

*Udkast*

## **Forslag**

**Til**

## **lov om jernbane**

### **Kapitelloversigt**

**Kapitel 1: Formål**

**Kapitel 2: Anvendelsesområde og definitioner**

**Kapitel 3: Markedsadgang**

**Kapitel 4: Virksomheder på jernbaneområdet**

**Kapitel 5: Infrastruktur og infrastrukturforvaltning**

**Kapitel 6: Ekspropriation og anlæg af baner**

**Kapitel 7: Bybaner**

**Kapitel 8: Veteranbanedrift**

**Kapitel 9: Borgere**

**Kapitel 10: Erstatning, forsikring og farligt gods**

**Kapitel 11: Jernbanesikkerhed og interoperabilitet**

**Kapitel 12: Beredskab**

**Kapitel 13: Undersøgelse af jernbaneulykker**

**Kapitel 14: Kundgørelse og indberetninger**

**Kapitel 15: EU- og Internationale forhold**

**Kapitel 16: Afgifter og gebyrer**

**Kapitel 17: Markedsovervågning**

**Kapitel 18: Delegation og klageadgang**

**Kapitel 19: Straf**

**Kapitel 20: Lovens ikrafttræden, ophævelse og ændring af andre love**

*Udkast*  
**Forslag**  
til  
jernbanelov<sup>1</sup>

Kapitel 1

*Formål*

§ 1. Lovens formål er at fastlægge rammerne for skinnedbåren trafik under hensyn til sikkerhed, fremkommelighed og samfundsøkonomi.

Kapitel 2

*Anvendelsesområde og definitioner*

*Anvendelsesområde*

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

*Stk. 2.* For veteranbanedrift gælder alene kapitel 8.

*Stk. 3.* Bybaner er ikke omfattet af kapitel 3 om markedsadgang, §§ 17-18 om tildeling af infrastrukturkapacitet og netredegørelse, samt § 54, stk. 3, om erstatningsansvar for gods.

*Stk. 4.* Udover de i stk. 3 angivne bestemmelser er metro og letbaner ikke omfattet af §§ 20-21 om kontrakter mellem infrastrukturforvalteren og jernbanevirksomheden samt betaling for adgang og §§ 67-69 om helbreds- og kompetencekrav.

*Stk. 5.* Privatbanerne, jf. lov om trafikkselskaber, er ikke omfattet af kapitel 3 om markedsadgang og § 17 om tildeling af infrastrukturkapacitet. Transportministeren kan fastsætte regler om i hvilket omfang kapitel 3 om markedsadgang og § 17 om tildeling af infrastrukturkapacitet skal gælde for privatbanerne.

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

*Definitioner*

---

<sup>1</sup>Loven indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/12/EF af 26. februar 2001 om ændring af Rådets direktiv 91/440/EØF om udvikling af Fællesskabets jernbaner, EF-Tidende 2001 nr. L 75, side 1 ff., Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/13/EF af 26. februar 2001 om ændring af Rådets direktiv 95/18/EF om udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder, EF-tidende 2001 nr. L 75, side 26 ff., Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/14/EF af 26. februar 2001 om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur samt sikkerhedscertificering, EF-tidende 2001 nr. L 75, side 29 ff., og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/49/EF af 29. april 2004 om jernbanesikkerhed i EU og om ændring af Rådets direktiv 95/18/EF om udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder og direktiv 2001/14/EF om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur samt sikkerhedscertificering (jernbanesikkerhedsdirektivet), EU-Tidende 2004 nr. L 164, side 44 ff., samt dele af Europa-Parlamentets og Rådets Direktiv 2012/34/EU om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde EU-tidende L 343 s32ff

**§ 3.** I denne lov forstås ved:

- 1) **Ansøger:** Enhver fysisk eller juridisk person, herunder jernbanevirksomheder, som har en almennyttig eller forretningsmæssig interesse i at købe infrastrukturkapacitet.
- 2) **Bybaner:** Metro, letbaner og S-baner, som udfører transport i byer og forstæder.
- 3) **Veteranbanedrift:** Jernbanedrift, som ikke primært tilsigter at dække et trafikalt behov.
- 4) **Infrastrukturforvalter:** Ethvert organ eller enhver virksomhed, der er ansvarlig for anlæg, vedligeholdelse og forvaltning, herunder trafikstyring, af jernbaneinfrastruktur.
- 5) **Jernbaneinfrastruktur:** Infrastrukturelementer som defineret i bilag I i direktiv 2012/34/EU, som hører til hoved- og sidesporene, med undtagelse af spor inden for reparationsværksteder eller lokomotivremiser samt private sportilslutninger.
- 6) **Jernbanevirksomhed:** En virksomhed, hvis hovedaktivitet består i godstransport eller passagertransport på jernbane, og som er forpligtet til at sørge for trækraften, eller virksomheder, der kun leverer trækraft.

### Kapitel 3

#### *Markedsadgang*

#### *Adgang til infrastrukturen*

**§ 4.** Ansøgere har lige adgang på ikke-diskriminerende vilkår til statens jernbaneinfrastruktur, infrastruktur ejet af A/S Storebæltsforbindelsen og A/S Øresundsforbindelsen samt anden infrastruktur beliggende på den danske del af TEN-nettet samt til stationer, kombiterminaler, rangerfaciliteter og jernbanerelaterede serviceydelser i tilknytning hertil.

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

#### *Adgang til stationer, kombiterminaler og jernbanerelaterede serviceydelser*

**§ 5.** Forvaltere af stationer tildeler mod betaling jernbanevirksomheder betjeningskapacitet på stationer samt tilhørende faciliteter, der ligger på de baneafsnit, som jernbanevirksomheden befærder.

*Stk. 2.* Forvaltere af kombiterminaler tildeler mod betaling jernbanevirksomheder betjeningskapacitet på kombiterminaler i samarbejde med infrastrukturforvalteren for det baneafsnit, hvor kombiterminalerne er beliggende.

*Stk. 3.* Forvaltere af jernbanerelaterede serviceydelser tildeler mod betaling jernbanevirksomheder betjeningskapacitet til de pågældende ydelser. Jernbanerelaterede serviceydelser omfatter vedligeholdelsesfaciliteter, klargøringscentre mv., dog ikke vedligeholdelsesfaciliteter, der er beregnet for specifikke materieltyper.

*Stk. 4.* Ansøgere, der ikke er jernbanevirksomheder, har på samme vilkår som i stk. 1-3 ret til at reservere betjeningskapacitet i tilknytning til tildelt infrastrukturkapacitet.

*Stk. 5.* Transportministeren kan fastsætte nærmere regler om forvaltning af og adgang til stationer, kombiterminaler og jernbanerelaterede serviceydelse.

*Stk. 6.* Stk. 1-3 gælder tilsvarende for havne, hvortil der er knyttet jernbaneaktiviteter og dertil hørende faciliteter til omladning.

**§ 6.** Hvor forvaltere af de i § 5 nævnte faciliteter samtidig kontrolleres direkte eller indirekte af en jernbanevirksomhed, der har en dominerende stilling på jernbanetransportmarkedet, hvor faciliteten benyttes, skal tildelingen forvaltes uafhængigt af den pågældende virksomhed.

*Stk. 2.* Transportministeren kan fastsætte nærmere regler herom, herunder regler om særskilte regnskaber.

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

*Stk. 2.* Transportministeren kan fastsætte nærmere regler herom.

#### *Regnskaber*

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

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

#### Kapitel 4

##### *Virksomheder på jernbaneområdet*

##### *Jernbanevirksomheder*

**§ 9.** Drift af jernbanevirksomhed i Danmark kræver tilladelse, der udstedes af Trafikstyrelsen.

*Stk. 2.* Transportministeren fastsætter nærmere regler om krav til at opnå en tilladelse til at drive

jernbanevirksomhed, herunder krav om hæderlighed, finansiel kapacitet og faglige kompetencer mv.

*Stk. 3.* Transportministeren kan endvidere fastsætte regler om udstedelse, fornyet vurdering, suspension, vilkår, tidsbegrænsning eller tilbagekaldelse af tilladelser.

*Stk. 4.* Trafikstyrelsen underretter Det Europæiske Jernbaneagentur(ERA) om udstedelse, suspension, ændring eller tilbagekaldelse af tilladelser til jernbanevirksomheder.

*Stk. 5.* Tilladelser udstedt af andre medlemsstater i Den Europæiske Union i medfør af EU-regler gælder i Danmark i henhold til EU- reglerne.

#### *Ansøgere, der ikke er jernbanevirksomheder*

**§ 10.** Ansøgere, der ikke er jernbanevirksomheder, skal have en godkendelse af infrastrukturforvalteren på det pågældende baneafsnit, for at kunne reservere infrastrukturkapacitet.

*Stk. 2.* For at opnå godkendelse i henhold til stk. 1 skal den pågældende ansøger have en almennyttig eller forretningsmæssig interesse i at reservere infrastrukturkapacitet.

*Stk. 3.* Banedanmark fastsætter nærmere regler om vilkår for godkendelse af ansøgere, jf. stk. 1 og 2. Vilkårene gengives i netredegørelsen jf. § 18, stk. 1.

#### *Andre virksomheder*

**§ 11.** Transportministeren kan fastsætte regler om sikkerhedscertificering af virksomheder og personer, som udfører opgaver for jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere.

Transportministeren kan tillige fastsætte regler om krav om forsikring mv. for disse virksomheder og personer.

#### *Certificerende virksomheder*

**§ 12.** Transportministeren kan bestemme, at virksomheder, der udsteder certifikater til ihæندهavere af køretøjer, vedligeholdelsesenheder eller værksteder m.v., skal være omfattet af en akkrediteret ordning. Ministeren kan fastsætte nærmere regler herom.

#### *Forretningsbetingelser mv.*

**§ 13.** Jernbanevirksomhederne skal udarbejde forretningsbetingelser om virksomhedernes regler vedrørende befordring, herunder erstatningsansvar over for passagerer ved skader på bagage. Forretningsbetingelserne skal endvidere gengive reglerne i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1371/2007 af 23. oktober 2007 om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser og reglerne om erstatning i forbindelse med national godstransport. Forretningsbetingelserne skal anmeldes til Trafikstyrelsen.

*Stk. 2.* En jernbanevirksomheds forretningsbetingelser skal være offentligt tilgængelige.

### *Kontrolafgift*

§ 14. Transportministeren fastsætter regler om jernbanevirksomhedernes adgang til at opkræve kontrolafgift og ekspeditionsgebyr for passagerer, der ikke foreviser gyldig rejsehjemmel.

*Stk. 2.* Restanceinddrivelsesmyndigheden kan inddrive skyldige beløb ved modregning i overskydende skat mv.

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

### *Færdselsregler*

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

## Kapitel 5

### *Infrastruktur og infrastrukturforvaltning*

#### *Banedanmark*

§ 16. Banedanmark forvalter statens jernbaneinfrastruktur.

*Stk. 2.* Banedanmark kan ligeledes forvalte anden jernbaneinfrastruktur i henhold til aftale med infrastrukturejer.

*Stk. 3.* Banedanmark varetager kapacitetstildeling og trafikstyring på infrastruktur ejet af A/S Storebælt og A/S Øresund.

*Stk. 4.* Banedanmark varetager kapacitetstildeling og trafikstyring på infrastruktur ejet af A/S Femern Landanlæg. Banedanmark kan endvidere varetage kapacitetstildeling på infrastruktur ejet af Femern A/S.

#### *Kapacitetstildeling*

§ 17. Infrastrukturforvalteren tildeler infrastrukturkapacitet på det pågældende baneafsnit.

*Stk. 2.* I de tilfælde, hvor der foreligger modstridende ønsker om jernbaneinfrastrukturkapacitet på et baneafsnit, fordele infrastrukturforvalteren kapaciteten efter nærmere regler fastsat af transportministeren.

*Stk. 3.* Fortrinsret gives til godstrafik i internationale godstogskorridorer i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 913 af 22. september 2010 (godsforordningen) og derefter til offentlig servicetrafik.

*Stk. 4.* Resterende kapacitet fordeles til ansøgende jernbanevirksomheder således, at der tages hensyn til virksomhedernes hidtidige kapacitetsrettigheder, at der inden for nærmere fastsatte rammer stilles kapacitet til rådighed for jernbanevirksomheder, som for første gang ansøger om

rettigheder til baneafsnittet, og at infrastrukturen i øvrigt udnyttes på den samfundsmæssigt mest hensigtsmæssige måde.

#### *Oplysninger om infrastrukturen*

**§ 18.** Banedanmark udarbejder og offentliggør en netredegørelse om karakteren af den infrastruktur, der er til rådighed for jernbanevirksomhederne, og vilkårene for jernbanevirksomhedernes adgang til infrastrukturen, herunder om afgifter og jernbanevirksomhedernes betaling for benyttelse af infrastrukturen, jf. § 21.

*Stk. 2.* Herudover skal Banedanmark i netredegørelsen henvise til en hjemmeside, hvor oplysninger om vilkårene for jernbanevirksomhedernes adgang til servicefaciliteter, der er omfattet af § 5, hvortil jernbanevirksomhederne har adgang, og for levering af ydelser i disse faciliteter.

*Stk. 3.* Transportministeren kan fastsætte regler om de forhold, der er nævnt i stk. 1 og 2.

#### *Krav til færdsel og teknisk information*

**§ 19.** Infrastrukturforvalteren offentliggør sine krav til færdsel på de baneafsnit, som denne forvalter. Kravene skal være tilgængelige for alle jernbanevirksomheder.

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

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

#### *Kontrakter mellem infrastrukturforvalteren og jernbanevirksomheden*

**§ 20.** I forbindelse med tildeling af infrastrukturkapacitet indgår infrastrukturforvalteren kontrakter med jernbanevirksomheden om samarbejdsrelationer og betingelser for benyttelse af infrastrukturen m.v. Kontrakter skal indeholde bestemmelser om bod og bonus for togforsinkelser og for manglende overholdelse af aftalens bestemmelser. Transportministeren kan fastsætte nærmere regler herom.

#### *Betaling for adgang til infrastruktur*

**§ 21.** Transportministeren fastsætter regler om jernbanevirksomhedernes betaling for at benytte jernbaneinfrastrukturen.

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

*Stk. 3.* Transportministeren kan bestemme, at jernbanevirksomheder mod særskilt betaling kan købe særlige ydelser af infrastrukturforvalteren.



§ 22. Banedanmark forsyner jernbanevirksomhederne med kørestrøm efter nærmere regler, der fastsættes af transportministeren. Lov om elforsyning finder ikke anvendelse på Banedanmarks elforsyningsaktiviteter.

#### *Drift og Trafikstyring*

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

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

#### *Sikring af baneafsnittet og driften på sporene*

§ 24. Der kan ikke uden tilladelse fra infrastrukturforvalteren

- 1) foretages udgravninger eller opfyldninger eller anbringes materiel eller materialer i en sådan nærhed af infrastrukturforvalterens grund, at der derved kan opstå fare for driften,
- 2) føres ledninger over, under eller langs med banen,
- 3) ledes vand til banen eller dennes grøfter, herunder opstemning, eller
- 4) foretages arbejder i niveauoverkørsler.

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

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

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

*Stk. 3.* Transportministeren fastsætter nærmere regler om de forhold, der er nævnt i stk. 1 og 2, samt om forhold, der i øvrigt måtte findes fornødne til sikring af driften på sporene.

§ 27. Infrastrukturforvalteren træffer afgørelse om hegnstyper og om etablering, vedligeholdelse og nedtagning af egne hegn på sine baneafsnit.

#### *Hævd og fredning*

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

*Stk. 2.* Der kan ikke rejses fredningssag efter naturbeskyttelsesloven for arealer, der i matriklen er registreret som jernbanearealer.

*Stk. 3.* Der kan ikke rejses fredningssag efter bygningsfredningsloven for jernbaneinfrastruktur med undtagelse af stationsbygninger.

*Stk. 4.* Matrikler, der er registret som jernbanearealer, kan ikke indgå i naturbeskyttede områder, uden den udpegede kommune hører infrastrukturforvalteren forud for udpegning.

### *Infrastrukturens ensartethed og sikkerhed*

**§ 29.** Transportministeren kan fastsætte regler for anlæg, vedligeholdelse, drift og nedlæggelse af infrastruktur, herunder for infrastrukturens forhold til omgivelserne, for entreprisebetingelser og for sådanne forhold, som i øvrigt er af betydning for infrastrukturens ensartethed og sikkerhed.

## Kapitel 6

### *Ekspropriation og anlæg af baner*

#### *Ekspropriation mv.*

**§ 30.** Transportministeren bemyndiges til, når almenvellet kræver det, at iværksætte eller, for så vidt angår ikke-statslige anlæg, tillade, at der iværksættes ekspropriation efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom til jernbaneanlæg og letbaneanlæg, herunder anlæg til sikring og regulering af færdslen ved krydsninger mellem veje og jernbaner eller veje og letbaner.

*Stk. 2.* Ekspropriation i henhold til bestemmelsen i stk. 1 kan ske til nyanlæg, til udvidelse og ændring af bestående anlæg, til sikring herunder vedligehold af de nævnte anlæg, til nødvendige supplerende foranstaltninger, til fyldtagning samt af hensyn til udnyttelse, betjening, sikring, synlighed og drift på hensigtsmæssig måde af nævnte anlæg, herunder f.eks. til etablering af fornødne adgangsveje, garager, værksteder, administrationsbygninger, signaler og sikringsanlæg.

