

## UDKAST

### Forslag

#### til

### Lov om ændring af lov om jernbane

(Beredskab, herunder jernbanesikring, Trafikstyrelsens kompetencer m.v.)

#### § 1

I lov om jernbane, jf. lovbekendtgørelse nr. 1171 af 2. december 2004, som senest ændret ved lov nr. 1422 af 21. december 2005, foretages følgende ændringer:

1. I § 2, stk. 2, ændres ”§§ 3-5” til: ”§ 5”

2. § 3, stk. 1 ophæves og i stedet indsættes:

”Stk. 1. Ret til at drive jernbanevirksomhed kræver tilladelse og sikkerheds-certifikat udstedt af Trafikstyrelsen for Jernbane og Færger (Trafikstyrelsen).  
Stk. 2. Ret til at forvalte jernbaneinfrastruktur kræver tilladelse og sikkerheds-godkendelse udstedt af Trafikstyrelsen.”

Stk. 2 bliver herefter stk. 3.

3. I § 4, stk. 1, nr. 8, ændres ”en godkendt jernbanesikkerhedsorganisation” til: ”et godkendt sikkerhedsledelsessystem”.

4. I § 4, stk. 2, nr. 1, ændres ”en godkendt jernbanesikkerhedsorganisation” til: ”et godkendt sikkerhedsledelsessystem”.

5. Efter § 4 indsættes:

”§ 4 a. Transport- og energiministeren kan fastsætte regler om certificering af virksomheder og personer, som udfører opgaver for jernbanevirksomheder eller jernbaneinfrastrukturforvaltere.”

6. I § 5, ændres ”lov om jernbanesikkerhed m.v.” til: ”denne lov”.

7. I § 6 indsættes som nyt stk. 2:

”Stk. 2. Transport- og energiministeren kan endvidere fastsætte regler om, at jernbanevirksomheder, der udfører passagertrafik som offentlig service, jf. § 8, skal indgå i en pligtig betalingsordning efter objektive kriterier i forbindelse med lokomotivføreruddannelsens praktiske del.”

8. Efter Kapitel 4 a indsættes:

”Kapitel 4 b

### *Beredskab og jernbanesikring*

**§ 8 d.** Jernbanevirksomheder og jernbaneinfrastrukturforvaltere skal foretage nødvendig planlægning og træffe nødvendige foranstaltninger for at sikre jernbanen, og jernbanedriften i beredskabssituationer og andre ekstraordinære situationer. Jernbanevirksomheder og jernbaneinfrastrukturforvaltere skal indbyrdes koordinere planlægningen og udførelsen af beredskabs- og jernbanesikringsopgaver.

*Stk. 2.* Jernbanevirksomheder og jernbaneinfrastrukturforvaltere forpligtes til i de i stk. 1 nævnte situationer mod fuld erstatning at stille transportkapacitet til disposition efter transport- og energiministerens nærmere bestemmelse.

*Stk. 3.* Trafikstyrelsen varetager den overordnede koordinering vedrørende det i stk. 1 nævnte beredskabs- og jernbanesikringsarbejde samt fører tilsyn hermed.

*Stk. 4.* Transport- og energiministeren kan fastsætte regler om sikring af jernbanen og varetagelse af det i stk. 1 nævnte beredskabsarbejde. Transport- og energiministeren kan i den forbindelse fastsætte regler om udførelse af tilsyn med beredskabs- og sikringsarbejdet, herunder om virksomhedernes fremsendelse af materiale som grundlag for tilsynet, og om tilsynets beføjelser i forhold til virksomhederne.

*Stk. 5.* Personer, der deltager i det i stk. 1 nævnte beredskabsarbejde og jernbanesikringsarbejde er under ansvar efter straffelovens §§ 152-152 e forpligtet til over for uvedkommende at hemmeligholde fortrolige oplysninger, som de får kendskab til, jf. dog stk. 6.

*Stk. 6.* Oplysningerne kan videregives til udenlandske myndigheder og internationale organisationer, når det følger af Danmarks internationale forpligtelser.

### Kapitel 4 c *Markedsovervågning*

**§ 8 e.** Transport- og energiministeren kan fastsætte regler om udøvelse af markedsovervågning på jernbaneområdet og jernbaneydelser i forbindelse hermed, herunder om organiseringen af opgaverne på området.”

9. I § 12, *stk. 1*, ændres ”Banedanmark” til: ”Trafikstyrelsen”.

10. § 21 e affattes således:

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

*Stk. 2.* Ejeren af arealet skal underrettes skriftligt senest 8 dage inden gennemførelsen af undersøgelserne m.v. efter stk. 1.

*Stk. 3.* Erstatning for skade, som måtte blive påført grundejeren ved de i stk. 1 nævnte foranstaltninger, fastsættes, hvis der ikke kan indgås aftale med ejeren herom, ved taksation efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.”

**11.** Overskriften til ”Kapitel 8 c” affattes således:

*”Jernbanesikkerhed og interoperabilitet”*

**12.** I § 21 h, 1. pkt., indsættes efter ”sikkerhed”: ”og interoperabilitet”.

**13.** I § 21 h, 2. pkt., ændres ”sikkerhedschefens” til: ”sikkerhedsdirektørens” og ”sikkerhedschefen” til: ”sikkerhedsdirektøren”.

**14.** I § 21 h indsættes som stk. 2.

*”Stk. 2.* Transport- og energiministeren kan fastsætte regler om helbredsforhold for personer, der udfører sikkerhedsklassificerede funktioner på jernbaneområdet”.

**15.** § 21 i, stk. 1, nr. 4, affattes således:

”4) at jernbaneinfrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder har etableret og vedligeholder et sikkerhedsledelsessystem samt råder over de nødvendige sikkerheds- registrerings- og kontrolsystemer

**16.** I § 21 i, stk. 1, indsættes som nr. 6 og 7:

”6) at jernbanevirksomheder og jernbaneinfrastrukturforvaltere udarbejder handlings-, beredskabs- og informationsplaner i tilfælde af katastrofesituationer, jfr. § 8 d, stk. 3.

7) at gældende regler om interoperabilitet overholdes”.

**17.** I § 21 i, indsættes som stk. 3

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

**18.** I § 21 j, indsættes som stk. 2:

*”Stk. 2.* Trafikstyrelsen kan kræve, at virksomheder, der ønsker styrelsens tilladelse til eller godkendelse af regler m.v., skal anvende sagkyndig bistand, herunder assessorbistand i forbindelse med godkendelsen eller tilladelsen.”

**19.** § 21 k, stk. 4, affattes således:

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

**20.** I § 22, *stk. 1*, indsættes som nr. 6:  
”6) ikke efterkommer kravene i § 8 d, *stk. 1 og 2*.”

**21.** § 24, *stk. 2*, affattes således:

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

**22.** I § 24 indsættes efter *stk. 3* som nyt stykke:

”*Stk. 4.* Afgørelser i medfør af § 8, *stk. 2-4*, kan påklages til Klagenævnet for Udbud. Bestemmelserne i lov om Klagenævnet for Udbud og bestemmelser fastsat i medfør heraf om klagenævnets sammensætning, dets sagsbehandling, sanktioner og adgang til at klage over klagenævnets afgørelser, herunder indbringelse for domstolene finder tilsvarende anvendelse.”

Stk. 4 og 5 bliver herefter *stk. 5 og 6*.

**23.** I § 24, *stk. 4, 1. pkt.*, indsættes efter ”herunder”: ”om klagefrister eller om”

**24.** I § 24 indsættes som *stk. 6*:

”*Stk. 6.* Jernbaneklagenævnet udarbejder en forretningsorden, der godkendes af transport- og energiministeren.”

**25.** I § 24 a indsættes som *stk. 3 og 4*:

”*Stk. 3.* Trafikstyrelsen kan bemyndige tredje part til at udøve visse af ministerens beføjelser vedrørende farligt gods i denne lov, herunder at foretage typegodkendelser, prøvninger og eftersyn af emballage til farligt gods.

*Stk. 4.* Trafikstyrelsen kan endvidere bemyndige tredje part til at udøve visse af ministerens beføjelser vedrørende godkendelse og afprøvning af specifikke sikkerhedsmæssige tekniske indretninger.”

**26.** § 28 ophæves.

## § 2

Transport- og energiministeren fastsætter tidspunktet for lovens ikrafttræden. Ministeren kan herunder fastsætte, at lovens enkelte bestemmelser træder i kraft på forskellige tidspunkter.

