt af underretningerne til Havarikommissionen modtager Trafikstyrelsen indberetninger fra de implicerede virksomheder vedrørende alle ulykker og hændelser på jernbaneområdet. Der er dermed modsat underretningen til Havarikommissionen ikke tale om en straks-underretning til Trafikstyrelsen. Dette omfatter også de ulykker og hændelser, som Havarikommissionen er underrettet om eller undersøger, jf. lovforslagets § 78. Trafikstyrelsen driver i den forbindelse en database vedrørende alle ulykker og hændelser på jernbaneområdet. Dette gøres for, at Trafikstyrelsen som sikkerhedsmyndighed sikres det samlede billede af sikkerheden på jernbaneområdet.

Bestemmelsen i *stk. 2* fastslår, at den samme pligt som nævnt i *stk. 1*, pålægges den jernbanevirksomhed, der benytter et dansk registreret jernbanekøretøj, og hvor ulykken eller hændelsen er sket i udlandet.

Det er hensigtsmæssigt, at Havarikommissionen får underretning om sådanne ulykker og hændelser, da det følger af den foreslåede § 81, *stk. 3*, at Havarikommissionen kan iværksætte undersøgelser i udlandet i forbindelse med ulykker og hændelser som nævnt i § 81, *stk. 1* og *2*, såfremt den kompetente udenlandske myndighed anmoder herom.

Med bestemmelsen i *stk. 3* fastsættes det, at Trafikstyrelsen omgående skal underrette Havarikommissionen om ulykker og hændelser på jernbaneområdet, som styrelsen bliver bekendt med. Begrebet »ulykke« omfatter ligesom under *stk. 1* både alvorlige og øvrige ulykker.

Trafikstyrelsen modtager indberetning om et langt større antal hændelser end Havarikommissionen. Og det må antages, at ikke alle hændelser og ulykker er nødvendige at indberette til Havarikommissionen, men derimod alene de ulykker og hændelser, der er omfattet af lovforslagets § 82. Dette krav fremgår også af jernbanesikkerhedsdirektivets artikel 21, *stk. 3*, jf. artikel 19, *stk. 2*.

Ovenstående følger ligeledes af bekendtgørelse nr. 708 af 23. juni 2008 om meddelelse og rapportering af jernbaneulykker og -hændelser til Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane. Heraf fremgår det klart, at der er nogle hændelser og ulykker på jernbaneområdet, der kan fritages fra underretningen, da det af bekendtgørelsens § 3 følger, at jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere straks skal underrette Havarikommissionen ved en specifik række oplyste hændelser og ulykker, jf. »ved følgende ulykker«.

Bestemmelsen i *stk. 4* bemyndiger transportministeren til at fastsætte nærmere regler om underretningspligt og rap-

portering m.v. Transportministeren har udmøntet bemyndigelsen ved bekendtgørelse nr. 708 af 23. juni 2008 om meddelelse og rapportering af jernbaneulykker og -hændelser til Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane. Bekendtgørelsen omhandler jernbanevirksomheders og infrastrukturforvalteres underretningspligt til Havarikommissionen. Det er hensigten, at der efter lovens ikrafttræden vil blive foretaget mindre ændringer af bekendtgørelsen, så den svarer til jernbanesikkerhedsdirektivet.

Til § 83

Bestemmelsen viderefører med få sproglige ændringer den gældende jernbanelovs § 21 q, *stk. 1*, og § 21 t, *stk. 2* og *3*.

Bestemmelsen i *stk. 1* fastslår, at Havarikommissionen bestemmer omfanget af og formen for de undersøgelser, der skal foretages i anledning af en ulykke eller hændelse på jernbaneområdet. Begrebet »ulykke« omfatter både alvorlige og øvrige ulykker.

Ved Havarikommissionens fastsættelse af undersøgelsens omfang og form kan der tages hensyn til formålet med kommissionens undersøgelser, ulykkens eller hændelsens alvor, undersøgelsens forventede jernbanesikkerhedsmæssige værdi i forhold til omkostningerne, opgavens betydning i forhold til andet arbejde, der aktuelt påhviler kommissionen, tilgængelige ressourcer og lignende. Dette er i overensstemmelse med, at omfanget af og proceduren for undersøgelserne fastlægges af Havarikommissionen under hensyntagen til principperne og målsætningerne i jernbanesikkerhedsdirektivets artikel 20 og 22. I afvejningen kan indgå, hvilke erfaringer man forventer at kunne drage af ulykken eller hændelsen med henblik på forbedring af sikkerheden. Det skal dog bemærkes, at en ulykke med et større omfang ikke nødvendigvis har et stort eller langsigtet risikopotentiale og omvendt. Det følger blandt andet af nævnte artikler i jernbanesikkerhedsdirektivet, at Havarikommissionen for at fastsætte omfanget af undersøgelsen hurtigst muligt skal have adgang til flere forskellige oplysninger, herunder oplysninger i dødsattester eller i retslægelige obduktionserklæringer som nævnt i lovforslagets § 86. Herudover skal undersøgelsen gennemføres under størst mulig åbenhed, så alle parter får mulighed for at blive hørt og underrettet om resultaterne.

Ved at Havarikommissionen bestemmer undersøgelsens omfang og form, har Havarikommissionen hjemmel til at afgøre, at de ikke vil undersøge en ulykke eller hændelse, jf. lovforslagets § 81, *stk. 2*.

Såfremt Havarikommissionen vælger ikke at undersøge ulykken eller hændelsen f.eks. ud fra en væsentlighedsvurdering, skal de implicerede jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere foretage undersøgelsen i henhold til deres sikkerhedsledelsessystem. Resultatet af undersøgelsen skal fremsendes til Havarikommissionen og Trafikstyrelsen.

Endvidere fremgår det af jernbanesikkerhedsdirektivets artikel 23, at der skal udarbejdes rapporter i passende form i forhold til ulykkens eller hændelsens karakter og alvor, jf. lovforslagets § 93.

Bestemmelsen i *stk. 2* fastslår, at transportministeren, uan-

set det foreslåede stk. 1, på ethvert tidspunkt kan pålægge Havarikommisionen at foretage yderligere undersøgelser i en sag.

Bestemmelsen skal ses i lyset af, at Havarikommisionen er en uafhængig myndighed, jf. den foreslåede § 94, stk. 2. Transportministerens adgang til at pålægge Havarikommisionen at foretage yderligere undersøgelser relaterer sig således alene til undersøgelsens omfang og ikke dens resultat.

Bestemmelsen i *stk. 3* sikrer, at Havarikommisionen kan genoptage en afsluttet undersøgelse, såfremt der fremkommer nyt og væsentligt materiale i sagen.

En sådan genoptagelse vil kunne foretages i det omfang, der er fremkommet nyt materiale i sagen, der må forventes at være af væsentlig betydning for undersøgelsen, herunder bl.a. den afsluttende rapport eller redegørelses konklusioner og jernbanesikkerheden i øvrigt. Det nye materiale såvel som det nye undersøgelsesforløb er underkastet de almindelige regler for undersøgelser af ulykker og hændelser på jernbanelområdet, jf. de foreslåede §§ 81-93 og derved bl.a. underlagt den specielle tavshedspligt, jf. forslaget til § 98.

Til § 84

Med bestemmelsen foreslås det som noget nyt, at det præciseres, at undersøgelseslederen skal udføre sine opgaver så effektivt og hurtigt som muligt.

Bestemmelsen foreslås indført på baggrund af en påtale fra EU-Kommisionen. Denne har anført, at undersøgelseslederne skal udføre deres opgaver så effektivt og hurtigt som muligt, jf. artikel 20, stk. 1, i jernbanesikkerhedsdirektivet, og at Danmark i den forbindelse ikke har opfyldt sin forpligtelse i henhold til artikel 20, stk. 1, ved ikke eksplicit at stille dette krav til undersøgelseslederen. Det er således ikke tanken, at indførelsen af bestemmelsen skal føre til, at man i andre sammenhænge skal slutte modsætningsvist og nå frem til, at en given opgave ikke skal udføres så hurtigt og effektivt som muligt, blot fordi dette ikke fremgår eksplicit af bestemmelsen.

Det bemærkes for god ordens skyld, at det efter gældende praksis altid har været forudsat, at undersøgelseslederne i forbindelse med en undersøgelse udfører deres opgaver så effektivt og hurtigt som muligt.

Kravet indføres således alene i nærværende bestemmelse af hensyn til at sikre så korrekt implementering af EU-retten som muligt. Der er således ikke ved ændringen tiltænkt en materiel ændring af retstilstanden på dette område.

Begrebet »ulykke« omfatter både alvorlige og øvrige ulykker.

Til § 85

Bestemmelsens stk. 1 er videreført fra jernbanelovens § 21 q, stk. 2. Bestemmelsens stk. 2 er derimod ny.

Bestemmelsens *stk. 1* fastslår, at når en jernbaneulykke undersøges af Havarikommisionen, må de køretøjer, der er indblandet i ulykken, og den berørte jernbaneinfrastruktur,

dele eller indhold heraf eller spor i øvrigt ikke fjernes eller røres, før Havarikommisionen eller politiet i forståelse med Havarikommisionen giver tilladelse hertil.

Det er hensigten at fortsætte gældende praksis, hvor Havarikommisionen både kan undersøge den jernbaneinfrastruktur samt de anlæg, som er i interaktion med jernbanen, f.eks. vejvendte signaler i en niveauoverkørsel.

Det er klart, at der på undersøgelsesstedet også uden tilladelse må tages de skridt, der er nødvendige for at redde liv og forebygge yderligere tab af liv. Herudover må der ikke foretages ændringer på ulykkesstedet. Dette skyldes hensynet til at sikre grundlaget for den efterfølgende årsagsklarlægning. Med indblandede køretøjer forstås i denne sammenhæng, at der udover jernbanekøretøjer også kan være tale om f.eks. biler, lastbiler og lignende. Der er indgået samarbejdsaftaler med bl.a. politiet, der afklarer rollefordelingen i forbindelse med sikring og undersøgelse af ulykkesstedet og de af ulykken berørte områder, f.eks. sikrings- og fjernstyringsanlæg. Med bestemmelsen tydeliggøres det, at heller ikke politiet må fjerne eller røre indblandede køretøjer eller berørt jernbaneinfrastruktur uden samtykke fra Havarikommisionen.

Politiet kan således ikke alene give tilladelse hertil. Havarikommisionen vil i undersøgelsesforløbet under videst mulig hensyntagen til politiets arbejde og genetableringen af trafikken vurdere, hvornår der kan ske frigivelse af materiel, jernbaneinfrastruktur m.v. I praksis foregår det sådan, at politiet forestår de strafferetlige undersøgelser, mens Havarikommisionen forestår de jernbanesikkerhedsmæssige undersøgelser, og de to instanser udveksler fakta og data.

Bestemmelsen i *stk. 2* fastslår, at Havarikommisionen har ret til at registrere bevismateriale og i forståelse med politiet at foretage fjernelse af vragdele, jernbaneinfrastruktur, dele eller indhold heraf eller spor i øvrigt til undersøgelser, målinger og kontrol.

Bestemmelsen gennemfører artikel 20, stk. 2, litra b, i jernbanesikkerhedsdirektivet og er indsat for at imødekomme EU-retten på dette område, hvor det fastslås, at de ansvarlige for gennemførelsen af undersøgelserne (i Danmark Havarikommisionen) hurtigst muligt skal have ret til umiddelbart at registrere bevismateriale og foretage kontrolleret fjernelse af vragdele, infrastrukturanlæg eller komponenter til undersøgelses- eller analyseformål. Disse beføjelser skal ske i overensstemmelse med gældende lovgivning i medlemsstaterne og i givet fald i samarbejde med de myndigheder, der er ansvarlige for den retslige efterforskning (i Danmark politiet). Eksempler på bevismateriale kan være havarilog, andre logningsmedier, sikkerhedsudstyr (f.eks. bremsecomputere), som skal undersøges nærmere, dele af infrastruktur mistænkt for at være årsag eller medvirkende til en ulykke. Emner til undersøgelse holdes i Havarikommisionens varetægt, indtil undersøgelsen er endelig afsluttet og offentliggjort.

Det foreslåede stk. 2 understøtter den foreslåede § 83 om, at Havarikommisionen bestemmer omfanget af undersøgel-

ser af ulykker og hændelser på jernbanelovområdet, sammenholdt med det foreslåede stk. 1.

Havarikommissionens ret efter stk. 2 skal læses i sammenhæng med lovforslagets § 90, stk. 2, hvor der er mistanke om, at der foreligger strafbare forhold. Som nævnt i bemærkningerne til § 90, stk. 2, skal den gensidige uafhængige undersøgelse sikres. Politiets eventuelle beslutning om efterforskning må ikke hindres af Havarikommissionens undersøgelser, ligesom politiets undersøgelser ikke må hindre Havarikommissionens undersøgelser. Endvidere ændrer § 85, stk. 2, ikke på politidirektørens koordinering efter beredskabslovens § 17.

Til § 86

Bestemmelsen er en justeret videreførelse af den gældende jernbanelovs § 21 q, stk. 3.

Bestemmelsen fastslår i *stk. 1*, at Havarikommissionen kan forlange al dokumentation af betydning for undersøgelsen fremlagt. Dokumentationen kan forlanges udleveret fra alle relevante virksomheder og myndigheder. Dette omfatter også oplysninger i dødsattester, der er udstedt efter retslægeligt ligsyn, og oplysninger i retslægelige obduktionserklæringer.

Bestemmelsen er justeret i forhold til EU-retlige krav, og det er samtidig fundet hensigtsmæssigt at tilpasse bestemmelsen, således at der kan kræves dokumentation udleveret fra alle relevante virksomheder og myndigheder. Det understreges, at det naturligvis kun er oplysninger, der er nødvendige i forhold til undersøgelsen, der kan forlanges fremlagt.

I forhold til gældende ret udvides bestemmelsen til at omfatte udlevering af oplysninger i dødsattester, der er udstedt efter retslægeligt ligsyn og oplysninger i retslægelige obduktionserklæringer.

Med al dokumentation menes bl.a. den dokumentation, som virksomhederne og myndighederne er i besiddelse af, der foreligger i fysisk form eller som elektronisk datamateriale, og den til læsning heraf nødvendige software, der i givet fald skal stilles til rådighed af virksomhederne til brug for undersøgelsen.

De pågældende virksomheder og myndigheders videregivelse af oplysninger til Havarikommissionen samt Havarikommissionens indsamling af oplysninger forudsættes at ske inden for persondatalovens rammer.

Det understreges, at der ved formålet med Havarikommissionens undersøgelse udelukkende er tale om at finde årsagen til den pågældende ulykke eller hændelse på jernbanelovområdet, men ikke at placere ansvar over for de involverede.

Herudover foreslås det i *stk. 2*, at Havarikommissionen kan foretage afhøringer af enhver person, som må formodes at kunne give oplysninger af betydning for undersøgelsen.

Til § 87

Bestemmelsen viderefører den gældende jernbanelovs § 21 q, stk. 4.

Med bestemmelsen foreslås det, at Havarikommissionen

kan forlange retsligt forhør efter reglerne i § 1018 i bekendtgørelse af lov nr. 1308 af 9. december 2014 om rettens pleje (herefter benævnt retsplejeloven). Formålet med bestemmelsen er således at gøre det muligt, at der kan ske offentlige afhøringer ved en dommer. Det er fundet hensigtsmæssigt at opretholde denne mulighed uanset, at det må antages, at mere uformelle afhøringer foretaget af Havarikommissionen vil være det sædvanlige forløb, når en ulykke eller hændelse skal belyses. Havarikommissionen benytter sig sjældent af denne ret, men det findes vigtigt at muligheden forefindes, hvor uformelle afhøringer ikke bibringer ønskede oplysninger.

Bestemmelsen er enslydende med luftfartslovens § 140, stk. 3.

Til § 88

Bestemmelsen er en videreførelse af den gældende jernbanelovs § 21 r, stk. 1.

Bestemmelsen giver Havarikommissionen mulighed for at undersøge jernbanekøretøjer og jernbaneinfrastruktur på privat ejendom uden retskendelse. Der er hermed tale om en fravigelse af grundlovens § 72, om at boligen er ukrænkelig. Det betyder, at husundersøgelser, beslaglæggelse og undersøgelse af breve og andre papirer samt brud på post-, telegraf- og telefonhemmeligheden må, hvor ingen lov hjemler en særegen undtagelse, alene ske efter en retskendelse. Bestemmelsen er en undtagelse hertil. En sådan undersøgelse vil finde sted i forbindelse med ulykker og hændelser på jernbanelovområdet.

Det er hensigten at fortsætte gældende praksis, hvor Havarikommissionen både kan undersøge den jernbaneinfrastruktur samt de anlæg, som er i interaktion med jernbanen, f.eks. vejvandede signaler i en niveauoverkørsel.

Denne ret vil kun blive udnyttet i det omfang, det skønnes nødvendigt i opklaringsøjemed at få adgang til private områder eller ejendele. Havarikommissionen foretager skønnet i den givne situation. I dette skøn skal indgå overvejelser om, hvorvidt undersøgelsen er strengt nødvendig, herunder skal det sikres, at undersøgelsen ikke er mere vidtgående, end hvad formålet tilsiger.

Bestemmelsen finder eksempelvis anvendelse, hvor Havarikommissionen ønsker at besigtige et køretøj, som efter en ulykke er fragtet til et værksted, som kan ligge på privat grund. Her er det essentielt, at Havarikommissionen har ret til at undersøge køretøjet, ellers skal alt holde stille på et uheldssted og spærre trafikken i måske dage eller uger.

Til § 89

Bestemmelsen er videreført fra jernbanelovs § 21 q, stk. 3, og § 21 r, stk. 2.

Bestemmelsen sikrer, at Havarikommissionen for de pågældende infrastrukturforvalteres og jernbanevirksomheders regning kan udføre eller kræve udført afprøvninger, målinger og kontrol, forlange udtalelser fra infrastrukturforvalterne og jernbanevirksomhedernes ledelse og medarbejdere samt kræve al dokumentation udleveret i den forbindelse.

I praksis bruges hjemlen til at kræve udført afprøvninger, målinger og kontrol på infrastrukturforvalteres og jernbanevirksomheders regning få gange om året og typisk ved større ulykker. Ofte går det hånd i hånd med en undersøgelse, som virksomheden alligevel ville foretage, men undersøgelsens vilkår bringes under Havarikommissionens kontrol. Virksomheden, der belastes økonomisk, orienteres på forhånd om omfang og beløbsramme og holdes orienteret, ligesom den også får resultaterne. Hjemmelen har bl.a. været benyttet ved specialiserede tekniske undersøgelser ved brand, knækkede hjul eller skinner, detaljeret undersøgelse af relæer i et sikringsanlæg og til at foretage afprøvninger i form af forsøg med bremseegenskaber under forskellige forhold. Bestemmelsen har stor betydning for at kunne gennemføre undersøgelser, der kræver specialistviden. Bestemmelsen anvendes med stor forsigtighed for ikke at belaste virksomhederne unødigt.