*Stk. 3.* For så vidt angår ikke-statslige anlæg, jf. stk. 1, bemyndiges transportministeren til at tillade at den myndighed eller det selskab oprettet ved lov, som har ansvaret for projekteringen af nye baneanlæg eller ændring af bestående baneanlæg, kan anvende bestemmelserne i stk. 1 og 2 i overensstemmelse med formålet i den lov, hvormed de er oprettet.

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

**§ 32.** Til forebyggelse af at der på jernbaner samler sig snedriver, kan infrastrukturforvalteren lade opstille flyttelige sneskærme eller træffe lignende midlertidige foranstaltninger. Skader, der herved forvoldes på de pågældende eller andre ejendomme, erstattes. Erstatning fastsættes, hvis der ikke kan indgås aftale med ejeren herom, ved taksation efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

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

### *Byggelinjer*

**§ 33.** Transportministeren kan pålægge byggelinjer, når det er nødvendigt for at sikre gennemførelsen af nye baneanlæg eller ændringer af bestående baneanlæg. Byggelinjer kan pålægges for en periode af højst 10 år. Byggelinjepålægget kan én gang ved et nyt pålæg forlænges med yderligere op til 10 år.

*Stk. 2.* På arealer, der ligger inden for byggelinjen, må der ikke uden tilladelse fra transportministeren opføres ny bebyggelse, tilbygning til eksisterende bebyggelse, foretages væsentlige forandringer i eksisterende bebyggelse, genopføres nedbrændt eller nedrevet bebyggelse eller etableres andre anlæg indretninger af blivende anlæg.

**§ 34.** Transportministeren kan, som en midlertidig foranstaltning forud for et eventuelt pålæg af byggelinjer, nedlægge forbud mod, at der på et areal, der berøres af de anlæg, der er nævnt i § 33, stk. 1, foretages de foranstaltninger, der er nævnt i § 33, stk. 2. Et sådant forbud kan nedlægges for et tidsrum af 1 år og kan ikke nedlægges mere end én gang.

*Stk. 2.* Kommunen skal indberette til transportministeren, inden der meddeles tilladelse til byggeri på arealer, der ikke er pålagt byggelinjer, og som berøres af anlægget. Hvis transportministeren ikke inden for 2 måneder efter at have modtaget sådan indberetning nedlægger forbud i henhold til stk. 1, kan byggetilladelse meddeles.

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

**§ 35.** Transportministeren skal i lokale medier eller lignende offentliggøre byggelinjepålæg efter § 33. Transportministeren skal endvidere sende meddelelse til de ejere og brugere, hvis ejendomme direkte berøres af pålægget, og hvis adkomst fremgår af tingbogen.

*Stk. 2.* Byggelinjepålægget skal tinglyses med angivelse af hjemmel, når fristen for klage er udløbet, og der er truffet afgørelse i klagesagen.

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

*Stk. 4.* Byggelinjepålæg skal fra offentliggørelsen respekteres af ejendommenes ejere og brugere, panthavere og andre indehavere af rettigheder over ejendommene, uanset hvornår rettighederne er erhvervet.

*Stk. 5.* Forinden byggearbejder iværksættes på et areal, hvorpå der er pålagt byggelinjer i henhold til § 33, skal bygherren indhente oplysning hos transportministeren om, hvorvidt arbejdets udførelse vil komme i strid med byggelinjepålægget.

**§ 36.** Hvis ejeren af et areal, der er pålagt byggelinjer efter § 33, afskæres fra en udnyttelse af arealet, der er økonomisk rimelig og forsvarlig under hensyn til arealets beliggenhed og øvrige beskaffenhed, og som svarer til den udnyttelse, der finder sted af andre tilgrænsende eller omliggende arealer, kan ejeren på ethvert tidspunkt kræve, at transportministeren på vegne af den myndighed eller det selskab oprettet ved lov, som har ansvaret for projekteringen, overtager arealet mod erstatning. Anlægsmyndigheden eller anlægsselskabet afholder alle omkostninger hertil.

*Stk. 2.* Ejeren af et areal, der i væsentligt omfang er pålagt byggelinjer efter § 33, kan på ethvert

tidspunkt desuden kræve, at transportministeren på vegne af den myndighed eller det selskab oprettet ved lov, som har ansvaret for projekteringen, overtager arealet mod erstatning, når byggelinjerne hindrer afhændelse af arealet på normale vilkår, og ejeren af særlige personlige grunde ønsker at afstå arealet før det tidspunkt, hvor der kan foretages ekspropriation.

*Stk. 3.* Udgør det areal, der er pålagt byggelinjer efter § 33, kun en del af en ejendom, kan ejeren kræve hele ejendommen overtaget, hvis den tilbageværende del af ejendommen bliver så lille eller af en sådan beskaffenhed, at ejendommen ikke skønnes hensigtsmæssigt at kunne bevares som selvstændig ejendom eller udnyttes på rimelig måde. Tilsvarende gælder, hvis byggelinjepålægget hindrer afhændelse af hele ejendommen på normale vilkår i de situationer, der er nævnt i stk. 2.

*Stk. 4.* Afslår transportministeren ejerens anmodning om overtagelse efter stk. 1-3, eller opnås der ikke enighed om erstatningens størrelse, kan ejeren påklage transportministerens afgørelse til de ekspropriations- og taksationsmyndigheder, der er nedsat i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom. Ekspropriations- og taksationsmyndighederne afgør, om ejerens krav efter stk. 1-3 skal imødekommes, og fastsætter i så fald erstatning for arealets overtagelse efter § 51, stk. 1 og 2, i lov om offentlige veje. Ved taksationsmyndighedernes behandling finder §§ 58 a - 62 i lov om offentlige veje tilsvarende anvendelse.

#### *Forundersøgelser*

**§ 37.** Infrastrukturforvaltere og anlægsselskaber oprettet ved lov har, hvis det skønnes nødvendigt, til enhver tid mod behørig legitimation uden retskendelse adgang til at foretage jordbundsundersøgelser, opmålinger, afmærkninger og andre undersøgelser af udendørs arealer med henblik på at foretage undersøgelser og projektering af nye baneanlæg eller ændringer af bestående baneanlæg samt klimarelaterede afværgeforanstaltninger. Ejeren skal underrettes skriftligt mindst 14 dage inden gennemførelsen af undersøgelserne m.v.

*Stk. 2.* Infrastrukturforvaltere og anlægsselskaber oprettet ved lov kan under samme betingelser som nævnt i stk. 1, få foretaget arkæologiske forundersøgelser. Ejeren skal underrettes skriftligt senest 28 dage inden gennemførelsen af arkæologiske forundersøgelser.

*Stk. 3.* Erstatning for skade, som måtte blive påført ejeren ved de foranstaltninger, der er nævnt i stk. 1 og 2, fastsættes, hvis der ikke kan indgås aftale med ejeren herom, ved taksation efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

#### *Klimatilpasning*

**§ 38.** Transportministeren kan i forbindelse med tilpasninger til ændringer af klimaet tillade, at der foretages ekspropriation for at sikre eksisterende jernbaneanlæg, herunder etablering af regnvandsbassiner eller kontrollerede oversvømmelser, etablering eller vedligeholdelse af dræn og afvandringsanlæg, grundvand og lignende.

*Stk. 2.* Ekspropriation foretages efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

#### *Fremrykket ekspropriation*

**§ 39.** Transportministeren kan på vegne af den myndighed eller det selskab oprettet ved lov, som har ansvaret for projekteringen af nye baneanlæg eller ændring af bestående baneanlæg, efter anmodning fra ejeren, i særlige tilfælde overtage en ejendom, der berøres særligt indgribende af en projekteringsaktivitet, der udføres af myndigheden eller selskabet, før tidspunktet for de ordinære ekspropriationer, såfremt ejendommen ikke kan afhændes på normale vilkår. Myndigheden henholdsvis selskabet afholder alle omkostninger hertil.

*Stk. 2.* Erstatningen fastsættes af ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

*Stk. 3.* Ved erstatningsfastsættelsen finder § 51, stk. 1 og 2, i lov om offentlige veje, anvendelse.

## Kapitel 7

### *Bybaner*

**§ 40.** Transportministeren kan fastsætte regler om bybaner, jf. § 3, nr. 2.

*Stk. 2.* Transportministeren kan fastsætte regler om særlige forhold for skinnebåren trafik, som både kan køre i vej efter færdselslovens regler og i eget tracé (letbaner). Hvis sådanne regler regulerer forhold af betydning for kørsel på områder omfattet af færdselslovens § 1, skal reglerne fastsættes efter forhandling med justitsministeren.

*Stk. 3.* Transportministeren kan for letbaner blandt andet fastsætte regler om beløbsstørrelser for ansvarsforsikring, indberetning, drifts- og trafikstyringsregler for letbaner, tekniske krav samt helbreds- og kompetencekrav for letbaneførere.

## Kapitel 8

### *Veteranbanedrift*

**§ 41.** Det kræver tilladelse fra Trafikstyrelsen at drive veteranbanedrift.

*Stk. 2.* Trafikstyrelsen fører tilsyn med drift af veteranbaner.

*Stk. 3.* Transportministeren kan udpege sagkyndige private virksomheder eller personer til at føre tilsyn med drift af veteranbanerne samt med udførelse af veteranogskørsel.

*Stk. 4.* Trafikstyrelsen kan for de pågældende veteranbaners regning udføre eller kræve udført afprøvninger, målinger og kontrol, forlange udtalelser fra veteranbanernes ledelse og medarbejdere samt kræve al dokumentation udleveret.

*Stk. 5.* Transportministeren kan fastsætte regler om driften af veteranbaner, godkendelse af køretøjer og infrastruktur samt udførelse af veteranogskørsel, herunder om kriterier for udstedelse af tilladelser, om sikkerhedsmæssige forhold, forsikringsmæssige forhold, helbreds- og kompetencekrav, indberetninger, undersøgelser af ulykker, klageadgang samt påbud og forbud.

*Stk. 6.* § 63 gælder tilsvarende for niveauoverkørsler, der er åbne for almindelig færdsel, på veteranbanerne.

## Kapitel 9

### *Borgere*

*Ophold m.v. på infrastrukturforvalterens og jernbanevirksomhedens område*

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

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

*Stk. 2.* Politiet skal efter anmodning bistå med håndhævelsen af ordens- og sikkerhedsbestemmelser, der gælder på infrastrukturforvalterens og jernbanevirksomhedens områder.

**§ 44.** Uden den pågældende jernbanevirksomheds eller infrastrukturforvalters tilladelse, må ingen tage ophold i erhvervsøjemed, optage film eller fotografere i erhvervsøjemed eller til undervisningsbrug, foretage indsamlinger, omdele tryksager eller lignende på de i § 42 nævnte områder.

**§ 45.** Reklamer og andre indretninger må ikke være anbragt således, at de er til ulempe for opfattelsen af signaler på det pågældende baneafsnit.

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

*Stk. 2.* Der må ikke udkastes affald eller andre genstande fra tog.

*Stk. 3.* Nødbremsen i tog må kun benyttes, når virkelig fare foreligger.

**§ 47.** Ingen må færdes eller lade dyr færdes på de områder, der er nævnt i § 48, som ikke er åbne for offentligheden, uden infrastrukturforvalterens eller jernbanevirksomhedens tilladelse.

**§ 48.** Enhver, der overtræder bestemmelserne i §§ 43, stk. 1, 44, 46, og 47, kan af virksomhedens personale bortvises, og om fornødent fjernes, fra virksomhedens område.

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

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

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

*Stk. 3.* Transportministeren kan fastsætte regler om passage og benyttelse af niveauoverkørsler, der ikke er åbne for almindelig færdsel.

## Kapitel 10

*Erstatning, forsikring og farligt gods*

**§ 50.** Jernbanevirksomheden skal erstatte skader på passagerer, hvis skaden er en følge af en begivenhed i forbindelse med jernbanebefordring under passagerens ophold i tog eller under dennes ind- eller udstigning.

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

*Stk. 3.* Erstatning i medfør af stk. 2 kan ikke overstige 15.600 kr. for hver passager. Erstatningsbeløbet reguleres hvert år pr. 1. januar med 2 pct. tillagt tilpasningsprocenten for det gældende finansår, jf. lov om en satsreguleringsprocent. De herefter fremkomne beløb afrundes til nærmeste kronebeløb, der kan deles med 100. Transportministeren bekendtgør hvert år de regulerede beløb.

*Stk. 4.* Transportministeren kan fastsætte nærmere regler om, at jernbanevirksomhedernes erstatningsansvar efter stk. 1 ved terrorvirksomhed begrænses til et bestemt beløb.

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

*Stk. 2.* Erstatning for tingskade kan nedsættes eller bortfalde, hvis skadelidte forsætligt eller uagtsomt har medvirket til skaden.

**§ 52.** Jernbanevirksomheden skal erstatte skader på ejendom eller personer, der ikke befordres med jernbanevirksomheden, og som foranlediges ved påkørsel. Ved sådanne skader finder § 51, stk. 1 og 2, og § 53 tilsvarende anvendelse. Påkørsel af løsgående dyr er ikke omfattet af erstatningspligten.

**53.** Jernbanevirksomheden kan gøre regres mod infrastrukturforvalteren, i det omfang skaden er forvoldt ved fejl eller uagtsomhed fra infrastrukturforvalterens side.

**§ 54.** Jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere skal tegne ansvarsforsikring, der dækker krav om erstatning for skader i forbindelse med jernbanevirksomhed eller skader, som er forvoldt af infrastrukturforvaltere, medmindre kravene er omfattet af statens selvforsikringsprincip. Transportministeren fastsætter regler herom, herunder om oversættelse af udenlandske forsikringspolicer, minimumsforsikringsbeløb samt regulering heraf m.v.

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

*Stk. 3.* Erstatningsansvaret ved befordring af gods i national trafik følger reglerne i de fælles regler

for kontrakter om international befordring af gods med jernbane (CIM). For stykgods gælder dog den maksimale erstatning, der er fastsat i Konvention om fragtaftaler ved international godstransport ad landevej (CMR).

#### *Farligt gods*

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

### Kapitel 11

#### *Jernbanesikkerhed og interoperabilitet*

##### *Sikkerhedsmyndighed*

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

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

##### *Ansvar for sikkerhed for jernbanen*

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

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

##### *Sikkerhedscertifikater*

§ 59. Jernbanevirksomheder skal have et sikkerhedscertifikat.

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

##### *Sikkerhedsgodkendelse*

§ 60. Infrastrukturforvaltere skal have en sikkerhedsgodkendelse.

*Stk. 2.* Transportministeren kan fastsætte nærmere regler om kravene for at opnå



sikkerhedsgodkendelse, herunder regler om sikkerhedsledelsessystemer, gyldighedsperiode, dispensation, ændringer af godkendelser og certifikater, tilbagekaldelse m.v.

#### *Godkendelse af køretøjer og infrastruktur*

**§ 61.** For at et køretøj eller jernbaneinfrastruktur kan tages i brug på det danske jernbanenet, skal køretøjet eller jernbaneinfrastrukturen godkendes af Trafikstyrelsen.

*Stk. 2.* Læseenheder må ikke tages i brug, før Trafikstyrelsens godkendelse foreligger.

*Stk. 3* Trafikstyrelsen kan udstede typegodkendelse til køretøjer.

*Stk. 4.* Trafikstyrelsen kan fastsætte regler om godkendelse af køretøjer, infrastruktur, og læseenheder, herunder om, at visse forhold kan undtages fra godkendelse.

#### *Sikkerhedsregler og trafikale sikkerhedsregler*

**§ 62.** Trafikstyrelsen godkender infrastrukturforvalterens sikkerhedsregler jf. dog stk. 2.

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

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

*Stk. 4.* Trafikstyrelsen godkender jernbanevirksomhedens og infrastrukturforvalterens trafikale sikkerhedsregler. Transportministeren fastsætter nærmere regler herom.

#### *Niveauoverkørsler, der er åbne for almindelig færdsel*

**§ 63.** Transportministeren kan efter forhandling med justitsministeren fastsætte regler om anlæg til sikring af vejtrafikken i niveauoverkørsler, der er åbne for almindelig færdsel.

*Stk. 2.* Udgifter til drift og vedligeholdelse af anlæg til sikring af vejtrafikken i niveauoverkørsler, der er åbne for almindelig færdsel, afholdes af infrastrukturforvalteren.

*Stk. 3.* Når anlægsarbejder på vejnettet medfører behov for etablering af nye eller ændring af bestående anlæg til sikring af vejtrafikken i niveauoverkørsel, afholdes udgifterne hertil af vedkommende vejbestyrelse eller vedkommende vejmyndighed. Tilsvarende afholdes udgifterne af infrastrukturforvalteren, hvis etablering af eller ændring i sikkerhedsforanstaltningerne, skyldes anlægsarbejder på banenettet.

#### *Niveauoverkørsler, der ikke er åbne for almindelig færdsel*

**§ 64.** Transportministeren kan fastsætte regler om sikkerhed i niveauoverkørsler, der ikke er åbne for almindelig færdsel, herunder om anlæg til sikring af vejtrafikken .

*Stk. 2.* Anlæg til sikring af vejtrafikken etableres og vedligeholdes af infrastrukturforvalteren for

det baneafsnit, som denne forvalter.