## *Bemærkninger til lovforslaget*

### *Almindelige bemærkninger*

#### *1. Lovforslagets indhold*

Lovforslaget indeholder *for det første* bestemmelser om beredskab, herunder jernbanesikring, på jernbaneområdet. Loven indeholder i dag ikke nogen generel og dækkende bestemmelse vedrørende beredskabsarbejdet på jernbaneområdet. I dag ligger myndighedsansvaret for beredskabet på jernbaneområdet i Transport- og Energiministeriets departement. Det er hensigten, at Trafikstyrelsen fremover skal forestå tilsynet og den overordnede koordinering af beredskabs- og jernbanesikringsområdet.

*For det andet* indeholder lovforslaget bestemmelser om markeds- og konkurrenceovervågning m.v. i henhold til Europa Parlamentets og Rådets direktiv 2001/12/EF af 26. februar 2001 om ændring af Rådets direktiv 91/440/EØF om udvikling af Fællesskabets jernbaner, og 2001/14/EF af 26. februar 2001 om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur samt sikkerhedscertificering. Direktiverne indeholder bl.a. krav om at der føres et tilsyn, hvor hovedopgaven er at sikre en fair og ikke-diskriminerende adgang til jernbanenettet og ydelser forbundet hermed.

For *det tredje* tilpasses jernbanelovens bestemmelser jernbanesikkerhedsdirektivet, der er gennemført i dansk ret i 2006.

*For det fjerde* foreslås det, at Trafikstyrelsens kompetencer præciseres og tilpasses den udvikling der har været på styrelsens område siden dens etablering. Herunder også anvendelsen af assessorer og sagkyndig bistand i forbindelse med tilsyn.

*For det femte* indebærer lovforslaget, at transport- og energiministeren be- myndiges til at fastsætte regler med henblik på, at jernbanevirksomheder, der udfører offentlig service trafik, forpligtes til at indgå i en betalingsordning i forbindelse med lokomotivføreruddannelsens praktiske del.

#### *1.1. Beredskab og jernbanesikring.*

##### *1.1.1. Gældende ordning.*

Bestemmelserne i beredskabslovens §§ 24-28 fastlægger, hvilke myndigheder samt offentlige og private virksomheder og institutioner, der skal planlægge eller yde bistand til planlægningen eller udførelsen af opgaver inden for den civile sektor.

Det fremgår af beredskabslovens § 24, stk. 1, jf. lovbekendtgørelse nr. 137 af 1. marts 2004 med senere ændringer, at de enkelte ministre - inden for hver deres område (sektorlovgivningen) - skal planlægge og træffe foranstaltninger til udførelse af opgaver vedrørende det civile beredskab. Dette beredskab er en del af den civile sektors beredskab efter beredskabsloven, der dækker ulykker og katastrofer, herunder krigshandlinger.

Beredskabsarbejdet grundelementer angår forebyggelse, håndtering og genopretning i forbindelse med beredskabssituationer (ulykker, katastrofer, terrorhandlinger etc.). Under beredskabsarbejdet på jernbaneområdet henhører således også det der kaldes jernbanesikring. Jernbanesikring kan kort defineres som; at sikre jernbanen mod udefra kommende fjendtlige handlinger, herunder terrorhandlinger, rettet mod jernbanen og passagererne og at håndtere en opstået situation, herunder sørge for genopretning.

Lov om jernbane indeholder i dag ikke nogen generel og dækkende bestemmelse vedrørende beredskabsarbejdet på jernbaneområdet. Ministerens har dog mulighed for at give de enkelte virksomheder påbud efter beredskabslovens § 28, stk. 1 og 2, idet vedkommende minister kan pålægge offentlige og private virksomheder og institutioner at yde bistand ved planlægningen eller udførelsen af opgaver inden for den civile sektors beredskab (stk. 1) samt 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 (stk. 2). Desuden indeholder jernbanesikkerhedsdirektivet, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/49/EF af 29. april 2004 om jernbanesikkerhed, der er implementeret i dansk ret ved bekendtgørelse nr. 38 af 23. januar 2006, en enkelt bestemmelser om udarbejdelse af bl.a. beredskabsplaner i katastrofesituationer i forbindelse med virksomhedernes sikkerhedsledelsessystem. Endvidere er der i § 28 i lov om jernbane er fastsat en bestemmelse der vedrører en mindre del af beredskabet, idet bestemmelsen alene angår sikring af transportkapacitet under ekstraordinære forhold. Endelig gælder der på baggrund af internationale konventioner også bestemmelse om beredskab og sikring ved transport af farlig gods. Disse bestemmelser er implementeret i den danske lovgivning ved BJ nr. 6-020.001 af 28. juni 2005 om bestemmelser om sikring af højrisikogods (RID kapitel 1.10).

### *1.1.2. Transport- og Energiministeriets overvejelser.*

Den øgede privatisering og udbudsstrategi på jernbaneområdet, og den latente terrortrussel, har aktualiseret en øget fokus på beredskabet på jernbaneområdet. Det anses derfor hensigtsmæssigt, at regulering af beredskabet på jernbaneområdet lovfæstes i hovedloven inden for sektoren – d.v.s i lov om jernbane.

Der foreslås derfor indsat en bestemmelse om beredskab og jernbanesikring i lov om jernbane. Dette beredskab skal omfatte det civile beredskab efter beredskabsloven, der især er rettet mod krise- og krigssituationer, samt katastrofer og andre ekstraordinære situationer i fredstid, herunder også terrorangreb, jf. også ovenfor.

Hensigten med den nye bestemmelse er således at give hjemmel til at fastsætte generelle og mere detaljerede regler om beredskabet, herunder jernbanesikring. De foreslåede bestemmelser vil således supplere bestemmelsen i beredskabslovens § 28, der (jf. ovenfor) hjemler en ministers mulighed for at give påbud til de enkelte virksomheder, samt bestemmelserne i jernbanesikkerhedsdirektivet.

Den nye bestemmelse fastsætter et generelt krav om beredskab, herunder jernbanesikring, for de nævnte virksomheder, og samler dermed også de virksomheder op som endnu ikke måtte have et tilstrækkeligt beredskab. Virksomhederne vil således allerede på baggrund af sektorlovgivningen fremover skulle etablere det fornødne beredskab som en normal og integreret del af deres virksomhed. Omkostningerne ved beredskab på baggrund af sådanne generelle regler afholdes af den enkelte virksomhed.

Baggrunden for behovet om indførelse af en ny bestemmelse om beredskab, herunder jernbanesikring, er den, at bestemmelsen i beredskabslovens § 28 kun kan anvendes ved udstedelse af egentlige påbud i konkrete situationer og tilmed kun har en begrænset anvendelse, jf. ovenfor, – og bestemmelsen kan således ikke kan benyttes som hjemmel til fastsættelse af generelle regler. Hertil kommer, at den nuværende bestemmelse i § 28 i lov om jernbane kan ikke anses for dækkende for beredskabsarbejdet, idet den alene angår sikring af transportkapacitet under ekstraordinære forhold. Hertil kommer, at selvom der med indførelsen af jernbanesikkerhedsdirektivet i dansk ret er fastsat nogle regler om, at jernbanevirksomheder og infrastrukturforvalter skal udarbejde handlings- beredskabs- og informationsplaner i tilfælde af katastrofesituationer på jernbaneområdet, og Trafikstyrelsen er tillagt kompetence på området, så må det konstateres, at bestemmelsen herom i direktivet er meget begrænset og kortfattet set i forhold til det som direktivet for langt størstedelen handler om, nemlig jernbanesikkerhed. Der savnes derfor nærmere retningslinier for, hvad det er for krav myndighederne nærmere kan stille til virksomhedernes beredskabs- og sikringsarbejde. Det skal i øvrigt nævnes, at der i EU-regi er et arbejde i gang vedr. udarbejdelse af handlingsplan på anti-terrorområdet om bl.a. terrorsikring af passagertransport på land.

Det anses for væsentligt af hensyn til sikring af jernbanen, at der etableres en ordning, hvor der gælder en speciel tavshedspligt, idet en sådan ordning giver en større sikkerhed for, at der ikke sker offentliggørelse, herunder efter reglerne om meroffentlighed, af fortrolige oplysninger.

