

15. december 2011

U D K A S T

Forslag
til

Lov om ændring af lov om jernbane og lov om offentlige veje
(Afgifter, gebyrer, internationale vedtagelser, godkendelse af uddannelsessteder m.v.)

§ 1

I lov om jernbane, jf. lovbekendtgørelse nr. 1249 af 11. november 2010, foretages følgende ændringer:

1. I § 4, stk. 4, ændres ”bestyrelsesmedlemmerne” til: ”medlemmerne af bestyrelsen eller tilsynsrådet”.
2. I § 4 a indsættes efter ”jernbaneinfrastrukturforvaltere”:, herunder regler om tilsyn, påbud og forbud”.
3. I § 4 a indsættes som stk. 2:
”Stk. 2. Transportministeren kan i den anledning bestemme, at virksomheder, som i henhold til retsakter fastsat af Den Europæiske Union udsteder certifikater til virksomheder som angivet i stk. 1 eller til ihændehavere, vedligeholdelsesenheder eller værksteder m.v., skal være omfattet af en akkrediteret ordning. Ministeren kan fastsætte nærmere regler herom.”
4. I § 5, stk. 2 indsættes efter ”forsikringsmæssige forhold.”: ”Ministeren kan i den forbindelse fastsætte regler om påbud og forbud.”
5. I § 6 indsættes efter stk. 2 som nye stykker:
”Stk. 3. Transportministeren godkender uddannelsessteder for lokomotivførere i henhold til krav angivet i retsakter fastsat af Den Europæiske Union. Ministeren kan fastsætte nærmere regler herom. Der kan opkræves gebyr for godkendelse af uddannelsessteder.
Stk. 4. Ministeren kan endvidere fastsætte regler om tilsyn af disse uddannelsessteder, jf. stk. 3, herunder om at ministeren kan bemyndige andre statslige myndigheder eller offentlige institutioner til at udføre dette tilsyn.”
Stk. 3 bliver herefter stk. 5.

6. I § 8 a indsættes efter stk. 1 som nye stykker:

”Stk. 2. Transportministeren kan fastsætte regler om vejvendte sikkerhedsforanstaltninger i jernbaneoverkørsler, der er åbne for almindelig færdsel. Reglerne fastsættes efter forhandling med justitsministeren.

Stk. 3. Transportministeren kan, efter høring af den relevante jernbaneinfrastrukturforvalter og vejbestyrelse, pålægge jernbaneinfrastrukturforvalteren eller vejbestyrelsen at anlægge eller udbygge viadukter til sikring af vejtrafikken i jernbaneoverkørsler, der er åbne for almindelig færdsel.”

Stk. 2 bliver herefter til stk. 4.

7. § 21 e, stk. 2-5, affattes således:

”Stk. 2. Infrastrukturforvalteren, Metroselskabet I/S eller Trafikstyrelsen kan under samme betingelser som nævnt i stk. 1, foretage arkæologiske forundersøgelser.

Stk. 3. Ejeren af arealer omfattet af stk. 1 skal underrettes skriftligt senest 14 dage inden gennemførelsen af undersøgelserne m.v.

Stk. 4. Ejeren af arealer omfattet af stk. 2 skal underrettes skriftligt senest 28 dage inden gennemførelsen af arkæologiske forundersøgelser.

Stk. 5. Erstatning for skade, som måtte blive påført ejeren af arealerne ved de i stk. 1 og 2 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.”

8. Overskriften til kapitel 8 c affattes således:

”Jernbanesikkerhed og interoperabilitet m.v.”

9. I § 21 i, stk. 1, indsættes efter nr. 2 som nyt nummer:

”3) at regler om vejvendte sikkerhedsforanstaltninger i jernbaneoverkørsler, der er åbne for almindelig færdsel, overholdes,”

Nr. 3–7 bliver herefter nr. 4-8.

10. § 21 i, stk. 1, nr. 4, der herefter bliver nr. 5, affattes således:

”4) at indehavere af et sikkerhedscertifikat eller en sikkerhedsgodkendelse overholder gældende regler for opretholdelse af sikkerhedscertifikatet eller sikkerhedsgodkendelsen, herunder råder over de nødvendige sikkerheds-, registrerings- og kontrolsystemer i forhold til de pågældende typer infrastruktur, materiel, trafik, uddannelse m.v.”

11. I § 21 k, stk. 4, indsættes efter ”Jernbaneinfrastruktur”: ”, herunder vejvendte sikkerhedsforanstaltninger i jernbaneoverkørsler, der er åbne for almindelig færdsel,”

12. I § 21 l, stk. 4, indsættes efter 1. pkt.:

”Ved konstatering af forhold, der udgør en risiko for sikkerheden for vejtrafikken i jernbaneoverkørsler, der er åbne for almindelig færdsel, kan Trafikstyrelsen udstede påbud til jernbaneinfrastrukturforvalterne om, at disse straks eller inden for en nærmere angivet tidsfrist skal foretage de efter Trafikstyrelsens vurdering nødvendige foranstaltninger for så vidt angår de vejvendte sikkerhedsforanstaltninger.”

13. I § 21 l, stk. 5, 1. pkt., indsættes efter ”sikkerhedsmæssige forhold”: ”for jernbanetrafikken eller for vejtrafikken i jernbaneoverkørsler, der er åbne for almindelig færdsel,”.

14. § 21 u, affattes således:

”Afgifter og gebyrer

§ 21 u. For udførelse af inspektioner og tilsyn, herunder tilsyn med sikkerhedscertifikater og sikkerhedsgodkendelser m.v., betaler jernbanevirksomheder, entreprenørvirksomheder og jernbaneinfrastrukturforvaltere, som er underlagt tilsyn efter § 4 a, § 6, stk. 4, og § 21 i, en afgift som fastsat i stk. 2-6.

Stk. 2. Jernbanevirksomheder og entreprenørvirksomheder betaler et årligt grundbeløb på 50.000 kr. pr. sikkerhedscertifikat. Herudover betales en årlig aktivitetsafgift på 0,0475 kr. pr. kørt togkilometer.

Stk. 3. Jernbaneinfrastrukturforvaltere betaler et årligt grundbeløb på 50.000 kr. pr. sikkerhedsgodkendelse. Herudover betales en årlig aktivitetsafgift på 0,0475 kr. pr. kørt togkilometer på den pågældendes jernbaneinfrastruktur.

Stk. 4. De i stk. 2 og 3, anførte beløb reguleres en gang årligt med 2 pct. tillagt tilpasningsprocenten for det pågældende finansår, jf. lov om en satsreguleringsprocent. De herefter fremkomne beløb afrundes til nærmeste med 5 delelige beløb. Transportministeren bekendtgør reguleringerne hvert år.

Stk. 5. Grundbeløbet jf. stk. 2 og 3, opkræves for det pågældende år i januar måned.

Aktivitetsbeløbet opkræves ligeledes i januar måned med regulering i september måned på grundlag af det forudgående års opgjorte antal kørte togkilometer.

Stk. 6. En virksomhed, der er underlagt det i stk. 1 nævnte tilsyn betaler afgiften, jf. stk. 2 og 3, uanset om virksomheden ophører eller påbegynder i løbet af det pågældende år.

Stk. 7. Over- eller underskud overføres til følgende finansår.

Stk. 8. Transportministeren kan fastsætte regler om gebyrer til dækning af Trafikstyrelsens

omkostninger ved varetagelse af de øvrige opgaver i henhold til denne lov eller fællesskabsretlige regler på jernbaneområdet.

Stk. 9. Hvis de i § 4, stk. 8, og § 6, stk. 3 og 5, nævnte gebyrer ikke erlægges rettidigt, tillægges renter i overensstemmelse med renteloven. Det samme gælder gebyrer fastsat i medfør af stk. 8. Transportministeren kan fastsætte regler om betaling for erindringskrivelser vedrørende de nævnte gebyrer.”

15. *Overskriften* til kapitel 8 d affattes således:

”**Kundgørelse m.v.**”

16. Efter § 21 v indsættes i *kapitel 8 d*:

”§ 21 x. I de regler, som transportministeren kan fastsætte efter denne lov, kan ministeren bestemme, at internationale vedtagelser på engelsk inden for lovens område skal være gældende, uanset at de ikke foreligger på dansk.”

17. Efter § 21 x indsættes:

”Kapitel 8 e

Udgiftsfordeling i jernbaneoverkørsler

§ 21 y. Udgifter til drift og vedligeholdelse af sikkerhedsforanstaltninger i jernbaneoverkørsler, der er åbne for almindelig færdsel, afholdes af jernbaneinfrastrukturforvalteren, medmindre anden fordeling er fastlagt ved aftale.

Stk. 2. Aftaler om anden fordeling af udgifterne kan ikke indgås efter denne lovs ikrafttræden.

§ 21 z. Når et anlægsarbejde i en jernbaneoverkørsel medfører behov for etablering af nye eller ændring af bestående sikkerhedsforanstaltninger, afholdes udgifterne hertil af vedkommende vejbestyrelse henholdsvis vejmyndighed, hvis etablering af eller ændringen i sikkerhedsforanstaltningerne skyldes anlægsarbejder på vejnettet. Tilsvarende afholdes udgifterne af jernbaneinfrastrukturforvalteren, hvis etablering af eller ændringen i sikkerhedsforanstaltningerne skyldes anlægsarbejder på banenettet.

§ 21 æ. Udgifter i henhold til § 8 a, stk. 3, afholdes af staten, medmindre anlæg eller udbygning af en sådan viadukt måtte medføre fremtidige lettelser i jernbaneinfrastrukturforvalterens årlige udgifter. I et sådan tilfælde afholder jernbaneinfrastrukturforvalteren et beløb, der svarer til den kapitaliserede værdi af udgiftsbesparelsen og andre indvundne fordele. Såfremt enighed ikke opnås

om beløbets størrelse, fastsættes dette af transportministeren.”