Til § 90

Bestemmelsen viderefører den gældende jernbanelovs § 21 q, stk. 5-7.

Bestemmelsen fastslår i *stk. 1*, at politiets og Trafikstyrelsens bistand kan kræves til undersøgelse i det omfang, det skønnes fornødent.

Formålet er at give Havarikommissionen mulighed for at få assistance fra politiet, hvis Havarikommissionen skønner det nødvendigt, samt at Havarikommissionen kan få hjælp fra Trafikstyrelsen i forbindelse med undersøgelsesarbejdet. Hermed kan både politiets og Trafikstyrelsens kompetencer og ressourcer benyttes under en undersøgelse. Det er dermed Havarikommissionen, der fastsætter, hvornår politiets eller Trafikstyrelsens kompetencer er nødvendige. Politiets assistance benyttes eksempelvis ved politiets registrering af vidner og ved Havarikommissionens adgang til politiets testresultater eller vidner, så Havarikommissionen ikke selv efterfølgende skal rundt og stille samme spørgsmål. Trafikstyrelsen er eksempelvis behjælpelig med at identificere operatører og ansvarlige for ulykken eller hændelsen, eller med at finde eller skaffe relevant data, herunder godkendelsesgrundlag.

Med bestemmelsen i *stk. 2* fastslås det, at hvis der foreligger mistanke om strafbart forhold, kan politiet selvstændigt foretage de efterforskningsskridt, der af anklagemyndigheden skønnes fornødne, og kan hertil kræve bistand af Trafikstyrelsen og Havarikommissionen.

Formålet med reglen er for det første at gøre det klart, at politiet, hvor der foreligger mistanke om strafbart forhold, har mulighed for at foretage selvstændige parallelle undersøgelser med henblik på efterforskning af strafbare forhold. For det andet skal politiet have mulighed for at få assistance af Trafikstyrelsen og Havarikommissionen.

Grundlæggende er hensigten at sikre den gensidige uafhængige undersøgelse. Politiets eventuelle beslutning om efterforskning må ikke hindres af Havarikommissionens undersøgelser, ligesom politiets undersøgelser ikke må hindre Havarikommissionens undersøgelser. Selv om det er uaf-

hængige undersøgelser, er de ligeværdige, og der skal ydes gensidig bistand.

Til § 91

Bestemmelsen er en videreførelse af den gældende jernbanelovs § 21 r, stk. 3.

Med bestemmelsen fastslås det, at Havarikommissionen i forbindelse med undersøgelse af ulykker og hændelser på jernbaneområdet ved konstatering af forhold, der udgør en risiko for jernbanesikkerheden, kan anmode Trafikstyrelsen om at udstede påbud eller forbud til infrastrukturforvalterne og jernbanevirksomhederne. Begrebet »ulykke« omfatter både alvorlige og øvrige ulykker.

Idet Havarikommissionen i kraft af sin rolle ikke selv har mulighed for at udstede påbud og forbud til virksomhederne, hvis Havarikommissionen i forbindelse med undersøgelsen støder på forhold, der udgør en risiko for jernbanesikkerheden, fastslås det med bestemmelsen, at Havarikommissionen kan anmode Trafikstyrelsen om at benytte sig af muligheden for at udstede påbud eller forbud til infrastrukturforvalterne og/eller jernbanevirksomhederne.

Det er op til Trafikstyrelsen at afgøre, om man ønsker at følge Havarikommissionens anmodning i relation til forhold, der udgør en risiko for jernbanesikkerheden. Hvis Trafikstyrelsen afslår dette, bør afslaget følges af en skriftlig begrundelse herfor til Havarikommissionen. Det bemærkes, at det i praksis er yderst sjældent, at Havarikommissionen anbefaler påbud eller forbud.

Til § 92

Bestemmelsen er videreført fra jernbanelovens § 21 s, stk. 1.

Med bestemmelsen fastslås, at Havarikommissionen løbende skal holde Trafikstyrelsen underrettet om fund og omstændigheder omkring en undersøgelse, der skønnes af væsentlig betydning for jernbanesikkerheden, og uden unødigt ophold skal gøre Trafikstyrelsen bekendt med sine vurderinger heraf.

Formålet med reglen er således at sikre, at Trafikstyrelsen bliver underrettet om eventuelle fund eller omstændigheder omkring en undersøgelse, der skønnes af væsentlig betydning for jernbanesikkerheden. Vurderingen er en løbende situationsvurdering, hvori fundet eller omstændighedens omfang og konsekvens samt sikkerhedsmæssige risiko indgår i skønnet. Dertil vil underretning ligeledes finde sted, hvor det vurderes, der er tale om et forhold med stor offentlig interesse.

De oplysninger, som Trafikstyrelsen modtager fra Havarikommissionen, underkastes samme særlige form for tavshedspligt som den, der er gældende for Havarikommissionen og øvrige ved en undersøgelse medvirkende personer, jf. den foreslåede § 98. Trafikstyrelsen er ikke berettiget til at videregive de omhandlede oplysninger til uvedkommende.

Bestemmelsen er en konsekvens af, at det ikke er Trafikstyrelsen, der skal forestå undersøgelser af ulykker og hændelser på jernbaneområdet, men som sikkerhedsmyndig-

hed skal den kunne træffe de nødvendige foranstaltninger til opretholdelse eller forbedring af sikkerhedsniveauet på jernbanelområdet i anledning af bl.a. henstillinger fra Havarikommisionen, jf. den foreslåede § 93.

Til § 93

Bestemmelsen viderefører den gældende jernbanelovs § 21 s, stk. 2 og 3, og § 21 t, stk. 4.

Med bestemmelsen i *stk. 1* fastslås det, at Havarikommisionen ved undersøgelsens afslutning udarbejder en rapport om undersøgelsens resultater og eventuelle anbefalinger om sikkerhedsmæssige forhold m.v. Rapporten sendes til transportministeren og Trafikstyrelsen. Rapporter offentliggøres på Havarikommisionens hjemmeside, medmindre afgørende hensyn taler imod offentliggørelse. Såfremt Havarikommisionen ikke offentliggør en rapport, skal denne beslutning offentliggøres. Det er i praksis en sjældenhed, at Havarikommisionen ikke offentliggør rapporter eller redegørelser, men der kan være afgørende sikkerhedsmæssige eller faglige hensyn, der taler imod offentliggørelse. Offentliggørelse kan således være u hensigtsmæssig, f.eks. hvis der kan være tale om national sikkerhed i forbindelse med informationer, som kan bruges i terrorrelationer.

Havarikommisionen kan med rapporten endvidere fremsætte anbefalinger vedrørende jernbanesikkerhedsmæssige forhold.

Bestemmelsen i *stk. 2* fastslår, at Havarikommisionen har mulighed for at udfærdige en kort redegørelse i stedet for en rapport, når undersøgelsens omfang taler derfor.

Formålet med reglen er, at Havarikommisionen skal kunne fravige hovedreglen om, at undersøgelserne skal afsluttes med en rapport. Bl.a. ud fra ressourcehensyn skal det være muligt for Havarikommisionen at udfærdige en kort redegørelse i stedet for en rapport, når undersøgelsens omfang taler derfor. Der er dermed tale om en hensigtsmæssig ordning, således at f.eks. undersøgelser af mindre hændelser med et vist jernbanesikkerhedsmæssigt aspekt kan afrapporteres som en redegørelse. Undersøgelsesresultaterne for en redegørelse kan opdeles i to kategorier; som en foreløbig redegørelse eller en redegørelse, der er endelig. Det er Havarikommisionen, der afgør, om der skal udarbejdes en rapport eller en redegørelse.

Bestemmelsen i *stk. 3* fastslår, at der også ved de i de foreslåede § 83, stk. 2 og 3, opregnede tilfælde vedrørende yderligere undersøgelser og genoptagelse af en sag skal udarbejdes en rapport eller redegørelse i overensstemmelse med denne bestemmelses stk. 1 og 2.

Bestemmelsen i *stk. 3* fastslår endvidere, at det også er de oplysninger, der eventuelt fremkommer ved transportministerens pålæg om, at Havarikommisionen skal foretage yderligere undersøgelse eller oplysninger, der fremkommer efter Havarikommisionens afslutning af en undersøgelse, der skal indgå i den endelige undersøgelsesrapport eller -redegørelse. På den måde indgår alle oplysninger om undersøgelsen i de udarbejdede rapporter. Hvis Havarikommisio-

nen genoptager en sag, bør det som minimum kommunikeres i form af en redegørelse.

Til § 94

Bestemmelsen er med sproglige ændringer en videreførelse af den gældende jernbanelovs § 21 n, stk. 2, og § 21 t, stk. 1, dog er det foreslåede stk. 1 nyt.

Der foreslås en ny bestemmelse i *stk. 1*, der eksplicit fastslår, at Havarikommisionen er uafhængig.

Med bestemmelsen foreslås det, at det tydeliggøres, at Havarikommisionen er en uafhængig myndighed, der ikke, for så vidt angår undersøgelsens udførelsesmåde og resultat, er underlagt transportministerens instruktionsbeføjelser. Præciseringen af, at Havarikommisionen er uafhængig, følger af EU-regler. Transportministeren har dog almindelig instruktionsbeføjelser i forhold til bevillinger og personaleresourcer, der stilles til Havarikommisionens rådighed. Det følger heraf, at Havarikommisionens arbejde f.eks. er underlagt den administrative klageadgang. Idet Havarikommisionens undersøgelsesrapporter og -redegørelser er udtryk for en teknisk/sagkyndig opfattelse af et hændelsesforløb, er det dog ikke muligt at påklage f.eks. undersøgelsesresultater og konklusioner til ministeren. Undersøgelsesresultater og konklusioner kan endvidere ikke redigeres ved forhåndsinstruks eller ved efterfølgende korrektion fra andre.

Havarikommisionen er og har hele tiden været en uafhængig myndighed, hvilket eksplicit fremgår af tidligere forarbejder. Kommissionen ønskede dog dette tydeliggjort, hvorfor det nu foreslås, at det fremgår direkte af lovtjeksten. Denne bestemmelse ændrer således ikke på den hidtidige retstilstand på området.

Denne bestemmelse er ikke til hinder for, at transportministeren efter den foreslåede § 83, stk. 2, kan pålægge Havarikommisionen at foretage yderligere undersøgelser i en sag eller efter det foreslåede stk. 2, jf. nedenfor, kan pålægge Havarikommisionen særlige opgaver, der har et generelt jernbanesikkerhedsmæssigt formål.

Med bestemmelsen i *stk. 2*, fastslås det, at transportministeren bemyndiges til at kunne pålægge Havarikommisionen at udføre opgaver, som i øvrigt har til formål at forbedre jernbanesikkerheden.

Det skal understreges, at transportministerens adgang til at pålægge Havarikommisionen særlige opgaver ikke relaterer sig til opgavens resultat, men alene til f.eks. opgavens omfang.

Bestemmelsen i *stk. 3* fastslår, at transportministeren fastsætter Havarikommisionens sammensætning.

Udover, at det skal sikres, at Havarikommisionen råder over tilstrækkelig ekspertise på jernbanesikkerhedsområdet, kan der tilknyttes eksperter fra andre uafhængige institutioner, f. eks. universiteter og andre videnscentre.

Til § 95

Bestemmelsen viderefører den gældende jernbanelovs § 21 n, stk. 3.

Med bestemmelsen slås det fast i *stk. 1*, at Havarikommissionen, i det omfang Danmark forpligter sig hertil ifølge internationale aftaler, skal beslutte at repræsentanter for fremmede stater kan deltage i Havarikommissionens arbejde. Havarikommissionen er derved pligtig at supplere sig med internationale sagkyndige i forbindelse med undersøgelse af ulykker og hændelser på jernbaneområdet.

Formålet med reglen er således at sikre, at Danmark overholder sine internationale forpligtelser om, at repræsentanter fra fremmede stater skal deltage i undersøgelser. Bestemmelsen medfører, at hvis eksempelvis udenlandsk materiel er involveret i en ulykke i Danmark, inviteres de relevante undersøgelsesmyndigheder til at deltage i undersøgelsen, hvis de ønsker det. Dette er fast praksis inden for luftfart, og forventes at blive tilsvarende praksis inden for jernbane.

I øvrigt foreslås det i *stk. 2*, at Havarikommissionen kan supplere sig med såvel nationale som internationale sagkyndige, hvor den finder dette nødvendigt.

Både for så vidt angår *stk. 1* og *2* forventes det, at der i forbindelse med udviklingen på EU-rettens område vil blive indgået aftaler vedrørende undersøgelsesvirksomhed på jernbaneområdet, som Havarikommissionen herefter kan henholde sig til.

Der er underskrevet en samarbejdsaftale mellem de nordiske lande gældende for både luftfart og jernbane.

På EU-plan fremgår det af jernbanesikkerhedsdirektivets artikel 22, at en ulykke eller hændelse som udgangspunkt undersøges af undersøgelsesorganet i den medlemsstat, hvor ulykken eller hændelsen er indtruffet. Hvis det er svært at fastslå, hvor ulykken præcist er indtruffet, aftaler parterne, hvilket organ der undersøger ulykken, eller om de implicerede parter undersøger i fællesskab.

Undersøgelsesorganer fra andre medlemsstater skal opfordres til at deltage i en undersøgelse, hvis en jernbanevirksomhed i det pågældende undersøgelsesorgans land er impliceret i ulykken eller hændelsen. Endvidere er der stadig mulighed for, at medlemsstaterne aftaler, at de på andre tidspunkter kan hjælpe hinanden. Nærværende bestemmelse afspejler således bestemmelserne i direktivet.

Praksis for anvendelse af eksperthjælp fra Danmark og udlandet er, at udenlandske havarikommissioner altid indbydes til deltagelse, såfremt der indledes undersøgelser, der omfatter udenlandsk registreret jernbanemateriel, ligesom de kan blive anmodet om at foretage undersøgelse i eget land.

Der anvendes eksterne eksperter ved f.eks. metallurgiske undersøgelser. Der er endnu ikke i Europa væsentlig tradition for at benytte eksperter fra søster-havarikommissioner. Men der er i stadig stigende omfang direkte udveksling af viden og erfaringer baseret på konkrete ulykker og hændelser.

På nuværende tidspunkt søges nødvendig ekspertise både her i landet og i udlandet.

Til § 96

Bestemmelsen viderefører den gældende jernbanelovs § 21 t, stk. 5.

Med bestemmelsen foreslås det, at Havarikommissionen hvert år skal udarbejde og offentliggøre en beretning om sin virksomhed. Det er endvidere fastsat, at beretningen skal sendes til Det Europæiske Jernbaneagentur.

Årsberetningen indeholder oplysninger om:

- 1) de undersøgelser, der er gennemført det foregående år,
- 2) de anbefalinger på sikkerhedsområdet, der er fremsat, samt
- 3) de korrigerende foranstaltninger, der er truffet i overensstemmelse med tidligere fremsatte anbefalinger.

Efter gældende ret skal beretningen senest forelægges den 30. september hvert år, hvilket forventes fastholdt indtil videre.

Til § 97

Bestemmelsen er en videreførelse af den gældende jernbanelovs § 21 s, stk. 4. Bestemmelsen gennemfører artikel 25 i jernbanesikkerhedsdirektivet.

Med bestemmelsen fastslås det, at Trafikstyrelsen mindst en gang om året skal give Havarikommissionen en tilbagemelding på de tiltag, der enten er gennemført eller planlagt som følge af anbefalinger i Havarikommissionens rapporter og redegørelser.

Formålet med reglen er, at Trafikstyrelsen underretter Havarikommissionen om de udførte/planlagte tiltag, som er resultat af Havarikommissionens anbefalinger.

Havarikommissionens anbefalinger kan bestå i bemærkninger til praksis. Havarikommissionen kommer med sådanne bemærkninger, når det er muligt. F.eks. når der i forbindelse med en undersøgelse konstateres mulige sikkerhedsmæssige mangler eller risici, men disse ikke direkte vedrører eller har haft indflydelse på selve ulykken eller hændelsen på jernbaneområdet.

Det er disse bemærkninger fra Havarikommissionen, som Trafikstyrelsen bearbejder, og som kan give anledning til nye tiltag af jernbanesikkerhedsmæssig karakter. Styrelsen giver på den baggrund Havarikommissionen en orientering om nye tiltag.

Til § 98

Bestemmelsen viderefører den gældende jernbanelovs § 21 s, stk. 5.

Med bestemmelsen foreslås det, at Havarikommissionen, Trafikstyrelsen, tilkaldte sagkyndige og andre, der medvirker i en undersøgelse, som foretages af Havarikommissionen, under ansvar efter straffelovens §§ 152-152 e, er forpligtet til over for uvedkommende at hemmeligholde, hvad de bliver vidende om i forbindelse med undersøgelsen.

Bestemmelsen indebærer, at alle personer, der medvirker i Havarikommissionens undersøgelser, og derved er vedkommende i forhold til undersøgelsen, er underkastet tavshedspligt. Bestemmelsen er blevet anvendt som og har

karakter af en speciel tavshedspligt, der indebærer, at der ikke er adgang til aktindsigt i Havarikommissionens materiale, jf. offentlighedsloven.

Denne specielle tavshedspligt skal således indgå i vurdering af pligten til at forevise eller udlevere dokumenter, som følger af retsplejelovens § 299. Baggrunden for den specielle tavshedspligt er, at materialet, herunder data i enhver form eller spor, som Havarikommissionen skal benytte i forbindelse med undersøgelsen, ofte er af kompliceret teknisk karakter, og derfor ikke skal gøres til genstand for drøftelse i offentligheden uden for den sammenhæng, som Havarikommissionens undersøgelsesrapport eller redegørelse repræsenterer.

Det er endvidere af stor betydning for undersøgelserne, at Havarikommissionen får uhindret adgang til alle data (udsagn, oplysninger og lign.), samt at de virksomheder eller enkeltpersoner, der skal udlevere disse data, ikke behøver at overveje form og indhold ved udleveringen af disse data, da oplysningerne ikke vil være offentligt tilgængelige.

Havarikommissionen skal have en bred adgang til at kunne få et så fyldestgørende baggrundsmateriale som muligt. Dette kan indebære, at nogle af oplysningerne som Havarikommissionen i undersøgelsesforløbet bliver bekendt med, senere viser sig at være uden relevans for den videre undersøgelse. I forbindelse hermed er det en fordel for kommissionen med en ukompliceret adgang til disse data uden indblanding fra uvedkommende i sagen.

De, der deltager i en undersøgelse, vil i almindelighed være Havarikommissionens undersøgelsesleder og eventuelle andre af Havarikommissionens undersøgere, såvel som de af Havarikommissionen tilkaldte sagkyndige fra Trafikstyrelsen eller anden side, såvel nationalt, som internationalt, såvel som andre, der kan medvirke i Havarikommissionens undersøgelse.