#### *Uafhængig tredjeparts vurdering*

**§ 65.** Trafikstyrelsen kan kræve, at jernbanevirksomheder eller infrastrukturforvaltere, der ansøger om Trafikstyrelsens godkendelse af køretøjer, infrastruktur eller sikkerhedsregler, skal bruge en uafhængig tredjeparts vurdering i forbindelse med ansøgning om godkendelsen.

*Stk. 2.* Trafikstyrelsen kan ligeledes stille krav om, at der for jernbanevirksomhedens eller infrastrukturforvalterens regning skal anvendes en uafhængig tredjeparts vurdering i forbindelse med tilsyn.

*Stk. 3.* Trafikstyrelsen godkender uafhængige tredjeparter og fører tilsyn med disse.

*Stk. 4.* Trafikstyrelsen fastsætter regler om godkendelse af og krav til en uafhængige tredjeparters vurderinger, herunder om uafhængighed og kompetence.

#### *Sikkerhedsklassificerede funktioner*

**§ 66.** Den, som udfører sikkerhedsklassificerede funktioner på jernbaneområdet, skal have

- 1) opnået nødvendige faglige kvalifikationer via en uddannelse, der er godkendt af Trafikstyrelsen, jf. § 67, og
- 2) en helbredsgodkendelse.

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

#### *Uddannelser på jernbaneområdet*

**§ 67.** Trafikstyrelsen godkender uddannelser til udførelse af sikkerhedsklassificerede funktioner på jernbaneområdet.

*Stk. 2.* Trafikstyrelsen kan fastsætte nærmere regler om de i stk. 1 nævnte uddannelser, herunder regler for certificering, uddannelsernes indhold, krav til lærere m.v.

*Stk. 3.* Transportministeren godkender uddannelsessteder for lokomotivførere i henhold til krav, der er fastsat i retsakter fra Den Europæiske Union. Transportministeren kan fastsætte nærmere regler herom.

*Stk. 4.* Transportministeren kan endvidere fastsætte regler om tilsyn med de uddannelsessteder, der er nævnt i stk. 3, herunder om at ministeren kan bemyndige andre statslige myndigheder eller offentlige institutioner til at udføre dette tilsyn.

**§ 68.** Transportministeren kan pålægge jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere mod betaling og på lige og ikke-diskriminerende vilkår at uddanne lokomotivførere og andet personale på jernbaneområdet, herunder at stille praktikpladser til rådighed. Transportministeren fastsætter nærmere regler herfor.

*Stk. 2.* Transportministeren kan fastsætte regler om, at jernbanevirksomheder, der udfører passagertrafik på offentlige servicekontrakter, skal indgå i en betalingsordning i forbindelse med den praktiske del af lokomotivføreruddannelsen.

### *Helbredskrav*

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

*Stk. 2.* Transportministeren kan fastsætte regler om godkendelse af læger og psykologer.

*Stk. 3.* Trafikstyrelsen fører tilsyn med de aftaler, der indgås med læger og psykologer på området, overholdes.

### *Alkohol og andre bevidsthedsforstyrrende midler m.v.*

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

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

*Stk. 2.* En arbejdsgiver eller anden foresat må ikke lade nogen udføre sikkerhedsklassificerede funktioner i forbindelse med driften af jernbanevirksomhed eller jernbaneinfrastrukturforvaltning, når den pågældende befinder sig i en tilstand som nævnt i stk. 1. *Stk. 3.* Har en arbejdsgiver eller en anden foresat formodning om, at en person udfører eller forsøger at udføre sikkerhedsklassificerede funktioner i en sådan tilstand som nævnt i stk. 1, skal arbejdsgiveren eller den foresatte sørge for, at den pågældende fritages for de sikkerhedsklassificerede funktioner.

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

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

*Stk. 6.* Transportministeren fastsætter efter forhandling med justitsministeren bestemmelser om de

i stk. 4 og 5 nævnte prøver og undersøgelser.

*Stk. 7.* Stk. 1-6 finder tilsvarende anvendelse på kørsel med letbanekøretøjer på områder omfattet af færdselslovens § 1.

### *Tilsyn*

**§ 71.** Trafikstyrelsen fører tilsyn med, at indehavere af et sikkerhedscertifikat eller en sikkerhedsgodkendelse overholder betingelserne herfor.

*Stk. 2.* Trafikstyrelsen fører tilsyn med, at indehavere af et sikkerhedscertifikat eller en sikkerhedsgodkendelse, overholder gældende lovgivning på jernbaneområdet vedrørende interoperabilitet, beredskab, jernbanesikring og jernbanesikkerhed, herunder farligt gods, helbreds krav, uddannelse, sikkerhedsforanstaltninger i jernbaneoverkørsler, godkendelse af jernbanekøretøjer og jernbaneinfrastruktur m.v. Det samme gælder for virksomheder, der udfører sikkerhedsmæssige ydelser for disse indehavere.

*Stk. 3.* Trafikstyrelsen fører tilsyn med, at personer, der udfører sikkerhedsmæssige funktioner, besidder de nødvendige helbredsmæssige og faglige kvalifikationer.

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

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

*Stk. 3.* Trafikstyrelsen kan kræve al dokumentation vedrørende de sikkerhedsmæssige ydelser udleveret fra de virksomheder, der er nævnt i § 71, stk. 2, 2. pkt.

### *Påbud*

**§ 73.** Hvis indehavere af et sikkerhedscertifikat eller en sikkerhedsgodkendelse ikke opfylder vilkår og betingelser fastsat i en godkendelse, kan Trafikstyrelsen udstede påbud om, at disse straks eller inden for en nærmere angivet tidsfrist skal foretage de nødvendige foranstaltninger for at opfylde disse vilkår og betingelser.

**§ 74.** Trafikstyrelsen kan udstede påbud til indehavere af et sikkerhedscertifikat eller en sikkerhedsgodkendelse om, at disse straks eller inden for en nærmere angivet tidsfrist skal foretage de nødvendige foranstaltninger for at udbedre de forhold, der er konstateret ved et tilsyn efter § 71.

*Stk. 2.* Efter udløbet af tidsfristen kan Trafikstyrelsen om nødvendigt lade disse foranstaltninger udføre for indehaveren af et sikkerhedscertifikat eller en sikkerhedsgodkendelses regning. Hvis de sikkerhedsmæssige forhold er uforsvarlige, kan det i et påbud fastsættes, at driften skal indstilles eller begrænses, indtil påbuddet er efterkommet.

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

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

*Stk. 3.* Efter udløbet af tidsfristen jf. stk. 1 og 2, kan Trafikstyrelsen om nødvendigt lade disse foranstaltninger udføre for indehaveren af sikkerhedscertifikatets eller sikkerhedsgodkendelsens regning.

#### *Forbud*

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

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

#### *Udveksling af oplysninger*

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

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

#### *Indberetning*

**§ 79.** Til brug for Trafikstyrelsens forebyggende jernbanesikkerhedsmæssige arbejde skal virksomheder på jernbaneområdet give indberetning til Trafikstyrelsen om ulykker, forløbere til ulykker samt sikkerhedsmæssige uregelmæssigheder på jernbaneområdet.

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

*Stk. 3.* Ansatte i virksomheder på jernbaneområdet og personer, der udfører

sikkerhedsklassificerede funktioner på jernbaneområdet kan uanset stk. 2 give indberetning om ulykker, forløbere til ulykker samt sikkerhedsmæssige uregelmæssigheder til Trafikstyrelsen.

*Stk. 4.* Transportministeren kan fastsætte nærmere regler om stk. 1-3, herunder i hvilke tilfælde der skal gives indberetning, hvornår og i hvilken form indberetningen skal gives og hvad denne skal indeholde.

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

### *Sikkerhedsrapporter*

**§ 80.** Jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere skal hvert år senest den 30. april fremsende en sikkerhedsrapport omhandlende det foregående kalenderår til Trafikstyrelsen.

*Stk. 2.* Trafikstyrelsen kan fastsætte nærmere regler om virksomhedernes sikkerhedsrapporter.

*Stk. 3.* Trafikstyrelsen offentliggør hvert år senest den 30. september en rapport om sin virksomhed på jernbanesikkerhedsområdet. Samtidig med offentliggørelsen sendes rapporten til Det Europæiske Jernbaneagentur.

## Kapitel 12

### *Beredskab*

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

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

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

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

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

*Stk. 6.* De fortrolige oplysninger, der er omfattet af stk. 4, kan videregives til udenlandske myndigheder og internationale organisationer, når det følger af Danmarks internationale forpligtelser.

*Stk. 7.* Transportministeren kan fastsætte regler om de forhold, der er nævnt i stk. 1 og stk. 2.

*Stk. 8.* Transportministeren kan fastsætte regler om sikring af jernbanen og passageres personlige sikkerhed og varetagelse af beredskabsarbejdet. Transportministeren kan i den forbindelse fastsætte

regler om udstedelse af påbud og forbud til infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder.

## Kapitel 13

### *Undersøgelse af jernbaneulykker*

#### *Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane*

**§ 82.** Havarikommissionen undersøger alvorlige ulykker på jernbaneområdet i Danmark.

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

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

#### *Underretning om ulykker*

**§ 83.** Når en jernbaneulykke eller -hændelse er indtruffet i Danmark, skal Havarikommissionen omgående underrettes herom af den pågældende jernbanevirksomhed og infrastrukturforvalter.

*Stk. 2.* En jernbanevirksomhed, der benytter dansk registreret køretøj, skal underrette Havarikommissionen herom hvis jernbaneulykken eller -hændelsen sker i udlandet.

*Stk. 3.* Trafikstyrelsen skal omgående underrette Havarikommissionen om de jernbaneulykker og -hændelser, som Trafikstyrelsen bliver bekendt med.

*Stk. 4.* Transportministeren kan fastsætte nærmere regler om underretningspligt og rapportering m.v.

#### *Undersøgelsens omfang*

**§ 84.** Havarikommissionen bestemmer omfanget af og formen for de undersøgelser, der skal foretages i anledning af en jernbaneulykke eller -hændelse på jernbaneområdet, jf. dog stk. 2.

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

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

#### *Undersøgelsens gennemførelse*

**§ 85.** Ved Havarikommissionens undersøgelse af en jernbaneulykke eller -hændelse skal undersøgelseslederen udføre sine opgaver så effektivt og hurtigt som muligt.

**§ 86.** Når en jernbaneulykke undersøges af Havarikommissionen, må de i ulykken indblandede køretøjer og den berørte infrastruktur, dele eller indhold heraf eller spor i øvrigt ikke fjernes eller røres, før Havarikommissionen eller politiet i forståelse med Havarikommissionen giver tilladelse

hertil.

*Stk. 2.* Havarikommissionen har ret til at registrere bevismateriale og foretage fjernelse af vragele, infrastruktur, dele eller indhold heraf eller spor i øvrigt til undersøgelser, målinger og kontrol.

**§ 87.** Havarikommissionen kan fra alle relevante virksomheder og myndigheder, forlange al dokumentation der er nødvendig for undersøgelsen fremlagt, herunder oplysninger i dødsattester udstedt efter retslægeligt ligsyn og oplysninger i retslægelige obduktionserklæringer. Havarikommissionen kan foretage afhøringer af enhver person, som må formodes at kunne give oplysninger af betydning for undersøgelsen.

**§ 88.** Havarikommissionen kan forlange retligt forhør efter retsplejelovens § 1018.

**§ 89.** Havarikommissionen har uden retskendelse adgang til at foretage undersøgelse af køretøjer og infrastruktur, uanset om disse befinder sig på privat område.

**§ 90.** Havarikommissionen kan for de pågældende infrastrukturforvalteres og jernbanevirksomheders regning udføre eller kræve udført afprøvninger, målinger og kontrol, forlange udtalelser fra infrastrukturforvalternes og jernbanevirksomhedernes ledelse og medarbejdere samt kræve al dokumentation udleveret.

**§ 91.** Havarikommissionen kan kræve politiets bistand til undersøgelse, i det omfang det skønnes fornødent.

*Stk. 2.* Havarikommissionen kan kræve Trafikstyrelsens bistand til undersøgelse, i det omfang det skønnes fornødent.

*Stk. 3.* Foreligger der mistanke om strafbart forhold, kan politiet selvstændigt foretage de efterforskningsskridt, der af anklagemyndigheden skønnes fornødne, og kan hertil kræve bistand af Trafikstyrelsen og Havarikommissionen.

#### *Påbud og forbud*

**§ 92.** I forbindelse med undersøgelse af jernbaneulykker og -hændelser på jernbaneområdet kan Havarikommissionen ved konstatering af forhold, der udgør en risiko for jernbanesikkerheden, anmode Trafikstyrelsen om at udstede påbud eller forbud til infrastrukturforvalterne og jernbanevirksomhederne.

#### *Underretning af Trafikstyrelsen*

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

#### *Undersøgelsens resultat*



**§ 94.** Når undersøgelsen er afsluttet, udarbejder Havarikommissionen en rapport om undersøgelsens resultater med eventuelle anbefalinger. Rapporten sendes til transportministeren og Trafikstyrelsen. Rapporten offentliggøres, medmindre afgørende hensyn taler herimod. Såfremt Havarikommissionen ikke offentliggør en rapport, skal denne beslutning offentliggøres.

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

*Stk. 3.* Rapport eller redegørelse efter § 84, stk. 2 og 3 afgives i overensstemmelse med stk. 1 og 2.

#### *Organisering*

**§ 95.** Havarikommissionens sammensætning fastsættes af transportministeren.

*Stk. 2.* Havarikommissionen er uafhængig og er ikke undergivet instruktionsbeføjelser fra transportministeren.

*Stk. 3.* Transportministeren kan pålægge Havarikommissionen særlige opgaver, der har et generelt jernbanesikkerhedsmæssigt formål.

#### *Andre parter deltagelse i Havarikommissionens arbejde*

**§ 96.** Havarikommissionen skal beslutte, at repræsentanter for fremmede stater kan deltage i Havarikommissionens arbejde, i det omfang Danmark ved aftale har forpligtet sig hertil.

*Stk. 2.* Havarikommissionen kan, hvor den finder det nødvendigt, beslutte, at sagkyndige kan deltage i Havarikommissionens arbejde.

#### *Årsberetning*

**§ 97.** Havarikommissionen offentliggør hvert år senest den 30. september en beretning om sin virksomhed på jernbaneområdet. Samtidig med offentliggørelsen sendes beretningen til Det Europæiske Jernbaneagentur.

**§ 98.** Trafikstyrelsen giver mindst én gang om året tilbagemelding til Havarikommissionen om, hvilke foranstaltninger der er gennemført eller planlagt som resultat af anbefalinger i Havarikommissionens rapporter og redegørelser.

#### *Tavshedspligt*

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

## Kapitel 14

### *Kundgørelse og indberetninger*

**§ 100.** Transportministeren kan fastsætte regler om, at forskrifter og tekniske specifikationer fastsat i medfør af § 29 og § 57, ikke indføres i Lovtidende. Reglement for international jernbanetransport af farligt gods (RID) og senere ændringer heraf indføres ikke i Lovtidende.

*Stk. 2.* Transportministeren fastsætter regler om, hvordan oplysning om indholdet af de forskrifter og tekniske specifikationer m.v., der ikke indføres i Lovtidende, jf. stk. 1, kan fås.

**§ 101.** Transportministeren kan fastsætte regler om pligt for jernbanevirksomheder, infrastrukturforvaltere og andre, som udfører opgaver på jernbaneområdet, om indberetning af data, herunder til planlægnings- og analyseopgaver, for at sikre overholdelsen af de krav, der er fastsat i medfør af denne lov eller i Den Europæiske Unions forordninger og direktiver.

## Kapitel 15

### *EU- og internationale forhold*

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

*Stk. 2.* Transportministeren kan indgå aftaler med andre lande om anerkendelse af godkendelser på uddannelses- og helbredsområdet indenfor jernbaneområdet. Transportministeren kan ligeledes indgå aftale med andre lande om forvaltning af godstogskorridorer. Transportministeren kan fastsætte regler om gennemførelse af aftalerne i dansk ret.

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

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

## Kapitel 16

### *Afgifter og gebyrer*

**§ 104.** For udførelse af inspektioner og tilsyn, herunder tilsyn med sikkerhedscertifikater og sikkerhedsgodkendelser m.v., betaler jernbanevirksomheder, virksomheder der er certificerede efter § 11, infrastrukturforvaltere, herunder bybaner, som er underlagt tilsyn efter § 71, en afgift som

fastsat i stk. 2-6.

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

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

*Stk. 4.* Bybaner betaler et årligt grundbeløb på 50.900 kr. pr. sikkerhedscertifikat og sikkerhedsgodkendelse samt en årlig aktivitetsafgift på 0,0445 kr. pr. kørt togkilometer og pr. kørt togkilometer på den pågældendes infrastruktur.

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

*Stk. 6.* Grundbeløbet, jf. stk. 2-4, opkræves for det pågældende år i januar måned. Aktivitetsafgiften opkræves ligeledes i januar måned med regulering i september måned på grundlag af det forudgående års opgjorte antal kørte togkilometer.

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

**§ 105.** Transportministeren kan fastsætte regler om gebyrer til dækning af Trafikstyrelsens omkostninger ved varetagelse af de øvrige opgaver i henhold til denne lov eller EU-regler på jernbaneområdet.