18. § 24, stk. 4, affattes således:

"Stk. 4. De med Jernbanenævnets drift forbundne udgifter betales af de jernbanevirksomheder, som Jernbanenævnet fører tilsyn med efter denne lov eller efter regler udstedt i henhold til denne lov. Transportministeren kan fastsætte nærmere regler herom, herunder om at jernbanevirksomheder, der ikke i fuldt omfang er underlagt Jernbanenævnets tilsyn kan undtages fra betalingsforpligtelsen ”

19. I § 24 indsættes efter *stk. 4* som nye stykker:

”Stk. 5. Transportministeren kan fastsætte regler om, at der skal betales et gebyr for indbringelse af klage for Jernbanenævnet.

Stk. 6. Hvis de i *stk. 4* og *stk. 5* nævnte gebyrer ikke erlægges rettidigt, tillægges renter i overensstemmelse med renteloven. Transportministeren kan fastsætte regler om betaling for erindringsskrivelser vedrørende de nævnte gebyrer."

20. I § 26 *stk. 2*, indsættes efter ”organer”: ”herunder bemyndigede, udpegede og andre organer”.

§ 2

I lov om offentlige veje, jf. lovbekendtgørelse nr. 1048 af 3. november 2011, foretages følgende ændring:

1. *Kapitel 7* ophæves.

§ 3

Stk. 1. Loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende.

Stk. 2. [Det år, hvor afgiftsopkrævningen påbegyndes, vil der blive opkrævet afgift for tilsyn fra virksomhederne fra lovens ikrafttræden og året ud].

Indholdsfortegnelse

1. Indledning
2. Lovforslagets indhold
 - 2.1. Godkendelse af uddannelsessteder
 - 2.1.1. Gældende ret
 - 2.1.2. Transportministeriets overvejelser og lovforslag
 - 2.2. Internationale vedtagelser på engelsk
 - 2.2.1. Gældende ret
 - 2.2.2. Transportministeriets overvejelser og lovforslag
 - 2.3. Regler om påbud og forbud
 - 2.3.1. Gældende ret
 - 2.3.2. Transportministeriets overvejelser og lovforslag
 - 2.4. Jernbaneoverkørsler
 - 2.4.1. Gældende ret
 - 2.4.2. Transportministeriets overvejelser og lovforslag
 - 2.5. Akkrediteringsordning
 - 2.5.1. Gældende ret
 - 2.5.2. Transportministeriets overvejelser og lovforslag
 - 2.6. Arkæologiske forundersøgelser
 - 2.6.1. Gældende ret
 - 2.6.2. Transportministeriets overvejelser og lovforslag
 - 2.7. Afgiftsfinansiering af Trafikstyrelsens tilsyn
 - 2.7.1. Gældende ret
 - 2.7.2. Transportministeriets overvejelser og lovforslag
 - 2.8. Gebyrfinansiering af Jernbanenævnets drift
 - 2.8.1. Gældende ret
 - 2.8.2. Transportministeriets overvejelser og lovforslag
3. Økonomiske og administrative konsekvenser for stat, regioner og kommuner
4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet
5. Administrative konsekvenser for borgere
6. Miljømæssige konsekvenser
7. Forholdet til EU-retten
8. Høring
9. Sammenfattende skema

1. Indledning

Med lovforslaget reguleres en række forskellige emner inden for jernbaneområdet.

Lovforslaget indeholder en bemyndigelse til transportministeren til at fastsætte regler om godkendelse af uddannelsessteder, der uddanner lokomotivførere, samt tilsyn med disse. Forslaget udmønter dele af en ny EU-retsakt (Kommissionsafgørelse 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 Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/59/EF). Godkendelsesordningen skal sikre kvalitet og ensartethed i uddannelsen af lokomotivførere med henblik på, at de kan opnå lokomotivførerlicens og certifikat.

Lovforslaget indeholder også en bemyndigelse til transportministeren til at fastsætte regler om, at internationale vedtagelser på engelsk inden for lovens område skal kunne være gældende, selvom de ikke findes på dansk. Dette vil smidiggøre Trafikstyrelsens mulighed for at gennemføre blandt andet EU's TSI'er (Tekniske Specifikationer for Interoperabilitet), der henviser til internationale normer, der kun foreligger på engelsk. Bemyndigelsen vil endvidere ensrette jernbaneområdet med søfarts- og luftfartsområdet.

Endvidere foreslås, at ministeren kan fastsætte regler om påbud og forbud på veteranbaneområdet, samt for virksomheder, herunder entreprenører, som udfører opgaver for jernbanevirksomheder eller jernbaneinfrastrukturforvaltere. Dette vil give en ensartethed i behandlingen af forskellige typer virksomheder, der har indvirkning på jernbanesikkerheden.

Lovforslaget indeholder desuden en forenkling af reglerne om jernbaneoverkørsler, idet bestemmelser om jernbaneoverkørsler, der er åbne for almindelig færdsel, flyttes fra lov om offentlige veje til lov om jernbane. Dermed samles reglerne om alle jernbaneoverkørsler i lov om jernbane, hvilket vil øge gennemsigtigheden på området.

EU-lovgivningen opererer i stigende grad med decentrale kontrolordninger, hvor private virksomheder, der er godkendt (akkrediteret), kan udstede certifikater til forskellige sikkerhedsbærende enheder. Forslaget imødekommer behovet for at kunne fastsætte regler om sådanne akkrediteringsordninger. Enheder, der skal certificeres kan f.eks. være den enhed, der er ansvarlig for vedligeholdelse af køretøjer, herunder godsvogne, samt værksteder og ihændehavere af køretøjer. Endvidere vil der være brug for en akkrediteringsordning for udpegede organer (Notified Bodies), som verificerer overholdelse af nationale regler, når en ansøger søger om godkendelse hos Trafikstyrelsen.

Lovforslaget indeholder forslag om, at infrastrukturforvalteren, Metroselskabet I/S og Trafikstyrelsen gives mulighed for at udføre arkæologiske forundersøgelser i forbindelse med anlægsprojekter på et tidligere tidspunkt, end det er muligt i dag.

Lovforslaget indeholder forslag om, at Trafikstyrelsens tilsyn afgiftsfinansieres af de jernbanevirksomheder, –infrastrukturforvaltere m.fl., der er underlagt Trafikstyrelsens tilsyn.

Det foreslås, at de med Jernbanenævnets drift forbundne udgifter gebyrfinansieres af de jernbanevirksomheder, som Jernbanenævnet fører tilsyn med.

Endelig foreslås det at tilpasse lovens bestemmelser om betingelserne for at opnå tilladelse til at drive jernbanevirksomhed og forvalte jernbaneinfrastruktur til den gældende selskabsret. Det foreslås, at medlemmer af et selskabs tilsynsråd ikke må være straffet for alvorlige lovovertrædelser eller overtrædelser af bestemmelser på det social- og arbejdsretlige område eller erklæret konkurs. Dette gælder i dag for selskabets direktører og bestyrelsesmedlemmer.

2. Lovforslagets indhold

2.1. Godkendelse af uddannelsessteder

2.1.1. Gældende ret

Lov om jernbane indeholder ikke nogen hjemmel til at godkende uddannelsessteder, som uddanner lokomotivførere. Der er alene hjemmel til i jernbanelovens § 6, stk. 1, at transportministeren kan pålægge jernbanevirksomheder at uddanne jernbaneteknisk personale for andre virksomheder mod betaling, herunder lokomotivførere.

Uddannelse af lokomotivførere foregår i dag gennem den offentlige lokomotivføreruddannelse, hvor der veksles mellem en teoretisk del, der foregår på skoler, som henhører under Ministeriet for Børn og Undervisning, og en praktisk del, der foregår i jernbanevirksomhederne. Stort set samtlige jernbanevirksomheder uddanner i dag lokomotivførere for hinanden mod betaling, samt egne lokomotivførere.

2.1.2. Transportministeriets overvejelser og lovforslag

I henhold til nye 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 Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/59/EF) vil alle jernbanevirksomheder og deciderede uddannelsessteder, eksempelvis skoler, som uddanner lokomotivfører skulle 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 samtidigt markedet for at udbyde lokomotivføreruddannelser.

Kommissionsafgørelsen skal således ses i sammenhæng med (og er hjemlet i) lokomotivførerdirektivet (2007/59/EF), der opstiller krav til lokomotivførerne.

Der er behov for en hjemmel til, at transportministeren kan fastsætte regler om godkendelse af de uddannelsessteder (jernbanevirksomheder, skoler m.v.), der i dag foretager uddannelse og træning af lokomotivførere samt kommende ansøgere som ønsker at blive godkendt som uddannelsessted.

I Danmark er det Trafikstyrelsen, der som sikkerhedsmyndighed, udsteder lokomotivførerlicenser til lokomotivførere. Det vil også være Trafikstyrelsen som i henhold til kommissionsafgørelsen godkender uddannelsesstederne i henhold til kravene i kommissionsafgørelsen.

En ansøger, som ønsker at blive godkendt som uddannelsessted, kan være en person, 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 -certifikat i henhold til lokomotivførerdirektivet (2007/59/EF).

Med lovforslaget foreslås endvidere, at transportministeren kan fastsætte regler om, at der føres tilsyn med de uddannende jernbanevirksomheder og de teoretiske uddannelsessteder. Denne tilsynsmyndighed vil kunne være Trafikstyrelsen. Det foreslås i den forbindelse, at ministeren kan bemyndige andre statslige myndigheder eller offentlige institutioner til at foretage tilsynet med uddannelsesstederne. Dette kunne i givet fald være Ministeriet for Børn og Undervisning eller en institution under dette ministerium.

Endvidere præciseres det, at der vil kunne opkræves gebyr for den godkendelse, som udstedes til uddannelsesstedet. Gebyret vil blive fastsat administrativt.

2.2. Internationale vedtagelser på engelsk

2.2.1 Gældende ret

Jernbanelområdet gennemgår i EU-regi en teknisk harmonisering med henblik på at gøre det nemmere at køre over landegrænserne. I EU-reglerne bruges begrebet interoperabilitet om dette forhold. I forlængelse heraf udsteder Kommissionen et større antal Tekniske Specifikationer for Interoperabilitet, de såkaldte TSI'er, hvor de tekniske krav er angivet. TSI'erne foreligger på dansk.