Lignende tiltag om at regulering af beredskabsforhold lovfæstet på sektorområdet er sket på Energiområdet ved lovændringer i 2002 (lov nr. 316 af 22. maj 2002 om ændring af lov om elforsyning og visse andre energilove). Også på havneområdet er der sket tiltag ved lovændring i 2003 (lov nr. 1221 af 27. december 2003 om ændring af lov om havne og om ophævelse af visse love om anlæg af havne).

På baggrund af ovennævnte, er det ministeriets vurdering, at det er hensigtsmæssigt at fastsætte en hjemmel vedrørende beredskab, herunder jernbanesikring, i lov om jernbane. I den forbindelse vægter hensynet til den øgede privatiseringsgrad og muligheden for forebyggelse og mindskelse af skadevirkningerne ved eventuelt terrorangreb betragteligt.

## *1.2. Markedsovervågning*

### *1.2.1. Gældende ordning*

Ifølge Artikel 10 litra 7 i Europaparlamentets og Rådets direktiv 2001/12/EF og Artikel 30 i direktiv 2001/14/EF er EU's medlemsstater forpligtiget til at oprette et særligt tilsynsorgan (Regulatory Body), med hovedopgaverne at sikre en fair og ikke-diskriminerende adgang til jernbanenettet og ydelser forbundet hermed. Tilsynsorganet Regulatory Body blev i Danmark ved implementeringen af første jernbanepakke placeret i Transport- og Energiministeriets departement. Endvidere blev jernbaneklagenævnets kompetence udvidet i forbindelse hermed.

Ultimo 2004 udarbejdede EU Kommissionen en status over de forskellige medlemslandes tiltag på området. Heraf fremgår, at medlemslandene har valgt forskellige løsninger på etableringen af tilsynsorganet, samt forskellige tolkninger af tilsynsorganets formål og funktion.

Visse af EU's medlemsstater har, som Danmark hidtil også har gjort det, placeret tilsynsorganet i landets transportministerium. Dette gælder bl.a. Finland, Frankrig, og Italien. I Frankrig udgør tilsynsorganet en "passiv" ekspertkommission, der tager sig af klager. Italien har etableret en proaktiv rådgiver for ministeren i forhold til de regulatoriske politikker på området for ministeriet. I Danmark har tilsynsorganet haft en passiv rolle.

I andre medlemsstater er tilsynsorganet placeret uafhængigt af ministeriet ansvarlig for transport. Dette gælder lande som Tyskland, England, Østrig, Sverige, Holland, Portugal, Schweiz, Litauen og Letland. I Østrig, Holland, Schweiz og England er tilsynet oprettet med opgaver svarende til direktivets Artikel 30. I Tyskland og Sverige er tilsynsorganet lagt sammen med sikkerhedsmyndigheden og har her en proaktiv rolle. Schweiz har oprettet en uafhængig, men passiv klageinstans.



### *1.2.2. Transport- og Energiministeriets overvejelser*

Det foreslås, at der i loven indsættes en bestemmelse om markedsovervågning, idet dette område har stor bevågenhed fra EU. Som ovenfor nævnt er det Transport- og Energiministeriets departement – og i et vist omfang Jernbaneklagenævnet som klageinstans, der hidtil har varetaget opgaverne på området. Det er hensigten, at departementets opgaver på sigt skal overgå til Trafikstyrelsen. Det forventes, at eventuelle klager over afgørelser som træffes af tilsynsorganet, vil skulle påklages til Jernbaneklagenævnet. Jernbaneklagenævnet har allerede i dag - i et vist omfang - kompetencen til bl.a. at behandle klager over afgørelser inden for det område, der er omhandlet i den nye § 8e. Der er endvidere ved lovens § 24, stk. 4, mulighed for, at transport- og energiministeren - om nødvendig- kan udvide Jernbaneklagenavnets kompetence.

Markedsovervågning har med tiden fået en stigende betydning i takt med udviklingen i såvel Danmark som EU, hvor der forventes flere og forskelligartede aktører på markedet.

Det uafhængige tilsynsorgans opgaver relaterer sig til såvel infrastrukturforvaltningen og dens administration som til markeds- og konkurrenceovervågning samt klager m.v. Det fremgår af direktiverne, at tilsynsorganet bl.a. skal være klageinstans i relation til beslutninger taget af en infrastrukturforvalter eller jernbanevirksomhed omkring forhold vedrørende diskriminerende adgangsbetingelser. Enhver ansøger eller interesseret part kan således indgive en klage til tilsynsorganet, hvis denne efter egen opfattelse er blevet behandlet uretfærdigt, er blevet offer for diskriminering eller skadet på anden måde.

Direktiverne fastlægger forskellige krav til den kontrakt, som udarbejdes mellem en infrastrukturforvalter og en jernbanevirksomhed. I den sammenhæng kan en medlemsstat kræve, at en sådan kontrakt skal forhåndsgodkendes af tilsynsorganet.

Tilsynsorganet skal herudover overvåge konkurrencen på markedet for ydelser på jernbaneområdet. I sin overvågning skal tilsynsorganet tage stilling til klager eller på eget initiativ træffe beslutning om hensigtsmæssige nødvendige tiltag for at korrigere uønskede udviklingstendenser.

Det er hensigten, at medlemsstaternes tilsynsorganer med hjælp fra EU Kommissionen skal udveksle informationer om deres arbejde, principper for beslutningstagning og praksis. Dette har til formål at udvikle en fælles tilgang til området.

### *1.3. Tilpasning til jernbanesikkerhedsdirektivet samt direktiverne om interoperabilitet.*

### 1.3.1. Gældende ordning

Jernbanevirksomheder og jernbaneinfrastrukturforvaltere skal i henhold til § 3, stk. 1, i nærværende lov og i henhold til § 1 bekendtgørelserne om sikkerhedscertifikater (sikkerhedscertifikatbekendtgørelserne), have sikkerhedscertifikat udstedt af Trafikstyrelsen til drift af deres virksomhed.

I forlængelse af gennemførelsen af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/49/EF af 29. april 2004 om bl.a. *jernbanesikkerhed* i EU (jernbanesikkerhedsdirektivet) i dansk ret (bekendtgørelse nr. 38 af 23. januar 2006 om gennemførelse af jernbanesikkerhedsdirektivet), er der foretaget en tilpasning af bekendtgørelserne om sikkerhedscertifikat til henholdsvis jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere. Fremover skal jernbanevirksomhederne fortsat have et sikkerhedscertifikat, imens infrastrukturforvalterne skal indhente en sikkerhedsgodkendelse fra Trafikstyrelsen. De overordnede krav til sikkerhedscertificeringen i henhold til jernbanesikkerhedsdirektivet fremgår af direktivets Art. 9-12 samt bilag III. Herudover er der krav i form af erklæringer i tilknytning til sikkerhedscertifikater, der vedrører specifikke dele af nettet i direktivets bilag IV.

Ved lov nr. 1422 af 21. december 2005 om ændring af lov om jernbane, lov om ændring af lov om amtskommunernes overtagelse af de statslige ejerandele i privatbanerne og lov om trafiksselskaber, blev der ligeledes foretaget enkelte tilpasninger af bestemmelser i lov om jernbane efter jernbanesikkerhedsdirektivet. Denne tilpasning vedrørte hovedsageligt opgaver vedrørende undersøgelsesmyndigheden Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane.

Ved gennemførelse af *interoperabilitet* i det transeuropæiske jernbanesystem ligger der en målsætning om at gøre det muligt og sikkert på tværs af Europa at gennemføre en konstant og vedvarende grænseoverskridende togtrafik, som kan præsterer de ydelser, som forudsættes for de enkelte strækninger i normal drift. Forudsætningen for en sådan grænseoverskridende trafik i Fællesskabet og EØS er, at der gennemføres en omfattende harmonisering af alle forskriftsmæssige, tekniske og driftsmæssige betingelser for, at sådan en jernbanetraffic kan realiseres, efterfulgt af en faktisk omstilling til disse harmoniserede krav til drift og teknik i de enkelte medlemsstater.

Med gennemførelse af tre direktiver<sup>1)</sup> om interoperabilitet på Fællesskabets jernbaner er det afklaret, at man i Fællesskabet ønsker at fjerne de teknologiske hindringer for, at tog kan køre grænseoverskridende trafik mellem alle EU's medlemsstater. Målet med direktiverne har - udover at fremme interoperabiliteten - været at udvikle den grænseoverskridende jernbanetrafik, og at bidrage til en gradvis gennemførelse af det indre marked for transport, udstyr og tjenester til opbygning, fornyelse, omlægning og drift af det transeuropæiske jernbanesystem. De tre direktiver omfatter fra 1. maj 2006 hele det sammenhængende europæiske jernbanenet.