Det er som nævnt af stor betydning for jernbanesikkerheden, at Havarikommissionen har uhindret adgang til data i forbindelse med en ulykke eller hændelse på jernbaneområdet. Kommissionen skal kunne drage deres konklusioner ud fra et uvildigt grundlag og derved fremkomme med en teknisk/sagkyndig vurdering af et hændelsesforløb på sådan en måde, at konklusionerne i sig selv ikke påvirker enkeltpersoners eller virksomheders retsstilling eller ansvarsforhold.

Tavshedspligten omfatter således både perioden før, under og efter offentliggørelsen af den endelige rapport. Det afgørende beskyttelseshensyn er her undersøgelsens objektive konklusion, såvel som muligheden for at kunne gennemføre foranstaltninger med henblik på at kunne forhindre gentagelse af tilsvarende ulykker eller hændelser.

Kapitel 14

Til § 99

Bestemmelsen viderefører den gældende jernbanelovs § 21 v.

Bestemmelsen indeholder i *stk. 1* en bemyndigelse til transportministeren til at fastsætte regler om, at forskrifter

og tekniske specifikationer, der er udstedt i medfør af de foreslåede § 29 og § 56 ikke indføres i Lovtidende. Herudover fastslås, at Reglement for international jernbanetransport af farligt gods (RID) og senere ændringer heraf ikke indføres i Lovtidende.

Bestemmelsen giver mulighed for, at visse tekniske forskrifter, som typisk alene henvender sig til en meget begrænset professionel brugerkreds, ikke skal kundgøres i Lovtidende.

Bemyndigelsen er i dag udmøntet i bekendtgørelse nr. 893 af 29. august 2012 om Trafikstyrelsens opgaver og beføjelser, klageadgang, og kundgørelse af visse af Trafikstyrelsens forskrifter, hvoraf det følger, at Reglement for international jernbanetransport af farligt gods (RID-reglementet) og senere ændringer heraf samt Bestemmelser for Jernbane (BJ) ikke indføres i Lovtidende.

Bestemmelsen i *stk. 2* fastslår, at transportministeren fastsætter regler om, hvordan oplysning om indholdet af de forskrifter og tekniske specifikationer, der ikke indføres i Lovtidende, kan opnås.

Bemyndigelsen er udmøntet i samme bekendtgørelse som nævnt i bemærkningerne til *stk. 1*. Bekendtgørelsen vil ikke blive ændret, som følge af lovens ikrafttræden. Det bemærkes, at kundgørelse i medfør af disse regler sker ved offentliggørelse på Trafikstyrelsens hjemmeside.

Til § 100

Det foreslås som noget nyt, at transportministeren kan fastsætte regler om pligt for jernbanevirksomheder, infrastrukturforvaltere og andre som udfører opgaver på jernbaneområdet, til at indberette data, herunder til planlægnings- og analyseopgaver, for at sikre overholdelsen af de krav, der følger af denne lov eller er fastsat i medfør heraf eller i medfør af EU-retsakter.

Bestemmelsen foreslås for at opnå et bedre grundlag for varetagelse af planlægning og analyseopgaver på kollektiv trafik- og godsområdet inkl. overvejelse om udbygning af kapaciteten på jernbaneområdet. Det ønskes herunder at få oplysninger om økonomi, produktion og efterspørgsel af gods- og passagertrafik i form af gods- og passagerstrømme.

Den gældende jernbanelovs § 8 b giver allerede i dag transportministeren hjemmel til at indhente oplysninger hos infrastrukturforvaltere for statens jernbaneinfrastruktur, jf. endvidere lovforslagets § 19, *stk. 3*. Det er tanken, at produktionsdata så vidt muligt indhentes hos infrastrukturforvaltere, men der kan blive behov for at indhente oplysninger, som kun jernbanevirksomhederne og andre, som udfører opgaver på jernbaneområdet, har kendskab til.

Oprindeligt har det været de nationale jernbanevirksomheder, der har forestået indsamling af data vedrørende gods- og passagerstrømme. Med et stigende antal jernbanevirksomheder, herunder internationale jernbanevirksomheder, er der behov for en generel hjemmel til indhentning af sådanne data, såfremt planlægningsgrundlaget skal være komplet. Lovforslaget indeholder således en bemyndigelse til transportministeren til at indhente disse data. Tilsvarende regler

findes vedrørende privatbaner og busser i lov om trafikskaber og for fly i luftfartsloven. Bemyndigelsen påtænkes delegeret til Trafikstyrelsen, således at Trafikstyrelsen kan varetage opgaverne på området, både for så vidt angår busser, jernbanevirksomheder og fly.

De nærmere regler for indberetning af data forventes fastsat i en bekendtgørelse. Da der er tale om en ny bestemmelse, er denne endnu ikke udmøntet.

Kapitel 15

Til § 101

Bestemmelsen er en videreførelse af den gældende jernbanelovs § 25. Herudover foreslås en udvidelse af den gældende bestemmelse til også at omfatte aftaler med andre lande om forvaltning af godstogskorridorer, jf. det foreslåede stk. 2.

Bestemmelsen i *stk. 1* bemyndiger transportministeren til at indgå konventioner med andre stater om befording af personer, bagage og gods. Bestemmelser i sådanne konventioner gælder i Danmark efter bekendtgørelse i Lovtidende.

Af konventioner, som er indgået på jernbaneområdet, kan nævnes COTIF-konventionen.

COTIF er en konvention om befording af gods på jernbanen, der er indgået mellem de vesteuropæiske lande og en række lande i Afrika og Asien. Konventionen omfatter CIM (Convention Internationale concernant le Transport des Marchandises par Chemins de Fer), der omhandler almindeligt gods, og RID (Règlement International concernant le Transport des Marchandises Dangereuses par Chemins de Fer), der omhandler farligt gods.

Bestemmelsen i *stk. 2* giver transportministeren hjemmel til at indgå aftaler med andre lande om godkendelse på uddannelses- og helbredsområdet.

Bestemmelsen gør det muligt for transportministeren at indgå aftaler med andre lande om, at en helbredsmyndighed, der er udstedt i et andet land, også kan accepteres som anvendelig ved godkendelsens indehavers udførelse af sikkerhedsklassificerede funktioner på jernbaneområdet i Danmark.

Herudover foreslås det som noget nyt i *stk. 2*, at transportministeren også kan indgå aftaler med andre lande om forvaltning af godstogskorridorer. Her tænkes især på Danmarks forpligtelser i henhold til godsforordningen, der bl.a. stiller krav om samarbejde på tværs af medlemsstater om tildeling af infrastrukturkapacitet.

Endelig giver bestemmelsen i *stk. 3* transportministeren hjemmel til at fastsætte regler om gennemførelse i dansk ret af aftalerne, som er nævnt i *stk. 2*.

Til § 102

Bestemmelsen viderefører med sproglige ændringer den gældende jernbanelovs § 26.

Bestemmelsen i *stk. 1* skal sikre transportministeren mulighed for at gennemføre EU-direktiver og fastsætte supple-

rende regler vedrørende EU-forordninger på jernbaneområdet. Det er hensigtsmæssigt, at der findes en regel, der indeholder en generel bemyndigelse med henblik herpå, således at der ikke løbende skal foretages ændringer af jernbaneloven.

Når der foretages en implementering af retsaktene i dansk ret, skal Folketingets Europaudvalg og Transportudvalget orienteres, når gennemførelse af retsaktene vil medføre ændringer af væsentlig og/eller økonomisk karakter.

Hjemlen i *stk. 1* bemyndiger transportministeren til at fastsætte regler med henblik på opfyldelse og anvendelse af EU-regler om jernbaneforhold. En anvendelse af hjemlen til at fastsætte administrative forskrifter forudsætter således, at der er tale om opfyldelse eller anvendelse af EU-regler.

Med bestemmelsen i *stk. 2* gives transportministeren bemyndigelse til at fastsætte regler om en akkrediteringsordning for de organer, institutioner eller andre, der i henhold til de i *stk. 1* nævnte EU-regler skal varetage opgaver om forhold på jernbaneområdet.

De gældende EU-regler på jernbaneområdet indeholder blandt andet bestemmelser om, at medlemsstaterne skal bemyndige organer (notified bodies), der skal varetage visse opgaver på jernbaneområdet efter interoperabilitetsdirektivet. Det bemyndigede organ verificerer og kontrollerer, at køretøjer eller jernbaneinfrastruktur, der måttes ønskes godkendt af en virksomhed, er i overensstemmelse med interoperabilitetsdirektivet eller de tekniske specifikationer for interoperabilitet (TSI) m.v. Endvidere indebærer EU-reglerne, at medlemsstaterne skal udpege organer (designated bodies), som verificerer og kontrollerer, at køretøjer eller jernbaneinfrastruktur, der måttes ønskes godkendt af en virksomhed, er i overensstemmelse med de nationale tekniske krav, som medlemsstaterne har notificeret over for Kommissionen efter interoperabilitetsdirektivet. 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 blev det ved bestemmelsens indførelse i den gældende lov fundet hensigtsmæssigt, herunder for at undgå enhver tvivl om muligheden herfor, at indsætte en udtrykkelig hjemmel til at fastsætte regler herom.

Fastsættelsen af krav om akkreditering medfører, at der sker en uafhængig bedømmelse af de udpegede organers kompetence til at udføre en bestemt opgave i overensstemmelse med givne krav.

Akkrediteringsordningen indebærer, 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 kan anvendes dels ved udpegningen af organet, dels ved en eventuel tilbagekaldelse heraf.

Bemyndigelsen er i dag udmøntet i bekendtgørelse nr. 1195 af 13. december 2011 om krav til bemyndigede organer på jernbanelområdet, bekendtgørelse nr. 441 af 16. maj 2012 om krav til udpegede organer på jernbanelområdet og bekendtgørelse nr. 359 af 8. april 2014 om krav til akkreditering af assessorer på jernbanelområdet.

Kapitel 16

Til § 103

Bestemmelsen er en tilpasset videreførelse af den gældende jernbanelovs § 24, stk. 1 og 3.

Bestemmelsen gennemfører dele af reglerne om tilsynsorganet i omarbejdningen af 1. jernbanepakke, herunder gives hjemmel til at udmønte nærmere regler om Jernbanenævnet, jf. det foreslåede stk. 6. Der vil på den måde anvendes både lovregulering såvel som administrative forskrifter til at implementere omarbejdningen af 1. jernbanepakke.

Reguleringen i den gældende jernbanelovs § 24, stk. 2, vedrørende Jernbanenavnets sammensætning, indstilling og udpegning vil blive flyttet til regulering ved bekendtgørelse, dvs. til den bekendtgørelse om Jernbanenævnet, der efter de gældende regler har nr. 1188 af 12. december 2012 (herefter benævnt bekendtgørelse om Jernbanenævnet), jf. det foreslåede stk. 6. Lovforslaget afviger fra gældende ret, idet transportministeren som følge af implementeringen af bestemmelserne i omarbejdningen af 1. jernbanepakke, ikke længere kan udpege nævnets medlemmer, jf. bemærkningerne til det foreslåede stk. 5.

Bestemmelsen i *stk. 1* fastslår, at Jernbanenævnet varetager visse tilsyns- og klagefunktioner på jernbanelområdet. Det fastslås endvidere, at Jernbanenævnet kan undersøge sager på eget initiativ eller efter klage. Ved Jernbanenavnets virke, skal Jernbanenævnet sikre en effektiv forvaltning og en rimelig og ikke-diskriminerende anvendelse af jernbaneinfrastrukturen, jf. betragtning nr. 76 til omarbejdningen af 1. jernbanepakke.

Det foreslåede *stk. 2* viderefører den gældende bestemmelse om uafhængighed. Det fremgår af bestemmelsen, at Jernbanenævnet ikke er undergivet instruktionsbeføjelse fra transportministeren. Bestemmelsen fastslår endvidere, at Jernbanenævnet i sin sammensætning, organisering og virke er uafhængigt af enhver jernbanevirksomhed, infrastrukturforvalter, ansøger samt ethvert afgiftsorgan. Jernbanenævnet skal desuden være funktionelt uafhængigt af enhver kompetent myndighed, der tager sig af tildelingen af en kontrakt om offentlig tjeneste. I forhold til den gældende bestemmelse om Jernbanenavnets uafhængighed er det i den foreslåede bestemmelse præciseret, hvem nævnet skal være uafhængig af.

Bestemmelsen følger af omarbejdningen af 1. jernbanepakke artikel 55, stk. 1.

Det fremgår af *stk. 3*, at Jernbanenævnet overvåger konkurrencesituationen på markederne for jernbanetransportydelse med henblik på at undgå en u hensigtsmæssig udvikling i disse markeder og er nationalt tilsynsorgan i henhold

til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om oprettelse af et fælles europæisk jernbanelområde samt regler til gennemførelse heraf og Europa-Parlamentets og Rådets Forordning om et europæisk jernbanenet med henblik på konkurrencebaseret jernbanegodstransport.

Stk. 3 er i vid udstrækning en videreførelse af den gældende jernbanelovs § 24 a, dog med den tilføjelse, at Jernbanenævnet ligeledes er tilsynsorgan i henhold til godsforordningen. Jernbanenævnet skal på eget initiativ eller efter klage foretage forskellige undersøgelser på jernbanelområdet med henblik på at sikre et velfungerende marked for jernbanetransportydelse i overensstemmelse med EU-regler på området. Dette indebærer, at Jernbanenævnet fører tilsyn med overholdelsen af det i forslaget nævnte direktiv samt de regler, der gennemfører det. Jernbanenævnet fører således blandt andet tilsyn med, at infrastrukturafgifter, der skal betales af jernbanevirksomheder, er i overensstemmelse med direktivet og ikke indebærer forskelsbehandling mellem forskellige jernbanevirksomheder. Tilsynsforpligtelsen indebærer, at Jernbanenævnet kan afgive en vejledende udtalelse, der indeholder nævnets retsopfattelse, og samtidig foreholde den forpligtede (f.eks. infrastrukturforvalteren), hvad denne efter Jernbanenavnets opfattelse på grundlag af gældende ret har pligt til at gøre.

Jernbanenævnet skal ligeledes føre tilsyn med de markedsretlige aspekter af godsforordningen.

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

I *stk. 4* foreslås det, at Jernbanenævnet derudover fører tilsyn med overholdelsen af Europa-Parlamentets og Rådets forordning om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser.

Den foreslåede bestemmelse er en videreførelse af den gældende jernbanelovs § 24 b og udmønter artikel 30, stk. 1, i passagerrettighedsforordningen. Efter passagerrettighedsforordningen skal medlemsstaterne udpege et eller flere organer, som skal have ansvar for håndhævelsen af forordningen. Jernbanenævnet varetager denne opgave og fører således 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 nævnet afgive en vejledende udtalelse, der indeholder nævnets retsopfattelse og samtidig foreholde den forpligtede, f.eks. jernbanevirksomheden, hvad denne efter nævnets opfattelse på grundlag af gældende ret har pligt til at gøre.

I *stk. 5* foreslås det, at Jernbanenavnets medlemmer udpeges af erhvervs- og vækstministeren efter høring af transportministeren. Høringen af transportministeren giver mulighed for at inddrage transportministerens faglige vurdering i forbindelse med udpegningen uden, at transportministeren dermed får beslutningskompetence i sagen. Det forudses så-

ledes, at der vil være dialog mellem de to ministerier uden, at dette dog ændrer på ansvarsfordelingen mellem dem.

Medlemmerne er hidtil blevet udpeget af transportministeren. Bestemmelsen er med til at udmønte reglerne i omarbejdningen af 1. jernbanepakke om nævnets uafhængighed, og udpegningen vil fortsat skulle ske efter indstilling fra institutioner med relevante faglige kompetencer, jf. bemærkningerne til det foreslåede stk. 6.

Bestemmelsen i *stk. 6* giver transportministeren hjemmel til at fastsætte nærmere regler om Jernbanenævnet, herunder om udpegning af medlemmer, udførelse af dets virksomhed, opgaver, sammensætning, sekretariatsbetjening og uafhængighed.

Som nævnt ovenfor vil regulering af rammerne for Jernbanenævnets sammensætning, indstilling og udpegning blive flyttet til bekendtgørelse om Jernbanenævnet, jf. dog det foreslåede stk. 5. 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 om medlemmer til Jernbanenævnet. Det er hensigten, at medlemmerne skal repræsentere jernbaneteknisk ekspertise, samfundsøkonomisk ekspertise, konkurrenceretlig ekspertise og forbrugerretlig ekspertise, som det er tilfældet i dag. Medlemmerne indstilles af højere læreanstalter og institutioner med relevante faglige kompetencer. Det påtænkes, at indstilling sker efter godkendelse på relevant fagligt ledelsesniveau ved de relevante institutioner. Det er endvidere hensigten at fastsætte en bestemmelse, der giver mulighed for at andre institutioner med den fornødne ekspertise kan udpege i de tilfælde, hvor de institutioner, der i første omgang er blevet bedt om at indstille, ikke kan finde en egnet kandidat.

Med omarbejdningen af 1. jernbanepakke strammes reglerne om tilsynsorganets (i Danmark Jernbanenævnet) uafhængighed. I direktivet fastsættes således en række regler, der skal sikre organets uafhængighed og den faglige kompetence i nævnet. Bemyndigelsen vil blive anvendt til at gennemføre disse regler i dansk ret. Omarbejdningen af 1. jernbanepakke fastsætter bl.a. i artikel 55, nr. 3, regler om, at medlemmerne (de personer, der træffer beslutninger) i tilsynsorganet skal udfylde en årlig loyalitets- og interesseerklæring, regler om at medlemmerne ikke må varetage nogen stilling eller ansvar i en reguleret virksomhed i mindst ét år efter udløbet af deres periode i organet og regler om udvælgelsesproceduren, herunder at den skal være på basis af en gennemsigtig procedure.

Det er hensigten, at nye regler om udpegning af nye medlemmer af Jernbanenævnet først vil finde anvendelse for de enkelte medlemmer, efterhånden som disses udpegningsperiode udløber, og hvis medlemmet udpeges på ny. Der påtænkes således ingen afbrydelse i Jernbanenævnets virke i forbindelse med gennemførelsen af forslaget. Det eksisterende Jernbanenævn fortsætter således sit virke også efter lovens ikrafttræden.

Hjemlen i stk. 6 vil også skulle bruges til at fastsætte regler om nævnets virksomhed. Bl.a. vil der blive fastsat regler, der gennemfører direktivets bestemmelser om procedurer for tilsynsorganets virksomhed, herunder regler om frister for tilsynsorganet, samarbejde med den nationale sikkerhedsmyndighed og licensudstedende myndighed (i Danmark Trafikstyrelsen) og samarbejde med tilsynsorganerne i andre EU-lande.