*Stk. 2.* Transportministeren kan fastsætte regler om gebyr til dækning af Trafikstyrelsens omkostninger ved varetagelse af opgaver vedrørende byggesagsbehandling i henhold til anlægslove på jernbaneområdet.

*Stk. 3.* Hvis de gebyrer, der er nævnt i stk. 1 og 2, ikke er lægges rettidigt, tillægges renter i overensstemmelse med renteloven. Transportministeren kan fastsætte regler om betaling for erindringsskrivelser vedrørende de nævnte gebyrer.

**§ 106.** 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.

*Stk. 2.* Jernbanevirksomheder, der er omfattet af Jernbanenævnets tilsyn, skal årligt betale 0,0886 kr. pr. kørt togkilometer på statens jernbaneinfrastruktur, infrastruktur ejet af A/S Storebæltsforbindelsen og A/S Øresundsforbindelsen samt anden infrastruktur beliggende på den danske del af det transeuropæiske jernbanenet, TEN-nettet.

*Stk. 3.* DSB S-tog, den københavnske metro samt privatbaner, der ikke kører på TEN-strækninger, er ikke omfattet af bestemmelsen i stk. 2.

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

*Stk. 5.* Trafikstyrelsen opkræver beløbet i januar måned med regulering i september måned på grundlag af det forudgående års opgjorte antal kørte togkilometer.

*Stk. 6.* Transportministeren kan fastsætte regler om, at der skal betales et gebyr for indbringelse af

klage for Jernbanenævnet.

## Kapitel 17

### *Markedsovervågning*

§ 107. Der nedsættes et Jernbanenævn, der varetager visse tilsyns- og klagefunktioner på jernbaneområdet, herunder i forhold til markedsovervågning og passagerrettigheder.

*Stk. 2.* Jernbanenævnet er ikke undergivet instruktionsbeføjelse fra transportministeren. Nævnet kan undersøge sager på eget initiativ eller efter klage.

*Stk. 3.* Transportministeren fastsætter regler om Jernbanenævnet, herunder om udpegning af medlemmer, udførelse af virksomhed, opgaver, sammensætning, sekretariatsbetjening og uafhængighed. Nævnet skal i sin sammensætning, organisering og virke være uafhængigt af enhver jernbanevirksomhed, infrastrukturforvalter og ansøger.

§ 108. Jernbanenævnet kan gennemføre revisioner eller iværksætte eksterne revisioner hos infrastrukturforvalterne, operatører af servicefaciliteter og, såfremt det er nødvendigt hos jernbanevirksomheder for at kontrollere reglerne, om adskillelse af regnskaber i direktiv 2012/34/EU om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde er overholdt.

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

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

§ 111. Jernbanenævnet kan pålægge ugentlige tvangsbøder til den,

- 1) der undlader at udlevere oplysninger, jf. § 109 inden for den frist, Jernbanenævnet har givet, eller
- 2) undlader at efterkomme en afgørelse truffet af Jernbanenævnet.

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

## Kapitel 18

### *Delegation og klageadgang*

#### *Delegation*

§ 113. Transportministeren kan bemyndige Trafikstyrelsen, Banedanmark, Havarikommissionen

for Civil Luftfart og Jernbane eller andre statslige myndigheder til at udøve ministerens beføjelser i denne lov.

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

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

*Stk. 4.* Transportministeren kan bemyndige sagkyndige, private virksomheder eller offentlige institutioner til at udøve ministerens beføjelser efter denne lov til at udstede helbredsgodkendelser, jf. § 69.

### *Klageadgang*

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

*Stk. 2.* Stk. 1 gælder tilsvarende, hvor ministeren har bemyndiget andre statslige myndigheder til at udøve Trafikstyrelsens, Banedanmarks eller Havarikommissionens beføjelser i loven, jf. § 113, stk. 2.

*Stk. 3.* Stk. 1 gælder tilsvarende, hvor ministeren har bemyndiget sagkyndige, private virksomheder eller offentlige institutioner til at udøve ministerens beføjelser i loven, jf. § 113, stk. 3 og 4.

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

**§ 115.** Transportministeren kan fastsætte regler om passagerers klageadgang efter Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1371 af 23. oktober 2007 om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser (passagerrettighedsforordningen).

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

*Stk. 2.* Søgsmål i henhold til § 36, stk. 4, skal dog være anlagt inden seks måneder efter, at klagemyndighedens afgørelse er kommet frem til klageren.

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

## Kapitel 19

### *Straf*

## Straffebestemmelser

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

- 1) påbegynder eller driver virksomhed uden fornødne certifikater, godkendelser eller tilladelser,
- 2) tilsidesætter vilkår eller betingelser knyttet til en tilladelse eller godkendelse,
- 3) hindrer Trafikstyrelsen i at foretage tilsyn eller Havarikommissionen i at foretage undersøgelse,
- 4) overtræder § 24, § 26, § 43, stk. 1, § 44, § 45 § 46, § 47, § 49, stk. 1-2, § 81, stk. 1 og 2, eller § 86.

5) overtræder Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1371 af 23. oktober 2007 om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser (passagerrettighedsforordningen).

*Stk. 2.* Den, der undlader at efterkomme et påbud eller forbud, der er udstedt i henhold til loven eller de forskrifter, der er fastsat i medfør heraf straffes med bøde eller fængsel indtil 4 måneder. Straffen for tilsidesættelse af et påbud eller forbud i henhold til §§ 74-76, kan dog stige til fængsel indtil 2 år.

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

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

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

**§ 118.** I forskrifter, der fastsættes i medfør af loven, kan der fastsættes straf af bøde, fængsel indtil 4 måneder eller under skærpene omstændigheder fængsel indtil 2 år for overtrædelse af bestemmelser i forskrifterne. I forskrifterne kan der ligeledes fastsættes straf af bøde, fængsel indtil 4 måneder eller under skærpene omstændigheder fængsel indtil 2 år for overtrædelse af bestemmelser i forordninger fastsat af Det Europæiske Union om forhold, som er omfattet af denne lov.

**§ 119.** Med fængsel indtil 2 år straffes den, der

- 1) overtræder § 70, stk. 1-2, eller
- 2) udfører sikkerhedsklassificerede funktioner for en jernbanevirksomhed eller infrastrukturforvalter til trods for, at retten hertil er midlertidigt inddraget eller frataget efter § 124.

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

**§ 120.** Der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel.

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

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

**§ 123.** Den, der i overensstemmelse med § 79, stk. 1-3, eller regler fastsat i medfør af § 79, stk. 4 har foretaget indberetning om sikkerhedsmæssige uregelmæssigheder, der ikke har medført en

hændelse eller ulykke på jernbaneområdet, kan ikke for det pågældende forhold straffes for overtrædelse af bestemmelser, der er fastsat i medfør af § 57, og § 103, stk. 1.

**§ 124.** Ret til at udføre sikkerhedsklassificerede funktioner skal frakendes, når

1) der ved tjenestens udførelse er blevet tilsidesat væsentlige hensyn til jernbanesikkerheden eller færdselssikkerheden, eller

2) den pågældende har udført eller forsøgt at udføre sikkerhedsklassificerede funktioner efter at have indtaget spiritus eller andre bevidsthedsforstyrrende midler, jf. § 70, stk. 1, nr. 1, 2 og 3.

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

1) forsætligt har voldt skade på andres person eller ting, forsætligt har fremkaldt nærliggende fare herfor eller i øvrigt har udøvet tjenesten på særlig hensynsløs måde,

2) ved forskellige lejligheder har gjort sig skyldig i forhold, der hver for sig er omfattet af stk. 1, nr. 1,

3) tidligere er frakendt ret til at udføre sikkerhedsklassificeret funktion betinget, og det nye forhold er begået i prøvetiden eller

4) tidligere er frakendt ret til at udføre sikkerhedsklassificeret funktion ubetinget og det nye forhold er begået inden 5 år fra udløbet af frakendelsestiden.

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

*Stk. 4.* Trafikstyrelsen kan midlertidigt inddrage retten til at udføre sikkerhedsklassificerede funktioner, såfremt der under udøvelsen af tjenesten sker væsentlig tilsidesættelse af gældende regler og krav. Trafikstyrelsen skal i forbindelse med afgørelsen vejlede den pågældende om prøvelsesadgangen, jf. stk. 5.

*Stk. 5.* Den, hvis ret til at udføre sikkerhedsklassificerede funktioner er midlertidigt inddraget, kan forlange inddragelsen prøvet af domstolene. Domstolene træffer ved kendelse afgørelse om inddragelsen.

*Stk. 6.* Det tidsrum, hvori retten har været midlertidigt inddraget, fradrages i frakendelsestiden.

*Stk. 7.* Er en person, der har ret til at udføre sikkerhedsklassificerede funktioner, og som har dansk indfødsret eller er bosat i den danske stat eller ansat i en dansk jernbanevirksomhed eller hos en dansk infrastrukturforvalter, straffet i udlandet for et forhold, der bedømt efter denne lov ville have medført frakendelse af ret til at udføre sikkerhedsklassificerede funktioner, kan sådan frakendelse ske efter offentlig påtale i Danmark.

*Stk. 8.* Er en person, der har ret til at udføre sikkerhedsklassificerede funktioner, i medfør af færdselsloven frakendt retten til at føre motordrevet køretøj ubetinget, kan Trafikstyrelsen, for det tidsrum frakendelsen er sket, fratage den pågældende ret til at udføre sikkerhedsklassificerede funktioner, såfremt det strafbare forhold, for hvilket vedkommende er dømt, begrundet en nærliggende fare for misbrug af retten til at udføre sikkerhedsklassificerede funktioner. Den pågældende kan forlange fratagelsen indbragt for domstolene. Trafikstyrelsen skal i forbindelse med fratagelsen vejlede den pågældende herom.

*Lovens ikrafttræden, ophævelse og ændring af andre love*

**§ 125.** Loven træder i kraft den 1. januar 2015.

*Stk. 2.* Transportministeren fastsætter tidspunktet for ikrafttræden af lovens § 16, stk. 4. Ministeren kan herunder fastsætte, at de enkelte dele af § 16, stk. 4 træder i kraft på forskellige tidspunkter.

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

*Stk. 4.* Lov nr. 96 af 31. marts 1965 om ekspropriationer under Trafikministeriet ophæves.

*Stk. 5.* Bekendtgørelser, regulativer og aftaler m.v., der er udstedt i medfør af de love angivet i stk. 3 og 4, forbliver i kraft, indtil de afløses eller ophæves af bestemmelser fastsat i medfør af denne lov.

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

1. Efter § 2 indsættes:

*>> Udførelse af jernbanetrafik som offentlig service*

**§ 2 a.** DSB stiller efter transportministerens beslutning køretøjer til rådighed for trafik udført som offentlig service, der bringes i udbud. Køretøjerne stilles til rådighed på lejevilkår og for en periode op til kontraktens længde. Transportministeren fastlægger nærmere vilkår for DSB's forpligtelse.

*Stk. 2.* Transportministeren kan pålægge DSB at udføre trafik som offentlig service mod betaling.<<

**§ 127.** I lov nr. 588 af 24/06/2005 om Sund og Bælt Holding A/S foretages følgende ændringer:

Efter sidste pkt. i § 22, stk. 2, indsættes:

*>>Ministeren kan desuden fastsætte, at § 4 kun sættes i kraft for en del af de i § 4 nævnte jernbanetilslutningsanlæg og herunder bestemme, at visse dele af de nævnte anlæg ikke omfattes af ikraftsættelsen.<<*



*Almindelige bemærkninger**1. Indledning*

Med lovforslaget foreslås foretaget en revision af lov om jernbane, jf. lovbekendtgørelse nr. 1249 af 11. november 2010. Hovedformålet med loven er at skabe en klar, enkel og operationel jernbanelov, som indeholder de rammebetingelser, der kan understøtte at få flere passagerer og mere gods på skinnebåren trafik.

Udgangspunktet for revisionen er, at det altovervejende er en modernisering af loven. Loven er fra 1998 og er siden blevet ændret mere end 10 gange. Størstedelen af indholdet af lovforslaget er derfor en videreførelse af gældende ret. Strukturen i forslaget er ændret i forhold til den gældende lov og forældede bestemmelser er moderniseret eller ikke videreført.

Lovforslaget indeholder dog enkelte nye elementer, herunder regler om klimatilpasning, udvidelse af Trafikstyrelsens tilsyn, påbud ved overtrædelse af vilkår, gennemførelse af EU-regler, herunder markedsadgang, og regler om, at ministeren for sundhed og forebyggelse sammen med transportministeren fastsætter regler om helbred på jernbaneområdet.

Herudover foreslås det at samle reglerne om ekspropriation i jernbaneloven. I dag findes generelle regler om ekspropriation vedrørende bl.a. jernbane- og letbaneanlæg i lov nr. 96 af 31. marts 1965 om ekspropriationer under Trafikministeriet.

Forslaget tilpasser og justerer endvidere gældende regler for metro, letbaner og S-tog, og der introduceres et samlebegreb for disse baner, ”bybaner”. Forslaget tilpasser endvidere reglerne for Havarikommissionen.

Der bliver i disse år investeret massivt i jernbaneinfrastrukturen. Regeringen planlægger med en timemodel mellem de store byer og elektrificering af alle hovedstrækninger i Danmark, der skal binde Danmark bedre sammen. Der er endvidere igangsat en fuldstændig opgradering med signalsystemet ERTMS på det nationale jernbanenet og en række jernbanestrækninger er allerede vedtaget elektrificeret. Samtidig vil den nye jernbane mellem København og Ringsted over Køge og den faste forbindelse over Femern Bælt styrke jernbanen, ikke mindst den miljøvenlige transport af gods på jernbanen samt gøre forholdene for godstransporten mellem Skandinavien og resten af Europa markant bedre.

Det er vigtigt at have en moderne jernbanelovgivning, der understøtter disse initiativer og investeringer. Lovforslaget skal ses i dette lys. Det er samtidig afgørende, at rammebetingelserne er klare og operationelle, så de medvirker til, at samfundet får mest muligt ud af de offentlige investeringer, der foretages i sektoren.

Endelig er der vedtaget etablering af letbaner i København og Aarhus, der gør det hensigtsmæssigt med en klar regulering af området.

## *2. Lovforslagets indhold*

### *2.1 Bybaner (metro, letbaner og S-bane)*

#### *2.1.1 Gældende ret*

Den nugældende jernbanelov gælder for S-tog og i store træk for letbaner og metro. Loven indeholder således også en generel hjemmel til transportministeren til at fastsætte særlige regler om forhold vedrørende letbaner. Bemyndigelsen er udmøntet i bekendtgørelse nr. 73 af 2. februar 2009 om jernbanevirksomhed på letbaner (den københavnske metro).

#### *2.1.2 Transportministeriets overvejelser og forslag*

Med lovforslaget foreslås som noget nyt begrebet bybane indført, som omfatter metro, letbaner og S-tog, idet der findes en række fællestræk for disse baner, f.eks. at de er undtaget fra interoperabilitetsdirektivets anvendelsesområde og dermed de tekniske specifikationer for interoperabilitet (TSI'erne) og kører i deres eget system eller er funktionsmæssigt adskilt fra resten af jernbanenettet. Det foreslås derfor at samle disse tre typer baner under samme paraplybegreb.

Begrebet "bybane" relaterer sig til det nye direktiv (2012/34/EU om oprettelse af et fælles jernbaneområde), hvor begrebet "transport i byer og forstæder" er defineret. Ved transport i byer og forstæder forstås transportydelse, hvis hovedformål er opfyldelse af behovene i et bycentrum eller byområde, herunder et grænseoverskridende byområde, samt transportbehovene mellem et sådant bycentrum eller byområde og de omkringliggende områder. Da dele af direktiv 2012/34/EU gennemføres ved lovforslaget er det fundet hensigtsmæssigt at bruge et begreb, der relaterer sig til dette direktiv.

Begrebet er bredt og omfatter metro, S-banen og letbaner, herunder sporveje.

Fælles for bybanesystemerne er, at de er omfattet af hovedparten af lovens bestemmelser, dog er der mulighed for at fastsætte særlige regler om de forhold, der kun gør sig gældende for bybaner.

Der foreslås som noget nyt indført definition på letbaner med henblik på at foretage en afgrænsning af letbanen i forhold til konventionelle jernbaner. Letbaner er skinnebåren trafik som både kan køre i vej efter færdselslovens regler og i eget tracé

## *2.2 Gennemførelse af nye EU-regler*

### *2.2.1 Gældende ret*

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

- Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/12/EF af 26. februar 2001 om ændring af Rådets direktiv 91/440/EØF om udvikling af Fællesskabets jernbaner
- Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/13/EF af 26. februar 2001 om ændring af Rådets direktiv 95/18/EF om udstedelse af licenser til, og
- Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/14/EF af 26. februar 2001 om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur samt sikkerhedscertificering.

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

### *2.2.2 Transportministeriets overvejelser og forslag*

Med forslaget gennemføres dele af Europa-Parlamentet og Rådets direktiv 2012/34/EU af 21. november 2012 om oprettelse af et fælles jernbaneområde. Direktivet trådte i kraft d. 15. december 2012 og er en omarbejdning af første jernbanepakke som nævnt under pkt. 2.2.1. Direktivet afløser dermed de tre direktiver i pakken. Udover omarbejdningen af første jernbanepakke indeholder direktivet bl.a. udvidede beføjelser og øgede krav til uafhængigheden for tilsynsorganet (regulatory body), en udvidet kreds af ansøgere af kapacitet (kanaler) og forhold om jernbanerelaterede tjenesteydelser (markedsadgang).