I mange af TSI'erne bestemmes det, at f.eks. visse EN-standarder (Europæisk Norm) udarbejdet af den Europæiske Standardiseringsorganisation, CEN (European Committee for Standardization), skal følges. EN-standarderne er ikke optrykt som en del af TSI'erne, men kan findes på standardiseringsorganisationens hjemmeside. EN-standarder foreligger ikke på dansk.

Det kan også i TSI'erne være bestemt, at standarder eller normer offentliggjort på det Europæiske Jernbaneagentur (ERA) hjemmeside skal følges. Standarderne eller normerne findes almindeligvis kun på engelsk, og Kommissionen foretager ikke oversættelse heraf til dansk.

Endelig findes internationale regelsæt om farligt gods, f.eks. reglementet for international transport af farligt gods med jernbane (RID), som heller ikke udstedes på dansk. Farligt gods-reglementet (RID) er et bilag til den internationale jernbanekonvention, COTIF-konventionen og er ligeledes en del af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/68/EF af 24. september 2008 om indlandstransport af farligt gods.

2.2.2. Transportministeriets overvejelser og lovforslag

Det foreslås, at transportministeren i de regler, som fastsættes efter jernbaneloven, kan bestemme, at internationale vedtagelser på engelsk inden for lovens område skal være gældende, uanset at de ikke foreligger på dansk.

TSI'erne er udformet som afgørelser rettet til medlemsstaterne og skal gennemføres i dansk ret. Trafikstyrelsen følger almindeligvis den praksis, at TSI'erne gennemføres i dansk ret ved at medtage disse som et bilag til en administrativ forskrift. På denne måde vil den danske gennemførelsesforskrift også indeholde en henvisning til standarder og normer, der alene findes på engelsk.

Den foreslåede bestemmelse svarer til, hvad der er gennemført på søfartsområdet, jf. § 17 i lov om sikkerhed til søs, og på luftfartsområdet, jf. § 153 a i luftfartsloven.

Baggrunden for ikke at foretage oversættelse til dansk er, dels at reglerne er rettet mod den professionelle, internationalt orienterede del af jernbanebranchen, dels ressourcemæssige hensyn.

2.3. Regler om påbud og forbud

2.3.1. Gældende ret

Entreprenører m.v.

Ved lov nr. 477 af 30. maj 2007 blev § 4 a indført i jernbaneloven. § 4 a angiver, at ministeren kan fastsætte regler om certificering af virksomheder og personer, som udfører opgaver for jernbanevirksomheder eller jernbaneinfrastrukturforvaltere. Denne bestemmelse retter sig primært mod entreprenører. Jernbaneloven indeholder ikke hjemmel til at udstede påbud og forbud til entreprenører eller til at føre tilsyn med disse virksomheder.

Veteranbaner

Med ændring af lov om jernbane lov nr. 553 af 26. juni 2010, blev der opnået en forenkling af reglerne om ikke erhvervsmæssig jernbanedrift (ophævelse af lov om veteranbaner) samt bemyndigelse for transportministeren til at fastsætte regler for ikke erhvervsmæssig jernbanedrift.

Der er ikke hjemmel i lov om jernbane til at fastsætte regler om forbud og påbud for ikke erhvervsmæssig jernbanedrift.

2.3.2. Transportministeriets overvejelser og lovforslag

Entrepenører m.v.

Jernbaneloven indeholder hjemmel til, at Trafikstyrelsen i særlige situationer kan udstede påbud og forbud til jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere. En tilsvarende hjemmel findes ikke vedrørende entreprenører. Det er fundet hensigtsmæssigt, at der indføres en sådan hjemmel i loven, idet en sådan hjemmel vil give ensartede juridiske rammer for behandlingen af de forskellige virksomheder på jernbaneområdet for så vidt angår sikkerhedsforhold.

Veteranbaner

I forbindelse med udmøntningen af bemyndigelsen til at fastsætte regler for ikke erhvervsmæssig jernbanedrift kan der være behov for at kunne udstede påbud og forbud i forbindelse med tilsynet med veteranbanerne. Det er derfor fundet hensigtsmæssigt, at der indsættes en hjemmel i loven til at udstede påbud og forbud. Ifølge loven kan ministeren udpege sagkyndige private virksomheder eller personer til at føre tilsyn med veteranbanerne. Det er hensigten, at de sagkyndige, der udfører tilsynet, skal meddele det til Trafikstyrelsen, såfremt de konstaterer forhold, der udgør en risiko for jernbanesikkerheden. Efterfølgende vil det være Trafikstyrelsen, der udsteder påbuddet eller forbuddet.

2.4. Jernbaneoverkørsler

2.4.1. Gældende ret

Reglerne om vejvendte sikkerhedsforanstaltninger i jernbaneoverkørsler, der er åbne for almindelig færdsel er placeret i lov om offentlige veje, mens reglerne om jernbaneoverkørsler, der ikke er åbne for almindelig færdsel, er placeret i lov om jernbane. Ved jernbaneoverkørsler forstås krydsninger mellem jernbaner og veje. Det vil sige, at krydsninger, der ikke er åbne for motorkøretøjer, er omfattet af begrebet jernbaneoverkørsler.

Kapitel 7 i lov om offentlige veje (vejloven), der har overskriften ”forholdet til jernbaner”, indeholder primært regler om de vejvendte sikkerhedsforanstaltninger i jernbaneoverkørsler, der er åbne for almindelig færdsel.

Vejlovens § 84, stk. 1, bestemmer, at transportministeren kan pålægge en jernbaneinfrastrukturforvalter eller vejbestyrelse at anlægge eller udbygge viadukter til sikring af færdslen i jernbaneoverkørsler. Udgifterne herved afholdes af statskassen. Stk. 2 fastsætter, at for så vidt anlæg eller udbygning af en sådan viadukt måtte medføre fremtidige lettelser i jernbaneinfrastrukturforvalterens årlige udgifter, afholder jernbaneinfrastrukturforvalteren dog et beløb, der svarer til den kapitaliserede værdi af udgiftsbesparelsen og andre indvundne fordele. Såfremt enighed om beløbets størrelse ikke kan opnås, fastsættes dette af ministeren.

Efter vejlovens § 85 kan transportministeren efter forhandling med justitsministeren fastsætte nærmere regler for sikkerhedsforanstaltninger i jernbaneoverkørsler, der er åbne for almindelig færdsel, herunder regler for oversigtsarealer, lyssignaler og automatiske bomanlæg.

Vejlovens § 86, stk. 1, bestemmer at forslag til nye eller ændrede sikkerhedsforanstaltninger skal forelægges for transportministeren til godkendelse, og at ministeren kan fastsætte nærmere regler herom, herunder om tilsyn og klageadgang til Jernbanenævnet.

Vejlovens § 86, stk. 2, bestemmer at transportministeren efter indhentet udtalelse fra vedkommende vejbestyrelse, henholdsvis vejmyndighed, eller jernbaneinfrastrukturforvalter kan pålægge

vedkommende vejbestyrelse, henholdsvis vejmyndighed, eller jernbaneinfrastrukturforvalter at etablere eller forbedre bestående sikkerhedsforanstaltninger.

Vejlovens § 86, stk. 3, bestemmer, at transportministeren efter indhentet udtalelse fra relevante myndigheder og virksomheder kan give tilladelse til, at sikkerhedsforanstaltningerne gøres mindre omfattende, såfremt trafikudviklingen i den pågældende jernbaneoverkørsel gør det forsvarligt.

Det er som udgangspunkt statskassen, der afholder udgifterne til etablering, drift og vedligeholdelse af sikkerhedsforanstaltninger, jf. vejlovens § 86, stk. 4. Undtagelsen til dette udgangspunkt findes i vejlovens § 86, stk. 5, hvorefter den instans, der forårsager et nyt anlægsprojekt i en overkørsel, skal betale for anlæg af nye eller forbedrede sikkerhedsforanstaltninger samt drift og vedligeholdelse af disse.

Vejlovens § 87 bestemmer, at transportministeren kan tillade, at jernbaneinfrastrukturforvalterens forpligtelse til bevogtning af jernbaneoverkørsler ophæves på betingelse af, at der opsættes lyssignalanlæg.

Ministeren har delegeret beføjelserne i vejlovens § 85 og § 86, stk. 1-3, til Trafikstyrelsen. Trafikstyrelsen har udmøntet disse beføjelser i bekendtgørelse nr. 1094 af 21. september 2010 om ansvar for sikkerhedsforanstaltninger i jernbaneoverkørsler på Banedanmarks net, der er åbne for almindelig færdsel.

Bekendtgørelse nr. 1094/2010 indeholder regler om ansvaret for sikkerhedsforanstaltninger og tilsyn. Bekendtgørelsen bestemmer, at Trafikstyrelsen fører tilsyn med, at Banedanmark varetager sikkerheden for vej- og jernbanetrafikken i overkørslerne.

På privatbanernes net er tilsynet med overkørslerne i praksis delt mellem Vejdirektoratet og Trafikstyrelsen. Vejdirektoratet fører tilsyn med de vejvendte dele, mens Trafikstyrelsen fører tilsyn med de banevendte dele.

Trafikstyrelsens tilsyn i henhold til jernbaneloven er et audit- og risikobaseret tilsyn, der er baseret på jernbaneinfrastrukturforvalterens opstilling af nødvendige sikkerheds- og kontrolsystemer samt tilsyn med, at jernbaneinfrastrukturforvalteren har en forsvarlig og effektiv sikkerhedsledelse. Tilsynet er baseret på almindelige kompetencer til at give tilladelser og udstede påbud.