Det er hensigten, at hjemlen i stk. 6 endvidere skal bruges til at fastsætte regler om, hvilke opgaver Jernbanenævnet, som tilsynsorgan i Danmark, skal varetage udover de opgaver, der allerede følger af de foreslåede stk. 3 og 4.

Det understreges dermed, at lovforslaget ligesom gældende ret ikke indeholder en udtømmende opregning af opgaver, som Jernbanenævnet skal varetage. Ud over de opgaver, der følger af bekendtgørelse om Jernbanenævnet, vil der blandt andet med hjemmel i lovforslagets stk. 6 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.

Med lovforslaget er det hensigten at videreføre Jernbanenævnets opgaveportefølje i forhold til, at Jernbanenævnet fortsat skal overvåge konkurrencesituationen på markederne for jernbanetransportydelse med henblik på at undgå en u hensigtsmæssig udvikling i disse markeder. Jernbanenævnet skal ligeledes stadig føre tilsyn med overholdelse af passagerrettighedsforordningen, jf. det foreslåede stk. 4, og tilsyn der følger af direktiverne, der nu er afløst af omarbejdningen af 1. jernbanepakke, jf. det foreslåede stk. 3, samt behandle klager vedrørende artikel 5, stk. 6, i PSO-forordningen. Med omarbejdningen af 1. jernbanepakke tillægges tilsynsorganet derudover yderligere opgaver i form af, at Jernbanenævnet skal behandle klager over forvalter af adgang til servicefaciliteter samt gennemføre revision af regnskaber, sådan som det er beskrevet i lovforslagets § 104. Med lovforslaget skal Jernbanenævnet ligeledes som noget nyt foretage markedsovervågning i henhold til godsforordningen, jf. det foreslåede stk. 3.

I dag foreskriver bestemmelserne om Jernbanenævnets kompetencer ligeledes klageadgang til Jernbanenævnet. Disse bestemmelser har i lovforslaget fået sit eget særlige afsnit og følger nu af de foreslåede § 113, stk. 4, § 114 og § 115, stk. 1.

Som led i Jernbanenævnets opgavevaretagelse vil klageadgangen til Jernbanenævnet over Trafikstyrelsens sikkerhedsafgørelser blive afskåret i forbindelse med lovens ikrafttræden. Det findes hensigtsmæssigt at afskære klageadgangen, da Jernbanenævnet ikke besidder nogen selvstændig sikkerhedsmæssig ekspertise. Der er ingen EU-retlige krav om en sådan klageadgang, idet det bemærkes, at Trafikstyrelsen som sikkerhedsmyndighed er uafhængig og ikke undergivet transportministerens instruktionsbeføjelse. Klager over Trafikstyrelsens sikkerhedsafgørelser skal herefter indbringes direkte for domstolene. Bekendtgørelser, der i dag indeholder klageadgang til Jernbanenævnet over Trafiksty-

relsens sikkerhedsafgørelser, vil blive ændret i overensstemmelse hermed.

I forbindelse med lovforslaget vil reglerne vedrørende godkendelse af takster på kombiterminaler ligeledes blive ændret. Efter bekendtgørelse om kombiterminaler skal Trafikstyrelsen godkende takster for kombiterminaler, hvorefter disse godkendelser kan påklages til Jernbanenævnet. Da Trafikstyrelsens godkendelse af kombiterminaltakster ikke følger af EU-retten og mod hensigten ikke har medført en administrativ forenkling på området, fjernes kravet om, at Trafikstyrelsen skal godkende kombiterminaltakster. Det betyder, at klager over kombiterminaltakster fremover skal rettes direkte til Jernbanenævnet.

Transportministeren fastsætter regler for sekretariatsbetjeningen af Jernbanenævnet. Som en videreførelse af gældende ret vil Trafikstyrelsen forsæt stille sekretariatsbistand til rådighed for Jernbanenævnet. For at understøtte nævnets uafhængighed vil medarbejderne ved behandling af sager for nævnet alene være underlagt Jernbanenævnets formands instruktion.

Til § 104

Bestemmelsen er ny og gennemfører i det foreslåede stk. 1 regler om tilsynsorganet i omarbejdningen af 1. jernbanepakkes artikel 56, nr. 12.

Det foreslås i *stk. 1*, at Jernbanenævnet skal kunne gennemføre revisioner eller iværksætte eksterne revisioner hos infrastrukturforvalterne, operatører af servicefaciliteter og jernbanevirksomheder for at kontrollere, om reglerne om adskillelse af regnskaber i omarbejdningen af 1. jernbanepakke om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde er overholdt.

Rigsrevisionen udfører ekstern revision på de områder, hvor Rigsrevisionen er revisor.

I *stk. 2* foreslås det, at Jernbanenævnet skal gennemføre revisioner eller iværksætte eksterne revisioner, jf. det foreslåede stk. 1, i forhold til jernbanevirksomheder med kontrakt om offentlig tjeneste, der ikke er tildelt efter udbud. Dette omfatter for nærværende alene DSB. Transportministeren kan fastsætte nærmere regler herom efter lovforslagets § 103, stk. 6.

Kontrakter om trafik udført som offentlig tjeneste omfatter de kontrakter, der i gældende jernbanelov benævnes kontrakter om trafik udført som offentlig service.

Efter gældende regler er tilsynet med DSB's regnskab reguleret i Regnskabsreglementet for DSB, der er udstedt i medfør af den gældende jernbanelovs § 7, stk. 1. Det er i dag Transportministeriet, der fører tilsyn med DSB's overholdelse af regnskabsreglementet. Det findes dog hensigtsmæssigt, at Jernbanenævnet som uafhængigt organ fremadrettet kommer til at forestå revisionen og dermed tilsynet med adskillelse af regnskab i omarbejdningen af 1. jernbanepakke, da opgaven ligger inden for en af Jernbanenævnets kernekompetencer, og Jernbanenævnet allerede i dag kan vælge at føre et sådant tilsyn. Det er dog hensigten, at de redegørelser, som DSB udarbejder til Transportministeri-

et vedrørende strækningsøkonomi efter Regnskabsreglementets § 2, stadig skal forelægges Transportministeriet. Der vil blive taget hensyn til dette forhold ved overførelse af tilsynsopgaven til Jernbanenævnet.

Jernbanenævnet vil blive kompenseret for tilsynsopgaven efter det foreslåede stk. 2 med udgangspunkt i de ressourcer, som Transportministeriet bruger på opgaven.

Til § 105

Bestemmelsen viderefører den gældende jernbanelovs § 24 d.

Bestemmelsen gennemfører artikel 56, nr. 8, i omarbejdningen af 1. jernbanepakke. 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 påbudet, kan virksomheden straffes efter den foreslåede § 116, stk. 2.

Bestemmelsen skal ses i sammenhæng med lovforslagets § 107, hvorefter Jernbanenævnet kan pålægge tvangsbøder til den, der undlader at udlevere de oplysninger, som nævnet efterspørger. Begge bestemmelser skal sikre, at Jernbanenævnet kan træffe afgørelse på et oplyst grundlag.

Til § 106

Bestemmelsen viderefører den gældende jernbanelovs § 24 g.

Bestemmelsen gennemfører dele af artikel 57, nr. 1, i omarbejdningen af 1. jernbanepakke, der stiller krav om, at de nationale tilsynsorganer udveksler oplysninger om deres arbejde samt om deres beslutningstagningsprincipper og beslutningspraksis m.v. med tilsvarende tilsynsorganer fra andre lande, der er omfattet af EU-reglerne på jernbaneområdet.

Udvekslingen skal navnlig omfatte oplysninger om de vigtigste spørgsmål i deres procedurer og om problemer med fortolkning af den gennemførte EU-lovgivning på jernbaneområdet. Tilsynsorganerne samarbejder på anden vis for at samordne deres beslutningstagning i hele EU.

Med henblik herpå deltager de og arbejder sammen i et netværk, som mødes regelmæssigt. Kommissionen er medlem af netværket, og den koordinerer og støtter netværkets arbejde samt fremsætter anbefalinger til netværket, hvor dette er relevant. Den sikrer et aktivt samarbejde mellem de relevante tilsynsorganer.

Det bemærkes, at der findes en lignende bestemmelse i artikel 31 i passagerrettighedsforordningen.

Til § 107

Bestemmelsen er ny og gennemfører dele af artikel 56, nr. 9, i omarbejdningen af 1. jernbanepakke.

Med bestemmelsen kan Jernbanenævnet pålægge ugentlige tvangsbøder til den, der undlader at udlevere oplysninger efter § 105 inden for den frist, som Jernbanenævnet har givet, eller undlader at efterkomme en afgørelse truffet af Jernbanenævnet som led i dets udførelse af de klage- og tilsynsfunktioner, der følger af den foreslåede § 103, jf. § 113, stk. 4.

Omarbejdningen af 1. jernbanepakke stiller krav om, at tilsynsorganet kan håndhæve sine anmodninger om udlevering af oplysninger efter den foreslåede § 105 med passende sanktioner, herunder bøder. Herudover skal tilsynsorganet have passende muligheder for at håndhæve sine afgørelser med passende sanktioner, herunder bøder. Jernbanenævnet kan således udstede påbud, jf. den foreslåede § 105, hvis virksomhederne ikke udleverer de oplysninger, som nævnet anmoder om. Hvis dette ikke virker, vil nævnet kunne udstede tvangsbøder for at få de fornødne oplysninger. Adgangen til at pålægge bøder for nævnet, skal ansætte til den nødvendige fremdrift i en sags oplysning og bidrage til, at en sags endelige afklaring sikres. Pålæg af bøder er således alene tænkt anvendt, hvor ingen andre håndhævelsesmuligheder har vist sig effektive, jf. proportionalitetsprincippet.

Til § 108

Bestemmelsen viderefører den gældende jernbanelovs § 24 f, hvorefter 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 jernbanetransportydelse fungerer efter hensigten og, hvis dette ikke findes at være tilfældet, eventuelt komme med forslag til afhjælpning heraf.

Beretningen skal afgives senest d. 30. april hvert år og offentliggøres på Jernbanenavnets hjemmeside.

Kapitel 17

Til § 109

Bestemmelsen er en videreførelse af den gældende jernbanelovs § 21 u, stk. 1-6, med den udvidelse, at virksomheder, der er certificerede efter den foreslåede § 11, ligeledes omfattes af bestemmelsen. Der er ud fra ordensmæssige hensyn foretaget en præcisering, således at det fremgår eksplicit, at bybaner er omfattet.

Bestemmelsen i *stk. 1* fastslår, at jernbanevirksomheder, virksomheder, der er certificerede efter § 11, og infrastrukturforvaltere, herunder bybaner, som er underlagt tilsyn efter § 70, betaler en afgift som fastsat i de foreslåede *stk. 2-7* for udførelse af tilsyn, herunder tilsyn med sikkerhedscertifikater og sikkerhedsgodkendelser efter § 70.

Bestemmelsen fastslår således den afgiftspligtige

kreds. Afgiften dækker ligeledes omkostninger til fornyelse af sikkerhedscertifikater og sikkerhedsgodkendelser, hvorfor der ikke vil blive opkrævet særskilt gebyr herfor.

Baggrunden for at nævne bybaner specifikt er, at der er tale om en afgiftsbestemmelse, hvorfor det tydeligt skal fremgå, hvem betalingssubjektet er. Det bemærkes i den sammenhæng, at bybaner afgiftsbelægges både i deres egenskab som jernbanevirksomhed og som infrastrukturforvalter. Dette skyldes, at det ikke er alle steder, at det er samme selskab eller virksomhed, der både befragter og forvalter bybanernes jernbaneinfrastruktur. Uanset om det er samme aktør, der både forvalter og befragter en bybane, så har Trafikstyrelsen fortsat to separate opgaver i forhold til udstedelse af tilladelser og tilsyn for henholdsvis jernbanevirksomhedsdelen og infrastrukturen. Bybaner skal således ofte både betale afgift som infrastrukturforvalter og som jernbanevirksomhed.

Virksomheder, der er certificerede efter § 11, skal ligeledes for fremtiden betale afgifter for sikkerhedscertificeringer. Baggrunden for at virksomheder, der er certificerede efter § 11, ikke tidligere har været omfattet af loven, er, at der ikke har været krav om, at disse virksomheder har skullet have sikkerhedscertificering. En virksomhed, der er certificeret efter § 11, kunne f.eks. være DSB vedligehold.

Bestemmelsen i *stk. 2* fastslår, at jernbanevirksomheder og virksomheder, der er certificerede efter § 11, betaler et årligt grundbeløb på 50.900 kr. pr. sikkerhedscertifikat. Herudover betales en årlig aktivitetsafgift på 0,0445 kr. pr. kørt togkilometer.

Afgiften er delt op i et grundbeløb og en aktivitetsafgift. Aktivitetsafgiften er fastsat ud fra, at jo større aktiviteter en virksomhed har, desto mere tilsyn føres der af Trafikstyrelsen med den konsekvens, at desto større bør den årlige afgift tilsvarende være. For større virksomheder vil aktivitetsafgiften udgøre størsteparten af den samlede afgift, mens f. eks. mindre jernbane- og entreprenørvirksomheder ikke forventes at ville komme til at betale en afgift, der er meget større end grundbeløbet.

Bestemmelsen i *stk. 3* fastslår, at infrastrukturforvaltere årligt betaler et grundbeløb på 50.900 kr. pr. sikkerhedsgodkendelse. Herudover betales en årlig aktivitetsafgift på 0,0445 kr. pr. kørt togkilometer på den pågældendes jernbaneinfrastruktur.

Bestemmelsen betyder, at hvor en virksomhed både er sikkerhedscertificeret som jernbanevirksomhed, jf. *stk. 2*, og sikkerhedsgodkendt som infrastrukturforvalter, skal virksomheden betale 101.800 kr. årligt i grundbeløb. Dertil kommer aktivitetsafgiften, der er variabel ud fra kørte togkilometer på infrastrukturforvalterens jernbaneinfrastruktur.

Bestemmelsen i *stk. 4* fastslår, at virksomheder som udfører transport på bybaner betaler et årligt grundbeløb på 50.900 kr. pr. sikkerhedscertifikat samt en årlig aktivitetsafgift på 0,0445 kr. pr. kørt togkilometer. Forvaltere af bybaner betaler et årligt grundbeløb på 50.900 kr. pr. sikkerhedsgodkendelse samt 0,0445 kr. pr. kørt togkilometer på den pågældende infrastruktur.

Det fremgår af bestemmelsen, at bybaner både skal betale

afgift som jernbanevirksomhed og som infrastrukturforvalter. I dag er aktørerne på bybaner både jernbanevirksomhed og infrastruktur på deres respektive jernbaner og skal dermed både betale et grundbeløb for sikkerhedsgodkendelse og sikkerhedscertifikat og et aktivitetsgebyr pr. kørt togkilometer som jernbanevirksomhed henholdsvis som infrastrukturforvalter. Dette skyldes, som nævnt ovenfor, at bybaner udfylder en dobbeltrolle som både jernbanevirksomhed og infrastrukturforvalter. Bybaner betaler således afgifter for begge disse funktioner. Det er dog ikke utænkeligt, at der på et tidspunkt også på bybaner vil være to aktører, der henholdsvis driver jernbanevirksomheden, dvs. befragter bybanen med tog, og forvalter den bybaneinfrastruktur, der befærdes. I dette tilfælde vil hver af virksomhederne betale hver deres afgifter som henholdsvis jernbanevirksomhed og infrastrukturforvalter. Det skal bemærkes, at bybaner, jf. definitionen i § 3, alene skal betale grundbeløb og aktivitetsafgift efter stk. 4, og dermed ikke efter stk. 2 og 3, selvom de både er jernbanevirksomheder og infrastrukturforvalter.

Bestemmelsen i *stk. 5* fastlår, at beløbene i de foreslåede stk. 2-4 reguleres én gang årligt pr. 1. januar med den af Finansministeriet fastsatte sats for det generelle pris- og lønindeks. Transportministeren offentliggør reguleringen hvert år, dvs. første gang pr. 1. januar 2016.

Der reguleres dermed i henhold til den såkaldte PL-regulering.

Bestemmelsen i *stk. 6* fastslår, at grundbeløbet, jf. stk. 2-4, opkræves for det pågældende år i januar måned. Aktivitetsafgiften opkræves ligeledes i januar måned med regulering i september måned på grundlag af det forudgående års opgjorte antal kørte togkilometer.

I januar måned vil Trafikstyrelsen opkræve grundbeløbet samt foretage en foreløbig opkrævning af aktivitetsafgifter baseret på det sidst opgjorte antal kørte togkilometer. Opgørelsen af antal kørte togkilometer er baseret på kvalitetssikret data fra virksomhedernes egen indberetning til Trafikstyrelsens hændelsesdatabase, jf. de specielle bemærkninger til lovforslagets § 82, stk. 1.

Bestemmelsen i *stk. 7* fastlår, at en virksomhed, der er underlagt det i stk. 1 nævnte tilsyn, betaler afgiften, jf. stk. 2-4, uanset om virksomheden ophører eller påbegynder i løbet af det pågældende år.

Lovforslaget viderefører ordningen, hvor virksomheder er fuldt afgiftspligtige, når de har været omfattet af kravene om tilsyn i jernbaneloven i det pågældende kalenderår. Det indebærer, at der også vil blive opkrævet grundafgift for de virksomheder, der får sikkerhedscertifikat eller sikkerhedsgodkendelse eller ophører i løbet af året, ligesom de skal betale aktivitetsafgift efter det antal kørte togkilometer den pågældende periode.

Det foreslås indskrevet i *stk. 8*, at transportministeren kan fastsætte regler om opkrævning m.v. af afgiften nævnt i stk. 1-4, herunder regler om betaling for rykkerskrivelser. Denne regel svarer til § 148 i luftfartsloven. Bestemmelsen er udmøntet i bekendtgørelse nr. 1424 af 12. december 2013 om Trafikstyrelsens gebyrer og afgifter på jernbaneområdet

med senere ændringer. Bekendtgørelsen forventes opdateret i henhold til lovforslaget i forbindelse med lovens ikrafttræden.

Det skal bemærkes, at Trafikstyrelsens eventuelle overskud eller underskud i forbindelse med opkrævning af afgifter overføres til næste finansår. Der tilstræbes en balance over en 4-årig periode, som er den gældende periode for omkostningsdækkede afgifter, jf. Finansministeriets budgetvejledning pkt. 2.3.1.2.

Til § 110

Med bestemmelsen videreføres den gældende jernbanelovs § 21 u, stk. 8 og 9. I stk. 2 foreslås en ny bestemmelse om gebyr for byggesagsbehandling.

Transportministeren kan i medfør af *stk. 1* fastsætte regler om gebyrer til dækning af Trafikstyrelsens omkostninger ved varetagelse af de øvrige opgaver i henhold til denne lov eller i henhold til EU-retlige regler på jernbaneområdet, herunder regler om opkrævning, rentetilskrivning efter renteloven, rykkerskrivelser m.v. Bestemmelsen blev indsat i den gældende jernbanelov i 2012. Det blev dermed præciseret, at der også for nye opgaver, som følger af fællesskabslovgivningen, vil kunne udstedes regler om gebyrer. Gebyrerne er omkostningsbaserede og bliver udregnet i overensstemmelse med Finansministeriets budgetvejledning.