Det betyder, at interoperable løsninger skal anvendes i forbindelse med ibrugtagning i forbindelse med større projekter af nyanlagte, opgraderede og renoverede jernbanestrækninger efter at direktivernes bestemmelser er trådt i kraft.

### *1.3.2. Transport- og Energiministeriets overvejelser*

En af ændringerne i forbindelse med jernbanesikkerhedsdirektivet er, at der bliver stillet krav til både jernbanevirksomheder og jernbaneinfrastrukturforvaltere om at de skal have et ”sikkerhedsledelsessystem”. I dag er der krav om, at virksomhederne skal have en sikkerhedsorganisation.

Ved et sikkerhedsledelsessystem forstås den organisation og de systemer, en infrastrukturforvalter eller jernbanevirksomhed etablerer for at opnå en sikker ledelse af sin virksomhed. Indtil nu har der været krav om at virksomhederne skal have en sikkerhedsorganisation og kravet om procedurer, der gennemfører virksomhedernes sikkerhedspolitik.

Med sikkerhedsledelsessystemet stilles der skærpede krav til virksomhederne, herunder at virksomhederne skal:

- have procedurer og metoder for risikovurderinger og implementering af risikostyringsforanstaltninger til anvendelse ved ombygning, nyanlæg og drift, og
- udarbejde handlings-, beredskabs- og informationsplaner med de relevante offentlige myndigheders godkendelse (se også de almindelige bemærkninger, afsnit I om Beredskab).

---

<sup>1)</sup> Rådets Direktiv 96/48/EF af 23. juli 1996 om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/16/EF af 19. marts 2001 om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog

Europa-Parlamentets og Rådets Direktiv 2004/50/EF af 29. april 2004 om ændring af Rådets direktiv 96/48/EF om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/16/EF om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog

Sikkerhedscertifikatet og sikkerhedsgodkendelserne vil ligeledes indeholde certificering i henhold til nationale krav.

For så vidt angår jernbanevirksomhederne fremgår det endvidere af jernbanesikkerhedsdirektivet, at den del af sikkerhedscertifikatet, der omhandler sikkerhedsledelsessystemet og som er udstedt af andre medlemsstater i Den Europæiske Union, skal anerkendes i hele Fællesskabet. Det forudsættes, at alle jernbanevirksomheder i EU senest i 2011 skal være indehaver af et harmoniseret sikkerhedscertifikat.

Som nævnt ovenfor vil infrastrukturforvalterne fremover skulle indhente en sikkerhedsgodkendelse fra Trafikstyrelsen. Denne godkendelse indeholder ligeledes krav om et sikkerhedsledelsessystem. Det er dog ikke hensigten, at infrastrukturforvalternes sikkerhedsgodkendelse, herunder godkendelsens del om sikkerhedsledelsessystem, skal anerkendes i andre EU-lande, sådan som det forholder sig med jernbanevirksomhederne, idet infrastrukturforvalterne ikke forventes at skulle forvalte infrastruktur i andre lande.

Indførelse af *interoperabilitet* på Fællesskabets jernbaner er et omfattende projekt, som gennemføres gradvist. Udmøntningen af direktivernes krav til interoperabilitet sker således gradvist gennem fastsættelsen af Kommissionsbeslutninger om Tekniske Specifikationer for Interoperabilitet (TSI), som iværksætter kravene til harmonisering på det samlede jernbanesystems delområder over en årrække.

I takt med at TSI'erne træder i kraft, er det medlemsstaternes henholdsvis jernbanevirksomhedernes forpligtelse at effektuere de krav til det pågældende delsystem, som den enkelte TSI fastlægger. Ved indførelse af interoperabilitetsbegrebet flere steder i lovens kapitel 8 c om jernbanesikkerhed m.v., præciseres det, at Trafikstyrelsen varetager denne opgave sammen og i forbindelse med sikkerhedsopgaverne.

#### *1.4. Trafikstyrelsens kompetencer og arbejdsområde.*

##### *1.4.3. Gældende ordning*

Ifølge jernbanesikkerhedsdirektivet har alle der opererer på jernbanesystemet, dvs. infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder, det fulde ansvar for sikkerheden på deres respektive del af systemet. Sikkerhedsdirektivet pålægger medlemsstaterne at sondre mellem dette umiddelbare ansvar for sikkerheden og sikkerhedsmyndighedernes opgave med at opstille nationale rammer for reguleringen af sikkerheden og føre tilsyn med virksomhedernes indsats på det sikkerhedsmæssige område.

##### *1.4.4. Transport- og Energiministeriets overvejelser*

Trafikstyrelsens kompetencer foreslås præciseret og tilpasset den udvikling, der har været på styrelsens område siden dens etablering. Der vil her være tale om tilpasning og præcisering af enkelte af de kompetencer, som styrelsen allerede har i dag. Her tænkes især på brug af eksterne sagkyndige og assessorer, hvilket er personer, der ikke er ansat i Trafikstyrelsen, men som virker som særlig sagkyndig ekspertbistand.

### *1.5. Betalingsordning for lokomotivføreruddannelsens praktiske del.*

#### *1.5.1. Gældende ordning.*

I dag har transport- og energiministeren hjemmel til efter § 6, stk. 1, at pålægge jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere mod betaling at uddanne jernbaneteknisk personale for andre virksomheder. Det fremgår af lovforslagene at sigtet har været at få hjemmel til at kunne pålægge jernbanevirksomheder at uddanne især lokomotivfører for andre jernbanevirksomheder.

I oktober 2005 blev der etableret en lokomotivføreruddannelse i offentlig regi, hvor skoledelen af uddannelsen foregår i Undervisningsministeriets regi og den praktiske del af uddannelsen foregår i jernbanevirksomhederne. For at øge incitamentet over for jernbanevirksomhederne til at uddanne det fornødne antal lokomotivførere og dermed undgå flaskehalse har det været jernbanebranchens intention at etablere en finansieringsforening med henblik på, solidarisk at refundere branchens udgifter i forbindelse med den praktiske del af lokomotivføreruddannelsen. Det har dog ikke været muligt for branchen at etablere en forpligtende ordning. Det er således hensigten, at lovforslaget skal gøre det muligt at etablere en sådan forpligtende ordning – i statslig regi – en såkaldt brugerbetalingsordning.

Den gældende § 6, stk. 1, åbner som ovenfor nævnt adgang for, at ministeren kan pålægge jernbanevirksomheder at uddanne lokomotivførere for andre jernbanevirksomheder mod betaling, men åbner *ikke* adgang for at fastsætte regler, hvorefter jernbanevirksomhederne forpligtes til at indgå i en betalingsordning, hvor virksomhederne betaler et forholdsmæssigt bidrag efter objektive kriterier. Det objektive kriterium skal overvejes nærmere, men forventes enten at være antallet af ansatte lokomotivførere i det enkelte selskab eller omfanget af det enkelte selskabs produktion målt i togtimer.

Således er der behov for at udvide ministerens bemyndigelse i den nuværende § 6, stk. 1, til også at omfatte muligheden for at fastsætte regler for, at jernbanevirksomheder, der udfører offentlig service trafik, betaler til en ordning der tilgodeser det samlede behov for uddannelse af lokomotivfører. Ideen hermed er at øge incitamentet til at uddanne lokomotivførere, idet virksomhederne under alle omstændigheder skal betale til uddannelsen af disse.

Der vil således ikke være noget økonomisk incitament til, at virksomhederne ikke lader uddanne lokomotivførere.

#### *1.5.1. Transport- og Energiministeriets overvejelser.*

Det er hensigten, at den enkelte jernbanevirksomhed forholdsmæssigt bidrager til en betalingsordning på grundlag af et i forvejen fastlagt objektivt kriterium, som for eksempel antal ansatte lokomotivførere i virksomheden eller antal kørte togtimer.

Det er endvidere hensigten, at Trafikstyrelsen skal administrere en sådan ordning. Trafikstyrelsen forudsættes i den forbindelse at opkræve bidrag hos jernbanevirksomheder, der udfører offentlig service trafik og udbetale kompensation til de jernbanevirksomheder, der uddanner lokomotivførere. Med henblik på at Trafikstyrelsen kan fastlægge det samlede behov for praktikpladserne er det nødvendigt, at man har overblik over de enkelte operatørers behov for at få uddannet lokomotivførere. For at kunne danne sig et sådant overblik foreslås det, at operatørerne mindst en gang årligt melder til Trafikstyrelsen, hvilket uddannelsesbehov man forudser i det følgende år.