2.4.2. Transportministeriets overvejelser og lovforslag

Det foreslås, at kapitel 7 i lov om offentlige veje ophæves, og bestemmelserne flyttes til lov om jernbane. Dette vil sikre gennemsigtigheden på området, idet alle regler om jernbaneoverkørsler samles i jernbaneloven. Det er ikke hensigten med forslaget at ændre grundlæggende på den gældende retstilstand på jernbaneoverkørselsområdet, men det er fundet nødvendigt at justere reglerne på enkelte områder. Som nævnt ovenfor under pkt. 2.4.1 omfatter begrebet jernbaneoverkørsel alle krydsninger mellem jernbane og vej, således at krydsninger, der ikke er åbne for motorkøretøjer (overgange) også er omfattet.

§ 87 i lov om offentlige veje foreslås ophævet, da bestemmelsen er forældet.

Det er fundet hensigtsmæssigt at opdatere bestemmelserne om udgiftsfordelingen vedrørende sikkerhedsforanstaltningerne, således at alle udgifter til drift og vedligeholdelse af sikkerhedsforanstaltninger afholdes af infrastrukturforvalteren, som er den, der har ansvaret for sikkerheden i overkørslen. I dag skal udgifter til drift og vedligeholdelse af sikkerhedsforanstaltninger i visse tilfælde afholdes af vejbestyrelsen/vejmyndigheden, jf. vejlovens § 86, stk. 5.

Når vejlovens regler om overkørsler flyttes til jernbaneloven, finder reglerne i jernbaneloven direkte anvendelse for alle overkørsler, herunder reglerne om tilsyn i § 21 i. Det betyder, at tilsynskompetencen kommer til at fremgå direkte af loven samt at Trafikstyrelsen bliver den eneste myndighed, der har kompetence til at føre tilsyn med jernbaneoverkørsler. Overflytningen medfører samtidig, at Trafikstyrelsen bliver myndighed for samtlige overkørsler. Myndighedsopgaverne består i regeludstedelse, udstedelse af ibrugtagningstilladelser og tilsyn.

Vejbestyrelsen og vejmyndigheden har fortsat ansvaret for vejsikkerheden op til jernbaneoverkørslen.

Sammenligningstabel:

Lov om offentlige veje	Lov om jernbane
§ 84, stk. 1, 1. pkt.	§ 8 a, stk. 3
§ 84, stk. 1, 2. pkt. og stk. 2.	§ 23 y
§ 85	§ 8 a, stk. 2
§ 86, stk. 1, 1. pkt.	§ 21 k, stk. 4
§ 86, stk. 1, 2. pkt.	§ 21 i, stk. 1, nr. 3
§ 86, stk. 2	§ 21 k, stk. 7, og § 21 l, stk. 4, 2. pkt.
§ 86, stk. 3	§ 21 k, stk. 4
§ 86, stk. 4 og 5	§ 23 y, § 23 zb, § 23 æ
§ 87	Ophæves

2.5. Akkrediteringsordning

2.5.1. Gældende ret

I dag findes en række virksomheder, der udfører aktiviteter, der støtter jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere, såsom vedligeholdelsesvirksomheder, entreprenørvirksomheder m.fl. Disse har ingen formel sikkerhedsgodkendelse i form af et certifikat, modsat jernbanevirksomhederne og infrastrukturforvalterne, der har henholdsvis sikkerhedscertifikater og sikkerhedsgodkendelser.

§ 4 a, stk. 1, giver mulighed for at fastsætte regler om certificering af virksomheder, der udfører aktiviteter, der støtter jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere, såsom vedligeholdelsesvirksomheder, entreprenørvirksomheder m.fl. § 4 a eller andre bestemmelser i loven giver dog ikke mulighed for at fastsætte regler om, at andre private godkendte virksomheder, (såkaldte akkrediterede virksomheder) kan certificere disse virksomheder.

2.5.2. Transportministeriets overvejelser og lovforslag

Ifølge Kommissionens forordning 445/2011/EU samt kommende EU-regler vil virksomheder på jernbaneområdet, som har ansvar for vedligeholdelse af køretøjer, værksteder m.fl., kunne certificeres. Det vil sige, at en virksomhed, som vedligeholder køretøjer på jernbaneområdet, vil kunne opnå et certifikat til dette. Som eksempel på en vedligeholdelsesvirksomhed kan nævnes DSB Vedligehold. Certificeringen (der udstedes et certifikat) er et bevis på, at vedligeholdelsesvirksomheden opfylder kravene i EU-reglerne. Formålet med certificeringen er at sikre, at ethvert køretøj, som vedligeholdelsesvirksomheden står for vedligeholdelse af, er i sikker driftstilstand. Certificering er f.eks. et krav for virksomheder, der vedligeholder godsvogne fra 2013.

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 (godkendelse og kvalitetssikring) af de certificerende virksomheder. Når de certificerende virksomheder er omfattet af en akkrediteringsordning, sikres en national og international anerkendelse af de certifikater, som er udstedt. Akkreditering i Danmark sker normalt af DANAK.

2.6. Arkæologiske forundersøgelser

2.6.1. Gældende ret

Efter jernbanelovens § 21 e har infrastrukturforvalteren, Metroselskabet I/S eller Trafikstyrelsen under visse betingelser mulighed for uden retskendelse at foretage visse foreløbige undersøgelser på privat ejendom som jordbundsundersøgelser, opmålinger, afmærkninger og andre undersøgelser af udendørs arealer som grundlag for projektering af nye jernbaneanlæg eller ændringer af bestående baneanlæg.

Bestemmelsen om undersøgelser af udendørs arealer har eksisteret i jernbanelovgivningen siden 1920'erne, hvor der har eksisteret en bestemmelse om, at enhver grundejer måtte tåle, at jernbanemyndigheden foretog visse undersøgelser på privat grund. Bestemmelsen er løbende blevet overført til nyere lovgivning.

I 2007 blev bestemmelsen suppleret med muligheden for at foretage ”andre undersøgelser af udendørs arealer”. Det er ikke omtalt i forarbejderne, hvilke andre undersøgelser, der – udover jordbundsundersøgelser, opmålinger eller afmærkninger - kunne foretages i medfør af bestemmelsen. Arkæologiske forundersøgelser kan dog ikke antages at være omfattet af bestemmelsen, da der er tale om indgreb, der er mere omfattende end de undersøgelser, der sigtes til i § 21 e.

2.6.2. Transportministeriets overvejelser og lovforslag

I forbindelse med projektering af nye jernbaneanlæg eller ændringer af bestående baneanlæg vil de indledende undersøgelser kunne indikere, at der er sandsynlighed for at støde på arkæologiske fund i forbindelse med anlægsarbejderne.

Hvis det vurderes, at der er behov for at foretage arkæologiske forundersøgelser, er det mest hensigtsmæssigt, at disse undersøgelser gennemføres, før detailprojekteringen og før anlægsarbejderne påbegyndes, så undersøgelserne ikke forsinker projektet og dermed belaster økonomien i projektet.

Det er derfor hensigtsmæssigt, at disse arkæologiske forundersøgelser kan påbegyndes tidligt, og så vidt muligt allerede inden der foreligger en færdig detailprojektering for jernbaneanlægget.

Fastlæggelsen af behovet for arkæologiske forundersøgelser vil foregå i samarbejde med Kulturarvstyrelsen (de lokale statsanerkendte museer).

Arkæologiske forundersøgelser kan bestå i, at der trækkes et antal søgegrøfter på det berørte areal. Søgegrøfterne graves med en gravemaskine og lægges som regel med ca. 15 m mellemrum. Søgegrøfterne varierer fra 2-3 m i bredden og dybden er afhængig af muldlagets tykkelse. Der kan typisk afdækkes ca. 10.000 m² pr. dag. Forundersøgelser i middelalderlige kulturlag forløber anderledes, idet disse oftest vil ske i form af analyse af boreprøver, søgegrøfter og/eller udgravning af mindre felter, der kan belyse eventuelle kulturlag.

Hvis man efter de arkæologiske forundersøgelser eller detailundersøgelser støder på væsentlige fortidsminder, er konsekvensen, at der skal tages stilling til spørgsmålet om arkæologiske udgravninger.

En egentlig arkæologisk udgravning er typisk mere omfattende end arkæologiske forundersøgelser. Sådanne udgravninger vil derfor kun blive udført, hvis der er sikkerhed for, at et givet projekt skal forløbe på en sådan måde, at det vil påvirke væsentlige fortidsminder. En egentlig arkæologisk udgravning vil derfor først blive gennemført efter, at der er vedtaget en anlægslov for projektet. De nævnte arkæologiske forundersøgelser vil kunne medføre, at f.eks. landbrugsarealer ikke vil kunne benyttes i en kortere eller længere periode. Der er derfor behov for en hjemmel til at kunne foretage disse undersøgelser, selvom de medfører ulemper for ejerne af de pågældende arealer. Henset til indgrebets omfang har det vist sig, at det typisk ikke er muligt mod erstatning at opnå en frivillig aftale med lodsejeren om at kunne disponere over et givent område. Det skyldes navnlig, at det kan være vanskeligt at blive enige om, hvilken erstatning, der skal ydes til lodsejeren, når anlægsmyndigheden ikke har noget alternativ til en frivillig aftale.

I dag forholder det sig således, at hvor der ikke kan indgås en frivillig aftale, kan de arkæologiske forundersøgelser kun gennemføres efter besigtigelsesforretningerne, der er et led i ekspropriationsprocessen. Det betyder, at de først kan foretages, når der foreligger en anlægslov med ekspropriationshjemmel for den pågældende strækning

Det foreslås derfor, at der skabes hjemmel i jernbaneloven til at foretage de nævnte arkæologiske forundersøgelser, således at disse kan foretages uafhængigt af ekspropriationsprocessen, men således at den private ejer af arealet, hvis der ikke kan indgås aftale med ejeren herom, får fuld erstatning efter reglerne i loven om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

2.7. Afgiftsfinansiering af Trafikstyrelsens tilsyn

2.7.1. Gældende ret

Tilsyn

Trafikstyrelsen fører som tilsynsmyndighed tilsyn med hjemmel i lov om jernbane. En række bekendtgørelser 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 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. Herudover fører Trafikstyrelsen tilsyn med en lang række andre forhold, herunder overholdelse af sikkerhedsregler, krav til infrastrukturanlæg, regler om farligt gods, sikkerhedsklassificeret personale m.v.