Bemyndigelsen er i dag udmøntet i bekendtgørelse nr. 1424 af 12. december 2013 om Trafikstyrelsens gebyrer og afgifter på jernbaneområdet med senere ændringer. Bekendtgørelsen forventes opdateret i henhold til lovforslaget i forbindelse med lovens ikrafttræden.

I *stk. 2* foreslås en ny bestemmelse, der giver transportministeren hjemmel til at fastsætte regler om gebyr til dækning af Trafikstyrelsens omkostninger ved varetagelse af opgaver vedrørende byggesagsbehandling i henhold til anlægslove på jernbaneområdet, herunder regler om opkrævning, rentetilskrivning efter renteloven, rykkerskrivelser m.v.

Idet disse opgaver ikke er omfattet af denne lov, kan gebyrer for denne type opgaver ikke opkræves med hjemmel i stk. 1. Det er derfor nødvendigt med en særskilt hjemmel til dette. Det skal understreges, at den materielle hjemmel til at varetage opgaver vedrørende byggesagsbehandling skal findes i særkilte anlægslove, og således ikke findes i jernbaneloven.

Til § 111

Det foreslås at videreføre gældende ret om dækning af omkostninger til Jernbanenævnets virksomhed, dog med enkelte tilpasninger. I dag findes reglerne i bekendtgørelse om Jernbanenævnet fastsat med hjemmel i den gældende jernbanelovs § 24, stk. 4 og 5. Det er imidlertid fundet hensigtsmæssigt, at betalingsforpligtelsen fremgår direkte af loven for at skabe gennemsigtighed og ensartethed i forhold til lovens øvrige regler om betaling for udførelse af tilsyn.

Jernbanenævnet blev oprettet i 2010 for at imødekomme EU-retlige krav. I dag finansieres Jernbanenævnets drift af de jernbanevirksomheder, der er omfattet af nævnets tilsyn,

idet det er disse virksomheder, der har gavn af det tilsyn, som nævnet fører på konkurrenceområdet.

Jernbanenævnet varetager en række klage- og tilsynsopgaver på jernbaneområdet, der er fastsat i EU's jernbanepakker. Opgaverne vedrører navnlig markedsovervågning og andre konkurrencerelaterede opgaver.

Bestemmelsen i *stk. 1* giver hjemmel til, at Jernbanenævnets drift i det hele finansieres af de jernbanevirksomheder, som nævnet fører tilsyn med efter jernbaneloven eller efter regler udstedt i henhold til denne lov. I den forbindelse kan transportministeren fastsætte nærmere regler om finansieringen, herunder om, at jernbanevirksomheder, der ikke i fuldt omfang er underlagt Jernbanenævnets tilsyn, kan undtages fra betalingsforpligtelsen.

Bestemmelsen i *stk. 2* fastslår, at jernbanevirksomheder, der er omfattet af Jernbanenævnets tilsyn, årligt skal betale 0,0886 kr. pr. kørt togkilometer på statens jernbaneinfrastruktur, jernbaneinfrastruktur ejet af A/S Storebælt eller A/S Øresund samt anden jernbaneinfrastruktur beliggende på den danske del af det transeuropæiske, grænseoverskridende jernbanenet, TEN-T-nettet, der skal lette krydsningen af nationale grænser indenfor EU.

Jernbanenævnets tilsyn omfatter de virksomheder, der agerer på det marked, som Jernbanenævnet overvåger for at undgå en uhensigtsmæssig udvikling, herunder i forhold til konkurrencen. Jernbanenævntes rolle er at sikre et velfungerende marked i jernbanevirksomhedernes interesse.

Ifølge *stk. 3* skal bybaner og privatbanerne (undtagen Hirtshalsbanen, der er en del af TEN-T-nettet) undtages fra betalingsforpligtelsen, fordi de i det væsentligste kun er omfattet af nævnets tilsyn i forhold til at sikre, at passagerrettighedsforordningen overholdes.

De opgaver, som Jernbanenævnet varetager i henhold til passagerrettighedsforordningen, er for nuværende afgrænsede, idet Ankenævnet for Bus, Tog og Metro ligeledes behandler klager vedrørende passagerrettighedsforordningen. Ankenævnet behandler klager, der indeholder en civilretlig tvist, dvs. sager, hvor der typisk indgår et økonomisk mellemværende mellem passageren og trafikskabet, f.eks. erstatningssager i forbindelse med forsinkelser og aflysninger.

Det foreslåede *stk. 4* fastslår, at beløbet i *stk. 2* reguleres én gang årligt pr. 1. januar med den af Finansministeriet fastsatte sats for det generelle løn- og prisindeks. Transportministeren offentliggør reguleringen hvert år, dvs. første gang pr. 1. januar 2016. Der reguleres dermed i henhold til den såkaldte PL-regulering.

Bestemmelsen i *stk. 5* fastslår, at det beløb, der er anført i *stk. 2*, opkræves i januar måned med regulering i september måned på grundlag af det forudgående års opgjorte antal kørte togkilometer.

Trafikstyrelsen opkræver den afgift, der skal betales for Jernbanenævnets tilsyn baseret på jernbanevirksomhedernes sidst opgjorte antal kørte togkilometer. Opgørelsen af antal kørte togkilometer er baseret på kvalitetssikret data fra virksomhedernes egen indberetning til Trafikstyrelsens hændel-

sesdatabase, der er nævnt i bemærkningerne til lovforslagets § 82, stk. 1.

Efter *stk. 6*, kan transportministeren fastsætte nærmere regler om betaling for Jernbanenævnets tilsyn, herunder om at jernbanevirksomheder, der ikke i fuldt omfang er underlagt tilsynet, kan undtages fra betalingsforpligtelsen. Nærmere regler herom vil blive udmøntet i bekendtgørelse om Jernbanenævnet.

Det fastslås i *stk. 7*, at transportministeren kan fastsætte regler om opkrævning m.v. af afgiften nævnt i *stk. 1-4*, herunder regler om betaling for rykkerskrivelser. Dette vil blive udmøntet i bekendtgørelse om Jernbanenævnet i forbindelse med lovens ikrafttræden.

Det foreslås i *stk. 8*, at det fastsættes, at der for behandling af klager, der indbringes for nævnet, betales et klagegebyr på 4.000 kr. Transportministeren fastsætter nærmere regler om gebyret.

Efter den gældende jernbanelovs § 24, stk. 5, kan transportministeren fastsætte regler om, at der skal betales et gebyr for indbringelse af klage for Jernbanenævnet. Med lovforslaget fastsættes gebyret i loven, men der fastsættes nærmere bestemmelse om forhold vedrørende gebyret, f.eks. om at gebyret tilbagebetales, hvis klageren får medhold i klagen.

Disse nærmere regler fastsættes i bekendtgørelse om Jernbanenævnet, der skal ændres i forbindelse med lovens ikrafttræden.

Kapitel 18

Til § 112

Bestemmelserne i *stk. 1-3* er enslydende med den gældende jernbanelovs § 24 h, stk. 1-3, dog er det foreslåede *stk. 3* en udvidelse af gældende ret, idet transportministeren som noget nyt kan bemyndige sagkyndige, private virksomheder eller offentlige institutioner til at udstede helbredsgodkendelser, jf. den foreslåede § 68.

Den gældende jernbanelovs § 24 h, stk. 4, vedrørende afprøvning af specifikke sikkerhedsmæssige tekniske indretninger m.v. foreslås ikke videreført, idet bestemmelsen ikke har været anvendt. Trafikstyrelsen har indgået en aftale med Arbejdstilsynet om grænsefladerne mellem de to myndighedsområder, og der er derfor heller ikke fremadrettet noget praktisk behov for bestemmelsen.

Bestemmelsen i *stk. 1* giver transportministeren mulighed for at delegere sine beføjelser i loven til Trafikstyrelsen, Banedanmark, Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane eller andre statslige myndigheder.

Ligeledes har transportministeren i *stk. 2* mulighed for at delegere Trafikstyrelsens, Banedanmarks eller Havarikommissionens beføjelser i jernbaneloven til andre statslige myndigheder.

Med *stk. 3* kan transportministeren bemyndige tredjeparter til at foretage typegodkendelser, prøvninger og eftersyn af

emballage til farligt gods, jf. § 54, samt til at udstede helbredsgodkendelser, jf. § 68.

Efter den gældende jernbanelovs § 21 i er Trafikstyrelsens opgaver og beføjelser i forhold til området farligt gods begrænset til at føre tilsyn med, at gældende regler vedrørende befordring af farligt gods overholdes. Med videreførelse af bestemmelsen i den gældende jernbanelovs § 24 h, stk. 3, kan transportministeren bemyndige en tredjepart til at udøve visse af ministerens beføjelser vedrørende farligt gods. Endvidere vil der være brug for at bemyndige en tredjepart til at godkende og afprøve specifikke tekniske indretninger.

Med den foreslåede bestemmelse kan transportministeren som noget nyt også bemyndige sagkyndige, private virksomheder eller offentlige institutioner til at udstede helbredsgodkendelser, jf. den foreslåede § 68. Det er hensigten at bemyndige læger og psykologer til at udstede helbredsgodkendelser. Det forventes, at Trafikstyrelsen indgår en aftale med de udpegede læger. Trafikstyrelsen vil skulle føre tilsyn med den indgæede aftale, jf. den foreslåede § 68, stk. 3.

Kravet om helbredsgodkendelser, herunder krav til udstedelsesproceduren, følger af lokomotivførerdirektivet. Direktivet stiller krav om, at lokomotivføreraspiranter skal godtgøre deres erhvervsmæssige psykiske egnethed gennem undersøgelse foretaget af eller under opsyn af en psykolog eller læge.

Lokomotivførerdirektivet stiller endvidere krav til brugen af psykologer alternativt læger, som enten kan udføre eller medvirke til gennemførelse af de erhvervspsykologiske tests, som lokomotivføreraspiranterne skal gennemgå for at opnå en lokomotivførerlicens.

Ifølge lokomotivførerdirektivet skal personer, som er indehavere af en lokomotivførerlicens, helbredsundersøges med bestemte intervaller for at opretholde licensen. Den kompetente myndighed skal som sikkerhedsmyndighed, og den myndighed, der udsteder lokomotivførerlicenser, enten godkende eller anerkende disse læger, jf. artikel 11, stk. 2. Den kompetente myndighed kan endvidere godkende eller anerkende psykologer, der anvendes af personer, som ansøger om en lokomotivførerlicens, og som skal have godgjort deres erhvervsmæssige psykiske egnethed, jf. artikel 11, stk. 3. I Danmark er den kompetente myndighed Trafikstyrelsen.

For at sikre korrekt implementering af lokomotivførerdirektivet forudsættes det, at der gives bemyndigelse til, at Trafikstyrelsen kan udpege læger, som skal foretage helbredsundersøgelse af lokomotivførere, hvorefter Trafikstyrelsen udsteder helbredsgodkendelsen, jf. den foreslåede § 68 og bemærkningerne hertil. Fremover vil der dog med den foreslåede adgang til at delegerer denne beføjelse også være mulighed for, at de udpegede læger kan udstede helbredsgodkendelsen selv efter regler fastsat af Trafikstyrelsen. I dag er det de alment praktiserende læger, der foretager undersøgelse af lokomotivførere og andre sikkerhedsklassificerede personer. Disse er selvsagt ikke udpegede af Trafikstyrelsen.

Med hjemlen skabes der mulighed for at fastsætte en ordning for helbredsgodkendelse, som på sigt også vil kunne anvendes for andre sikkerhedsklassificerede funktioner end lokomotivførere. Denne ensartethed antages at ville være en fordel for berørte enkeltpersoner og disses arbejdsgivere. Ordningen vil hermed komme til at ligne andre landes ordninger, herunder Sveriges.

Til § 113

Bestemmelsen i *stk. 1* er en videreførelse af den gældende jernbanelovs § 24 c, stk. 2, 1. pkt. Stk. 2 og 3 er nye. Dertil er det som noget nyt tilføjet, at transportministeren – udover at fastsætte regler om klageadgang over afgørelser – også kan fastsætte regler om klageadgang over beslutninger. Bestemmelsen giver ministeren generel hjemmel til at fastsætte regler om klageadgang, herunder om klagefrister, eller om, at afgørelserne ikke kan påklages til transportministeren (afskæring af klageadgang).

Tilføjelsen af »beslutninger« sigter alene på de beslutninger, som f.eks. private forvaltere af en servicefacilitet træffer vedr. adgang til og betaling for faciliteten, jf. lovforslagets §§ 5-7. Disse beslutninger er ikke afgørelser i forvaltningsrettens forstand. Hvor offentlige myndigheder træffer beslutninger efter denne lov, vil der være tale om afgørelser i forvaltningsrettens forstand.

For så vidt angår klage over byggelinjer og forbud, jf. de foreslåede §§ 34 og 35, er det hensigten, at klagefristen i bekendtgørelse fastsættes til 4 uger, fra meddelelsen er kommet frem til den pågældende, hvilket er i overensstemmelse med tilsvarende regler om byggelinjer og forbud i love på Transportministeriets område i øvrigt, herunder efter vejloven. Efter § 132 i vejloven er fristen for indbringelse af en klage til Vejdirektoratet således normalt 4 uger regnet fra det tidspunkt, hvor klager har modtaget afgørelsen med en korrekt klagevejledning.

Der foreslås en ny bestemmelse i *stk. 2*, der fastslår, at stk. 1 gælder tilsvarende, hvor transportministeren har bemyndiget andre statslige myndigheder til at udøve Trafikstyrelsens, Banedanmarks eller Havarikommissionens beføjelser i loven, jf. § 112, stk. 2.

Bestemmelsen foreslås indført for at sikre transportministerens adgang til at fastsætte regler om klageadgang, selv om transportministeren har bemyndiget andre statslige myndigheder til at varetage de nævnte myndigheders opgaver.

Der foreslås en ny bestemmelse i *stk. 3*, der fastslår, at det foreslåede stk. 1 gælder tilsvarende, hvor transportministeren har bemyndiget sagkyndige, private virksomheder eller offentlige institutioner til at udøve visse af transportministerens beføjelser i loven, jf. § 112, stk. 3.

Bestemmelsen foreslås indført for at sikre transportministerens adgang til at fastsætte regler om klageadgang, selv om transportministeren har bemyndiget andre til at varetage de nævnte opgaver.

Bestemmelsen i *stk. 4* fastslår, at transportministeren kan fastsætte regler om, at afgørelser og beslutninger kan påklages til Jernbanenævnet, herunder at de afgørelser, der

kan påklages til Jernbanenævnet, ikke først kan påklages til anden administrativ myndighed, og at Jernbanenævnets afgørelser ikke kan påklages til anden administrativ myndighed. Transportministeren fastsætter i bekendtgørelse om Jernbanenævnet, hvilke afgørelser og beslutninger der kan påklages til Jernbanenævnet, jf. bemyndigelsen i § 103.

Det følger i dag af den gældende jernbanelovs § 24 c, stk. 1, at Jernbanenævnets afgørelser ikke kan påklages til anden administrativ myndighed. Det er med lovforslaget ikke hensigten at ændre på dette, men alene at udmønte en tilsvarende regulering i bekendtgørelse om Jernbanenævnet. Bestemmelsen om, at transportministeren kan fastsætte regler om, at de afgørelser, der kan påklages til Jernbanenævnet, ikke først kan påklages til anden administrativ myndighed følger af den gældende jernbanelovs § 24 c, stk. 2. Bestemmelsen sigter til, at de afgørelser, der træffes efter delegation eller direkte af en styrelse i medfør af loven, ikke først skal indbringes for Transportministeriets departement, før de kan indbringes for Jernbanenævnet. Det er hensigten at videreføre gældende ret med lovforslaget.

Til § 114

Bestemmelsen viderefører den gældende jernbanelovs § 24 c, stk. 4, og fastslår, at transportministeren kan fastsætte regler om passagerers klageadgang efter passagerrettighedsforordningen.

Bestemmelsen er indsat ved lov nr. 532 af 12. juni 2009 om ændring af lov om jernbane (Supplerende regler om følger af passagerrettighedsforordningen m.v.) for at imødekomme passagerrettighedsforordningens krav om et håndhævelsesorgan. Bemyndigelsen er udmøntet ved bekendtgørelse om Jernbanenævnet. Denne bekendtgørelse vil blive ændret i forbindelse med lovens ikrafttræden, men forhold, der vedrører denne bestemmelse, skal ikke ændres. Med lovforslaget skal Ankenævnet for Bus, Tog og Metro fortsat behandle klager vedrørende forordningen, der indeholder en civilretlig tvist, dvs. sager, hvor der typisk indgår et økonomisk mellemværende mellem passageren og trafikelskabet, f.eks. erstatningssager i forbindelse med forsinkelser og aflysninger, mens Jernbanenævnet behandler de klagesager, der ikke er omfattet af Ankenævnets kompetence. Formålet med ordningen er at skabe et effektivt klagesystem til gavn for passagererne og at undgå, at der opstår uklarhed hos forbrugerne ved, at flere forskellige klageorganer behandler de samme klager vedrørende passagerrettighedsforordningen.

Til § 115

Bestemmelsens stk. 1 og 2 er en videreførelse af den gældende jernbanelovs § 24 e, stk. 3, og § 2 d, stk. 5, 2. pkt. Det foreslåede stk. 3 er nyt for så vidt angår henvisningen til stk. 1, mens henvisningen til stk. 2 følger af den gældende jernbanelovs § 2 d, stk. 5, 2. pkt.

Bestemmelsen i *stk. 1* fastsætter en frist på 8 uger for domstolsprøvelse af afgørelser eller beslutninger efter loven. Hvis der ikke sker indbringelse for domstolene inden for fristen, foreslås det, at den pågældende afgørelse eller beslutning er endelig.

Hensigten med bestemmelsen er, at det forventes at medvirke til at skabe større klarhed, eksempelvis i forhold til markederne for jernbanetransportydelse, 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. Der skabes derved retssikkerhed for virksomhederne, der derefter kan indrette sig efter afgørelsen eller beslutningen.

Det foreslås i *stk. 2*, at søgsmål i henhold til den foreslåede § 37, stk. 4, dog skal være anlagt inden seks måneder efter, at klagemyndighedens afgørelse er kommet frem til klageren.