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

Som nævnt udvider direktivet ansøgerkredsen til infrastrukturkapacitet. Det er fremover et EU-krav, at andre end jernbanevirksomheder skal kunne ansøge infrastrukturforvalteren om tildeling af infrastrukturkapacitet, f.eks. speditører og operatører inden for kombineret transport. Det er dog et krav at disse ansøgere har en almenyttig eller forretningsmæssig interesse i at købe

infrastrukturkapacitet. For at sikre dette foreslås det, at man har en godkendelse fra infrastrukturforvalteren på den pågældende infrastruktur. Kravene foreslås fastsat af infrastrukturforvalteren i netredegørelsen.

Med direktivet åbnes yderligere op for markedet i den forstand, at der fremover skal gives lige adgang til jernbanerelaterede serviceydelser. Jernbanerelaterede serviceydelser omfatter f.eks. vedligeholdelsesfaciliteter, klargøringscentre mv., men ikke vedligeholdelsesfaciliteter beregnet for specifikke materielle typer. Der skal for servicefaciliteter udarbejdes særskilte regnskaber og de skal administreres som selvstændige enheder, når disse ejes eller forvaltes af jernbanevirksomheder.

### *2.3. Ekspropriation og klimatilpasning*

#### *2.3.1. Gældende ret*

##### *Ekspropriation*

I dag findes lov nr. 96 af 31. marts 1965 om ekspropriationer under Trafikministeriet, der indeholder regler om, at trafikministeren (i dag transportministeren) når almenvellet kræver det, kan iværksætte eller, for så vidt angår ikke-statslige anlæg, tillade, at der iværksættes ekspropriation efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom til bl.a. jernbaneanlæg, herunder anlæg til sikring og regulering af færdslen ved krydsninger mellem veje og jernbaner. I 2003 blev loven udvidet til også at omfatte letbaner. Herudover indeholder loven regler om nedlæggelse af overkørsler og midlertidige sneskærme. Loven indeholder endvidere regler om ekspropriation af bl.a. diger og havneanlæg.

De forskellige anlægslove på baneområdet indeholder hjemmel til, at transportministeren kan foretage de ekspropriationer, der er nødvendige for at gennemføre de respektive anlæg.

##### *Klimatilpasning*

Der findes ikke i den gældende jernbanelov regler om klimatilpasning.

#### *2.3.2. Transportministeriets overvejelser og lovforslag.*

##### *Ekspropriation og forholdet til grundlovens § 73*

I dag har der udviklet sig en praksis for at indføre ekspropriationshjemler i de enkelte anlægslove sideløbende med hjemlerne, der findes i ekspropriationsloven fra 1965. Med lovforslaget gøres der op med denne praksis, idet den generelle ekspropriationshjemmel sættes ind i lov om jernbane. Denne generelle hjemmel vil fremover skulle anvendes ved alle former for anlæg af jernbaner og letbaner. Dette skal tillige ses i lyset af, at man allerede har samlet de forskellige tiltag i forbindelse

med anlæg af baner, herunder byggelinjer og fremrykket ekspropriation i lov nr. 747 af 25. juni 2014.

De bestemmelser i 1965-loven, der foreslås overført til jernbaneloven, vil også fremover kunne bruges til udbygning og vedligehold af jernbane- og letbaneanlæg. Med lovforslaget ophæves 1965 loven. Dette betyder, at bestemmelserne om dige- og kystsikringsanlæg, offentlige havneanlæg,

telekommunikationsanlæg, lageranlæg, pumpestationer og rørledninger for flydende brændsel og drivmidler, når produkterne skal tilføres lageret gennem en fast forbindelse med dansk havneområde og anlægget udføres af staten eller en offentlig havn, anlæg for rutebildrift, bygninger for postvæsenet ikke videreføres, idet disse ikke længere har betydning.

Det fremgår af grundlovens § 73, at ejendomsretten er ukrænkelig, og at ingen kan tilpligtes at afstå sin ejendom medmindre almenvellet kræver det. Det kan kun ske ifølge lov og mod fuldstændig erstatning.

Med de forslåede bestemmelser skabes i overensstemmelse med grundlovens § 73 en lovhjemmel til tvangsmæssigt at erhverve de fornødne arealer til etablering af jernbaneanlæg og letbaneanlæg samt til ændringer i disse anlæg.

Som nævnt i afsnit 2.3.2, har der hidtil også været hjemmel til ekspropriation i forbindelse med anlæg eller ændring af anlæg af jernbaner eller letbaner i henholdsvis de konkrete anlægslove samt i lov nr. 96 af 31. marts 1965 om ekspropriationer under Trafikministeriet. Der er således alene tale om en videreførelse af gældende ekspropriationshjemler samt en modernisering af en gammel lov.

Ekspropriation kan kun ske, hvis det er nødvendigt at erhverve de pågældende arealer enten midlertidigt eller permanent for at kunne gennemføre jernbaneanlægget og letbaneanlægget.

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

Ekspropriation vil i henhold til lovforslaget ske med henblik på etablering af jernbaneanlæg og letbaneanlæg, altså et formål, der har offentlig karakter og dermed ligger inden for almenvellet.

Ekspropriationerne i henhold til lovforslaget sker efter reglerne herom i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom. Ekspropriationskompetencen er som nævnt henlagt til særlige uafhængige ekspropriationskommissioner, som både forestår prøvelsen af det foreliggende projekt og træffer den endelige afgørelse om ekspropriation, herunder om erstatningsfastsættelsen.

Erstatningen skal være fuldstændig, det vil sige at der skal betales en erstatning, der økonomisk stiller ejeren, som denne ville være stillet, hvis ekspropriationen, ikke var sket.

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

### *Klimatilpasning*

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

Det fremgår af grundlovens § 73, at ejendomsretten er ukrænkelig, og at ingen kan tilpligtes at afstå sin ejendom uden, hvor almenvellet kræver det. Det kan kun ske ifølge lov og mod fuldstændig erstatning. Der indføres dermed med reglerne om klimatilpasning hjemmel i overensstemmelse med grundlovens § 73.

Det foreslås, at ekspropriationen sker i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom, jf. lovbekendtgørelse nr. 1161 af 20. november 2008.

Det foreslås i forbindelse med indførelse af reglerne om klimatilpasning at udvide den gældende lovs § 21 e om forundersøgelser til også at omfatte klimarelaterede afværgeforanstaltninger. Den gældende § 21 e giver infrastrukturforvalteren, Metroselskabet I/S og Trafikstyrelsen mulighed for, hvis det skønnes nødvendigt, til enhver tid mod behørig legitimation uden retskendelse adgang til at foretage jordbundsundersøgelser, opmålinger, afmærkninger, arkæologiske forundersøgelser og andre undersøgelser af udendørs arealer med henblik på at foretage undersøgelser og projektering, af nye baneanlæg eller ændringer af bestående baneanlæg. Samtidig ændres den kreds, der har adgang, til at omfatte infrastrukturforvaltere og anlægsselskaber, der er oprettet ved lov.

## *2.4. Udvidelse af tilsynsbestemmelser og påbud i forbindelse med overtrædelse af vilkår*

### *2.4.1 Gældende ret*

#### *Tilsyn*

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

#### *Påbud*

Trafikstyrelsen kan udstede godkendelser med vilkår i forbindelse med godkendelse af infrastruktur og køretøjer. Hvis vilkårene ikke opfyldes har Trafikstyrelsen i princippet mulighed for at politianmelde virksomheden for at tilsidesætte vilkår eller betingelser knyttet til en tilladelse eller godkendelse. Vilkåret vil typisk vedrøre indsendelse af dokumentation.

#### *2.4.2. Transportministeriets overvejelser og forslag*

##### *Tilsyn*

Gennem de senere år er der kommet nye aktører på jernbaneområdet, herunder entreprenører og DSB vedligehold. Nogle af disse aktører kan opnå en sikkerhedscertificering, men det er ikke et krav. Det kan forventes, at der vil være flere aktører på jernbanen, som ikke nødvendigvis har en sikkerhedscertificering, og der har hidtil været en tendens til, at sikkerhedsmæssige ydelser i stigende omfang lægges ud til disse. Trafikstyrelsen har i den forbindelse behov for at kunne føre tilsyn med disse aktører.

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

##### *Påbud*

Det foreslås, at Trafikstyrelsen skal have mulighed for at udstede et påbud såfremt vilkår eller betingelser i en godkendelse ikke efterleves. Når fristen for opfyldelse af vilkåret er udløbet vil Trafikstyrelsen fremover foretage en revurdering af vilkåret og kan herefter udstede påbud. Såfremt påbuddet ikke opfyldes, er der mulighed for at politianmelde efter reglerne om overtrædelse af

påbud. Det forventes, at dette ekstra administrative skridt vil få en præventiv effekt og medvirke til, at virksomhederne opfylder de pågældende vilkår og betingelser.

## *2.5. Godkendelse og udpegning af læger og psykologer*

### *2.5.1. Gældende ret*

De personer, der udfører en sikkerhedsklassificeret funktion, skal have en helbredsgodkendelse udstedt af Trafikstyrelsen. Forud for denne udstedelse skal den enkelte person gå til en praktiserende læge og speciallæge for at få foretaget undersøgelse og udfyldt en blanket, som herefter sendes til Trafikstyrelsens læge. Trafikstyrelsens læge foretager en lægefaglig vurdering og indstiller herefter til styrelsen, hvorvidt der skal udstedes en helbredsgodkendelse til den pågældende person.

### *2.5.2. Transportministeriets overvejelser og forslag*

Ifølge lokomotivførerdirektivet (2007/59/EF af 23. oktober 2007 om certificering af lokomotivførere, der fører lokomotiver og tog på jernbanenettet i Fællesskabet), skal personer som er indehavere af en lokomotivførerlicens helbredsundersøges med bestemte intervaller for at opretholde licensen. Trafikstyrelsen skal som sikkerhedsmyndighed, og den myndighed der udsteder lokomotivførerlicenser, enten godkende eller anerkende disse læger. Dette gælder ligeledes for psykologer, der anvendes af personer, som ansøger om en lokomotivførerlicens og som skal have godtgjort deres erhvervsmæssige psykiske egnethed. Med lovforslaget gives der mulighed for, at transportministeren kan fastsætte regler om godkendelse af og tilsyn med læger og psykologer.

Ifølge forslaget vil transportministeren i den forbindelse kunne bemyndige sagkyndige, private virksomheder eller offentlige institutioner til at udøve ministerens beføjelser efter denne lov til at udstede helbredsgodkendelser. Ordningen vil komme til at omfatte helbredsgodkendelse af alle personer, som udfører en sikkerhedsklassificeret funktion på jernbaneområdet, og ikke kun lokomotivførere. Denne ensartethed vil antages at være en fordel for berørte enkeltpersoner og dissers arbejdsgivere. Ordningen vil hermed komme til at ligne andre landes ordninger, herunder Sveriges.

## *2.6. Havarikommissionen*

### *2.6.1. Gældende ret*

Den fælles Havarikommission for Civil Luftfart og Jernbane (Havarikommissionen) blev etableret med en lovændring i 2004. Jernbanetilsynets hidtidige undersøgelsesopgaver vedrørende jernbaneulykker og -hændelser blev således lagt sammen med Havarikommissionen for Civil



Luftfart, hvorved der blev etableret en fælles havarikommission.

Formålet med reglerne om undersøgelse af jernbaneulykker er at sætte rammerne for undersøgelse af sådanne med henblik på at forebygge ulykker og afdække mulighederne for at forbedre jernbanesikkerheden.

I dag undersøger Havarikommissionen ulykker som EU- og andre internationale regler stiller krav om skal undersøges. Endvidere undersøger Havarikommissionen en række ulykker og hændelser, der ligger ud over Havarikommissionens internationale forpligtelser.

### *2.6.2. Transportministeriets forslag og overvejelser*

Det følger af EU direktiv 2004/49/EF art 19, stk. 1 og 2, at det alene er alvorlige ulykker, der skal undersøges af Havarikommissionen.

En alvorlig ulykke defineres som alle togsammenstød eller -afsporinger, som resulterer i mindst én dræbt eller mindst fem alvorligt tilskadede eller omfattende skade på rullende materiel, infrastruktur eller miljø, og enhver anden lignende ulykke med indlysende konsekvenser for reguleringen af jernbanesikkerheden eller sikkerhedsledelsen.

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

Det foreslås, at Havarikommissionen fremover skal være forpligtet til at undersøge alvorlige ulykker som foreskrevet i art. 19, stk. 1, hvorfor det som hovedregel kun er alvorlige ulykker, der fremover vil blive undersøgt af Havarikommissionen.

Undersøgelser, der ligger udover det som følger af stk. 1, kan iværksættes, hvis Havarikommissionen på baggrund af en risikobaseret vurdering beslutter dette.

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

## *2.7. Niveauoverkørsler*

### *2.7.1. Gældende ret*

Med vedtagelsen af lov nr. 613 af 18. juni 2012 om ændring af lov om jernbane og lov om offentlige veje samledes reglerne om jernbaneoverkørsler (niveauoverkørsler) i lov om jernbane. Før dette tidspunkt fandtes reglerne om vejvendte sikkerhedsforanstaltninger, der er åbne for almindelig færdsel, i lov om offentlige veje, mens reglerne om jernbaneoverkørsler, der ikke er åbne for almindelig færdsel, fandtes i lov om jernbane (private overkørsler). Det var ikke hensigten at ændre grundlæggende på den gældende retstilstand, men det var dog nødvendigt at justere og opdatere reglerne.

Sammenskrivningen af reglerne i jernbaneloven medførte, at også vejvendte sikkerhedsforanstaltninger i jernbaneoverkørsler, der er åbne for almindelig færdsel, blev omfattet af jernbanelovens regler for jernbaneinfrastruktur, herunder reglerne om tilsyn, hvilket betød, at Trafikstyrelsen blev eneste myndighed, der har kompetence til at føre tilsyn med jernbaneoverkørsler. Samtidig blev Trafikstyrelsen myndighed for samtlige jernbaneoverkørsler. Myndighedsopgaverne består i regeludstedelse, udstedelse af ibrugtagningstilladelser og godkendelser samt tilsyn. Vejbestyrelsen og vejmyndigheden har ansvaret for vejsikkerheden op til jernbaneoverkørslen.

Ved sammenskrivningen videreførte man begreberne fra lov om offentlige veje i jernbaneloven, hvilket medførte, at der nu anvendes to forskellige begreber i lov om jernbane. Begrebet ”jernbaneoverkørsel” anvendes for alle krydsninger i niveau mellem jernbane og veje, der er åbne for almindelig færdsel. Dette begreb omfatter også krydsninger, der ikke er åbne for motorkøretøjer (overgange). Begrebet ”private overkørsler og overgange” anvendes for alle krydsninger i niveau mellem jernbaner og veje, der ikke er åbne for almindelig færdsel.

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

Ifølge § 8 a, stk. 3, kan transportministeren 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. Bemyndigelsen er ikke delegeret.

§ 21 z indeholder regler om, at udgifter til anlæg eller udbygning af viadukter i forbindelse med pålæg afholdes af staten.

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

### 2.7.2 Transportministeriets overvejelser og forslag

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

Det er således fundet nødvendigt at ensrette begrebet, så der ikke opstår tvivl om, hvad begrebet omfatter. Det foreslås derfor at anvende begrebet fra direktiv 2012/34/EU af 21. november 2012 om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde (omarbejdning). I direktivet defineres "jernbaneinfrastruktur" blandt andet som "niveauoverkørsler med de til sikring af vejtrafikken nødvendige anlæg". Ved at overføre denne definition til jernbaneloven sikres det, at jernbaneinfrastruktur i loven altid omfatter niveauoverkørsler med de til sikring af vejtrafikken nødvendige anlæg. Dette betyder, at loven også omfatter hensyn til vejsikkerheden. Begrebet "sikkerhedsforanstaltninger" anvendes fortsat i samme betydning som anlæg, der skal sikre vejtrafikken, idet det findes hensigtsmæssigt at videreføre et begreb, der er så indarbejdet i gældende ret. Sikkerhedsforanstaltninger omfatter blandt andet krydsmærker, advarselssignalanlæg og bomanlæg. Begrebet "niveauoverkørsler" omfatter alle niveauekrydsninger mellem vej og bane. Det vil sige, at begrebet også omfatter krydsninger, der ikke er åbne for motorkøretøjer.

Det er fundet hensigtsmæssigt at opdatere reglerne for de niveauoverkørsler, der ikke er åbne for almindelig færdsel. At reglerne for disse overkørsler fremgår direkte af loven vurderes at være historisk betinget og ikke i overensstemmelse med den systematik, der bruges i jernbaneloven i dag. Det foreslås derfor, at transportministeren gives hjemmel til at fastsætte regler for disse overkørsler. Det er ikke umiddelbart hensigten at ændre på de krav, der i dag fremgår direkte af loven, men der vil i forbindelse med udmøntningen af reglerne blive lavet en gennemgang af, om reglerne er tidssvarende, ligesom bemyndigelsen på længere sigt vil kunne anvendes til at fastsætte regler, der afspejler ændrede sikkerhedsbehov.