Trafikstyrelsens tilsyn inden for jernbaneområdet vil stige i de kommende år. Dette skal ses i lyset af krav, der følger af nye fælleseuropæiske regler.

Derudover lægger de fælleseuropæiske regler op til, at sikkerhedsmyndighedernes kontrol med virksomhederne i højere grad skal baseres på tilsyn end på godkendelse på forhånd.

Trafikstyrelsens tilsynsaktiviteter er i dag finansieret via bevilling i finansloven.

Gebyrer

Den gældende jernbanelov indeholder følgende bestemmelser om gebyrer:

- § 4, stk. 8: Trafikstyrelsen kan opkræve gebyr i forbindelse med udstedelse af tilladelse til jernbanevirksomheder eller jernbaneinfrastrukturforvaltere.
- § 6, stk. 3: Transportministeren kan fastsætte regler om certificering af jernbaneteknisk personale. Der opkræves gebyr for udstedelse af certifikater.
- § 21 u: Transportministeren kan fastsætte regler om gebyrer til dækning af Trafikstyrelsens omkostninger ved varetagelse af opgaverne i henhold til denne lov.

Hjemlerne er udmøntet på nogle områder - herunder licenser (tilladelser) til jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere (§ 4, stk. 8), udstedelse af lokomotivførerlicenser (§ 6, stk. 3) godkendelse af læsseenheder, helbredsgodkendelser m.v. (§ 21 u).

Bemyndigelserne er udmøntet i bekendtgørelse nr. 513 af 20. maj 2010 om gebyrer på Trafikstyrelsens område.

2.7.2 Transportministeriets overvejelser og lovforslag

Det foreslås, at inspektioner og tilsyn, herunder tilsyn med sikkerhedscertifikater og sikkerhedsgodkendelser, jf. lovens § 4a, § 6, stk. 4, og § 21 i fremover finansieres via en afgift betalt af de virksomheder, som er underlagt dette tilsyn.

Med lovforslagets § 21 u, stk. 1-7, bliver der skabt hjemmel til at finansiere de med tilsynet forbundne udgifter, via en ordning som betales af de virksomheder, som er omfattet af Trafikstyrelsens tilsyn.

Afgift i forbindelse med tilsyn

Det ønskes, at Trafikstyrelsens tilsynsaktiviteter på jernbaneområdet fremover – parallelt med luftfartsområdet og postområdet - skal finansieres via en årlig afgift pr. virksomhed. Afgiften forventes at afspejle virksomhedernes aktivitetsniveau. Afgiften vil skulle finansiere Trafikstyrelsens tilsyn med de virksomheder, der er underlagt Trafikstyrelsens tilsyn i henhold til loven.

Med lovforslaget foreslås en model, hvor afgiften fastsættes under hensyntagen til virksomhedernes aktivitet – målt i antal kørte togkilometer i Danmark. Det forventes, at jo større aktivitet en virksomhed har, des mere tilsyn føres der af Trafikstyrelsen, og des større bør den årlige afgift derfor være.

Grundbeløb og aktivitetsafgift

Det foreslås, at virksomhederne uanset aktivitetsniveau skal betale et årligt grundbeløb på 50.000 kr. pr. sikkerhedscertifikat og et årligt grundbeløb på 50.000 kr. pr. sikkerhedsgodkendelse, de besidder. Det vil sige, at hvis en virksomhed både er sikkerhedscertificeret som jernbanevirksomhed og sikkerhedsgodkendt som infrastrukturforvalter, skal virksomheden betale i alt 100.000 kr. årligt. Til dette beløb lægges en aktivitetsafhængig afgift pr. kørt togkilometer. Aktivitetsafgiften foreslås sat til 0,0475 kr. pr. kørt togkilometer og betales af jernbanevirksomheder, entreprenører og infrastrukturforvaltere.

Afgiften (både grundbeløb og aktivitetsafgift) vil komme til at gælde for alle nuværende virksomheder med sikkerhedsgodkendelse og/eller sikkerhedscertifikat og vil også komme til at

omfatte alle virksomheder, der i fremtiden ønsker at udføre jernbanetransport eller forvalte og drive jernbaneinfrastruktur i Danmark.

Entreprenørvirksomheder som ønsker at lade sig sikkerhedscertificere, dvs. at opnå et sikkerhedscertifikat, vil ligeledes være omfattet af reglerne.

Trafikstyrelsen gennemfører som hovedregel mindst ét årligt tilsyn med alle sikkerhedscertifikater og sikkerhedsgodkendelser.

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 (50.000 kr.).

Opkrævning af afgiften

Opkrævning af afgiften fra virksomhederne foreslås foretaget i januar måned. Her vil Trafikstyrelsen opkræve grundafgiften samt en foreløbig opkrævning 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.

Det er hensigten, at i 2012, hvor afgiftsopkrævningen påbegyndes, vil der blive opkrævet afgift for tilsyn fra virksomhederne fra lovens ikrafttræden og året ud.

Herudover foreslås, at virksomhederne er fuldt afgiftspligtige, når de har været omfattet af kravene om tilsyn i lov om jernbane § 4a, § 6, stk. 3 og 4, og § 21 i, i det pågældende kalenderår. Det indebærer, at der også vil blive opkrævet grundafgift for de virksomheder, som får sikkerhedscertifikat eller sikkerhedsgodkendelse eller ophører i løbet af året, ligesom de skal betale aktivitetsafgift efter det antal kørte togkilometer den pågældende periode.

Et eventuelt overskud eller underskud overføres til næste finansår. Der tilstræbes en balance over en 4-årig periode, som det er gældende for omkostningsdækkede afgifter, jf. Finansministeriets budgetvejledning pkt. 2.3.1.2.

Afgiften for tilsyn skal også ses i sammenhæng med de i lovforslaget foreslåede nye bestemmelser i § 6, stk. 3 og 4, hvor transportministeren kan fastsætte regler om godkendelse af uddannelsessteder og regler om tilsyn af disse uddannelsessteder. Der er her tale om nye EU-regler.

Den foreslåede afgift for tilsyn vil inkludere tilsynet med de jernbanevirksomheder, som mod betaling uddanner lokomotivførere for andre jernbanevirksomheder. Disse jernbanevirksomheder vil i henhold til de nye EU-regler, jf. lovforslagets punkt 5, anses for at være uddannelsessteder og skal derfor efterleve EU-krav til uddannelse af lokomotivførere.

Gebyr

Med lovforslaget bliver der indsat en præcisering om, at der tillige kan fastsættes gebyrer til dækning af Trafikstyrelsens omkostninger ved varetagelse af opgave i henhold til fællesskabsretlige regler.

Denne præcisering vil indebære, at også for nye opgaver angivet i fællesskabslovgivningen, vil der i forbindelse med udstedelse af bekendtgørelser i henhold til retsakten og jernbaneloven kunne udstedes regler om gebyr.

Præciseringen af § 21 u giver Trafikstyrelsen mulighed for at lade gebyret for ibrugtagningstilladelser afspejle det ekstra ressourceforbrug, der er forbundet med styrelsens udvidede vejledning.

Ordnningen vil også bringes i overensstemmelse med Trafikstyrelsens gebyrmuligheder på luftfartsområdet, hvor brugen af gebyrer er afpasset ressourceforbruget ved udøvelsen af styrelsens opgaver.

Finansiering af tilsynet med andre uddannelsessteder end jernbanevirksomhederne, herunder skoler eller andre institutioner, der uddanner lokomotivførere, foreslås finansieret efter lovens § 21 u, stk. 8, om gebyrer.

Godkendelser, forhåndsdialog og tilkendegivelser

Trafikstyrelsen godkender jernbanekøretøjer og -infrastruktur gennem udstedelse af ibrugtagningstilladelser. Endvidere godkender Trafikstyrelsen jernbanevirksomhedernes og infrastrukturforvalternes sikkerhedsregler.

En ibrugtagningstilladelse er Trafikstyrelsens godkendelse af ansøgers sikkerhedsarbejde i forbindelse med ny/ændret infrastruktur eller køretøjer, dvs. en godkendelse af et konkret jernbaneprojekt.

Ansøger dokumenterer løbende sit sikkerhedsarbejde gennem udfærdigelse af en række sikkerhedsdokumenter samt erklæringer om overholdelse af relevante fællesskabsretlige regler. Al denne dokumentation er obligatorisk, og skal vurderes af Trafikstyrelsen i forbindelse med sagsbehandlingen.

Der er således tale om en høj grad af kontrol af det enkelte projekt og de regler, der lægges til grund for projekterne fra Trafikstyrelsens side.

Fra 1. januar 2012 lægger Trafikstyrelsen op til, at virksomhederne får en højere grad af selvforvaltning i forbindelse med ibrugtagning af køretøjer/infrastruktur.

Virksomhederne får mulighed for at håndtere mindre projekter selv uden Trafikstyrelsens mellemkomst, og samtidig mindskes dokumentationskravene i de øvrige sager. Sikkerhedsdokumenterne erstattes således af en sikkerhedsvurderingsrapport udfærdiget af en uvildig assessor. Ansøger kan dog, navnlig i forbindelse med godkendelse af større jernbaneprojekter (f.eks. København-Ringsted, Femern, letbaneprojekter m.fl.) have behov for en større grad af sikkerhed for, at projektet vil blive godkendt. Som et tilbud om udvidet vejledning i forbindelse med sagsbehandlingen tilbyder Trafikstyrelsen derfor virksomhederne forhåndsdialog og tilkendegivelse.

Trafikstyrelsens almindelige vejledningspligt udmøntes traditionelt gennem generel vejledning, f.eks. i form af udformning af skriftlige vejledninger, undervisning i EU- og danske regler osv. Forhåndsdialog og tilkendegivelse går ud over den almindelige vejledningsforpligtelse og er frivillige værktøjer, som kan hjælpe de enkelte (fortrinsvis store) projekter, der ønsker at minimere projektrisikoen, det være sig økonomiske, tidsmæssige eller andre risici. Forhåndsdialogen håndteres sædvanligvis ved møder, og omfanget afhænger af projektets omfang og kompleksitet. Tilkendegivelse benyttes i store projekter, og har til formål at betrygge ansøger i, at denne foretager de rigtige handlinger og den rigtige proces følges, som projektet skrider frem.