På baggrund af operatørernes indmeldinger, foretager Trafikstyrelsen herefter en vurdering af de samlede omkostninger til den praktiske del af lokomotivføreruddannelsen for det aktuelle år, inklusiv Trafikstyrelsens omkostninger til administration af ordningen. Herefter vil omkostningerne blive fordelt ud på de enkelte jernbanevirksomheder ud fra ovennævnte objektive kriterier. Trafikstyrelsens udgifter til administration betales således gennem operatørernes årlige bidrag til betalingsordningen.

Trafikstyrelsens vurdering af refusionsbeløbet vil være baseret på en generel vurdering af omkostningsniveauet for den praktiske del af uddannelsen. Trafikstyrelsen vil således ikke årligt skulle beregne operatørernes konkrete omkostningsniveau. Der vil dog blive mulighed for at foretage en løbende pris- og løn-opregning på de årlige refusionsstørrelser pr. uddannet lokomotivfører, såfremt det reelle omkostningsniveau for uddannelsen tilsiger dette. Det forventes, at refusionsbeløbet vil blive i størrelsesordenen 327.000 kr. (2006-prisniveau) ved etableringen af ordningen.

På denne måde sikres en uafhængighed mellem jernbanevirksomhedernes udgifter og jernbanevirksomhedernes uddannelsesbehov.

Der vil efterfølgende blive foretaget en regulering, såfremt det viser sig, at uddannelsesbehovet har været ændret i forhold til operatørernes udmeldinger forud for uddannelsesåret. Tidspunkterne for reguleringen vil blive fastlagt administrativt.

Trafikstyrelsens refusion af virksomhedernes omkostninger vil sikre, at jernbanevirksomhederne bliver kompenseret for deres uddannelsesomkostning med halvdelen af refusionen efter endt uddannelse og resten når lokomotivføreren har været ansat i virksomheden et år. Virksomhedernes mulighed for refusion er således afhængig af uddannelsesomfanget, mens virksomhedernes udgift kun indirekte er afhængig af uddannelsesomfanget, idet de øvrige jernbanevirksomheder også er med til at finansiere uddannelsen.

## *2. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige*

Det forventes, at lovforslaget vil medføre begrænsede negative økonomiske konsekvenser for Trafikstyrelsen. Der må således forventes at opstå et behov for 2 til 4 ekstra årsværk i forbindelse med tilsynet med og den øgede fokus på beredskabsarbejdet, herunder især vedrørende jernbanesikring.

## *3. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet*

Det forventes, at lovforslaget vil medføre begrænsede økonomiske konsekvenser for erhvervslivet.

Lovforslaget vil kunne medføre begrænsede negative administrative og økonomiske konsekvenser for jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere i kraft af bestemmelser om beredskabsarbejde og tilsynsarbejde (egenkontrol). Det skal nævnes, at en del af virksomhederne allerede har etableret et beredskab i én eller anden form – og der således vil være tale om et supplement til det eksisterende. For så vidt angår DSB og Banedanmark ligger der allerede omfattende beredskabsplaner m.v.

For så vidt angår krav om certificering af entreprenører og virksomheder, der på jernbaneområdet udfører opgaver for jernbanevirksomheder og jernbaneinfrastrukturforvaltere, forventes til gengæld positive konsekvenser, idet virksomhederne får nogle muligheder, som de ikke tidligere havde.

For så vidt angår administrative konsekvenser for erhvervslivet har forslaget været sendt til Erhvervs- og Selskabsstyrelses Center for Kvalitet i Erhvervsregulering med henblik på en vurdering af, om forslaget skal forelægges et af Økonomi- og Erhvervsministeriets virksomhedspaneler. (Tilpasses eventuelt efter høringen)

## *4. Miljømæssige konsekvenser*

Lovforslaget forventes ikke at have miljømæssige konsekvenser.

## *5. Forholdet til EU-retten*

Der foretages en tilpasning af enkelte bestemmelser i forhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/49/EF af 29. april 2004 om jernbane-

sikkerhed 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), der er gennemført i dansk ret i den 23. januar 2006. Lovforslaget er yderligere en tilpasning til 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.

## 6. Høring

Lovforslaget er sendt i høring hos de myndigheder og organisationer, der fremgår af bilag 1 til lovforslaget.

Høringssvarene vil blive fremsendt til Folketingets Trafikudvalg ledsaget af de kommentarer, som udtalelserne måtte give anledning til.

### *Samlet vurdering af lovforslagets konsekvenser*

	Positive konsekvenser/mindreudgifter	Negative konsekvenser/merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner	Ingen	Lovforslaget indeholder begrænsede merudgifter for Trafikstyrelsen  Der forventes således er øget behov på 2-4 ekstra årsværk.
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner	Ingen	Lovforslaget medfører begrænsede negative (øgede) administrative konsekvenser for Trafikstyrelsen ved ny opgavevaretagelse
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Begrænsede
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Sikkerhedsledelsessystemet kan integreres med ledelsessystemer	Begrænsede
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen



Forholdet til EU-retten	Lovforslaget er en opfølgning på jernbanesikkerhedsdirektivet - se punkt 5. Lovforslaget indeholder ikke øvrige EU-retlige aspekter
-------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

*Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser*

*Til § 1*

Til nr. 1

Ved lovforslaget præciseres, at bestemmelserne om tilladelse, sikkerhedscertifikat og sikkerhedsgodkendelse, der gælder for jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere også skal gælde for den københavnske metro.

Til nr. 2

I forlængelse af gennemførelsen af jernbanesikkerhedsdirektivet foretages der en tilpasning af lovens § 3. Ændringen indebærer, at infrastrukturforvalterne fremover skal have en sikkerhedsgodkendelse fra Trafikstyrelsen i stedet for som hidtil et sikkerhedscertifikat. Jernbanevirksomhederne skal fortsat have et sikkerhedscertifikat. Det har derfor været nødvendigt at dele bestemmelsen op for at præcisere denne forskel.

De nye sikkerhedscertifikater og sikkerhedsgodkendelser vil indeholde en a) og en b)- del.

A)-delen indeholder krav om, at virksomhederne skal have et sikkerhedsledelsessystem.

For jernbanevirksomhederne indeholder b)-delen krav om, at jernbanevirksomheden skal have truffet forholdsregler for at opfylde de øvrige sikkerhedskrav fastsat i Tekniske Specifikationer for Interoperabilitet og i henhold til lov om jernbane, herunder ibrugtagningstilladelse til rullende materiel og certificering af personale.

Det er hensigten, at sikkerhedscertifikatets del a) som udstedes af andre medlemsstater i Den Europæiske Union i medfør af EU-regler anerkendes i Danmark.

For infrastrukturforvaltere omfatter b)-delen en bekræftelse af, at infrastrukturforvalteren accepterer at opfylde en række specifikke krav af hensyn til sikker udformning, vedligeholdelse og drift af jernbaneinfrastrukturen, herunder i relevant omfang vedligeholdelse og drift af trafikkontrol og signalsystem.

Se også afsnit 1.3.2.

Til nr. 3 og 4.

Den foreslåede ændring er en tilpasning til sikkerhedsdirektivet, der i artikel 29 ændrer i direktiv 95/18/EF (licensdirektivet) vedrørende kravet til faglig kompetence. Ændringen indebærer, at kravene til faglig kompetence er opfyldt, når den jernbanevirksomhed, der søger om en tilladelse, har eller vil få en ledelsesorganisation, som er i besiddelse af den viden og/eller erfaring, der er nødvendig for at føre en sikker og pålidelig kontrol og tilsyn med den form for drift, der er angivet i tilladelsen.

Til nr. 5.