Det følger af lovforslagets § 37, stk. 4, at hvis transportministeren afslår ejerens anmodning om at overtage dennes ejendom efter, at ejerens ejendom er pålagt byggelinjer, og dette findes særligt indgribende efter nærmere regler i det foreslåede § 37, stk. 1-3, eller der ikke opnås enighed om erstatningens størrelse, kan ejeren påklage transportministerens afgørelse til de ekspropriations- og taksationsmyndigheder, der er nedsat i henhold til ekspropriationsprocesloven. Hvis ekspropriations- og taksationsmyndighederne afgørelse er til ejerens ugunst, kan denne anlægge sag hos domstolene. Det foreslåede stk. 1, er i overensstemmelse med ekspropriationsproceslovens bestemmelse om, at sager om ekspropriationsaktens lovlighed skal indbringes for domstolene inden 6 måneder efter, at ekspropriationskommissionens bestemmelse om ekspropriation er truffet. Det fastsættes endvidere, at sager om erstatningen skal indbringes for domstolene inden 6 måneder efter, at taksationskommissionens kendelse er afsendt.

Det foreslås i *stk. 3*, at en afgørelse eller beslutning som nævnt i stk. 1 og 2 ikke kan indbringes for domstolene, før den administrative klageadgang er udnyttet.

Det følger allerede af ekspropriationsprocesloven, at spørgsmål, der kan prøves af en taksationskommission, ikke kan indbringes for domstolene, forinden taksationskommissionens afgørelse foreligger.

Kapitel 19

Til § 116

Bestemmelsen viderefører med visse ændringer den gældende straffebestemmelse i jernbanelovens § 22, stk. 1-4.

Som noget nyt er der indsat en bestemmelse i *stk. 3* om, at afgivelse af urigtige oplysninger til administrative myndigheder straffes med bøde eller fængsel indtil 4 måneder, medmindre højere straf er forskyldt efter den øvrige lovgivning.

Det er ikke fundet hensigtsmæssigt at videreføre straf for overtrædelse af den gældende § 21 a, stk. 2 om lukkeindretninger i private niveauoverkørsler, da disse forhold vil blive reguleret i en bekendtgørelse, jf. bemærkningerne til den foreslåede § 63.

Det foreslås *stk. 1* fastslår, at det straffes med bøde eller fængsel indtil 4 måneder, hvis man

- 1) påbegynder eller driver virksomhed uden fornødne certifikater, godkendelser eller tilladelser,
- 2) tilsidesætter vilkår eller betingelser knyttet til en tilladelse eller godkendelse,
- 3) hindrer Trafikstyrelsen i at foretage tilsyn eller Havarikommissionen i at foretage undersøgelse,
- 4) overtræder § 24, § 26, § 42, stk. 1, §§ 43 – 46, § 48, § 80, stk. 1 og 2, § 85, eller
- 5) overtræder Europa-Parlamentets og Rådets forordning om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser.

For så vidt angår overtrædelser efter nr. 5, følger det af betragtningerne til passagerrettighedsforordningen, at medlemsstaterne fastsætter de sanktioner, der skal anvendes ved overtrædelse af forordningen.

Forordning fastsætter regler med hensyn til følgende:

- 1) oplysninger, som skal gives af jernbanevirksomheder, indgåelse af befordringskontrakter, udstedelse af billetter og indførelse af et edb-informations- og -reservationsystem for jernbanetransport,
- 2) jernbanevirksomhedernes erstatningsansvar og deres forsikringspligt over for passagerer og deres bagage,
- 3) jernbanevirksomhedernes forpligtelser over for passagerer i tilfælde af forsinkelser,
- 4) beskyttelse af og assistance til handicappede og bevægelseshæmmede personer, der rejser med jernbane,
- 5) definition af og kontrol med servicekvalitetsstandarder, forvaltning af risici for passagerers personlige sikkerhed og behandling af klager, og
- 6) generelle regler om håndhævelse.

Sanktionerne, der kan omfatte betaling af erstatning til den pågældende person, bør være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning. Da der er tale om en forordning, finder den direkte anvendelse i dansk ret.

Sanktionsbestemmelsen vil kunne tages i anvendelse, såfremt jernbanevirksomheder eller de parter, som ifølge nyere lovgivning har fået tillagt ansvaret for nogle af de opgaver, som passagerrettighedsforordningen omhandler, ikke efterlever forordningens krav. Dette kunne eksempelvis være, hvis en jernbanevirksomhed overtræder forordningens forpligtelse til at foretage, definere og kontrollere servicekvalitetsstandarder for personbefordring herunder at offentliggøre dem, jf. artikel 28.

Bestemmelsen i *stk. 2* fastslår, at den, der undlader at efterkomme et påbud eller forbud, der er udstedt i henhold til loven eller i medfør af forskrifter, der er fastsat efter loven, straffes med bøde eller fængsel indtil 4 måneder. Straffen for tilsidesættelse af et påbud eller forbud i henhold til §§ 72-75, kan dog stige til fængsel indtil 2 år.

Bestemmelsens 1. pkt. sigter til de påbud og forbud som følge af fastsat forbud forud for eventuelt pålæg af byggeplaner, jf. § 35, og Havarikommissionens konstatering af forhold, der udgør en risiko for jernbanesikkerheden, jf. § 91. Endvidere sigtes der til påbud og forbud, der følger af de fastsatte forskrifter, der er udmøntet på baggrund af

bemyndigelsesbestemmelserne om beredskab, jf. § 80, stk. 8, og opfyldelse og anvendelse af EU-retsakter, jf. § 102.

Bestemmelsens 2. pkt. omhandler de forhold, hvor en infrastrukturforvalter eller en jernbanevirksomhed har fået udstedt påbud eller forbud for forhold, der angår en risiko for jernbanesikkerheden. Dette angår de tilfælde, hvor de sikkerhedsmæssige forhold er klart uforvarlige, og hvor Trafikstyrelsen kan nedlægge forbud mod driften. I disse sikkerhedsmæssigt uforvarlige situationer er det nødvendigt, at sanktionen for at undlade at efterkomme et påbud skal være højere.

Det foreslåede *stk. 3* fastslår, at den, der afgiver urigtige oplysninger til administrative myndigheder, straffes med bøde eller fængsel indtil 4 måneder, medmindre højere straf er forskyldt efter den øvrige lovgivning.

Ifølge *stk. 4* kan straffen stige til fængsel indtil 2 år, hvis overtrædelsen er begået forsætligt eller ved grov uagtsomhed, og hvis der ved overtrædelsen er:

- 1) forvoldt skade på personer, materiel eller miljø eller fremkaldt nærliggende fare herfor eller
- 2) opnået eller tilsigtet en økonomisk fordel for den pågældende selv eller andre.

Begrebet »økonomisk fordel« i *stk. 4*, nr. 2, omfatter ud over øget indtjening også en økonomisk fordel i form af en besparelse.

Til § 117

Bestemmelsen er en videreførelse af den gældende jernbanelovs § 22, stk. 6.

Bestemmelsens *stk. 1* giver hjemmel til, at der kan fastsættes straf af bøde, fængsel indtil 4 måneder eller under skærpene omstændigheder fængsel indtil 2 år i forskrifter, der fastsættes i medfør af loven, for overtrædelse af bestemmelserne i forskrifterne.

Bestemmelsen blev indført i 1999 i jernbanesikkerhedsloven på baggrund af et aktuelt behov for at kunne straffe overtrædelse af bestemmelser i administrative forskrifter, f.eks. i forbindelse med indførelse af bekendtgørelse om sikkerhedsrådgivere for transport af farligt gods, jf. den gældende bekendtgørelse nr. 543 af 12. juni 2012 herom.

Det foreslåede *stk. 2* giver adgang til, at der i forskrifter ligeledes kan fastsættes straf af bøde, fængsel indtil 4 måneder eller under skærpene omstændigheder fængsel indtil 2 år for overtrædelse af bestemmelser i forordninger fastsat af Det Europæiske Fællesskab om forhold, som er omfattet af denne lov.

Det følger ofte direkte af forordninger, at medlemsstaterne skal fastsætte passende straf for overtrædelse af forordningens forarbejder, at medlemsstaterne bør fastsætte, hvilke sanktioner der skal anvendes ved overtrædelse af denne forordning og sikre, at de anvendes. Sanktionerne bør være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning.

Til § 118

Bestemmelsen er med sproglige ændringer en videreførelse af den gældende jernbanelovs § 22, stk. 4.

Bestemmelsen i *stk. 1* fastsætter, at den, der overtræder § 69, stk. 1 eller 2, straffes med fængsel indtil 2 år. Ligeledes straffes den, der udfører sikkerhedsklassificerede funktioner for en jernbanevirksomhed eller infrastrukturforvalter til trods for, at retten hertil er midlertidigt inddraget eller frakendt efter den foreslåede § 123, med fængsel indtil 2 år.

En sikkerhedsklassificeret funktion kan f. eks. være lokomotivførere, medarbejdere i fjernstyringscentralerne, togførere, førere af arbejdskøretøjer m.fl. Der er tale om en forholdsvis høj strafferamme, da der ved sikkerhedsklassificerede funktioner vil være tale om personer, hvis ageren og tjeneste har en stor indvirkning på jernbanesikkerheden. Bestemmelsen er nødvendig for at kunne håndhæve reglerne og af hensyn til konsekvenserne ved en overtrædelse. Bestemmelsen vurderes at have væsentlig præventiv virkning.

Efter *stk. 2* kan straffen for overtrædelse efter *stk. 1* under særligt formildende omstændigheder dog udgøre bøde.

Til § 119

Bestemmelsen er en videreførelse af den gældende jernbanelovs § 22, stk. 7.

Bestemmelsen fastslår, at der kan pålægges juridiske personer, herunder selskaber, strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel.

Straffelovens 5. kapitel omhandler strafansvar for juridiske personer, hvori det blandt andet fastsættes, at en juridisk person kan straffes med bøde, når det er bestemt ved lov eller i medfør af lov. Straffeansvaret omfatter enhver juridisk person, herunder aktie-, anparts- og andelsselskaber, interessentskaber, foreninger, fonde, boer, kommuner og statslige myndigheder. Dog følger det af straffeloven, at statslige myndigheder og kommuner alene kan straffes i anledning af overtrædelser, der begås ved udøvelse af virksomhed, der svarer til eller kan sidestilles med virksomhed udøvet af private.

Til § 120

Bestemmelsen er en videreførelse af den gældende jernbanelovs § 22, stk. 5.

Bestemmelsen fastsætter bødestraf for den, der skaffer sig eller forsøger at skaffe sig befordring med ugyldig billet eller ugyldigt kort. Der er blandt andet tale om en ugyldig billet eller et ugyldigt kort, hvor en passager f.eks. har prøvet at forvanske en billet eller et kort, så det fremstår gyldigt, herunder ved, at der er rettet i dato eller zoner eller foretaget andre ændringer. Der vil i disse tilfælde oftest også være tale om, at rejsehjemlen er blevet misbrugt. Bestemmelsen er ikke møntet på at udelukke anvendelsen af straffelovens bestemmelser om f.eks. bedrageri og dokumentfalsk. Ugyldig rejsehjemmel eller kort, herunder misbrug af rejsehjemlen, kan medføre, at rejsehjemlen inddrages, og at forholdet anmeldes til politiet.

Til § 121

Som konsekvens af, at de generelle bestemmelser i 1965-loven om ekspropriation til jernbane- og bybaneanlæg overføres til jernbaneloven, foreslås det at videreføre straffebestemmelsen i § 2, stk. 3, i 1965-loven om ekspropriation.

Bestemmelsen fastslår, at den, der med forsæt beskadiger eller uberettiget flytter opstillede sneskærme eller lignende sneværn, jf. lovforslagets § 32, straffes med bøde, medmindre strengere straf følger af straffeloven. Dette kunne f.eks. være i tilfælde af hærværk eller lignende forseelser. Sneskærme kan f.eks. være opstillet for at dæmme op for snefygning, der kan forstyrre jernbanedriften, hvorfor bestemmelsen skal ses som et middel til at sikre jernbanedriften.

Til § 122

Bestemmelsen er en videreførelse af den gældende jernbanelovs § 22 b med den ændring, at de bestemmelser, der kan gives straffrihed for, er reduceret til de bestemmelser, der typisk overtrædes af den personkreds, der skal give indberetning til Trafikstyrelsen.

Bestemmelsens formål er at fremme indberetninger til Trafikstyrelsen. Bestemmelsen fastslår, at den, der i overensstemmelse med den foreslåede § 78, stk. 1-3, eller regler fastsat i medfør af den foreslåede § 78, stk. 5, har foretaget indberetning om sikkerhedsmæssige uregelmæssigheder, der ikke har medført en hændelse eller ulykke på jernbaneområdet, er straffri for overtrædelse af bestemmelser fastsat i medfør af § 56, om sikkerhed og interoperabilitet på jernbaneområdet, og § 102, stk. 1, om opfyldelse og anvendelse af retsakter fastsat af den Europæiske Union.

Straffriheden vedrører alene indberetninger om sikkerhedsmæssige uregelmæssigheder, der ikke har medført en hændelse eller ulykke på jernbaneområdet, og gælder således ikke for indberetninger vedrørende ulykker og forløbere til ulykker.

Ordningen forbedrer Trafikstyrelsens mulighed for at få kendskab til visse sikkerhedsmæssige uregelmæssigheder af betydning for jernbanesikkerheden, der ikke har medført en ulykke eller hændelse på jernbaneområdet, og omfatter afvigelser af mindre betydning set i forhold til de mere alvorlige forhold, der har medført en ulykke eller hændelse på jernbaneområdet.

Henset til det forebyggende jernbanesikkerhedsmæssige arbejde er det nødvendigt, at myndighederne delagtiggøres i de erfaringer, der indhentes under det daglige arbejde i jernbanesektoren, uanset om der måtte være opstået mere eller mindre farlige situationer, således at disse erfaringer kan bearbejdes og analyseres.

Det er endvidere vigtigt, at de personer og virksomheder, som er i besiddelse af oplysningerne, meddeler forhold, der har eller kan have betydning for jernbanesikkerheden til Trafikstyrelsen. Det er vigtigt, at den pågældende har tillid til, at de meddelte oplysninger behandles fortroligt og f.eks. ikke anvendes til at iværksætte sanktioner mod den pågældende. En høj meddelelsesprocent indebærer, at de pågældende data i højere grad kan være repræsentative og tilstrækkelige

til, at Trafikstyrelsen kan udlede tendenser heraf og muligvis sætte forebyggende aktiviteter i værk.

Virksomheder skal indberette forhold til Trafikstyrelsen efter lovforslagets § 78. Herudover er der en pligt for ansatte i virksomhederne til at indberette til de virksomheder, de er ansat i. Da en række af de overtrædelser, der medfører straf-frihed efter § 22 b i den gældende jernbanelov, typisk vil være overtrædelser begået af borgere, herunder passagerer, er det ikke fundet nødvendigt at videreføre særligt straffrihed for at overtræde disse bestemmelser, da borgere ikke vil være underlagt særlig tavshedspligt efter jernbaneloven.

Den foreslåede bestemmelse viderefører derfor kun straf-frihed for overtrædelse af bestemmelser fastsat i medfør af lovforslagets § 56 og § 102, stk. 1.

Til § 123

Bestemmelsen viderefører den gældende jernbanelovs § 22 a, dog er udvidelsen i det foreslåede stk. 2 ny.

Bestemmelsen indeholder regler om frakendelse ved dom af retten til at udføre sikkerhedsklassificerede funktioner. Bestemmelsen bygger dels på reglerne om frakendelse af førerret i færdselsloven, dels på reglerne om frakendelse af retten til at gøre tjeneste på luftfartøj i luftfartsloven. Der er dog tilstræbt en mere forenklet ordning, da der ved bestemmelsens tilblivelse skønnedes ikke at være behov for en ligeså differentieret ordning som de, der gælder for færdsels- og luftfartsområdet.

Bestemmelsens *stk. 1, nr. 1-2*, fastslår, at retten til at udføre sikkerhedsklassificerede funktioner skal frakendes, når der ved tjenestens udførelse er blevet tilsidesat væsentlige hensyn til jernbanesikkerheden, eller hvis den pågældende har udført eller forsøgt at udføre sikkerhedsklassificerede funktioner efter at have indtaget spiritus eller andre bevidsthedsforstyrrende midler, jf. den foreslåede § 69, stk. 1, nr. 1 – 3.

Bestemmelsens nr. 1 adskiller sig fra den lignende bestemmelse i færdselslovens § 126, stk. 1, nr. 1, der omhandler hvilke af førerens overtrædelser, der medfører, at føreren af et motordrevet køretøj, hvortil der kræves kørekort, bortset fra lille knallert, ubetinget frakendes retten til at føre et sådant køretøj. Forskellen mellem færdselsloven og jernbaneloven er begrundet i, at jernbanen i en vis udstrækning, beror på et samspil mellem en række personer (lokomotivfører, trafikleder m.v.). Tilsidesætter en af disse personer en regel, der er væsentlig for sikkerheden, kan det resultere i en faresituation.

Bestemmelsen i *stk. 2* er ny og præciserer, at ikke alle forhold medfører ubetinget frakendelse. Der vil dog altid være ubetinget frakendelse, når en person har udført eller forsøgt at udføre en sikkerhedsklassificeret funktion efter at have indtaget spiritus eller andre bevidsthedspåvirkende stoffer, jf. det foreslåede stk. 1, nr. 2. Det er udgangspunktet, at hvis der ikke er tale om spiritus- eller bevidsthedsforstyrrende stoffer, frakendes retten betinget, medmindre der er tale om de skærpende omstændigheder, der er listet op i bestemmelsen, jf. stk. 2, 2. pkt. nr. 1-4. Foreligger der ikke

sådanne skærpende omstændigheder frakendes retten til at udføre sikkerhedsklassificerede funktioner kun betinget, jf. det foreslåede stk. 1, nr. 1. Denne ændring medfører, at der ikke længere kun er tale om ubetinget frakendelse. Ændringen er indarbejdet for at skabe overensstemmelse med reglerne i luftfartsloven.

Efter *stk. 3* kan der under særligt formildende omstændigheder ske betinget frakendelse i tilfælde, hvor frakendelse efter stk. 1, nr. 2, ellers skulle ske ubetinget.

Det skal bemærkes, at denne bestemmelse kun kan finde anvendelse i helt ekstraordinære tilfælde. Da der ved udførelse af sikkerhedsklassificerede funktioner både er tale om kørsel under arbejde samt potentielt farligt arbejde, er der derfor ikke fuldstændig parallelitet til de formildende omstændigheder, der følger af færdselslovens § 126, som f.eks. hvor en fører alene havde haft til hensigt at foretage en kortvarig og ufarlig kørsel, eller hvis der forelå ganske særlige personlige forhold hos den pågældende, f.eks. psykisk sygdom eller svær tilskadekomst.

Bestemmelsen i *stk. 4* fastslår, at ubetinget frakendelse sker for et bestemt tidsrum af ikke under 6 måneder eller for bestandig. Betinget frakendelse sker på vilkår af, at den pågældende i en prøvetid på indtil 3 år fra endelig dom ikke udfører sikkerhedsklassificerede funktioner under sådanne omstændigheder, at retten dertil skal frakendes.