Der er ikke fundet anledning til at videreføre den gældende § 8 a, stk. 3, og § 21 z om transportministerens mulighed for at pålægge jernbaneinfrastrukturforvalteren eller vejbestyrelsen at anlægge eller udbygge viadukter, og om at udgifter til dette afholdes af staten. Bestemmelserne vurderes at være forældede, idet bestemmelserne ikke findes at være anvendt i en længere årrække.

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

Lovforslaget forventes ikke at have økonomiske konsekvenser for det offentlige.

I forbindelse med gennemførelsen af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU af 21.

november 2012 om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde(omarbejdning) kan der være mindre administrative konsekvenser for det offentlige, herunder i forbindelse med øgede opgaver for tilsynsorganet (i Danmark Jernbanenævnet). Det præcise omfang af disse konsekvenser er endnu ikke afklaret.

Med øget liberalisering på jernbaneområdet, herunder flere aktører, kan lovforslaget endvidere medføre en mindre administrativ konsekvens for sikkerhedsmyndigheden(Trafikstyrelsen) ved øget tilsyn og opfølgning. Det præcise omfang af disse konsekvenser er endnu ikke afklaret.

Lovforslaget forventes at medføre en mindre offentlig administrativ lettelse som følge af, at reglerne bliver mere tilgængelige.

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

Lovforslaget forventes ikke at få erhvervsøkonomiske konsekvenser.

Lovforslaget forventes at medføre en mindre erhvervsadministrativ lettelse som følge af, at reglerne bliver mere tilgængelige.

#### *5. Administrative konsekvenser for borgerne*

Lovforslaget forventes at medføre en mindre administrativ lettelse for borgere som følge af, at reglerne bliver mere tilgængelige.

#### *6. Miljømæssige konsekvenser*

Lovforslaget forventes ikke at have miljømæssige konsekvenser.

#### *7. Forholdet til EU-retten*

Som en del af lovforslaget gennemføres dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU af 21. november 2012 om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde (omarbejdning), dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/49/EF af 29. april 2004 om jernbanesikkerhed i EU og om ændring af Rådets direktiv 95/18/EF om udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder og direktiv 2001/14/EF om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur samt sikkerhedscertificering (jernbanesikkerhedsdirektivet) samt dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/57/EF af

17. juni 2008 om interoperabilitet i jernbanesystemet i Fællesskabet (omarbejdning). Herudover videreføres gennemførelsen af de EU-retsakter, der er implementeret ved den gældende jernbanelov.

De bemyndigelser, der gennemføres ved direktiv 2012/34/EU af 21. november 2012, vil senere blive ændret eller udmøntet ved administrative forskrifter.

#### *8. Statsstøtteretlige aspekter*

Lovforslaget forventes ikke at have statsstøtteretlige aspekter.

#### *9. Høring*

Lovforslaget er sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer:

Aalborg Kommune  
Advokatsamfundet  
Alstom  
Ankenævnet for Bus, Tog og Metro  
Arbejderbevægelsens Erhvervsråd  
Arbejdsgiverforeningen for Kollektiv Trafik  
Arriva Skandinavien A/S  
Arriva Tog A/S  
Atkins Danmark A/S  
Balfour Beatty Rail Danmark A/S  
Banedanmark Direktionen  
Bombardier Transportation  
Brancheforeningen Danske Advokater  
Bravida Danmark A/S  
CFL cargo Danmark ApS  
CONPAO Consulting  
Contec Rail ApS  
COWI  
Danmarks Naturfredningsforening  
Dansk arbejdsgiverforening  
Dansk byggeri  
Dansk cyklistforbund  
Dansk Energi  
Dansk Energinet

Dansk Erhverv, Høringssager  
Dansk Erhvervsfremme  
Dansk Handicap forbund  
Danske handicaporganisationer  
Dansk Industri, Transport  
Dansk Jernbaneforbund  
Dansk Kollektiv Trafik (DKT)  
Dansk Ledningsejerforum  
Dansk Transport og Logistik – DTL  
Danske Havne  
Danske Regioner  
Danske Speditører  
DB Schenker Rail Scandinavia A/S  
DB Schenker Rail Scandinavia A/S (Sikkerhed)  
Det Centrale Handicapråd  
DI Transport  
DSB  
Energinet.dk  
Frie Jernbaneingenører ApS  
Fagligt Fælles Forbund  
Friluftsrådet  
Forbrugerrådet  
Havarikommissionen  
Hector Rail AB  
HK Trafik & Jernbane  
Hove Rail Consult  
Hovedstadens Lokalbanel A/S  
Håndværksrådet  
Interfleet Technology ApS  
Jernbanenævnet  
KL  
Kommissarius ved Statens Ekspropriationer i Jylland  
Kommissarius ved Statens Ekspropriationer på Øerne  
Kystdirektoratet  
Landdistrikternes Fællesråd  
Landsorganisationen i Danmark  
Leonhard Weiss Danmark A/S  
Lloyds Lokalbanel A/S  
Malus ApS  
Metro Selskabet

Metro Service A/S  
Midtjyske Jernbaner A/S  
Midttrafik  
Movia  
NEG Niebüll GmbH  
NIRAS  
NOAH-Trafik  
NOB  
Nordjyskejernbaner A/S  
Odense Kommune  
OEM Consult  
Per Aarsleff A/S  
Post Danmark A/S  
PP Consult  
Railcare Danmark  
Railcare Sverige  
Railpartner  
Rambøll  
Regionstog A/S  
Rigsrevisionen  
Ring 3 Letbane I/S  
Rådet for Bæredygtig Trafik  
Samferdselsdepartementet, NO  
Scanscreen  
Siemens A/S  
SJ AB  
Spitzke Scandinavia A/S  
Strukton Rail Danmark  
Sund & Bælt  
Sund & Bælt Holding A/S  
Sydtrafik  
Teknologisk Institut  
Trafikforbundet  
Trafikselskaberne i Danmark  
Trafikstyrelsen  
Transport & Service Handel (DI)  
Transportstyrelsen, SE  
TX Logistik AG  
TÜV Rheinland Intertraffic, DK  
TÜV SÜD, Denmark

Vejdirektoratet  
Udviklingselskabet By og Havn I/S  
Øresundsbro Konsortiet  
Århus Letbane I/S

Veteranbaner:

Blovstrød Banen  
Dansk Jernbaneklub  
Danske Veterantogsoperatørers Fællesrepræsentation  
Djursland for fuld Damp  
DSB Museumstog  
Haderslev- Vojens banen  
Hedelands Veteranbane  
Hjerl Hedes Frilandsmuseum  
Limfjordsbanen.dk  
Mariager-Handest Veteranjernbane  
Museumsbanen Maribo-Bandholm  
MY Veterantog  
Nordisk Jernbaneklub  
Nordsjællands Veterantog  
Omstigningsklubben  
Projekt Amts banen på Als E- kleinbahn  
Projekt Lille Vildmose banen  
Projekt Mønsted Kalkgruber  
Sporvejsmuseet Skjoldenæsholm  
Struer Jernbane Klub  
Syd Fyenske Veteranjernbane  
Vestsjællands Veterantog  
Veteranbanen Bryrup - Vrads VBV  
Veterantog Vest  
Østsjællandske Jernbaneklub

*10. Sammenfattende skema*

**Samlet vurdering af lovforslagets konsekvenser**



	Positive konsekvenser/ mindreudgifter	Negative konsekvenser/ merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, regioner og kommuner	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for stat, regioner og kommuner		Der kan være mindre administrative konsekvenser for det offentlige, herunder i forbindelse med øgede opgaver for tilsynsorganet, Jernbanenævnet.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Der forventes mindre erhvervsadministrativ lettelse som følge af, at reglerne bliver mere tilgængelige.	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Der forventes en mindre administrativ lettelse for borgere som følge af, at reglerne bliver mere tilgængelige.	Ingen
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU af 21. november 2012 om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde (omarbejdning), dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/49/EF af 29. april 2004 om jernbanesikkerhed i EU og om ændring af Rådets direktiv 95/18/EF om udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder og direktiv 2001/14/EF om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur samt sikkerhedscertificering (jernbanesikkerhedsdirektivet) samt dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/57/EF af 17. juni 2008 om interoperabilitet i jernbanesystemet i Fællesskabet (omarbejdning)	

*Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser [særlige bemærkninger]*

*Til kapitel 1*

*Formål*

*Til § 1*

Der foreslås en formålsbestemmelse, der fastsætter, at lovens formål er at fastlægge rammerne for skinnebåren trafik under hensyn til sikkerhed, fremkommelighed og samfundsøkonomi. Disse er transportpolitiske mål, som regeringen har fundet vigtige at udarbejde lovgivning om og opstille rammer for. Der er i den forbindelse særligt lagt vægt på hensynet til sikkerhed, fremkommelighed og samfundsøkonomi. Der er anvendt begrebet skinnebåren trafik for at afgrænse lovens formål i forhold til andre former for trafik f.eks. busser.

I den gældende lovs formålsbestemmelse findes udover formål endvidere definitioner. Der foreslås i dette forslag en særskilt bestemmelse, der indeholder definitioner.

*Til kapitel 2**Anvendelsesområde**Til § 2*

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

Loven gælder for jernbane, dvs. al skinnebåren trafik i modsætning til den, der kører på gummihjul. Med loven indføres et nyt begreb ”bybane”, der defineres i den foreslåede § 3. Begrebet er indeholdt i det nye direktiv (2012/34/EU om oprettelse af et fælles jernbaneområde), hvor begrebet ”transport i byer og forstæder” er defineret. Ved transport i byer og forstæder forstås transportydelse, hvis hovedformål er opfyldelse af behovene i et bycentrum eller byområde, herunder et grænseoverskridende byområde, samt transportbehovene mellem et sådant bycentrum eller byområde og de omkringliggende områder.

Begrebet ”bybane” er bredt og omfatter Metro, S-banen og letbaner, herunder sporveje. Fælles for bybanesystemerne er, at de er omfattet af hovedparten af lovens bestemmelser, jf. dog de foreslåede stk. 3 og 4. Det vil sige, at alle lovens bestemmelser med undtagelse af de, der er opregnet i stk. 3 og 4 gælder for bybaner.

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

Veteranbanedrift er i forslaget § 3 defineret som ”jernbanedrift, som ikke primært tilsigter at dække et trafikalt behov”.

Bestemmelsen i *stk. 3* fastsætter anvendelsesområdet for bybaner. Bybaner er ikke omfattet af kapitel 3 om markedsadgang, §§ 17-18 om tildeling af infrastrukturkapacitet og netredegørelse samt § 54, stk. 3, om erstatningsansvar for gods.

Bestemmelsen i *stk. 4* fastslår, at udover de i stk. 3 angivne bestemmelser er metro og letbaner ikke omfattet af §§ 20-21 om kontrakter mellem infrastrukturforvalteren og jernbanevirksomheden samt betaling for adgang og §§ 67-69 om helbreds- og kompetencekrav.

Da letbanen er et lukket system med kun én operatør er ovennævnte bestemmelser ikke relevante for denne transportform. Ydermere gælder der ikke de samme EU-regler for letbaner, som der gør for den konventionelle jernbane. Letbanerne udgør et lukket særligt banesystem uden sporforbindelse til anden jernbaneinfrastruktur og uden mulighed for benyttelse af andet end banernes eget særligt indrettede materiel. Da udførelsen af denne transportform adskiller sig væsentligt fra den konventionelle jernbane ved at der bl.a. også køres på sigt og i gaderum og vej og ikke i eget trace og på signaler, er det nødvendigt med særlige regler om kompetence og helbred for føreren af letbanekøretøjer.

Metroen er ligesom letbanen et lukket system, hvor der kun kører metrotog. Det er derfor naturligt at flere af lovens bestemmelser ikke gælder for metroen.

Bestemmelsen i *stk. 5* fastslår, at lovens kapitel 3 om markedsadgang og § 17 om tildeling af infrastrukturkapacitet ikke gælder for privatbanerne, medmindre transportministeren har bestemt om og i hvilket omfang de skal gælde. Privatbanerne er reguleret i lov om trafikkselskaber.

Denne bestemmelse skal ses i lyset af, at privatbanerne i den første lovgivning fra 1998 ikke havde adgang til statens jernbanenet, bortset fra de dele af nettet, hvor privatbanerne kører ind og ud fra en station m.v. Med den nuværende lovgivning om privatbanerne er der mulighed for, at privatbanerne kan få lov til at befærde statens net, under forudsætning af, at de opgiver deres eneret, således at andre kan befærde privatbanernes jernbaneinfrastruktur.

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

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

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

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

Alternativt kan den enkelte virksomhed indgå en aftale med en infrastrukturforvalter om forvaltning

af det enkelte spor.

### *Definitioner*

#### *Til § 3*

Som noget nyt foreslås en bestemmelse, der definerer begreber på jernbaneområdet. Forslaget indeholder seks definitioner. De fire af dem er en gennemførelse af definitioner i direktiv 2012/34/EU (recast af 1. jernbanepakke). Det er definitioner af ansøgere, infrastrukturforvaltere, jernbaneinfrastruktur og jernbanevirksomheder. Herudover defineres bybaner og veteranbaner.

Bestemmelsens nr. 5 definerer jernbaneinfrastruktur som de infrastrukturelementer, der er defineret i bilag I i direktiv 2012/34/EU, som hører til hoved- og sidesporene, med undtagelse af spor inden for reparationsværksteder, baneværksteder eller lokomotivremiser samt private sportilslutninger.

De elementer, der er nævnt i bilaget, er:

- grunde
- banelegeme og planum, især dæmninger, gennemskæringer, dræninger og afvandingsgrøfter, gennemløbsrør, beklædningsmure og beplantninger til beskyttelse af skrånninger osv.; personperroner og læsseramper, herunder på passagerstationer og i godsterminaler; rabatter og sidestier; indhegningsmure, hække, stakitter; brandlinier; opvarmningsanlæg til sporskifter; snehegn
- særlige konstruktioner: broer, stenkister og øvrige baneoverføringer, tunneller, overdækkede gennemskæringer og øvrige baneunderføringer; støttemure og afskærmninger mod laviner, nedstyrtende sten osv.
- niveauoverkørsler med de til sikring af vejtrafikken nødvendige anlæg
- overbygning: skinner, rilleskinner, tvangsskinner; sveller og langsveller, let profiljern til skinnesamling; ballast inklusive grus og sand; sporskifter og skinnekryds; drejeskiver og skydebroer (med undtagelse af dem, der kun bruges til motorvogne)
- adgangsveje for passagerer og gods, herunder vejadgang og adgang for gående passagerer ved ankomst eller afrejse
- sikrings-, signal- og telekommunikationsanlæg på fri strækning, på banegårde og rangerbanegårde, herunder anlæg til produktion, transformering og fordeling af elektrisk strøm til signalvæsenet og telekommunikationsanlæggene; de til nævnte anlæg hørende bygninger; skinnebremser
- belysningsanlæg til trafikkens afvikling og sikring
- anlæg til transformering og tilførsel af strøm til den elektriske togfremdrift; understationer, strømforsyningsledninger mellem understation og køretråd, køreledninger med master, tredjeskinne med bærestolper
- bygninger med tilknytning til infrastrukturen, herunder en anlægsdel til opkrævning af transportafgifter

*Til kapitel 3**Markedsadgang**Adgang til infrastrukturen**Til § 4*

Bestemmelsen lovfæster det gældende princip i jernbaneloven i dag om, at der som udgangspunkt er adgang for alle jernbanevirksomheder til på lige og gennemsigtige vilkår i en markedsmæssig sammenhæng at benytte statens jernbaneinfrastruktur til såvel national som international trafik. Med bestemmelsen præciseres endvidere, som følge af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU af 21. november 2012 om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde (omarbejdning), at der som udgangspunkt også er lige adgang til jernbanerelaterede serviceydelser.

Bestemmelsen i stk. 1 fastslår, at ansøgere har lige adgang på ikke-diskriminerende vilkår til statens jernbaneinfrastruktur, infrastruktur ejet af A/S Storebæltsforbindelsen og A/S Øresundsforbindelsen samt anden infrastruktur beliggende på den danske del af TEN-nettet samt til stationer, kombiterminaler, rangerfaciliteter og jernbanerelaterede serviceydelser i tilknytning hertil.

Ansøgerkredsen er udvidet i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU af 21. november 2012 om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde (omarbejdning) og omfatter nu også andre end jernbanevirksomheder.

Bestemmelsen fastslår, at ansøgere, jf. den foreslåede § 3, nr. 1, har ret til at søge om infrastrukturkapacitet. For at kunne anvende en kanal i jernbaneinfrastrukturen kræves en jernbanevirksomhed med gyldig licens.

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

Med godsforordningen EU 913/2010 blev ansøgerkredsen udvidet med begrebet *godkendte ansøgere*. Godkendte ansøgere er virksomheder, der, som købere af jernbanetransporttydelser, uden selv at være jernbanevirksomhed, har en erhvervmæssig interesse i at reservere jernbanekapacitet. Som eksempel på sådanne virksomheder nævntes speditører og operatører indenfor kombineret transport. Med direktiv 2012/34/EU er afgrænsningen af den mulige kreds af ansøgere nu gjort bredere, og der anvendes herefter begrebet *ansøger* som en fællesbetegnelse for en bred kreds af juridiske og fysiske personer, der kan ansøge om infrastrukturkapacitet (kanaler) til både passagere og godstrafik. Med etableringen af godskorridorerne i medfør af godsforordningen kan der eksempelvis reserveres kapacitet af den af korridororganisationen etablerede *one-stop-shop*, der er etableret udenfor Danmark.