Det foreslås, at transport- og energiministeren bemyndiges til at fastsætte bestemmelser om certificering af andre virksomheder end jernbanevirksomheder. Her tænkes primært på certificering af entreprenører, der udfører opgaver på jernbanenettet samt virksomheder, der står for kørsel af måletog eller målevogn. Dette vil muliggøre, at entreprenørerne og virksomhederne, der står for kørsel af måletog eller målevogn, fremover selv kan færdes på jernbanenettet med materiel og materiale til eget brug. En sådan certificeringsordning anvendes allerede i dag for så vidt angår entreprenører i Sverige, og tilsvarende regler er under vejs i EU-regi. EU-kommissionen har fremsat forslag herom. Forslaget blev fremsat i juni 2006 på artikel 21-udvalget, der som nævnt ovenfor er nedsat i henhold til interoperabilitetsdirektiverne og som også anvendes ved møder om forhold vedrørende jernbanesikkerhedsdirektivet. I udvalget deltager medlemslandene og EU-kommissionen. Her blev der opnået enighed om forslaget. Det er hensigten, at entreprenører, der udfører opgaver på jernbanenettet og virksomheder, der står for kørsel af måletog eller målevogn skal anses for at være jernbanegodsvirksomheder. I første omgang vil der være tale om, at entreprenører og virksomheder, der står for kørsel af måletog eller målevogn, skal have et sikkerhedscertifikat.

Til nr. 6.

Der er tale om en sproglig tilpasning af de i loven allerede gældende regler.

Til nr. 7

Ændringen skal ses som en udvidelse af bestemmelsen i § 6, stk. 1, således at jernbanevirksomheder, der udfører passagertransport som offentlig service, kan forpligtes til efter objektive kriterier at indbetale til en puljeordning, hvorved det sikres, at der uddannes et tilstrækkeligt antal lokomotivførere. Der henvises i øvrigt til afsnit 1.5.

Til nr. 8

Der indsættes to nye kapitler i loven der henholdsvis vedrører beredskab, herunder jernbanesikring, samt markedsovervågning.

Til § 8 d

Det foreslås i stk. 1, at jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere på jernbaneområdet nu generelt pålægges et beredskabsarbejde. Pligten

til at udarbejde beredskabsplaner m.v. følger allerede i et vist omfang af jernbanesikkerhedsdirektivets bestemmelser om krav til sikkerhedsledelsessystemer, men bestemmelsen i stk. 1 går videre i den forstand, at den også fastlægger en forpligtelse for virksomhederne til at koordinere arbejdet. Denne pligt vil også gælde i forbindelse med sikringsplaner for farlig gods. Koordineringsopgavens omfang og indhold vil afhænge af i hvilket omfang den pågældende virksomhed har kontaktflader til de øvrige virksomheder, f.eks. vil der givet skulle ske en koordinering mellem Banedanmark og de jernbanevirksomheder som kører på statens net – men også mellem i hvert fald visse jernbanevirksomheder indbyrdes. Dette skyldes, at jernbanenettet er et sammenhængende system, hvilket køreplankoordineringen også afspejler, og det er derfor vigtigt at informationer, som den ene virksomhed i en beredskabssituation ligger inde med kommer videre til bl.a. andre operatører, hvorved passagerens sikkerhed m.v. bedre beskyttes. Hvis der f.eks. er ekstreme vejrforhold i en del af landet, hvorfor togdriften derfor indstilles, er det vigtigt at passagererne får besked om dette, således at de ved skift mellem banerne ikke efterlades på øde stationer uden mulighed for at komme videre med uvej på vej.

For så vidt angår forslaget til bestemmelsen i stk. 2 er der tale om en i realiteten uændret gengivelse af den hidtidige bestemmelse i § 28. Dog er nu også jernbaneinfrastrukturforvaltere medtaget. Det skyldes, at man i dag i højere grad opdeler mellem jernbanevirksomhed og infrastrukturforvaltere end da bestemmelsen blev til. Bestemmelsen foreslås flyttet, således at beredskabsforhold er samlet i § 8 d. I forhold til stk. 1 og regler fastsat efter stk. 4, der handler om pligter og regler, der gælder generelt for de nævnte virksomheder, er der ved stk. 2 givet ministeren adgang til at give den enkelte virksomhed pålæg om at stille transportkapacitet til rådighed. Bestemmelsen er således et udtryk for, at en mindre del af den regulering, som ministeren skal varetage efter beredskabslovens § 24 og § 28, er fastlagt i sektorlovgivningen. Bestemmelsen går specifik på at skaffe adgang til transportkapacitet ved ekstraordinære forhold.

Som det fremgår af forslaget til bestemmelsen i stk. 3, er det Trafikstyrelsen, der fører tilsyn med, at jernbanevirksomhederne og infrastrukturforvalterne udfører de opgaver som er fastlagt i stk. 1, og i øvrigt følger regler udstedt med hjemmel i stk. 4. Trafikstyrelsen får i den forbindelse bl.a. til opgave overordnet at koordinere udarbejdelsen af virksomhedernes beredskabs- og sikringsplaner, herunder for farlig gods.

Ved stk. 4 sikres det, at transport- og energiministeren kan fastsætte generelle regler i forbindelse med sikring af jernbanen. Der tænkes specielt på tiltag til modvirkning af terrorangreb. I øvrigt vil ministeren kunne fastsætte regler i forbindelse med virksomhedernes varetagelse af opga-

verne i stk. 1, herunder nærmere om den koordinerede indsats, samt om Trafikstyrelsen tilsyn m.v.

Det må forventes, at der vil blive tale om regler der har lighed med de regler der gælder for energisektoren, og som for el-forsyningsvirksomheder findes i bekendtgørelse nr. 58 af 17. januar 2005 om beredskab for elsektoren. Dog vil reglerne selvfølgelig blive fastlagt under behørig hensyntagen til sektorenes forskelligheder.

Det må således antages, at reglerne overordnet vil indeholde bestemmelser om følgende emner:

- a) Kortlægning og vurdering af risici i forbindelse med beredskabssituationer og andre ekstraordinære situationer med henblik på at vurdere behovet for indsats for at imødegå disse risici, f.eks. ved gennemførelse af risiko- og sårbarhedsanalyser,
- b) forebyggende foranstaltninger f.eks. for at reducere risikoen for, at beredskabssituationer og andre ekstraordinære situationer indtræffer eller for at give øget robusthed over for sådanne situationer.
- c) konsekvensreducerende foranstaltninger i tilfælde af, at beredskabssituationer og andre ekstraordinære situationer indtræffer,
- d) genopretningsforanstaltninger efter skader som følge af beredskabssituationer, og
- e) løbende vedligeholdelse af beredskabet, bl.a. ved øvelser og anden kompetenceudvikling.

Nogle af de elementer, der skal indgå i de beredskabsplaner, som virksomhederne skal udarbejde vil givetvis være, hvordan virksomheden planlægger at håndtere en beredskabssituation, herunder beslutningsprocesser for krisehåndtering samt information af relevante parter, og eventuel muligheder for indsættelse af yderligere ressourcer i krisehåndteringen i form af ekstra personel eller materiel, - f.eks. med hjælp fra andre virksomheder i henhold til aftaler herom.

Herudover kan der blive tale om fastsættelse af regler vedrørende Trafikstyrelsens opgaver efter stk. 3.

Det skal i sammenhæng med beredskabsopgaverne understreges, at der altid gælder et proportionalitetshensyn, således at virksomhederne ikke pålægges mere arbejde og flere omkostninger end rimeligt set i sammenhæng med en forsvarlig håndtering af de stk. 1 angivne situationer. Hertil kommer også, at visse virksomheder er af en sådan art eller størrelse, at der givetvis kan blive tale om forskellige krav til beredskabsniveauet. Der vil således være stor forskel på, om der er tale om jernbanevirksomheder, som kører på hovedstrækninger med mange tusinder af passagerer hver dag eller om der er tale om en privatbane, der har et meget mindre passagerantal.

De foreslåede bestemmelser i stk. 5 og 6 om tavshedspligt skal ses i lyset af, at personer i forbindelse med beredskabsarbejdet kan få kendskab til meget fortrolige oplysninger set i forhold til den latente terrortrussel. Bestemmelserne svarer til, hvad der er gennemført på havneområdet, jf. § 14 a, stk. 2 og 3 i havneloven (lov nr. 326 af 28. maj 1999). Konsekvensen af bestemmelsen vil bl.a. være, at de omhandlede oplysningerne ikke bliver omfattet af adgangen til aktindsigt efter lov om offentlighed i forvaltningen. Tavshedspligten gælder også for tilfælde, at der gøres brug af eksterne eksperter.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger.