Forhåndsdialog og tilkendegivelse er således vejledning, der gives i et specifikt projekt, som et led i sagsbehandlingen, på ansøgers foranledning.

Der lægges derfor op til, at udover selve godkendelsen vil forhåndsdialog og tilkendegivelse også blive gebyrbelagt (Trafikstyrelsens almindelige vejledning indgår ikke heri).

Dette vil bl.a. indebære, at Trafikstyrelsens nuværende gebyrbekendtgørelse vil blive ændret og dermed også afspejle udvidelsen af Trafikstyrelsens opgaver, som angivet ovenfor. Der lægges derfor op til, at udover selve godkendelsen, vil forhåndsdialog og tilkendegivelse også blive gebyrbelagt (Trafikstyrelsens almindelige vejledning indgår ikke heri).

2.8 Gebyrfinansiering af Jernbanenævnets drift

2.8.1 Gældende ret

Efter jernbanelovens § 24, stk. 4, kan transportministeren fastsætte regler om gebyrer til dækning af Jernbanenævnets omkostninger ved varetagelse af opgaver i henhold til denne lov. I bemærkningerne til denne bestemmelse, jf. lovforslag nr. 170 af 17. marts 2010, er det anført, at denne hjemmel vil kunne anvendes i forbindelse med nye opgaver, som Jernbanenævnet måtte blive tildelt, f.eks. som følge af ny EU-regulering.

Med hjemmel i § 24, stk. 4, er der i dag alene fastsat et gebyr for indbringelse af klage til Jernbanenævnet.

2.8.2 Transportministeriets overvejelser og lovforslag

Med forslaget til den nye § 24, stk. 4, foreslås det, at der indføres en hjemmel til, at Jernbanenævnets drift i det hele kan gebyrfinansieres. Jernbanenævnet blev oprettet i 2010 for at imødekomme en begrundet udtalelse fra Kommissionen.

Jernbanenævnet varetager en række klage- og tilsynsopgaver på jernbaneområdet, der er fastsat i EU's jernbanepakker. Opgaverne vedrører navnlig markedsovervågning og andre konkurrencerelaterede opgaver. Der foreslås indført en betalingsordning, hvorefter de jernbanevirksomheder, som Jernbanenævnet fører tilsyn med i henhold til jernbaneloven, betaler for de udgifter, der er forbundet med Jernbanenævnets drift. En lignende ordning kendes fra bl.a. energiområdet (elforsyningslovens § 78, varmforsyningslovens § 23 c og naturgasforsyningslovens § 44). Det foreslås, at transportministeren kan fastsætte nærmere regler herom. Det er hensigten, at reglerne i første omgang skal undtage privatbanerne (undtagen Hirtshalsbanen, der er en del af TEN-nettet) og DSB S-tog fra betalingsforpligtelsen, idet de i det væsentligste kun er omfattet af nævnets tilsyn med håndhævelsen af passagerrettighedsforordningen (1371/2007). På længere sigt kan der dog fastsættes regler, der pålægger disse betalingsforpligtelse i takt med, at EU-regler pålægger dem yderligere pligter.

Det foreslås endvidere, at transportministeren fortsat kan fastsætte regler om, at der skal betales et gebyr for indbringelse af klage for Jernbanenævnet.

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

Lovforslaget vil medføre en mindre forøgelse af administration for staten (Trafikstyrelsen) ved godkendelsesordningen af uddannelsessteder samt tilsyn hermed. Godkendelserne vil være gebyrfinansieret.

Lovforslaget vil medføre en ekstra udgift for Banedanmark, da det er forudsat, at Banedanmark skal bidrage til afgiftsfinansieringen af Trafikstyrelsens tilsyn. Lovforslaget vil ligeledes medføre en øget udgift for regionerne, da de finansierer privatbanerne. Dette vil sandsynligvis udløse et DUT-krav.

Lovforslaget vil medføre en beskedent mindredrift for kommunerne som følge af ændringen af reglerne om udgiftsfordelingen vedrørende sikkerhedsforanstaltninger i jernbaneoverkørsler. Denne

mindreudgift vil være en konsekvens af, at kommunerne ikke længere skal afholde udgiften til drift af sikkerhedsforanstaltninger, hvor de har forårsaget et anlægsprojekt i en overkørsel. Disse udgifter vil fremover skulle afholdes af Banedanmark. Der vil således blive rejst et DUT-krav mod kommunerne.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

Lovforslaget medfører en mindre administrativ og økonomisk bebyrdelse af erhvervslivet på baggrund af, at der vil blive opkrævet gebyr for godkendelse af uddannelsessteder samt øget administration i forbindelse med ansøgning om godkendelse som uddannelsessted.

Lovforslaget vil medføre en merudgift for jernbanevirksomhederne som følge af bestemmelsen om gebyrfinansiering af Jernbanenævnet og bestemmelsen om afgiftsfinansiering af Trafikstyrelsens tilsyn.

5. Administrative konsekvenser for borgere

Lovforslaget har ingen administrative konsekvenser for borgerne.

6. Miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget har ingen miljømæssige konsekvenser.

7. Forholdet til EU-retten

Lovforslaget gennemfører dele af Kommissionen afgørelse af 22. november 2011 vedrørende godkendelse af uddannelsessteder, eksaminander og censorer for uddannelse af lokomotivførere. Lovforslaget indeholder i øvrigt ikke EU-retlige aspekter, men foretager en tilpasning af jernbanelovens bestemmelser på baggrund af direktiv 2007/59/EF om certificering af lokomotivførere og 2008/57/EF om interoperabilitet i jernbanesystemet i Fælleskabet, der allerede er gennemført i dansk ret.

8. Høring

Lovforslaget er sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer:

9. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindreudgifter	Negative konsekvenser/merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, regioner og kommuner	<p>Der vil blive opkrævet gebyr for ordningen med godkendelse af uddannelsessteder, som uddanner lokomotivførere.</p> <p>Kommunerne vil få færre udgifter som følge af, at de ikke længere skal afholde udgifter til drift af sikkerhedsforanstaltninger i visse jernbaneoverkørsler.</p>	<p>Trafikstyrelsen skal administrere ordningen med udstedelse af godkendelser til uddannelsessteder, samt tilsyn hermed. Det skønnes, at Trafikstyrelsen skal anvende 1/4 -1/3 årsværk til administrationen af ordningen.</p> <p>Privatbanerne vil skulle betale et gebyr i det omfang, privatbanerne ønsker godkendelse som uddannelsessted</p> <p>Afgiftsfinansiering af</p>

		<p>Trafikstyrelsens tilsyn samt gebyrer vil medføre en merudgift for Banedanmark og regionerne, som finansierer privatbanerne.</p> <p>Banedanmark vil muligvis få en begrænset merudgift til drift af sikkerhedsforanstaltninger i visse jernbaneoverkørsler.</p>
Administrative konsekvenser for stat, regioner og kommuner	Ingen	Såfremt privatbanerne ønsker at blive godkendt som uddannelsessted, vil dette kunne medføre mindre administrative omkostninger i forbindelse med ansøgningen.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	<p>Godkendelsesordningen for uddannelsessteder, som ønsker at uddanne lokomotivførere medfører mindre økonomiske konsekvenser for erhvervslivet, idet der vil blive opkrævet gebyr for godkendelsen.</p> <p>Gebyrfinansiering af Jernbanenævnet og afgiftsfinansiering af Trafikstyrelsens tilsyn vil medføre en merudgift for jernbanevirksomhederne</p>
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Forslaget vil medføre mindre administrative konsekvenser for uddannelsessteder, som ønsker at få en godkendelse til at uddanne lokomotivførere.
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	<p>Lovforslaget gennemfører dele af Kommissionens afgørelse af 22. november 2011 om godkendelse af uddannelsessteder.</p> <p>Lovforslaget indeholder i øvrigt ikke EU-retlige aspekter, men foretager en tilpasning af jernbanelovens bestemmelser på baggrund af direktiver, der allerede er gennemført i dansk ret.</p>	

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Ændringen af § 4, stk. 4, er en konsekvensændring som følge af selskabsloven.

Til nr. 2

Det foreslås at der indføres hjemmel i § 4 a til, at ministeren kan fastsætte regler om tilsyn, påbud og forbud vedrørende virksomheder og personer, som udfører opgaver for jernbanevirksomheder og – infrastrukturforvaltere for at sikre ensartethed i behandlingen af de forskellige virksomheder på jernbaneområdet, herunder jernbanesikkerhedsområdet. Trafikstyrelsen kan i dag udstede påbud og forbud, samt føre tilsyn med jernbanevirksomheder og -infrastrukturforvaltere.

Der henvises til de almindelige bemærkninger pkt. 2. 3.

Til nr. 3

I dag kan Trafikstyrelsen udstede sikkerhedscertifikater til entreprenører m.fl., der udfører opgaver for jernbanevirksomheder og -infrastrukturforvaltere.

Som følge af kommende EU-lovgivning vil der fremover være behov for at fastsætte regler om, at virksomheder (certificerende organer), som Danmark udpeger i henhold til retsakter fastsat af Den Europæiske Union, til at udstede certifikater til bl.a. vedligeholdelsesenheder eller vedligeholdelsesværksteder m.v., skal være akkrediterede. I øjeblikket findes der kun EU-regler om certificering af enheder med ansvar for vedligeholdelse af godsvogne, men der forventes at komme tilsvarende EU-regler for alle typer af køretøjer.

Ministeren vil med den foreslåede bestemmelse kunne fastsætte regler om en akkrediteringsordning for de certificerende virksomheder. Den akkrediterede ordning skal sikre national og international anerkendelse af certifikaterne.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger pkt. 2.6.