Infrastrukturforvalteren kan fastsætte krav til ansøgere for at sikre, at infrastrukturforvalterens

legitime forventninger om fremtidige indtægter og udnyttelsen af infrastrukturen kan opfyldes, jf. den foreslåede § 10.

For at kunne benytte en tildelt kanal til transport skal den pågældende ansøger udpege en jernbanevirksomhed, der skal indgå en aftale med en infrastrukturforvalter.

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

Adgangen til serviceydelser og faciliteter omfatter:

Passagerstationer, rejseinformationsvisning og passende muligheder for billetsalg

Godsterminaler, havneterminaler, depotspor, ranger- og togformeringsfaciliteter

Vedligeholdelsesfaciliteter undtaget dog vedligeholdelsesfaciliteter, som er konstrueret til specielle togtyper.

Rengørings - og vaskefaciliteter og andre tekniske faciliteter

Levering af brændstof fra eksisterende brændstofpåfyldningsfaciliteter efter særskilt fakturering

Der kan desuden stilles ekstra ydelser til rådighed omfattende:

Elforsyning efter særskilt fakturering i henhold til elmålerudstyr

Forvarmning af passagertog

Kontrol af transport med farlig gods og assistance til kørsel med specialtog

Der kan desuden stilles hjælpeydelser til rådighed omfattende:

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

For passagertrafikken kan der for at sikre levering af tjenesteydelser af almen interesse reserveres kapacitet til trafik udført som offentlig service.

For gennemførelse af international godstransport på jernbane kan der til det europæiske net af jernbanegodskorridorer - i samarbejde med andre korridorlande - gives prioritet til kapacitet til internationale godstog. I den forbindelse skal der være kapacitet, der tager hensyn til etablering- og funktion af *One Stop Shop* (OSS) på den del af godskorridoren, der går gennem Danmark. OSS betyder at der gives ansøgere mulighed for på et og samme sted og på en gang at anmode om og

modtage svar om infrastrukturkapacitet til godstog.

Adgangen til infrastrukturen kan desuden være begrænset af det i overensstemmelse med godsforordningen konstaterede behov for tildelte kapacitet til internationale godstog ved de *på forhånd fastlagte internationale godstogskanaler* eller en ligeledes afsat *reservekapacitet* til godstog.

Det skal sikres, at reglerne for lige og ikke-diskriminerende og gennemsigtige adgang til serviceydelser og faciliteter overholdes. Grundlaget herfor sikres bl.a. ved de rammer for selvstændighed i beslutninger og udarbejdelse af selvstændige regnskaber, som gælder for de pågældende services og faciliteter.

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

#### *Til § 5*

##### *Adgang til stationer, kombiterminaler og jernbanerelaterede serviceydelser*

Bestemmelsen viderefører den gældende lovs § 10 med de tilpasninger, der følger af direktiv 2012/34/EU på den måde, at andre end jernbanevirksomheder nu også kan reservere betjeningskapacitet.

I dag er § 10 udmøntet i dels en bekendtgørelse om adgang til stationer (Bekendtgørelse nr. 560 af 21/06/2000) dels i bekendtgørelse om adgang til kombiterminaler (Bekendtgørelse nr. 168 af 03/03/2009). I bekendtgørelse om adgang til stationer er der fastsat en standsningsafgift for de jernbanevirksomheder, der udfører fri trafik.

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

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

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

For at sikre alle jernbanevirksomheders ret til adgang til stationer er der modtagepligt på alle

stationer, der ejes - eller forvaltes af jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere, når jernbanevirksomheder har adgang til den infrastruktur, som stationen er placeret ved.

Dette indebærer, at stationen og dens øvrige faciliteter skal stilles til rådighed mod betaling for jernbanevirksomheder på gennemsigtige vilkår, der er ikke-diskriminerende.

Modtagepligten gælder både eksisterende og fremtidige stationer.

På stationer skal jernbanevirksomhederne og deres passagerer kunne benytte stationsbygningen, forpladser hertil, indre adgangsveje, ventesale og toiletter. Jernbanevirksomhederne skal være berettiget til mod betaling at få stillet lokaler med en passende placering til rådighed til salg af billetter. Desuden skal jernbanevirksomheden have adgang til i nødvendigt omfang mod betaling at kunne håndtere togets almindelige funktioner ved eller uden for perron herunder f.eks. rejseinformationsvisning. Dette gælder f.eks. også adgang til rengøring, strømforsyning til opvarmning, køleanlæg og klargøring af tog, henstilling af tog i ledige perioder, faciliteter eller plads til påfyldning af vand, tømning af toiletter etc.

Virksomheder, der anvender en station betaler stationens ejer eller forvalter leje for brug af stationens faciliteter svarende til en forholdsmæssig del af de samlede omkostninger til stationen tillagt en *rimelig fortjeneste*, mens særlige lokaleleje- eller serviceaftaler betales særskilt. Jernbanevirksomhedens virksomhedsspecifikke investeringer selvfinansieres. Investeringer kan efter forhandling og aftale finansieres over lejen.

Ved *rimelig fortjeneste* forstås en forrentning af egenkapitalen, der ligger på linje med de seneste års gennemsnitlige afkast i den pågældende sektor og tager hensyn til den risiko, herunder for indtægterne, eller fraværet af en sådan risiko, som operatøren af servicefaciliteten(stationen) pådrager sig.

Det fastsættes i *stk. 2*, at forvaltere af kombiterminaler mod betaling skal tildele jernbanevirksomheder betjeningskapacitet på kombiterminaler i samarbejde med infrastrukturforvalteren for det baneafsnit, hvor kombiterminalerne er beliggende.

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

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

Brugerne af kombiterminalens ydelser betaler for den modtagne service en betaling, der modsvares



af omkostningerne ved at udføre den pågældende ydelse tillagt en rimelig fortjeneste.

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

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

Infrastrukturforvalteren kan i ekstraordinære tilfælde, f.eks. ved akut opståede problemer med trafikafviklingen, anvise plads på spor ejet af en jernbanevirksomhed.

Det fastsættes i *stk. 3*, at forvaltere af jernbanerelaterede serviceydelser mod betaling skal tildele jernbanevirksomheder betjeningskapacitet til de pågældende ydelser. Jernbanerelaterede serviceydelser omfatter vedligeholdelsesfaciliteter, klargøringscentre mv., dog ikke vedligeholdelsesfaciliteter, der er beregnet for specifikke materieltyper.

Som noget nyt foreslås det, som følge af direktiv 2012/34/EU, at der på samme måde som på stationer og kombiterminaler på lige og ikke-diskriminerende vilkår er adgang til jernbanerelaterede servicefaciliteter.

Det angives, hvad servicefaciliteter omfatter. Dette er fundet hensigtsmæssigt idet begrebet jernbanerelaterede serviceydelser ikke tidligere har været reguleret i lov om jernbane.

Servicefaciliteterne omfatter, ud over stationer og kombiterminaler, øvrige godsterminaler, rangerterræner og togformeringsfaciliteter, herunder rangeringsfaciliteter, depotspor, andre tekniske faciliteter, herunder rengørings- og vaskefaciliteter, sø- og indlandshavnefaciliteter, som er knyttet til jernbaneaktiviteter, hjælpefaciliteter, brændstofpåfyldningsfaciliteter og levering af brændstof i disse faciliteter.

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

Desuden kan ekstra ydelser stilles til rådighed. Disse omfatter f.eks. strøm til elektrisk kørsel. De ekstra ydelser kan endvidere omfatte forvarmning af passagertog, særlige kontrakter om kontrol af transport af farligt gods og assistance til kørsel af specialtog.

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

Bestemmelsen i *stk. 4* gennemfører direktiv 2012/34/EU og fastlår, at ansøgere, der ikke er jernbanevirksomheder på samme vilkår som i *stk. 1-3* har ret til at reservere betjeningskapacitet på jernbanestationer, på kombiterminaler og serviceydelser i tilknytning til tildelt infrastrukturkapacitet.

Med vedtagelse af direktiv 2012/34/EU har ansøgere, der ikke er jernbanevirksomheder, mulighed for at reservere jernbanekapacitet med henblik på at kunne planlægge en bestemt trafik, der skal gennemføres af en jernbanevirksomhed, med hvem ansøgeren indgår kontrakt. I konsekvens heraf har ansøgere på samme måde, som jernbanevirksomheder hidtil, adgang til at forberede og reservere ressourcer til den til trafikens gennemførelse svarende hensigtsmæssige brug af stationer og faciliteter. For brug af stationen erlægges en betaling, som er ikke diskriminerende i forhold til andre brugere.

Ansøgere, der ikke er jernbanevirksomheder, der ansøger om infrastrukturkapacitet, kan i sammenhæng med den søgte infrastrukturkapacitet søge om kapacitet på kombiterminaler beliggende ved den strækning, hvortil der søges kanaler. Ansøgere har herved mulighed for at planlægge alle led i transportkæden for den del, der vedrører jernbanen.

Det bemærkes i den sammenhæng at vognmænd, som samarbejdspartnere til ansøgere (jernbanevirksomheder mv.) der bruger en kombiterminal, har adgang til denne på lige og ikke-diskriminerende vilkår og i øvrigt i overensstemmelse med konkurrencelovens bestemmelser.

Bestemmelsen i *stk. 5* fastslår, at transportministeren kan fastsætte nærmere regler om forvaltning af og adgang til stationer, kombiterminaler og jernbanerelaterede serviceydelser.

Transportministeren kan i forbindelse med den nærmere regulering af kombiterminaler afgøre hvilke terminaler, der er omfattet af bestemmelserne i *stk. 2, 4 og 6*. Der kan i den sammenhæng fastsættes regler for brug og adgang til øvrige godsterminaler – havneterminaler, rangerbanegårde etc.

Bestemmelsen i *stk. 6* fastslår, at *stk. 1-3* gælder tilsvarende for havne, hvortil der er knyttet jernbaneaktiviteter og dertil hørende faciliteter til omladning.

#### *Til § 6*

Som noget nyt foreslås det, som følge af direktiv 2012/34/EU, at indføre krav til operatører af servicefaciliteter.

Det foreslås i *stk. 1* at, hvor forvaltere af de i § 5 nævnte faciliteter samtidig kontrolleres direkte eller indirekte af en jernbanevirksomhed, der har en dominerende stilling på jernbanetransportmarkedet, hvor faciliteten benyttes, skal tildelingen forvaltes uafhængigt af den pågældende virksomhed.

Bestemmelsen indsættes for at sikre fuld gennemsigtighed og adgang uden forskelsbehandling til servicefaciliteter og levering af ydelser ved disse faciliteter, stiller direktivet krav om, at hvis operatøren af en servicefacilitet direkte eller indirekte kontrolleres af et organ eller en virksomhed, som også er aktiv(t) og har en dominerende stilling på de nationale jernbanetransportmarkeder, hvor faciliteten benyttes, skal operatørerne af disse servicefaciliteter være organiseret på en sådan måde, at de er uafhængige af det pågældende organ eller den pågældende virksomhed med hensyn til organisation og beslutningstagning. En sådan uafhængighed indebærer ikke krav om, at der skal oprettes en særskilt juridisk enhed for servicefaciliteterne og kan opnås med to særskilte afdelinger inden for én og samme juridiske enhed. For alle de servicefaciliteter, der er nævnt i direktivets bilag II, punkt 2, er der krav om, at operatøren og organet eller virksomheden skal have særskilte regnskaber, herunder særskilte balancer og driftsregnskaber.

*Stk. 2* giver transportministeren hjemmel til at fastsætte nærmere regler herom, herunder regler om særskilte regnskaber.

#### *Til § 7*

Som noget nyt foreslås det, som følge af direktiv 2012/34/EU, at indføre regler om, at ejere af servicefaciliteter i visse situationer skal forpligtes til at udleje eller lease sine faciliteter.

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

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

Herudover fastslår bestemmelsen, at dette ikke gælder såfremt ejeren eller forvalteren af servicefaciliteten kan godtgøre, at en igangværende omstillingsproces forhindrer jernbanevirksomheder i at benytte den.

Dette er for at sikre, at en igangværende omstilling ikke automatisk medfører, at faciliteten skal stilles til rådighed, blot fordi denne omstillingsproces medfører, at servicefaciliteten ikke kan benyttes i en længere periode.

Det foreslås i *stk. 2*, at indføre hjemmel til, at transportministeren kan fastsætte nærmere regler om de i *stk. 1* og *2* nævnte forhold.

*Til § 8**Regnskaber*

Bestemmelsen viderefører principperne i den gældende § 7 og gennemfører art. 6 i direktiv 2012/34/EU. Det er fundet hensigtsmæssigt at gennemføre bestemmelsen ved så vidt muligt at gengive ordlyden i direktivet. Det er ikke fundet relevant at gengive direktivets art. 6, stk. 1 og 2, der vedrører adskillelse mellem infrastrukturforvalter og jernbanevirksomhed, idet Banedanmark er organisatorisk adskilt fra DSB således, at der ikke er risiko for, at der overføres midler fra den ene til den anden.

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

Bestemmelsen supplerer årsregnskabsloven, gældende ret vedrørende skattelovgivning, konkurrenceret, statsstøtte og eventuel særlovgivning om den enkelte jernbanevirksomhed.

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

I dag er bestemmelsen udmøntet ved regnskabsreglementet for DSB samt bekendtgørelse nr. 1205 af 12. december 2012 om regnskabsreglement og konkurrenceretlige vilkår for privatbanerne. Formålet med reglerne er at sikre indsigt i det offentlige, herunder regionernes, kontraktbetaling for indkøb af offentlige serviceydelser og sikre grundlag for at midlerne kun anvendes til dette formål. Reglerne om regnskaber er således et værktøj til etablering af gennemsigtighed og sikring mod ikke-tilladt konkurrenceforvridende krydssubsidiering og kontrol af, hvorvidt en jernbanevirksomhed misbruger en dominerende stilling.

*Til kapitel 4**Virksomheder på jernbaneområdet**Jernbanevirksomheder*

*Til § 9*

Bestemmelsen viderefører den gældende lovs § 3, stk. 1 og § 4, med den ændring at der fremover skal foretages underretning af Det Europæiske Jernbaneagentur (ERA) ved udstedelse af EU-licenser ved fornyelse, suspension mv. mod tidligere EU-Kommissionen. Bestemmelsens formulering er tilpasset reglerne om licenser i direktiv 2012/34/EU.

*Tilladelsen* fastlægger de faglige, administrative og økonomiske betingelser, som er forudsætningen for, at en virksomhed kan betragtes som kvalificeret til med trækraft at udføre kørsel på jernbaneinfrastrukturen.

Bestemmelsen i *stk. 1* fastslår, at ret til at drive jernbanevirksomhed i Danmark kræver tilladelse udstedt af Trafikstyrelsen. Herudover kræves sikkerhedscertifikat. Der henvises til de specielle bemærkninger § 64.

Bestemmelsen i *stk. 2* giver transportministeren hjemmel til at fastsætte nærmere regler om krav for at opnå en tilladelse til at drive jernbanevirksomhed, skal krav om hæderlighed, finansiell kapacitet, faglige kompetencer, og krav til dækning af erstatning være opfyldt.

I den gældende lov om jernbane er kravene til at opnå en tilladelse detaljeret beskrevet i lovbestemmelsen. Med lovforslaget vil bestemmelsen kun overordnet angive kravene, hvorefter de udmøntes detaljeret i en administrativ forskrift.

Jernbanevirksomheden skal drive personbefordring eller godstransport på jernbane som jernbanevirksomhedens hovedaktivitet.

Bestemmelsen fastsætter de betingelser for opnåelse af en tilladelse, som jernbanevirksomhederne skal opfylde. Betingelserne er krav om hæderlighed, finansiell kapacitet, faglig kompetence samt dækning af erstatningsansvar, herunder ansvarsforsikring.

Ved krav om *hæderlighed* forstås, at virksomheden ikke må være blevet idømt straf for alvorlige lovovertrædelser, herunder for overtrædelser i erhvervsforhold eller på transportområdet. Det samme gør sig gældende for samtlige direktører og alle bestyrelsesmedlemmerne.

Jernbanevirksomheden må ikke være blevet dømt for alvorlige eller gentagne overtrædelser af bestemmelser på det social- og arbejdsretlige område, herunder forpligtelser i henhold til lovgivningen om sikkerhed og sundhed på arbejdspladsen og forpligtelser i henhold til toldlovgivningen, når der er tale om en virksomhed, som ønsker at udføre grænseoverskridende godstransport, der er omfattet af toldprocedurer.

Ved krav om *finansiell kapacitet* forstås, at jernbanevirksomheden skal have et økonomisk grundlag for at drive virksomheden forretningsmæssigt forsvarligt. Virksomheden skal dokumentere at have kontanter eller andre værdier for i alt mindst 1 mio. kr. Der kan i stedet stilles sikkerhed af et forsikringsselskab eller pengeinstitut på vilkår, som nærmere fastsættes af Trafikstyrelsen, herunder

vedrørende størrelse og indhold.