Til 8 e

Den nye bestemmelse fastslår i stk 1, at transport- og energiministeren kan fastsætte regler i forbindelse med markedsovervågning af jernbaneområdet. Det følger af EU-direktiver jf. også afsnit 1.2.1., at medlemslandene har en overordnet pligt til at overvåge markedet på jernbaneområdet, og herved sikre en fair og ikke-diskriminerende adgang til jernbanenettet og ydelser forbundet hermed. Det forventes, at dette tilsyn på sigt vil blive overdraget til Trafikstyrelsen.

Nedenfor redegøres for de hovedopgaver, som direktiverne lægger op til, at tilsynsorganet vil skulle varetage, og som ministeren derfor også ville kunne fastsætte nærmere regler i relation til:

- At være klageinstans for forhold vedrørende diskriminerende adgangsbetingelser på jernbaneområdet.
- At sikre, at de afgifter der fastsættes af infrastrukturforvalteren, er ikke-diskriminerende.
- At overvåge forhandlinger om afgiftsniveauet mellem en ansøger og en infrastrukturforvalter.
- At overvåge konkurrencen på markedet for jernbaneydelser.
- At udveksle informationer om dets arbejde, principper for beslutningstagning og praksis med tilsvarende tilsynsorganer i de øvrige medlemsstater.

Til nr. 9

I forbindelse med udarbejdelsen af lov om jernbanevirksomhed i 1998 (lov nr. 289 af 18. maj 1998) blev det fastlagt, at jernbanevirksomhedernes forretningsbetingelser skulle indsendes til Banestyrelsen (Banedanmark) I 1998 var der ikke nogen egentlig jernbanebranche, idet der foruden DSB kun var de 13 privatbaner. På det tidspunkt var det naturligt, at jernbanevirksomhederne skulle indsende deres forretningsbetingelser til Banestyrelsen, alternativt skulle forretningsbetingelserne have været indsendt til Trafikministeriets departement (Transport- og Energiministeriet). I dag vil det være mere naturligt, at denne opgave varetages af Trafikstyrelsen og ikke af infrastrukturforvalteren Banedanmark, idet der er tale om en myndighedsopgave, jf. lovens §

12. Banedanmark har i dag status som en statsvirksomhed under Transport- og Energiministeriet og er en virksomhed, der normalt ikke varetager myndighedsopgaver.

Til nr. 10

Der foretages en modernisering af bestemmelsen efter den praksis der allerede i dag bruges ved opmåling.. Tilsvarende bestemmelse er specifikt for Trafikstyrelsen indsat ind i lovforslaget om projektering af jernbaneanlæg København-Ringsted, der er fremsat i Folketinget i december 2005.

Siden 1920'erne har der i lovgivning på jernbaneområdet eksisteret en bestemmelse om, at enhver grundejer måtte tåle, at jernbanemyndigheden foretog visse undersøgelser på privat grund med mindst 8 dages varsel.

En af Trafikstyrelsens opgaver er planlægning af nye baneanlæg, tillige med opgaver om planlægning af ændring af bestående baneanlæg.

I forbindelse med varetagelse af ovennævnte opgaver er det en gang imellem nødvendigt at foretage jordbundsundersøgelser, afmærkninger, opmålinger eller andre undersøgelser i marken på privatejet grund.

For at det offentlige kan foretage disse undersøgelser, er der i henhold til § 21 e i lov om jernbane fastsat en bestemmelse om, at enhver grundejer efter offentlig bekendtgørelse eller direkte skriftlig henvendelse fra infrastrukturforvalteren med mindst 8 dages varsel skal give alle vedkommende adgang til at foretage disse undersøgelser.

Bestemmelsen har som nævnt eksisteret i tidligere lovgivning på jernbaneområdet og er løbende blevet overført til ny lovgivning.

Trafikstyrelsen blev oprettet i 2003 og planlægningsopgaverne på jernbaneområdet blev udskilt fra Banestyrelsen (Banedanmark). Indtil da blev planlægningsopgaverne varetaget af Banestyrelsen (Banedanmark), der ligeledes er statens infrastrukturforvalter. Bestemmelserne om opmåling m.v. kom i den forbindelse kun til at gælde for infrastrukturforvaltere. Da det er Trafikstyrelsen, som foretager opmålingerne m.v. i forbindelse med udarbejdelse af anlægsprojekterne er Trafikstyrelsen nødt til, når styrelsens medarbejdere eller rådgivere har behov for at foretage sådanne opgaver at bede Banedanmark eller andre infrastrukturforvaltere om at advisere berørte grundejere, så Trafikstyrelsen får adgang til at varetage disse opgaver på privat grund.

Der foreslås derfor en ændring af lovens § 21 e, således at Trafikstyrelsen får hjemmel til umiddelbart at anvende bestemmelsen.

Trafikstyrelsen, infrastrukturforvalteren eller den, der af Trafikstyrelsen er bemyndiget hertil, skal med mindst 8 dages varsel ved direkte skriftlig henvendelse give de pågældende berørte grundejere besked om, at undersøgel-

serne vil blive udført. Herudover vil Trafikstyrelsen eller infrastrukturforvalteren i de stedlige blade med mindst 8 dages varsel bekendtgøre, at der foretages udendørs undersøgelser, og hvor undersøgelserne vil blive foretaget. Det foreslås i stk. 1, at Trafikstyrelsen eller infrastrukturforvalteren, hvis det skønnes nødvendigt, mod behørig legitimation uden retskendelse har adgang til at foretage de jordbundsundersøgelser, opmålinger, afmærkninger og andre undersøgelser af udendørs arealer med henblik på at foretage projektering og planlægning af nye baneanlæg eller ændringer af bestående anlæg. Det foreslås således, at Trafikstyrelsen eller infrastrukturforvalteren får adgang til at foretage de omhandlede undersøgelser uden retskendelse. Begrundelsen herfor er, at det vil være yderst begrænset, hvad en dommer i givet fald ville kunne tage stilling til, hvis der blev stillet krav om en retskendelse. Hertil kommer, at der alene vil være tale om adgang til udendørs undersøgelser, og dermed ikke til private borgeres boliger. På denne baggrund forekommer det hensigtsmæssigt at foreslå, at der ikke stilles krav om retskendelse for de omhandlede undersøgelser. Det er ved forslaget forudsat, at det er Trafikstyrelsen eller infrastrukturforvalteren, der træffer beslutninger om at foretage de pågældende undersøgelser uden retskendelse, men at den faktiske udførelse af undersøgelserne kan overlades til private, herunder f.eks. entreprenører eller landinspektører. De private skal i den forbindelse fremvise behørig legitimation for, at de er berettigede til at udføre undersøgelserne. Trafikstyrelsen eller infrastrukturforvalteren, skal efter forslagens stk. 2 med mindst 8 dages varsel ved direkte skriftlig henvendelse give de pågældende berørte grundejere besked om, at undersøgelserne vil blive udført. Herudover vil Trafikstyrelsen eller infrastrukturforvalteren i de stedlige blade med mindst 8 dages varsel bekendtgøre, at der foretages udendørs undersøgelser, og hvor undersøgelserne vil blive foretaget.

Såfremt grundejeren måtte blive påført skade ved de i stk. 1 nævnte undersøgelser, fastsættes der efter forslaget i stk. 3, hvis der ikke kan indgås aftale med ejeren herom, erstatning for sådan skade ved taksation efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom. Jernbanelovens § 21 e indeholder en bestemmelse om infrastrukturforvalterens adgang til at foretage tilsvarende undersøgelser på privatejet grund.

Til nr. 11 og 12

Bestemmelsen er en præcisering af de opgaver, som Trafikstyrelsen allerede i dag varetager i henhold til interoperabilitetsdirektiverne, hvor bemyndigelsen er tillagt Trafikstyrelsen. Se også afsnit 1.3.

Det fremgår af interoperabilitetsdirektiverne, at de væsentlige krav som interoperable løsninger skal tilstræbe at opfylde er sikkerhed, teknisk kompatibilitet, miljø og sundhed.

Til nr. 13

Det foreslås, at sikkerhedschefen ændres til sikkerhedsdirektøren, som svarer til den titel, som sikkerhedschefen har i dag. Der er tale om en tilpasning af bestemmelsen i forhold til stillingsbetegnelsen. Tilpasningen indebærer ikke nogen ændring i funktionen, som sikkerhedsdirektøren udfører.

Til nr. 14

I medfør af bekendtgørelse nr. 510 af 20. juni 2002 om helbredskrav på jernbaneområdet udsteder Trafikstyrelsen helbredsgodkendelser til personer, der udfører sikkerhedsklassificerede funktioner på jernbaneområdet.