Der er tale om en videreførelse af gældende ret. Ordningen svarer i det væsentligste til § 150 a i luftfartsloven.

Bestemmelsen i *stk. 5* fastslår, at Trafikstyrelsen midlertidigt kan inddrage retten til at udføre sikkerhedsklassificerede funktioner, såfremt der under udøvelsen af tjenesten sker væsentlig tilsidesættelse af gældende regler og krav. Trafikstyrelsen skal i forbindelse med afgørelsen vejlede den pågældende om prøvelsesadgangen efter det foreslåede stk. 6.

En midlertidig inddragelse vil i givet fald blive besluttet efter høring af den pågældende og virksomheden. En midlertidig inddragelse vil typisk strække sig over en periode på et par måneder, herunder når den pågældendes evne eller kompetence til udførelse af de respektive funktioner er ved at blive undersøgt af Trafikstyrelsen eller anden myndighed, f.eks. politiet.

Det er en betingelse, at det strafbare forhold, for hvilket vedkommende er dømt, begrunder en nærliggende fare for misbrug af retten til at fremføre tog. Den pågældende kan forlange inddragelsen indbragt for domstolene. Trafikstyrelsen skal i forbindelse med inddragelsen vejlede den pågældende herom. I tilfælde, hvor en eventuel frakendelse undersøges, kan Trafikstyrelsen administrativt midlertidigt frakende retten til at fremføre tog.

Bestemmelsen i *stk. 6* fastslår, at den, hvis ret til at udføre sikkerhedsklassificerede funktioner er midlertidigt inddraget, kan forlange inddragelsen prøvet af domstolene. Domstolene træffer ved kendelse afgørelse om inddragelsen.

Der er her tale om en retlig prøvelse af den administrative inddragelse af hensyn til at sikre retssikkerheden for den person, der udfører sikkerhedsklassificerede funktioner.

Bestemmelsen *stk. 7* fastslår, at det tidsrum, hvori retten har været midlertidigt inddraget, fradrages i frakendelsestiden. Denne bestemmelse svarer til færdselsloven § 30.

Bestemmelsen i *stk. 8* fastslår, at hvis en person, der har ret til at udføre sikkerhedsklassificerede funktioner, og som har dansk indfødsret eller er bosat i den danske stat eller ansat i en dansk jernbanevirksomhed eller hos en dansk infrastrukturforvalter, er straffet i udlandet for et forhold, der bedømt efter denne lov ville have medført frakendelse af ret til at udføre sikkerhedsklassificerede funktioner, kan sådan frakendelse ske efter offentlig påtale i Danmark.

Bestemmelsen er begrundet i, at udlændinge ansat i en dansk jernbanevirksomhed eller hos en dansk infrastrukturforvalter kan have ret til at udføre sikkerhedsklassificerede funktioner, selv om de er bosat i udlandet.

Bestemmelsen i *stk. 9* fastslår, at hvis en person, der har ret til at udføre sikkerhedsklassificerede funktioner i medfør af færdselsloven er frakendt retten til at føre motordrevet køretøj ubetinget, kan Trafikstyrelsen, for det tidsrum frakendelsen er sket, fratage den pågældende ret til at udføre sikkerhedsklassificerede funktioner, såfremt det strafbare forhold, for hvilket vedkommende er dømt, begrundet en nærliggende fare for misbrug af retten til at udføre sikkerhedsklassificerede funktioner på jernbaneområdet. Den pågældende kan forlange fratagelsen indbragt for domstolene. Trafikstyrelsen skal i forbindelse med fratagelsen vejlede den pågældende herom.

Kapitel 20

Til § 124

Det foreslås i *stk. 1*, at loven træder i kraft d. 15. juni 2015, jf. dog det foreslåede *stk. 2*, som indebærer en anden ikrafttrædelsesdato for § 16, *stk. 3* og 4.

Det foreslås i *stk. 2*, at transportministeren fastsætter tidspunktet for ikrafttræden af lovens § 16, *stk. 3* og 4. Ministeren kan herunder fastsætte, at § 16, *stk. 3* og 4, træder i kraft på forskellige tidspunkter. § 16, *stk. 3* og 4, hænger naturligt sammen, da de begge omhandler statsejede selskaber, der er oprettet i forbindelse med Femern Bælt-projektet, men er opdelt i to forskellige stykker, da *stk. 3* omhandler jernbaneinfrastruktur ejet af A/S Femern Landanlæg (jernbanelandanlæg frem til kyst til kyst-forbindelsen), mens *stk. 4* omhandler jernbaneinfrastruktur ejet af Femern A/S (jernbanen i selve kyst til kyst-forbindelsen). Endvidere er Bandedanmarks rolle forskellig på de to strækninger i henhold til traktaten mellem Kongeriget Danmark og Forbundsrepublikken Tyskland om en fast forbindelse over Femern Bælt, jf. bemærkninger til lovforslagets § 16.

Det foreslås i *stk. 3*, at lov om jernbane, jf. lovbekendtgørelse nr. 1249 af 11. november 2010, ophæves. Med ophævelsen af bekendtgørelse af lov om jernbane ophæves senere ændringer hertil ligeledes. Senere ændringer omfatter lov nr. 612 af 18. juni 2012 om ændring af lov om jernbane, § 1 i lov nr. 613 af 18. juni 2012 om ændring af lov om jernbane

og lov om offentlige veje og lov nr. 747 af 25. juni 2014 om ændring af lov om jernbane.

I *stk. 4* foreslås det, at bekendtgørelser og regulativer m.v., der er udstedt i medfør af den lov, der er angivet i det foreslåede *stk. 3*, forbliver i kraft, indtil de afløses eller ophæves af bestemmelser fastsat i medfør af denne lov.

Efter *stk. 5* videreføres aftaler indgået i henhold til den lov, der er angivet i *stk. 3*, og som er gældende på lovens ikrafttrædelsestidspunkt, med deres indhold, indtil aftalen udløber eller ændres.

Indgåede aftaler kan alene fastholdes, hvor dette ikke er i strid med forudsætningslæren. Det vil sige, hvor den forudsætning, der har været for at indgå aftalen, nu ændres eller brister. Og at denne forudsætning har været væsentlig, kendelig og relevant for en af aftaleparterne.

Til § 125

Til nr. 1

Bestemmelsen viderefører med en enkelt sproglig ændring den gældende jernbanelovs § 8, *stk. 4* og 5. Ved lovforslagets bestemmelse er ordet service skiftet ud med tjeneste i forbindelse med trafik udført som offentlig tjeneste. Denne ændring sker for at ensrette bestemmelsen i forhold til terminologien i omarbejdningen af 1. jernbanepakke. Der er ikke tale om en materiel ændring.

Det er fundet hensigtsmæssigt, at disse forhold reguleres i lov om DSB, jf. lovbekendtgørelse nr. 1184 af 12. oktober 2010 med senere ændringer.

Det skal bemærkes, at trafik udført som offentlig tjeneste omfatter de kontrakter, der i den gældende jernbanelov benævnes trafik udført som offentlig service.

For at skabe reel mulighed for konkurrence kan transportministeren i henhold til den foreslåede § 2 a, *stk. 1*, pålægge DSB på lejevilkår at stille rullende materiel til rådighed for udbudsforretninger vedrørende trafik udført som offentlig tjeneste. Jernbanevirksomheder, der byder på kontrakter om udførelse af offentlig tjeneste, vil derfor som hovedregel have mulighed for at kunne disponere over materiel fra DSB, hvis de vinder kontrakten. Hvis DSB selv byder på den pågældende kontrakt, forudsættes udgifterne til materiel indregnet i DSB's bud svarende til, hvad materiellet stilles til rådighed for til andre bydende jernbanevirksomheder. Hensigten hermed er at sikre, at DSB's ejerskab til materiel ikke forvrider konkurrencen om selve trafikopgaven.

Som hovedregel vil det gælde, at materiellet via udbudsbetingelserne stilles til rådighed på vilkår, således at den vindende jernbanevirksomhed har ret men ikke pligt til at anvende det. Den vindende jernbanevirksomhed kan således som hovedregel frit vælge at anvende eget materiel til brug for trafik udført som offentlig tjeneste.

I særlige tilfælde vil udbudsbetingelserne dog kunne udformes, så de indeholder en pligt til at anvende DSB's materiel. Dette princip forudsættes alene benyttet i tilfælde, hvor kontrakten omfatter så betydelige eller specielle materielressourcer, at der ville være store vanskeligheder ved at finde

anvendelse for lediggjort DSB-materiel, hvis en vindende jernbanevirksomhed måtte ønske at anvende andet materiel.

Det forudsættes, at materiellet prissættes, så lejen dækker DSB's omkostninger, herunder fuld afskrivning og forrentning, samt en af transportministeren fastsat normal fortjeneste. Det antages at vedligeholdelsesudgifter bæres af lejeren separat.

Den foreslåede § 2 a, stk. 2, fastslår, at transportministeren kan pålægge DSB at udføre trafik som offentlig tjeneste mod betaling. Hensigten bag bestemmelsen er at sikre offentlig tjenestetrafik i tilfælde, hvor der ikke indgives kvalificerede bud.

For at staten kan sikre den ønskede trafikering under alle omstændigheder, blev det skønnet nødvendigt at give transportministeren bemyndigelse til at pålægge DSB en forpligtelse til at udføre trafik som offentlig tjeneste i disse tilfælde. Dette skal ske ved en forhandlet kontrakt i overensstemmelse med PSO-forordningen.

Det er ikke fundet hensigtsmæssigt at videreføre klageadgangen til Klagenævnet for udbud i den gældende jernbanelovs § 24 c, stk. 3, som knytter sig til den gældende lovs § 8, stk. 4, i det der ikke vurderes at være et forhold af udbudsretlig karakter.

Den foreslåede § 2 a, stk. 3, bemyndiger transportministeren til at fastlægge nærmere vilkår for DSB's forpligtelse efter det foreslåede stk. 1.

Til § 126

Til nr. 1

Det forslås, at der indsættes ny bestemmelse om at Sund og Bælt Holding loven ændres ved, at § 4, stk. 1, ophæves.

I § 4, stk. 1, i lov om Sund og Bælt Holding fastslås det, at Banedanmark er infrastrukturforvalter for jernbanedelen på den faste forbindelse over Storebælt, og at Banedanmark er infrastrukturforvalter på de danske jernbanetilslutningsanlæg til den faste forbindelse over Øresund (Kastrupbanen og Vigerslevbanen).

Bestemmelsen i § 4, stk. 1, foreslås ophævet i lovforslaget, da Banedanmarks opgaver nu er indarbejdet i jernbaneloven, jf. det i lovforslagets foreslåede § 16, stk. 3. Det fremgår heraf, at Banedanmark forvalter, bortset fra opgaver vedrørende vedligeholdelse og reinvestering, jernbaneinfrastruktur ejet af A/S Storebælt og A/S Øresund. § 4, stk. 1, skal derfor fjernes fra Sund og Bælt loven for at undgå dobbeltregulering.

Lovforslagets § 16, stk. 3, skal læses i sammenhæng med Sund og Bælt lovens § 4, stk. 2, der bliver stk. 1.

Til nr. 2

I den gældende § 4, stk. 2, i lov om Sund og Bælt Holding, bestemmes det, at A/S Storebælt forestår vedligeholdelse og reinvesteringer i forhold til jernbanedelen af den faste forbindelse over Storebælt. Tilsvarende gælder for A/S Øresund i relation til de danske jernbanetilslutningsanlæg

til den faste forbindelse over Øresund (Kastrupbanen og Vigerslevbanen). Efter Sund og Bælt lovens § 22 fastsætter transportministeren tidspunktet for ikrafttræden af § 4, herunder at dele af § 4 kan træde i kraft på forskellige tidspunkter.

P.t. er de dele af Sund og Bælt lovens § 4, stk. 2, der vedrører den faste forbindelse over Storebælt sat i kraft, jf. bekendtgørelse nr. 172 af 14. marts 2006 om ikrafttræden af visse bestemmelser i lov om Sund og Bælt Holding A/S. De dele af Sund og Bælt lovens § 4, stk. 2, der vedrører den faste forbindelse over Øresund, er imidlertid ikke sat i kraft, hvilket betyder, at ansvaret for vedligeholdelse af og reinvesteringer i de danske jernbanetilslutningsanlæg til den faste forbindelse over Øresund (Kastrupbanen og Vigerslevbanen) p.t. forstås af Banedanmark. Det er hensigten, at ansvaret for disse opgaver skal overdrages til A/S Øresund.

I forbindelse med det forberedende arbejde med at overdrage ansvaret for vedligehold af og reinvesteringer i Kastrupbanen og Vigerslevbanen fra Banedanmark til A/S Øresund, er det fundet hensigtsmæssigt at lade en del af jernbaneanlægget forblive under Banedanmarks ansvar. Visse dele af Kastrupbanen og Vigerslevbanen, herunder specifikke anlægselementer, udgør en følsom del af den øvrige jernbaneinfrastruktur og har stor betydning for driftsikkerheden for visse dele af den landsdækkende togdrift. Banedanmark er således for nuværende ved at gøre klar til en udskiftning af signalsystemerne på det danske jernbanelov, der skal udskiftes i løbet af de kommende år. En overdragelse af sikringsanlæggene i tilknytning hertil kan derfor med fordel afvente, at det nye signalprogram er fuldt ud implementeret.

Den foreslåede bestemmelse vil tilvejebringe den fornødne hjemmel til, at transportministeren kan fastsætte regler om hel eller delvis overdragelse af ansvaret for reinvesteringer og vedligehold på jernbanetilslutningsanlæggene til Øresundsforbindelsen til A/S Øresund. Delvis overdragelse betyder i den sammenhæng, at det vil være muligt, at kun en del af de nævnte jernbanetilslutningsanlæg, herunder visse anlægselementer, overdrages til selskabet. Formålet er at give transportministeren mulighed for at differentiere i overdragelsen, eksempelvis i forhold til fysisk, geografisk eller funktionel afgrænsning, og dermed lade visse dele af Kastrupbanen og Vigerslevbanen være undtaget af en overdragelse fra Banedanmark til A/S Øresund bl.a. med henblik på at gennemføre overdragelsen helt, når dette vurderes hensigtsmæssigt.

Bestemmelsen tager i udgangspunktet sigte på en nærmere geografisk afgrænset del af jernbanen omkring Københavns Hovedbanegård samt anlægselementer med relation til sikringsområdet på hele strækningen.

Det er således hensigten, at den præcise karakter af overdragelsen af ansvar for vedligehold af og reinvesteringer i Kastrupbanen og Vigerslevbanen, herunder den nærmere geografiske afgrænsning, udmøntes af transportministeren ved bekendtgørelse i umiddelbar forlængelse af ikrafttræden af jernbaneloven, jf. den foreslåede nyaffattelse af § 4, stk. 2, 2. pkt., i lov om Sund og Bælt Holding A/S.

Til nr. 3

I § 4, stk. 3, der bliver stk. 2, foretages en mindre kon-
sekvensændring af henvisningen til de øvrige stykker i be-
stemmelsen. Dette skyldes, at stykkerne rykker sig som føl-
ge af ophævelsen af den gældende § 4, stk. 1.

Til § 127

Til nr. 1

Med bestemmelsen foreslås det, at § 1, stk. 1, litra a, §§
2 og 3 i lov om ekspropriationer under Trafikministeriet, jf.
lov nr. 96 af 31. marts 1965, som ændret ved lov nr. 393 af
10. juni 1997 og lov nr. 155 af 12. marts 2003, ophæves.

Ophævelsen af dele af 1965-loven om ekspropriation er en
følge af, at det i lovforslaget foreslås at indsætte den gene-
relle ekspropriationshjemmel for jernbaneområdet i jernba-
neloven. Der henvises i øvrigt til almindelige bemærkninger
punkt 2.3.2 samt bemærkninger til den foreslåede § 30.

Til § 128

Der er tale om ændringer af lov nr. 151 af 18. februar
2015 om Odense Letbane.

Der er ikke tale om materielle ændringer. Ændringerne
hverken udvider eller formindsker rettigheder eller forplig-
telser for Odense Letbanes i forhold til de rettigheder eller
forpligtelser, der følger af lov om Odense Letbane.

Til nr. 1

I § 5 foreslås det, at § 38 i forslaget til ny jernbanelov,
der ændrer den gældende jernbanelovs § 21 e om adgang til
at foretage jordbundsundersøgelser, opmålinger, afmærknin-
ger, arkæologiske forundersøgelser m.v. finder anvendelse
i forbindelse med projektering af Odense Letbane. Odense
Letbane P/S får med bestemmelsen mulighed for at foretage
arkæologiske forundersøgelser, jordbundsundersøgelser, op-
målinger, afmærkninger og andre undersøgelser af udendørs
arealer i forbindelse med projekteringen af Odense Letbane
uden retskendelse, hvilket er en fravigelse af kravet om
forudgående retskendelse efter grundlovens § 72 om boli-
gens ukrænkelighed. Odense Letbane P/S skal give ejeren af
de arealer, der skal undersøges m.v., skriftlig underretning
senest 14 dage inden gennemførelsen af undersøgelserne,
dog 28 dage forinden, hvis der er tale om arkæologiske
forundersøgelser. Odense Letbane P/S skal i givet fald yde
ejeren af de arealer, hvor der er foretaget undersøgelser m.v.,
erstatning for den skade, som ejeren måtte blive påført i an-
ledning af undersøgelserne, jf. § 38 i forslaget til ny jernba-
nelov. Jernbaneloven finder anvendelse på Odense Letbane
i henhold til forslaget til ny jernbanelovs § 2, stk. 3. Det
er imidlertid fundet nødvendigt at præcisere, at Odense Let-
bane P/S kan anvende beføjelserne i § 38 i lovforslaget, da
disse skal delegeres.

Til nr. 2

Med den foreslåede bestemmelse ophæves § 6, stk. 2,
i lov om Odense Letbane. Bestemmelsen omhandler adgan-

gen til at gennemføre fremrykkede ekspropriationer af ejen-
domme, der berøres særligt indgribende af en anlægsaktivi-
tet i forbindelse med anlægget af Odense Letbane.

Efter den gældende ordning er hjemmelen til at foretage
fremrykket ekspropriation i forbindelse med Odense Letba-
ne delt i to led. Der kan således efter den gældende § 2
e i jernbaneloven gennemføres fremrykket ekspropriation
af ejendomme, der berøres særligt indgribende af en pro-
jekteringsaktivitet i forbindelse med projektering af nye ba-
neanlæg. Jernbanelovens § 2 e finder også anvendelse for
projekteringen af Odense Letbane, men bestemmelsen giver
ikke adgang til at gennemføre fremrykkede ekspropriationer
af ejendomme, der berøres særligt indgribende af anlægsak-
tiviteter. Sidstnævnte hjemmel blev således indarbejdet i lov
om Odense Letbane, jf. den gældende § 6, stk. 2, således
at anlægsmyndigheden kunne gennemføre fremrykkede eks-
propriationer i både projekterings- og anlægsfasen.