Til nr. 4

Det foreslås i § 5, stk. 2, at ministeren bemyndiges til at fastsætte regler om udstedelse af påbud og forbud til veteranbanerne. Transportministeren kan i henhold til eksisterende bestemmelser i jernbaneloven udpege sagkyndige private virksomheder eller personer til at føre tilsyn med veteranbanerne. Denne kompetence har ministeren delegeret til Trafikstyrelsen, som udpeger et antal sagkyndige til at udføre tilsynet med veteranbanerne.

Bemyndigelsen forventes udnyttet således, at såfremt de sagkyndige private virksomheder eller personer, der fører tilsyn med veteranbanerne, konstaterer forhold, der udgør en risiko for jernbanesikkerheden, er disse 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.

Der henvises til de almindelige bemærkninger punkt 2.3.

Til nr. 5

Der foreslås en bemyndigelse i § 6, stk. 3, til at ministeren kan fastsætte regler om godkendelse af uddannelsessteder for lokomotivførere og opkræve gebyr herfor.

Der foreslås endvidere en bemyndigelse i § 6, stk. 4, til at ministeren kan fastsætte regler om tilsyn med disse uddannelsessteder.

Trafikstyrelsen godkender i dag jernbanevirksomhedernes og infrastrukturforvalternes sikkerhedsmæssige uddannelser.

Godkendte jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere, som udelukkende uddanner egne lokomotivførere, vil kunne godkendes i henhold til den foreslåede bestemmelse via udvidelse af deres sikkerhedscertifikat. For disse virksomheder vil det administrative arbejde være en mindre opgave, idet virksomhederne allerede er i besiddelse af langt de fleste oplysninger, som er nødvendige for en godkendelse. Det forventes, at virksomhederne vil skulle sammenfatte disse oplysninger - med de nødvendige supplement - i en ansøgningskontekst. Uddannelsesplaner, undervisningskompetencer m.v. findes i forvejen i virksomhederne og er allerede godkendt af Trafikstyrelsen, hvorfor der for det faglige indhold vil kunne henvises til forudgående godkendelser.

For ansøgere, som Trafikstyrelsen ikke har godkendt, vil godkendelsesordningen betyde, at såvel de faglige som de organisatoriske forhold, som et uddannelsescenter skal efterleve skal beskrives, idet sådanne ansøgere ikke er indehavere af et sikkerhedscertifikat. Dette vil formodentlig medføre en udvidet administrativ opgave, end det er tilfældet for godkendte jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere.

Godkendelsen som uddannelsescenter omfatter også retten til at fungere som eksaminationscenter.

Der henvises i øvrigt til lovforslagets almindelige bemærkninger punkt 2.1.

Til nr. 6

Der foreslås i § 8 a, stk. 2, at transportministeren bemyndiges til at fastsætte regler om sikkerhedsforanstaltninger i jernbaneoverkørsler. Sikkerhedsforanstaltningerne er bl.a. krydsmærker, advarselssignalanlæg og bomanlæg. De nærmere krav til sikkerhedsforanstaltninger i jernbaneoverkørsler, herunder også ansvaret for disse, fastsættes, som det også er tilfældet i dag, i en bekendtgørelse. Her defineres også begrebet "sikkerhedsforanstaltninger" nærmere. Reglerne fastsættes efter forhandling med Justitsministeriet.

Reglerne finder anvendelse for sikkerhedsforanstaltninger i både eksisterende og nye jernbaneoverkørsler. Nye jernbaneoverkørsler anlægges hovedsageligt, når eksisterende jernbaneoverkørsler, der er sikret med krydsmærker nedlægges og der etableres en ny jernbaneoverkørsel som erstatning.

Den foreslåede bestemmelse er en videreførelse af § 85 i lov om offentlige veje.

Det foreslås i § 8 a, stk. 3, at ministeren kan tage initiativet til anlæg eller udbygning af viadukter. Forinden beslutningen træffes, skal der indhentes udtalelse fra relevante jernbaneinfrastrukturforvalter og vejbestyrelse. Såfremt anlægget besluttet fremmet, kan ministeren pålægge den relevante jernbaneinfrastrukturforvalter og/eller vejbestyrelse at udføre arbejdet.

Forslag til anlæg eller ombygning af viadukter kan forelægges ministeriet af jernbaneinfrastrukturforvaltere og vejbestyrelser. Disse kan ligeledes henlede ministeriets opmærksomhed på jernbaneoverkørsler, hvor særlige trafikale eller færdselssikkerhedsmæssige forhold taler for gennemførelse af viaduktanlæg.

Den foreslåede bestemmelse er en videreførelse af § 84, stk. 1, 1. pkt., i lov om offentlige veje.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger pkt. 2.4.

Til nr. 7

Det foreslås i § 21 e, stk. 2, at den gældende § 21 e kommer til at omfatte arkæologiske forundersøgelser. Det indebærer, at infrastrukturforvalteren, Metroselskabet I/S eller Trafikstyrelsen kan foretage arkæologiske forundersøgelser under de samme betingelser, der er nævnt i den gældende § 21 e, stk. 1.

Da der er tale om et indgreb, der er mere indgribende end de forundersøgelser, der er omfattet af den gældende bestemmelse, foreslås det i *stk. 4*, at ejeren skal underrettes skriftligt senest 28 dage inden de arkæologiske forundersøgelser gennemføres

Det foreslås i stk. 3, at forlænge det gældende varsel på 8 dage til 14 dage for at ensrette reglerne med reglerne på vejområdet. Ejeren af de i stk. 1 nævnte arealer skal således underrettes skriftligt senest 14 inden gennemførelsen af de i stk. 1 nævnte undersøgelser.

I den foreslåede stk. 5, bestemmes det – i tråd med hvad der er gældende for de forundersøgelser, der er omfattet af den gældende § 21 e – at erstatning for skade, der bliver påført ved de arkæologiske forundersøgelser, hvis der ikke kan opnås en aftale med ejeren herom, fastsættes ved taksation efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger i afsnit 2.6.

Til nr. 8

Det foreslås, at overskriften på kapitel 8 c ændres, da bestemmelserne i kapitlet foreslås tilpasset således, at de også fastsætter krav om overholdelse af regler, godkendelse, tilsyn og påbud i forbindelse med vejvundte sikkerhedsforanstaltninger i jernbaneoverkørsler.

Til nr. 9

Det foreslås i § 21 i, stk. 2, at de vejvundte sikkerhedsforanstaltninger i jernbaneoverkørsler, der er åbne for almindelig færdsel, omfattes af Trafikstyrelsens almindelige tilsynsbestemmelse. Dermed er de vejvundte sikkerhedsforanstaltninger uden yderligere også omfattet af påbudsbestemmelsen i § 21 l, stk. 3.

Den foreslåede bestemmelse er en videreførelse af § 86, stk. 1, 2. pkt., i lov om offentlige veje.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger pkt. 2.4.

Til nr. 10

Der foreslås i § 21 i, stk. 1, nr. 4 en præcisering af den gældende bestemmelse.

Den gældende bestemmelse implementerede Jernbanesikkerhedsdirektivets (Rådets Direktiv 2004/49/EF af 29. april 2004 om jernbanesikkerhed i EU) krav om sikkerhedscertifikater til jernbanevirksomheder og sikkerhedsgodkendelser til jernbaneinfrastrukturforvaltere. Nyskabelsen i certifikaterne/godkendelserne var, at virksomhederne skulle have et sikkerhedsledelsessystem, og derfor blev bestemmelsen formuleret med udgangspunkt i sikkerhedsledelsessystemet, da det var dette, Trafikstyrelsen først og fremmest havde behov for at føre tilsyn med.

Med præciseringen af § 21 u stk. 1, nr. 4 fra ”sikkerhedsledelsessystem” til ”sikkerhedscertifikat og sikkerhedsgodkendelse” vil bestemmelsen svare til det sprogbrug, som er angivet i lovens § 3, hvori

det angives, at en jernbanevirksomhed skal have udstedt et sikkerhedscertifikat og en jernbaneinfrastrukturforvalter skal have en sikkerhedsgodkendelse udstedt af Trafikstyrelsen.

Til nr. 11

Med den foreslåede ændring af § 21 k, stk. 4, præciseres det, at vejvendte sikkerhedsforanstaltninger i jernbaneoverkørsler, der er åbne for almindelig færdsel, ikke må tages i brug, før Trafikstyrelsen har udstedt en ibrugtagningstilladelse. Dette gælder uanset, hvilken ændring der foretages af de vejvendte sikkerhedsforanstaltninger. Som konsekvens af den foreslåede ændring af bestemmelsen vil § 21 k, stk. 6, umiddelbart finde anvendelse på de vejvendte sikkerhedsforanstaltninger i jernbaneoverkørsler, således at Trafikstyrelsen kan fastsætte nærmere regler om og træffe afgørelse om godkendelse af de vejvendte sikkerhedsforanstaltninger i jernbaneoverkørsler. Trafikstyrelsen kan i medfør af denne bestemmelse også give tilladelse til at gøre sikkerhedsforanstaltninger mindre omfattende, hvis jernbaneinfrastrukturforvalteren kan påvise, at det er forsvarligt, f.eks. på grund af trafikudviklingen i den pågældende jernbaneoverkørsel.

Det bemærkes, at det ikke er hensigten, at undtagelsesbestemmelsen i § 21 k, stk. 6, om, at visse forhold kan undtages fra godkendelse, skal anvendes i forbindelse med de vejvendte sikkerhedsforanstaltninger i jernbaneoverkørsler.

Bestemmelsen er en videreførelse af § 86, stk. 1, 1. pkt. og stk. 3, i lov om offentlige veje med mindre præciseringer.

Til nr. 12 og 13

Det foreslås, at de vejvendte sikkerhedsforanstaltninger i jernbaneoverkørsler, der er åbne for almindelig færdsel, og sikkerheden for vejtrafikken i disse jernbaneoverkørsler omfattes af lov om jernbanes påbuds- og forbudsbestemmelser på samme måde som anden jernbaneinfrastruktur.