Med henblik på at vurdere om en person opfylder kravene i bekendtgørelsen er der i samarbejde med Den Almindelige Danske Lægeforening udarbejdet attester til brug for det lægelige helbredscheck. På baggrund af disse attester vurderer Trafikstyrelsen om personen opfylder kravene til at få en helbredsgodkendelse.

I visse situationer kan der være behov for at udstede en helbredsgodkendelse med vilkår. Adgangen til at stille vilkår fremgår ikke direkte af loven som den foreligger i dag. Trafikstyrelsen kan dispensere fra kravene i helbreds bekendtgørelsen. Det er hensigten, at vilkårene skal formuleres på baggrund af en lægelig vurdering og ud fra hvad, der er praksis på det konkrete lægelige område. Her tænkes især på behandling af hjertesygdomme, alkoholbehandlinger, m.v. Dette vil skabe fleksibilitet for den enkelte person, som alternativt ikke ville kunne få udstedt en helbredsgodkendelse. Endvidere vil der være behov for - i forbindelse med de regelmæssige helbredsundersøgelser af personer som udfører sikkerhedsklassificerede funktioner - at kunne foretage blodprøver, som vil kunne påvise, hvorvidt vedkommende har et misbrug af alkohol eller euforiserende stoffer.

Til nr. 15

Der henvises til bemærkningerne til nr. 3 og 4.

Til nr. 16

Der foretages en tilpasning af lovens bestemmelse om Trafikstyrelsens tilsynbeføjelser til jernbanesikkerhedsdirektivet.

Til nr. 17 og 18

For at sikre, at Trafikstyrelsen i forbindelse med tilsyn med jernbanevirksomhederne og jernbaneinfrastrukturforvalterne samt i forbindelse med godkendelser og tilladelser råder over den nødvendige kompetence, åbnes der mulighed for, at der i forbindelse med ovennævnte opgaver kan inddrages personer som særlig sagkyndig ekspertbistand, uden at de er ansat i Trafikstyrelsen. Den særlig sagkyndige kan ikke operere på egen hånd, men skal alene bistå Trafikstyrelsens medarbejder(e) i forbindelse med vurdering af faktuelle forhold i relation til virksomhederne. Dette kunne f.eks. være en ekspert inden for korrosion i forbindelse med tilsyn med skinner udsat for



tæring, eller en geolog i forbindelse med vurdering af infrastrukturforvalterens tilsyn og vedligehold med afvandingsanlæg og dæmninger.

Til nr. 19

Bestemmelsen er en sproglig tilpasning til jernbanesikkerhedsdirektivet. Ved ibrugtagningstilladelse forstås tilladelse til at tage jernbaneinfrastruktur i brug.

Typegodkendelse anvendes i forbindelse med gentagen anvendelse af et delsystem.

Til nr. 20

Da overtrædelse af § 8d ikke umiddelbart er omfattet af straffebestemmelser i loven er det nødvendigt med indføjelse af en straffebestemmelse i § 22, stk. 1, nr. 6.

Straffebestemmelser i forskrifter udstedt med hjemmel i den nye § 8 d vil blive omfattet af de generelle bestemmelser om strafforskrifter, i § 22, stk. 6, og der behøves derfor ikke en særskilt hjemmel i loven.

Til nr. 21

Efter jernbaneloven kan afgørelser vedrørende udbud af offentlig service kontrakter vedr. passagertrafik indbringes for Jernbaneklagenævnet, jf. jernbanelovens § 24, jf. § 8.

Ved en lovændring i 2003 blev det præciseret, at Jernbaneklagenavnets afgørelser ikke kunne indbringes for anden administrativ myndighed. Baggrunden herfor var, at det i forbindelse med udbuddet af Midt- og Vestjylland havde vist sig, at Klagenævnet for Udbud anså sig for kompetent i forhold til udbud efter jernbaneloven. På daværende tidspunkt fandt man, at det i hvert fald ikke var hensigtsmæssigt med to klageinstanser på området, og det blev derfor præciseret, at Jernbaneklagenavnets afgørelser ikke kunne indbringes for Klagenævnet for Udbud.

Jernbaneklagenavnets medlemmer er i besiddelse af jernbaneteknisk og -sikkerhedsmæssig samt samfundsøkonomiske og konkurrenceretlig ekspertise, men ikke egentlig udbudsretlig ekspertise.

Det foreslås derfor, at udbudsklagesagerne behandles af Klagenævnet for Udbud, der besidder særlig udbudsretlig ekspertise og erfaring.

Til nr. 22

Det foreslås, at transport- og energiministeren kan fastsætte regler om klagefrister.

Til nr. 23

Det foreslås, at der fastsættes bestemmelser om udarbejdelse af en forretningsorden for Jernbaneklagenævnet. Forretningsordenen vil bl.a. omhandle jernbaneklagenævnets opgaveområder, nævnets sammensætning, formandens opgaver samt hvilke opgaver, der varetages af sekretariatet, frist for indgivelse af oplysninger, regler i forbindelse med afstemninger i nævnet, beslutningsdygtighed, inhabilitet, tavshedspligt m.v. i lighed med hvad er normalt gælder for nævn.

Til nr. 24

Til stk. 1 og 2

Trafikstyrelsens opgaver og beføjelser i forhold til området farligt gods er begrænset til jfr. § 21 i, at føre tilsyn med at gældende regler vedrørende befordring af farligt gods overholdes.

Med lovforslaget kan Trafikstyrelsen bemyndige tredjepart til at udøve visse af ministerens beføjelser vedrørende farligt gods. Der vil være brug for at bemyndige tredjepart til forestå typegodkendelser af emballager til farligt gods på jernbanen og at foretage periodiske eftersyn af ikke-trykbærende tanke i henhold til RID reglementet.

Endvidere vil der være brug for at bemyndige tredje part til at godkende og afprøve specifikke tekniske indretninger. Her tænkes bl.a. på godkendelse og afprøvning af dampkedler til veterantog og lignende specifikke indretninger.

Til nr. 25

Bestemmelsen i § 28 foreslås ophævet, da bestemmelserne om beredskab nu samles i den nye § 8 d. En bestemmelse svarende til § 28 er således i en let omformuleret form medtaget i den nye § 8 d, stk. 2.

## Til § 2

Det foreslås, at transport- og energiministeren fastsætter tidspunktet for lovens ikrafttræden, herunder at ministeren kan fastsætte, at lovens enkelte bestemmelser træder i kraft på forskellige tidspunkter.

Baggrunden for dette er, at mange af bestemmelserne kræver udarbejdelse af nærmere regler eller retningslinier, førend jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere har mulighed for at efterleve de nye bestemmelser. F.eks. er det en forudsætning for anvendelsen af bestemmelsen i den nye § 8d, at der først udarbejdes regler, førend virksomhederne kan se, hvad der forventes af dem i forbindelse med beredskabs- og jernbanesikringsarbejdet. Det er hensigten, at alle nye bestemmelser er sat i kraft senest primo 2008.

## Bilag 1

### Oversigt over myndigheder og organisationer, der er anmodet om en udtalelse i anledning af lovforslaget

Danske Regioner  
Hovedstadens Udviklingsråd  
Kommunernes Landsforening  
DSB og DSB S-tog A/S  
Ørestadsselskabet  
Dansk Industri  
Arriva Tog Danmark  
Railion Denmark A/S  
Dansk Jernbane Aps  
Hovedstadens Lokalbaner A/S  
Lokalbanen A/S  
Nordjyske Jernbaner A/S  
Hads-Ning Herreders Jernbane A/S  
Vestsjællands Lokalbaner A/S  
A/S Lollandsbanen  
Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbane A/S  
Dansk Jernbaneforbund  
Jernbanernes Arbejdsgiverforening  
Brancheforeningen for trafik og jernbane under HK  
Erhvervsorganisationen HTSI  
Statsansattes Kartel (STK)  
Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik  
HK Trafik og Jernbane  
Arbejderbevægelsens Erhvervsråd  
NOAH Trafik  
Trafikforbundet

## Bilag 2

### Lovforslaget sammenholdt med gældende love

<i>Gældende formulering</i>	<i>Lovforslaget</i>
-----------------------------	---------------------

**Denne del er udelukkende et teknisk afsnit. Afventer endelig formulering af lovteksten**

(se i stedet vedlagte eksemplarer af lov om jernbane med senere ændring)