Adgangen til at gennemføre fremrykkede ekspropriationer
er nu indarbejdet i jernbaneloven med den foreslåede §
33. Denne bestemmelse dækker både den gældende adgang
til fremrykket ekspropriation i projekteringsfasen, jf. den
gældende jernbanelovs § 2 e, samt som noget nyt adgang
til fremrykket ekspropriation i anlægsfasen. Der er således
ikke længere behov for at have en særskilt hjemmel i lov
om Odense Letbane til at gennemføre fremrykkede ekspro-
priationer i anlægsfasen. På den baggrund foreslås det, at
den gældende § 6, stk. 2, i lov om Odense Letbane ophæ-
ves, og at anlægsmyndighedens adgang til at gennemføre
fremrykkede ekspropriationer fra lovens ikrafttræden følger
ordningen efter den foreslåede § 33.

Det bemærkes i den sammenhæng, at det følger af be-
mærkningerne til den foreslåede § 33, at et selskab kan be-
myndiges til at varetage ministerens beføjelse til at gennem-
føre fremrykkede ekspropriationer i projekterings- og an-
lægsfasen, såfremt denne bemyndigelse er tilvejebragt ved
udtrykkelig lovhjemmel. En sådan udtrykkelig lovhjemmel
tilvejebringes med den foreslåede § 128, nr. 3, hvormed de-
legationsbestemmelsen i § 14, stk. 2, i lov om Odense Let-
bane ændres, jf. nedenfor. Det vil følge af denne ændring, at
transportministeren kan bemyndige Odense Letbane P/S til
at varetage ministerens beføjelser efter bl.a. jernbanelovens
§ 33.

Til nr. 3

Af den gældende § 14, stk. 2, følger det, at transportmini-
steren kan bemyndige Odense Letbane P/S til at udøve mini-
sterens beføjelser efter kapitel 2 a i lov om jernbane. Med
forslag til ny jernbanelov ophæves den gældende jernbanel-
lov, jf. den foreslåede § 124, stk. 3, herunder også kapitel 2
a. Endvidere er indholdet af det gældende kapitel 2 a ændret
med forslaget til ny jernbanelov, jf. de foreslåede §§ 33-37.

Der foreslås derfor en ny affattelse af § 14, stk. 2, hvorefter
transportministeren kan bemyndige Odense Letbane P/S
til at udøve ministerens beføjelser som anlægsmyndighed
efter §§ 33-37 i jernbaneloven.

§§ 34-37 drejer sig om nedlæggelse af forbud og pålæg

af byggeplaner samt i forlængelse heraf mulighed for at overtage en ejendom, hvor der er nedlagt byggeplaner. Endvidere giver § 33 mulighed for fremrykket ekspropriation for ejere af ejendommen, der berøres særligt indgribende af projekteringen af letbanen og som er i en særlig situation.

Det fremgår udtrykkeligt af bemærkningerne til disse bestemmelser, at muligheden for delegation til et selskab stiftet med hjemmel i lov vil kræve udtrykkelig lovhjemmel, samt at en sådan lovhjemmel i givet fald vil skulle fremgå af lovgrundlaget for det pågældende selskab. En sådan lovhjemmel tilvejebringes med den foreslåede bestemmelse i lov om Odense Letbane.

Til § 129

Til nr. 1

Det foreslås med bestemmelsen, at den foreslåede § 38 finder anvendelse i forbindelse med projektering af Cityringen, således at transportministeren delegerer sin beføjelse efter den foreslåede § 38 til Metroselskabet I/S.

Efter den gældende § 21 e i jernbaneloven har Metroselskabet i lighed med Trafikstyrelsen og infrastrukturforvalter adgang til at foretage en række forundersøgelser, herunder jordbundsundersøgelser, opmålinger m.v., i forbindelse med projektering af nye baneanlæg eller ændring af bestående baneanlæg. Denne bestemmelse ophæves, jf. den foreslåede § 124, stk. 3, hvorfor det er nødvendigt – med henblik på at opretholde Metroselskabet I/S' adgang til at foretage disse undersøgelser – at skabe en tilsvarende hjemmel for selskabet. Forundersøgelseshjemmelen vil fremover følge af den foreslåede § 38, som derfor med den foreslåede bestemmelse skal gælde for Metroselskabet I/S.

Det følger af den foreslåede § 38, at transportministerens beføjelser efter bestemmelsen kan delegeres til et selskab, dog kun ved udtrykkelig lovhjemmel, f.eks. i den lov, hvorved selskabet er stiftet. Det foreslås på den baggrund, at forundersøgelseshjemmelen indarbejdes direkte i lov om en Cityring.

Metroselskabet I/S får således med bestemmelsen mulighed for at foretage arkæologiske forundersøgelser, jordbundsundersøgelser, opmålinger, afmærkninger og andre undersøgelser af udendørs arealer i forbindelse med projekteringen af Cityringen uden retskendelse, hvilket er en fravigelse af kravet om forudgående retskendelse efter grundlovens § 72 om boligens ukrænkelighed. Metroselskabet I/S skal give ejeren af de arealer, der skal undersøges m.v., skriftlig underretning senest 14 dage inden gennemførelsen af undersøgelserne, dog 28 dage forinden, hvis der er tale om arkæologiske forundersøgelser. Metroselskabet I/S skal i givet fald yde ejeren af de arealer, hvor der er foretaget undersøgelser m.v., erstatning for den skade, som ejeren måtte blive påført i anledning af undersøgelserne, jf. § 38 i lovforslaget. Jernbaneloven finder anvendelse på metro, jf. lovforslagets § 2, stk. 3.

Der henvises til den foreslåede § 38 samt bemærkningerne hertil for en nærmere beskrivelse.

Til § 130

Til nr. 1

Det foreslås med bestemmelsen, at den foreslåede § 38 finder anvendelse i forbindelse med projektering af letbanen på Ring 3, således at transportministeren delegerer sin beføjelse efter den foreslåede § 38 til Ring 3 Letbane I/S.

Efter den gældende § 12 i lov om letbane på Ring 3 har Ring 3 Letbane I/S samme beføjelser som en infrastrukturforvalter, jf. § 21 e i den gældende jernbanelov, til at foretage en række forundersøgelser, herunder jordbundsundersøgelser, opmålinger m.v., i forbindelse med projektering af letbanen på Ring 3. Idet jernbanelovens § 21 e ophæves, jf. den foreslåede § 124, stk. 3, er det med henblik på at opretholde Ring 3 Letbane I/S' adgang til at foretage disse undersøgelser nødvendigt at ændre reguleringen § 12 i lov om letbane på Ring 3. Bestemmelsen affattes på ny med henblik på at anvende samme ordlyd til forundersøgelseshjemler som i andre tilfælde, jf. f.eks. de foreslåede §§ 129 og 131, som følge af den foreslåede § 38.

Ring 3 Letbane I/S får således med bestemmelsen mulighed for at foretage arkæologiske forundersøgelser, jordbundsundersøgelser, opmålinger, afmærkninger og andre undersøgelser af udendørs arealer i forbindelse med projekteringen af letbanen på Ring 3 uden retskendelse, hvilket er en fravigelse af kravet om forudgående retskendelse efter grundlovens § 72 om boligens ukrænkelighed. Ring 3 Letbane I/S skal give ejeren af de arealer, der skal undersøges m.v., skriftlig underretning senest 14 dage inden gennemførelsen af undersøgelserne, dog 28 dage forinden, hvis der er tale om arkæologiske forundersøgelser. Ring 3 Letbane I/S skal i givet fald yde ejeren af de arealer, hvor der er foretaget undersøgelser m.v., erstatning for den skade, som ejeren måtte blive påført i anledning af undersøgelserne, jf. § 38 i lovforslaget. Jernbaneloven finder anvendelse på letbaner, jf. lovforslagets § 2, stk. 3.

Der henvises til den foreslåede § 38 samt bemærkningerne hertil for en nærmere beskrivelse.

Til § 131

Til nr. 1

Det foreslås med bestemmelsen, at den foreslåede § 38 finder anvendelse i forbindelse med projektering af nyanlæg og hastighedsopgraderinger af en række jernbanestrækninger på hovedbanen og regionalbaner, således at transportministeren delegerer sin beføjelse efter den foreslåede § 38 til Vejdirektoratet.

Efter den gældende § 2 i lov om projektering af nyanlæg og hastighedsopgraderinger af en række jernbanestrækninger på hovedbanen og regionalbaner har Vejdirektoratet samme beføjelser som en infrastrukturforvalter, jf. § 21 e i den gældende jernbanelov, til at foretage en række forundersøgelser, herunder jordbundsundersøgelser, opmålinger m.v., i forbindelse med projektering af af nyanlæg og hastighedsopgraderinger af en række jernbanestrækninger.

ger på hovedbanen og regionalbaner. Idet jernbanelovens § 21 e ophæves, jf. den foreslåede § 124, stk. 3, er det med henblik på at opretholde Vejdirektoratets adgang til at foretage disse undersøgelser nødvendigt at ændre reguleringen § 2 i lov om projektering af nyanlæg og hastighedsopgraderinger af en række jernbanestrækninger på hovedbanen og regionalbaner. Bestemmelsen affattes på ny med henblik på at anvende samme ordlyd til forundersøgelseshjemler som i andre tilfælde, jf. f.eks. de foreslåede §§ 129 og 130, som følge af den foreslåede § 38.

Det bemærkes, at transportministeren har besluttet, at Vejdirektoratet på ministerens vegne skal undersøge og projektere en ny jernbane over Vestfyn og en jernbane over Vejle Fjord, herunder undersøge anlægsprojekternes virkninger på miljøet. Vejdirektoratet får således med bestemmelsen mulighed for at foretage arkæologiske forundersøgelser, jordbundsundersøgelser, opmålinger, afmærkninger og andre undersøgelser af udendørs arealer i forbindelse med projekteringen af nyanlæg og hastighedsopgraderinger af en række jernbanestrækninger på hovedbanen og regionalbaner

uden retskendelse, hvilket er en fravigelse af kravet om forudgående retskendelse efter grundlovens § 72 om boligens ukrænkelighed. Vejdirektoratet skal give ejeren af de arealer, der skal undersøges m.v., skriftlig underretning senest 14 dage inden gennemførelsen af undersøgelserne, dog 28 dage forinden, hvis der er tale om arkæologiske forundersøgelser. Vejdirektoratet skal i givet fald yde ejeren af de arealer, hvor der er foretaget undersøgelser m.v., erstatning for den skade, som ejeren måtte blive påført i anledning af undersøgelserne, jf. § 38 i lovforslaget.

Der henvises til den foreslåede § 38 samt bemærkningerne hertil for en nærmere beskrivelse.

Til § 132

Bestemmelsen er ny og vedrører lovens territoriale gyldighed. Efter bestemmelsen gælder loven ikke for Færøerne og Grønland. Bestemmelsen har på nuværende tidspunkt ikke en praktisk betydning, da der hverken er jernbaner på Færøerne eller Grønland.

Gældende ret sammenholdt med lovforslaget

Gældende formulering

Lovforslaget

§ 125

I lov om DSB, jf. lovbekendtgørelse nr. 1184 af 12. oktober 2010, som ændret ved § 1 i lov nr. 1402 af 23. december 2012, foretages følgende ændring:

§ 2. ...

1. Efter § 2 indsættes:

»§ 2 a. DSB stiller efter transportministerens beslutning køretøjer til rådighed for trafik udført som offentlig service, der bringes i udbud. Køretøjerne stilles til rådighed på lejevilkår og for en periode op til kontraktens længde.

Stk. 2. Transportministeren kan pålægge DSB at udføre trafik som offentlig service mod betaling.

Stk. 3. Transportministeren fastlægger nærmere vilkår for DSB's forpligtelse efter stk. 1.«

§ 126

I lov nr. 588 af 24. juni 2005 om Sund og Bælt Holding A/S foretages følgende ændringer:

§ 4. Banedanmark er infrastrukturforvalter for jernbanedelen på den faste forbindelse over Storebælt. Banedanmark er infrastrukturforvalter på de danske jernbanetilslutningsanlæg til den faste forbindelse over Øresund (Kastrupbanen og Vigerslevbanen).

Stk. 2. A/S Storebæltsforbindelsen forestår vedligeholdelse og reinvesterings i relation til jernbanedelen af den faste forbindelse over Storebælt og afholder udgifterne hertil. A/S Øresundsforbindelsen forestår vedligeholdelse og reinvesterings i relation til de danske jernbanetilslutningsanlæg til den faste forbindelse over Øresund (Kastrupbanen og Vigerslevbanen) og afholder udgifterne hertil.

Stk. 3. De i stk. 1 og 2 nævnte anlæg forvaltes og drives således, at de indgår som integrerede dele af det danske jernbanenet.....

1. § 4, *stk. 1*, ophæves.

Stk. 2-6 bliver herefter stk. 1-5.

2. § 4, *stk. 2, 2. pkt.*, der bliver til stk. 1, 2. pkt., affattes således:

»Transportministeren fastsætter regler om hel eller delvis overdragelse af ansvaret for vedligeholdelse og reinvesterings i forhold til de danske jernbanetilslutningsanlæg til den faste forbindelse over Øresund (Kastrupbanen og Vigerslevbanen) til A/S Øresundsforbindelsen, herunder at selskabet afholder udgifterne hertil.«

3. I § 4, *stk. 3*, der bliver stk. 2, udgår »og 2«.

§ 127

I lov om ekspropriationer under Trafikministeriet, jf. lov nr. 96 af 31. marts 1965, som ændret ved lov nr. 393 af 10. juni 1997 og lov nr. 155 af 12. marts 2003, foretages følgende ændring:

§ 1. Når almenvellet kræver det, kan trafikministeren iværksætte eller, for så vidt angår ikke-statslige anlæg, tillade, at der iværksættes ekspropriation efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom til:

a. jernbaneanlæg og letbaneanlæg, herunder anlæg til sikring og regulering af færdslen ved krydsninger mellem veje og jernbaner eller veje og letbaner,

b. ...

§ 2. Til forebyggelse af, at der på jernbaner samler sig snedriver, kan vedkommende jernbaneinfrastrukturforvalter lade opstille flyttelige sneskærme eller træffe lignende midlertidige foranstaltninger. Skader, der herved forvoldes på de pågældende eller andre ejendomme, erstattes.

Stk. 2. Ved gennemførelsen af de i stk. 1 nævnte foranstaltninger finder loven om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom ikke anvendelse. I mangel af mindelig overenskomst om erstatningens størrelse fastsættes erstatningen dog efter denne lovs regler. Trafikministeren for offentlige arbejder fastsætter nærmere regler om fremgangsmåden herved.

Stk. 3. Den, der med forsæt beskadiger eller urettigt flytter opstillede sneskærme eller lignende sneværn, straffes med bøde, medmindre strengere straf er forskyldt efter borgerlig straffelov.

§ 3. En ekspropriationskommission, der er nedsat i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom, kan træffe beslutning om lukning af overkørsler over eller af adgang til jernbanestrækninger, selv om der ikke i forbindelse hermed foretages ekspropriation med henblik på en afløsningsforanstaltning. Eventuelle erstatningsspørgsmål afgøres efter de i nævnte lov fastsatte regler.

1. § 1, stk. 1, litra a, samt §§ 2 og 3 ophæves.

§ 128

I lov nr. 151 af 18. februar 2015 om Odense Letbane foretages følgende ændringer:

§ 5. § 21 e i lov om jernbane finder anvendelse i forbindelse med projektering af Odense Letbane, jf. § 2, således at Odense Letbane P/S får de samme beføjelser som en infrastrukturforvalter.

§ 6. ...

Stk. 2. Transportministeren kan på vegne af Odense Letbane P/S efter anmodning fra ejeren i særlige tilfælde ekspropriere en ejendom, der berøres særligt indgribende af anlægget nævnt i § 2, før tidspunktet for de ordinære ekspropriationer, såfremt ejendommen ikke kan afhændes på normale vilkår.

Stk. 3. ...

Stk. 4. Ekspropriation sker efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Stk. 5. ...

Stk. 6. ...

§ 14. ...

Stk. 2. Transportministeren kan bemyndige Odense Letbane P/S til at udøve ministerens beføjelser efter kapitel 2 a i lov om jernbane.

Stk. 3. ...

1. § 5 affattes således:

»§ 5. § 38 i jernbaneloven finder anvendelse i forbindelse med projektering af Odense Letbane, jf. § 2, således at transportministeren delegerer sin beføjelse efter § 38 i jernbaneloven til Odense Letbane P/S.«

2. § 6, *stk. 2*, ophæves.

Stk. 3-6 bliver herefter stk. 2-5.

3. § 14, *stk. 2*, affattes således:

»*Stk. 2.* Transportministeren kan bemyndige Odense Letbane P/S til som anlægsmyndighed at udøve ministerens beføjelser efter §§ 33-37 i jernbaneloven.«

§ 129

I lov nr. 552 af 6. juni 2007 om en Cityring, som ændret ved § 1 i lov nr. 526 af 27. maj 2013, § 1 i lov nr. 748 af 25. juni 2014, § 160 i lov nr. 1520 af 27. december 2014 og § 1 i lov nr. 156 af 18. februar 2015, foretages følgende ændring:

1. Efter § 12 i *kapitel 5* indsættes:

»§ 12 a. § 38 i jernbaneloven finder anvendelse i forbindelse med projektering af Cityringen, således at transportministeren delegerer sin beføjelse efter § 38 i jernbaneloven til Metroselskabet I/S.«

§ 12. ...

§ 130

I lov nr. 165 af 26. februar 2014 om letbane på Ring 3 foretages følgende ændring:

§ 12. § 21 e i lov om jernbane finder anvendelse i forbindelse med projektering af letbanen på Ring 3, jf. § 2, således at Ring 3 Letbane I/S får de samme beføjelser som en infrastrukturforvalter.

1. § 12 affattes således:

»§ 12. § 38 i jernbaneloven finder anvendelse i forbindelse med projektering af letbanen på Ring 3, jf. § 2, således at transportministeren delegerer sin beføjelse efter § 38 i jernbaneloven til Ring 3 Letbane I/S.«

§ 131

I lov nr. 719 af 25. juni 2014 om projektering af nyanlæg og hastighedsopgraderinger af en række jernbanestrækninger på hovedbanen og regionalbanerne, foretages følgende ændring:

§ 2. § 21 e i lov om jernbane finder anvendelse i forbindelse med projekteringen af de anlægsprojekter, der er nævnt i § 1, nr. 1 og 2, således at Vejdirektoratet får de samme beføjelser som en infrastrukturforvalter.

1. § 2 affattes således:

»§ 2. § 38 i jernbaneloven finder anvendelse i forbindelse med projektering af de anlægsprojekter, der er nævnt i § 1, nr. 1 og 2, således at transportministeren delegerer sin beføjelse efter § 38 i jernbaneloven til Vejdirektoratet.«