Bestemmelsen er en videreførelse af § 86, stk. 2, i lov om offentlige veje.

Til nr. 14

Trafikstyrelsen fører et audit- og risikobaseret tilsyn med jernbanevirksomhederne og jernbaneinfrastrukturforvalterne. Trafikstyrelsen ønsker mest mulig jernbanesikkerhed for tilsynsressourcerne.

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. Trafikstyrelsen gennemfører certificerings- og godkendelsestilsyn med udgangspunkt i virksomhedernes sikkerhedscertifikat eller sikkerhedsgodkendelse. Denne type tilsyn benyttes ved udstedelse, fornyelse, opfølgning og ændring af sikkerhedscertifikater eller sikkerhedsgodkendelser. En række bekendtgørelser stiller krav til virksomhederne indenfor bl.a. områder som jernbanesikkerhed, beredskab, uddannelse og ibrugtagningstilladelser. Trafikstyrelsen skal gennem tilsynet sikre, at virksomhederne opfylder de fastsatte krav samt overholder regler.

Med lovforslagets § 21 u, stk. 1-7, bliver der skabt hjemmel til at finansiere de med tilsynet forbundne udgifter via en ordning som foreslås betalt af jernbanevirksomhederne og infrastrukturforvalterne.

Med lovforslagets § 21 u, stk. 8 og 9 videreføres Trafikstyrelsens mulighed for at opkræve gebyrer for Trafikstyrelsens opgaver i henhold til lov om jernbane. Der skabes om noget nyt hjemmel til, at der også kan opkræves gebyr for opgaver i henhold til fællesskabsretlige regler på jernbaneområdet.

Der henvises i det hele til de almindelige bemærkninger pkt. 2.7.

Til nr. 15

Idet der foreslås indsat en ny bestemmelse, § 21 x, i kap. 8 d, foreslås det at ændre titlen på kapitlet.

Til nr. 16

Der foreslås indført udtrykkelig hjemmel i § 21 x til fortsættelse af den eksisterende praksis, hvorefter det i administrative forskrifter fastsættes, at internationale vedtagelser på engelsk skal følges, uanset at de pågældende vedtagelser ikke er oversat til dansk. Den foreslåede bestemmelse svarer til, hvad der er gennemført på søfartsområdet, jf. § 17 i lov om sikkerhed til søs, og på luftfartsområdet, jf. § 153 a i luftfartsloven.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger 2.2.

Til nr. 17

Til § 21 y

Det er ifølge gældende EU-direktiver jernbaneinfrastrukturforvalteren, der har ansvaret for sikkerheden i overkørslen. Det foreslås, at det altid er jernbaneinfrastrukturforvalteren, der skal afholde udgifter til almindelig drift og vedligeholdelse af sikkerhedsforanstaltningerne. Dette gælder også sikkerhedsforanstaltninger, hvor vejmyndigheden/vejbestyrelsen har afholdt udgifterne til etablering eller forbedring af sikkerhedsforanstaltningerne, jf. den foreslåede § 21 z. At disse drift- og vedligeholdelsesudgifter – for sikkerhedsforanstaltninger, hvor vejbestyrelsen/vejmyndigheden har afholdt udgifter til etablering eller forbedring – fremover skal afholdes af jernbaneinfrastrukturforvalteren, er en ændring i forhold til den gældende bestemmelse i vejlovens § 86, stk. 5, hvorefter den instans, der forårsager et projekt i en jernbaneoverkørsel også er den instans, der skal afholde udgifterne til anlæg, drift og vedligeholdelse. Baggrunden for denne ændring er, at det er mest hensigtsmæssigt for at sikre et tilstrækkeligt sikkerhedsniveau, at det er den, der er ansvarlig for sikkerheden i overkørslen, der skal bære udgifterne til drift og vedligehold.

I dag findes der aftaler (overenskomster) for visse overkørsler, hvor der er aftalt en udgiftsfordeling, der pålægger vejbestyrelsen/vejmyndigheden at afholde udgifterne til drift og vedligehold af sikkerhedsforanstaltningerne. Det foreslås, at de aftaler, der er gældende, opretholdes.

I forbindelse med Banedanmarks overtagelse af infrastrukturansvaret for overkørslerne på privatbanernes net, forudsættes det, at Banedanmark indtræder i de aftaler, som Vejdirektoratet har lavet med vejbestyrelser/vejmyndigheder.

Idet hovedreglen i forslaget er, at udgifter til drift og vedligehold afholdes af jernbaneinfrastrukturforvalteren, foreslås det, at der ikke efter lovens ikrafttræden kan indgås aftaler, der indeholder vilkår om en anden udgiftsfordeling.

Til § 21 z

Det foreslås, at den instans, der forårsager et anlægsprojekt i en overkørsel, også er den, der skal afholde udgifterne til de ændringer i sikkerhedsforanstaltningerne, der er påkrævet for at overkørslen lever op til gældende sikkerhedskrav. Det gælder udgifter til både ombygning, forbedringer og etablering af helt nye sikkerhedsforanstaltninger. Ordningen svarer til den, der findes i dag med den undtagelse, at udgifterne til fremtidig drift og vedligehold af de sikkerhedsforanstaltninger, der er betalt af den, der har forårsaget projektet, ikke længere også skal

afholdes af den, der har forårsaget projektet. I dag findes der aftaler, der regulerer udgiftsfordelingen i visse overkørsler. Disse foreslås opretholdt jf. bemærkningerne til den foreslåede § 21 y.

Det vil sige, at hvis det er vejbestyrelsen/vejmyndigheden, der forårsager et projekt, der medfører behov for forbedring eller etablering af sikkerhedsforanstaltningerne, afholder vejbestyrelsen/vejmyndigheden udgifterne til disse, men udgifterne til den fremtidige drift og vedligeholdelse af sikkerhedsforanstaltningerne afholdes af jernbaneinfrastrukturforvalteren.

Udgifter til ændringer i sikkerhedsforanstaltninger, der ikke kan henføres til et anlægsprojekt i overkørslen, afholdes af jernbaneinfrastrukturforvalteren, der som ansvarlig for sikkerheden i overkørslen skal sørge for, at overkørslen lever op til gældende sikkerhedskrav. En sådan ændring vil typisk være tilfældet, hvor jernbaneinfrastrukturforvalteren selv vurderer - f.eks. som følge af den almindelige udvikling i vejtrafikken – at yderligere sikkerhedsforanstaltninger er påkrævet. Herudover kan Trafikstyrelsen som tilsynsmyndighed vurdere, at der er behov for at pålægge jernbaneinfrastrukturforvalteren at etablere eller ændre sikkerhedsforanstaltningerne.

Til § 21 æ

Den foreslåede bestemmelse viderefører gældende ret. Der er tale om en videreførelse af lov om offentlige veje § 84, stk. 1, sidste punktum, og stk. 2.

Til nr. 18 og 19

Med forslaget til den nye § 24, stk. 4, foreslås det, at der indføres en hjemmel til, at Jernbanenævnets drift i det hele gebyrfinansieres af de jernbanevirksomheder, som nævnet fører tilsyn med efter jernbaneloven eller efter regler udstedt i henhold til denne lov. Det foreslås, at ministeren kan fastsætte nærmere regler herom. Det er hensigten, at bemyndigelsen i første omgang skal udmøntes således, at privatbanerne (undtagen Hirtshalsbanen, der er en del af TEN-nettet) og DSB S-tog undtages fra betalingsforpligtelsen, fordi de i det væsentligste kun er omfattet af nævnets tilsyn med, at passagerrettighedsforordningen (1371/2007) overholdes. På længere sigt kan ministeren dog tænkes at fastsætte regler, der pålægger disse betalingsforpligtelse i takt med, at EU-regler pålægger dem yderligere pligter. Bemyndigelsen vil endvidere skulle benyttes til at fastsætte regler for beregningsmetoden samt regler for opkrævningen.

Det foreslås endvidere, at transportministeren fortsat kan fastsætte regler om, at der skal betales et gebyr for indbringelse af klage for Jernbanenævnet.

Endeligt foreslås det i § 24, stk. 6, at gebyrerne i stk. 4 og 5 kan tillægges renter i overensstemmelse med renteloven samt at transportministeren kan fastsætte regler om betaling for erindringskrivelser for disse gebyrer.

Til nr. 20

I henhold til lov om jernbane kan transportministeren fastsætte regler om en akkrediteringsordning for de bemyndigede organer (Notified Bodies), som ministeren i henhold til interoperabilitetsdirektivet (2008/57/EF) har bemyndiget til at varetage visse opgaver efter direktivet. Disse bemyndigede organer verificerer og kontrollerer, at køretøjer eller jernbaneinfrastruktur, der måtte ønskes godkendt af en virksomhed, er i overensstemmelse med interoperabilitetsdirektivet og de tekniske specifikationer for interoperabilitet (TSI) m.v. Kravet om akkreditering betyder blandt andet, at der sker en uafhængig bedømmelse af de bemyndigede organers kompetence til at udføre en bestemt opgave i overensstemmelse med givne krav. Det foreslås, at sådan en akkrediteringsordning også vil kunne anvendes på f.eks. de såkaldte udpegede organer (Designated Bodies), som i henhold til interoperabilitetsdirektivet skal verificere de nationale tekniske regler udstedt af medlemsstaterne, og som er notificerede overfor EU-

Kommissionen, når der er tale om en godkendelsessag.

Til § 2

Til nr. 1

Det foreslås, at kapitel 7 i lov om offentlige veje (om forholdet til jernbaner) ophæves og bestemmelserne flyttes til lov om jernbane, jf. § 1.

Se i øvrigt nedenstående sammenligningstabel mellem bestemmelserne i lov om offentlige veje og lov om jernbane.

Til § 3

Af hensyn til administrationen af den økonomiske ordning i forslaget pkt. 14 [og pkt. 18], foreslås det, at loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende.

[Det år, hvor afgiftsopkrævningen påbegyndes, vil der blive opkrævet afgift for tilsyn fra virksomhederne fra lovens ikrafttræden og året ud]