Jernbanevirksomheden skal forelægge en forretningsplan, der som minimum skal indeholde de nedenfor nævnte oplysninger:

1. Åbningsbalance og årsbudget, der skal omfatte det første regnskabsår, skal indeholde alle de for bedømmelsen nødvendige oplysninger om virksomhedens forventede indtægter og driftsudgifter, herunder udgift til personale, administration, materiel, brændstof, forsikringer, vedligeholdelse, forrentning og afskrivning.

2. En udførlig beskrivelse af de økonomiske bånd mellem virksomheden og enhver anden erhvervsmæssig virksomhed, som den ansøgende virksomhed deltager i enten direkte eller gennem beslægtede foretagender.

Herudover må jernbanevirksomheden ikke have en forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. og derover.

Ansøgningen kan afslås, såfremt virksomheden har restancer til det offentlige, der overstiger 50.000 kr. Virksomheden giver Trafikstyrelsen mulighed for at indhente de relevante oplysninger hos myndighederne.

Trafikstyrelsens praksis er at sende restanceforespørgsler til SKAT og den kommune, hvor virksomheden har sit hjemsted i forbindelse med ansøgning, fornyet vurdering eller hvis styrelsen på anden vis finder anledning hertil.

I medfør af betingelsen må jernbanevirksomheden heller ikke være erklæret konkurs, og det samme gør sig gældende for samtlige direktører og alle bestyrelsesmedlemmerne.

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

Ved dækning af *erstatningsansvar* forstås, at jernbanevirksomheden skal have en gyldig ansvarsforsikring, som løber fra driftsstart, for at kunne opnå en tilladelse. Der henvises til kapitel 9 om erstatning og forsikring, som indeholder forsikringspligtens omfang. Da de fleste ansvarsforsikringer udløber årligt, har Trafikstyrelsens tilsynspraksis på dette område været, at styrelsen hvert år har anmodet om at få fremsendt ny forsikringsdokumentation.

Transportministeren bemyndiges til at fastsætte nærmere regler om betingelserne for opnåelse af tilladelse til at drive jernbanevirksomhed.

I medfør af *stk. 3* kan transportministeren fastsætte regler om udstedelse, fornyet vurdering, suspension, vilkår, tidsbegrænsning eller tilbagekaldelse af tilladelser.

I medfør af *stk. 4* skal Trafikstyrelsen underrette Det Europæiske jernbaneagentur (ERA) om udstedelse, suspension, ændring eller tilbagekaldelse af tilladelser.

Bestemmelsens *stk. 5* indeholder regler om gensidig anerkendelse af tilladelser, som er udstedt af andre medlemsstater i henhold til EU-reglerne.

### *Ansøgere, der ikke er jernbanevirksomheder*

#### *Til § 10*

Bestemmelsen er ny og en konsekvens af reglerne i direktiv 2012/34/EU om ansøgere.

Bestemmelsen i *stk. 1* fastsætter, at ansøgere, der ikke er jernbanevirksomheder, skal have en godkendelse af infrastrukturforvalteren på det pågældende baneafsnit, for at kunne reservere infrastrukturkapacitet.

Hidtil har begrebet ”godkendte ansøgere” optrådt i godsforordningen, der for Danmarks vedkommende først effektueres/træder i kraft per 10. november 2015. Godkendte ansøgere har derfor aldrig haft adgang til statens jernbaneinfrastruktur

Det at kunne reservere jernbanekapacitet er ikke længere forbeholdt godkendte jernbanevirksomheder med gyldig licens. Direktivet har som nævnt indført begrebet ansøger om den, der søger om jernbaneinfrastrukturkapacitet. Ansøger-begrebet omfatter en jernbanevirksomhed, en international sammenslutning af jernbanevirksomheder eller andre fysiske eller juridiske personer som f.eks. kompetente myndigheder i henhold til forordning (EF) nr. 1370/2007 og speditører samt operatører inden for kombineret transport, som har en almennyttig eller forretningsmæssig interesse i at købe infrastrukturkapacitet.

Det ved godsforordningen introducerede begreb godkendte ansøger er forsvundet med vedtagelse af direktiv 2012/34/EU, samtidig er anvendelsen af udtrykket jernbanevirksomhed i forbindelse med ansøgninger om kapacitet med inkluderet i samlebegrebet ansøger.

Købere af jernbanetransportydelse kan nu deltage direkte i kapacitetstildelingsprocessen. Det betyder, at ansøgere, der omfatter andre virksomheder end jernbanevirksomheder, kan søge om – og få tildelt infrastrukturkapacitet (kanaler) på jernbanen.

Bestemmelsen i *stk. 2* angiver, hvad der skal til for at opnå godkendelse i henhold til *stk. 1*. Den pågældende ansøger skal have en almennyttig eller forretningsmæssig interesse i at reservere infrastrukturkapacitet

En ansøger, der gennem tildelingsprocessen har fået tildelt jernbaneinfrastrukturkapacitet, skal for at kunne benytte en sådan infrastrukturkapacitet udpege en jernbanevirksomhed, der skal indgå de nødvendige offentlig- eller privatretlige aftaler med infrastrukturforvalterne om den anvendelse af

jernbaneinfrastrukturen – eventuelt via de på godskorridorerne indførte one- stop-shops.

Bestemmelsen i *stk. 3* bestemmer, at Banedanmark fastsætter nærmere regler om vilkår for godkendelse af ansøgere, jf. *stk. 1 og 2*.

Bestemmelsen fastslår, at Banedanmark fastsætter vilkår for godkendelse af ansøgere, der ikke er jernbanevirksomheder, som har en almennyttig og forretningsmæssig interesse i at købe infrastrukturkapacitet med det formål at organisere, men ikke selv udføre trafik.

Banedanmark fastsætter krav med hensyn til de forudsætninger, som ansøgerne skal opfylde. Herunder kan Banedanmark fastsætte krav til ansøgere for at sikre, at infrastrukturforvalterens berettigede forventninger om fremtidige indtægter og udnyttelsen af infrastrukturen kan opfyldes. Sådanne krav skal være rimelige, gennemsigtige og ikke-diskriminerende.

Hvis Banedanmark fastsætter krav om en finansiel garanti, må denne ikke overstige et passende niveau, der står i rimeligt forhold til niveauet for ansøgerens forventede aktivitet, og en garanti for evnen til at udarbejde bud på infrastrukturkapacitet i overensstemmelse med reglerne.

Banedanmark fastsætter vilkårene for godkendelse i en bekendtgørelse. Vilkårene skal endvidere gengives i netredegørelsen.

#### *Andre virksomheder*

##### *Til § 11*

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

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

Transportministeren 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, målevogn samt virksomheder, som har ansvar for vedligeholdelse af køretøjer, værksteder m.fl. Dette muliggør, at entreprenørerne og virksomhederne, der står for kørsel af måletog eller målevogn, selv kan færdes på jernbanenettet med materiel og materiale til eget brug. Formålet med bestemmelsen er at gøre det muligt for andre virksomheder end jernbanevirksomheder at blive certificeret, således at de kan udføre opgaver på jernbanenettet, som kræver kørsel, herunder kørsel med fx målevogn eller materiel og materialer. Der skal dog være tale om kørsel til såkaldt eget brug.



*Certificerende virksomheder**Til § 12*

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

Bestemmelsen giver mulighed for, at transportministeren kan bestemme, at andre private godkendte virksomheder (såkaldte akkrediterede virksomheder) kan certificere virksomheder. Ifølge Kommissionens forordning 445/2011/EU samt kommende EU-regler om virksomheder på jernbaneområdet, skal virksomheder, som har ansvar for vedligeholdelse af køretøjer, værksteder m.fl., kunne certificeres. Det vil sige at en virksomhed, som vedligeholder køretøjer på jernbaneområdet f.eks. DSB vedligehold, vil kunne opnå et certifikat til dette. Dette sker således, at den certificerende virksomhed udsteder et certifikat til eksempelvis DSB vedligehold. Certificeringen 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 forestår vedligeholdelse af godsvogne fra 2013, de såkaldt vedligeholdelsesansvarlige (ECM).

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 disse. Når de certificerende virksomheder er omfattet af en akkrediteringsordning, sikres en national og international anerkendelse af de certifikater, som er udstedt. Akkreditering af de certificerende virksomheder sker i Danmark af DANAK, som er et uafhængigt organ udpeget af staten til dette formål. Transportministeren bemyndiges til at kunne fastsætte nærmere regler om en akkrediteringsordning.

*Forretningsbetingelser mv.**Til § 13*

Bestemmelsen er en videreførelse af den gældende lovs § 12, stk. 1 og 3.

Bestemmelsen i *stk. 1* fastslår, at jernbanevirksomhederne skal udarbejde forretningsbetingelser, hvori virksomhedernes regler vedrørende befordring, herunder erstatningsansvar over for passagerer ved skade på bagage, og reglerne i passagerrettighedsforordningen og om erstatning i forbindelse med national godstransport skal gengives. Forretningsbetingelserne skal anmeldes til Trafikstyrelsen.

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

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

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

Hvis jernbanevirksomhederne alene anvender et af Kommissionen udarbejdet sammendrag af bestemmelserne i forordningen, vil passagererne i Danmark ikke blive tilstrækkeligt oplyst om deres retsstilling for så vidt angår de områder, hvor dansk ret lovligt stiller dem bedre end forordningens bestemmelser.

Det er derfor nødvendigt af hensyn til passagererne, at det samlet et sted fremgår præcis, hvilke regler der gælder med hensyn til f.eks. erstatningsansvaret over for passagererne og deres bagage.

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

*Stk. 2* fastslår, at jernbanevirksomhedens forretningsbetingelser skal være offentligt tilgængelige.

### *Kontrolafgifter*

#### *Til § 14*

Bestemmelsen er en videreførelse af den gældende lovs § 23, med sproglige ændringer.

Transportministeren bemyndiges i *stk. 1* til at fastsætte regler om jernbanevirksomhedernes adgang til at opkræve kontrolafgift og ekspeditionsgebyr for passagerer, der ikke foreviser gyldig rejsehjemmel (billetter og kort).

Ministerens bemyndigelse til at fastsætte regler om jernbanevirksomhedernes adgang til at opkræve kontrolafgift og ekspeditionsgebyr er udmøntet i bekendtgørelse nr. 1132 af 28. september 2010 om farligt gods, kontrolafgifter og tilladelse til jernbanevirksomhed m.v. Herefter kan jernbanevirksomhederne, opkræve kontrolafgift og ekspeditionsgebyr for passagerer, der ikke foreviser gyldig rejsehjemmel (billet og kort). Kontrolafgift og ekspeditionsgebyr fastsættes i jernbanevirksomhedens forretningsbetingelser. Kontrolafgifter og ekspeditionsgebyr inddrives efter lov om inddrivelse af gæld til det offentlige.

Restanceinddrivelsesmyndigheden kan ifølge *stk. 2* inddrive skyldige beløb ved modregning i overskydende skat.

Herudover bestemmer *stk. 3*, at passagerer der ikke er i besiddelse af gyldig rejsehjemmel, har pligt til på forlangende at forevise legitimation med henblik på at fastslå passagerernes identitet.

*Færdselsregler*

*Til § 15*

Bestemmelsen er en delvis videreførelse af den gældende lovs § 8 c.

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

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

Formålet er at gøre kravene bindende for jernbanevirksomhederne. Som eksempel kan nævnes Banedanmarks krav til kørsel på strækninger udrustet med ERTMS (European Rail Traffic Management System).

*Til kapitel 5*

*Infrastruktur og infrastrukturforvaltning*

*Banedanmark*

*Til § 16*

Det foreslås som noget nyt, at der indsættes en specifik bestemmelse om Banedanmark.

Bestemmelsen i *stk. 1* fastslår, at Banedanmark forvalter statens jernbaneinfrastruktur. Banedanmark driver statens infrastruktur på en effektiv, økonomisk og sikkerhedsmæssigt forsvarlig måde og dermed sikrer grundlag for en effektiv togdrift.

Bestemmelsen i *stk. 2* giver hjemmel til, at Banedanmark kan forvalte anden infrastruktur i henhold til aftale med infrastrukturejer. Denne forvaltning kan blandt andet bestå af varetagelse af kapacitetstildeling og trafikstyring, som det eksempelvis finder sted på Øresundsbroen i henhold til aftale mellem Banedanmark og Øresundsbro Konsortiet.

Bestemmelsen i *stk. 3* fastslår, at Banedanmark varetager kapacitetstildeling og trafikstyring på infrastruktur ejet af A/S Storebælt og A/S Øresund.

I sammenhæng hermed foreslås det i *stk. 4*, at Banedanmark varetager kapacitetstildeling og trafikstyring på infrastruktur ejet af A/S Femern Landanlæg. Banedanmark kan endvidere varetage kapacitetstildeling på infrastruktur ejet af Femern A/S. Bestemmelserne i *stk. 3* og *4* sikrer, at infrastrukturen på de faste forbindelser forvaltes og drives således, at de indgår som integrerede dele af det danske jernbanenet. På den måde sikres en effektiv og samlet jernbanedrift.

For så vidt angår Banedanmarks rolle i forhold til infrastrukturen på Storebælt og Øresundsforbindelsen er dette reguleret i § 4 i lov nr. 588 af 25. juni 2005 om Sund og Bælt Holding A/S.

### *Kapacitetstildeling*

#### *Til § 17*

Bestemmelsen viderefører den gældende lovs § 9, stk. 1-4, med en række sproglige ændringer. Herudover er bestemmelsen tilpasset, så den generelt tager højde for EU-regler på området, herunder godsforordningen og direktiv 2012/34/EU. Som følge heraf foreslås det, at fortrinsretten i stk. 3 for offentlig service trafik og herefter godstrafik i internationale godskorridorer byttes om.

Det fastslås i *stk. 1*, at infrastrukturforvalteren tildeler infrastrukturkapacitet på det pågældende baneafsnit.

Bestemmelsen i *stk. 1* regulerer tildelingen af rettigheder til benyttelse af infrastrukturen, dvs. infrastrukturkapacitet(kanaler), som tildeles ansøgere.

I henhold til evt. indgåede trafikeringsaftaler kan andre infrastrukturforvaltere tildele jernbaneinfrastrukturkapaciteten på vegne af den pågældende infrastrukturforvalter, som det eksempelvis foregår, når Banedanmark kan tildele kapacitet på Øresundsforbindelsen, hvor Banedanmark efter aftale forvalter infrastrukturen.

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

Kapacitetsansøgere søger jernbaneinfrastrukturforvalteren om jernbaneinfrastrukturkapacitet/kanaler, dvs. om ret til at disponere over en bestemt del af infrastrukturen i en vis periode. Der kan søges om ret til at fremføre et eller flere tog med nærmere angivne specifikationer bl.a. vedrørende afgang og ankomst til terminal, station, havnespor eller grænse mv.

Infrastrukturforvalteren imødekommer i videst muligt omfang ansøgninger om infrastrukturkapacitet.

I *stk. 2* fastslås det, at infrastrukturforvalteren i de tilfælde, hvor der foreligger modstridende ønsker om infrastrukturkapacitet på et baneafsnit, fordele infrastrukturforvalteren kapaciteten efter nærmere regler fastsat af transportministeren. Bemyndigelsen er i dag udmøntet i bekendtgørelse nr. 59 af 2. februar 2004 med senere ændringer om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet (kanaler) m.v.

Bestemmelsen i *stk. 3* fastslår, fortrinsret gives til godstrafik i internationale godstogskorridorer i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 913 af 22. september 2010 (godsforordningen) og derefter til offentlig servicetrafik. Bestemmelsen, der er ny, foreslås indført som følge af regler om kapacitetstildeling i godsforordningen.

Med godsforordningens ikrafttræden er der indført forhåndsprioriteringer af godstogskanaler på visse strækninger (Øresundsbron – Ringsted/Ringsted – Femern Bro (ved åbning af forbindelsen over Femern Bælt)/Ringsted – Snoghøj – Padborg – grænsen (2015). Dette indebærer, at der ikke kan prioriteres ud fra andre hensyn end disse. Uden for godskorridoren kan transportministeren fastsætte regler om prioritering af kapacitetstildeling, herunder PSO-trafik.

I samordningsbestræbelserne vil parterne blive hørt og forskellige løsningsmuligheder søgt tilvejebragt indenfor en rimelig frist. Infrastrukturforvalteren etablerer et tvistbilæggesystem.

Principperne for samordning skal fremgå af netredegørelsen.

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

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

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

*Stk. 4* fastslår, at kapacitet, der ikke er fordelt i henhold til stk. 1, 2 og 3 fordeles til ansøgende jernbanevirksomheder således, at der tages hensyn til virksomhedernes hidtidige kapacitetsrettigheder, at der inden for nærmere fastsatte rammer stilles kapacitet til rådighed for jernbanevirksomheder, som for første gang ansøger om rettigheder til baneafsnittet, og at infrastrukturen i øvrigt udnyttes på den samfundsmæssigt mest hensigtsmæssige måde.

### *Oplysninger om infrastrukturen*

#### *Til § 18*

Bestemmelsen viderefører med sproglige ændringer den gældende lovs § 9, stk. 6. Herudover er bestemmelsen som følge af direktiv 2012/34/EU tilpasset, bl.a. er der tilføjet bestemmelser om, at netredegørelsen skal indeholde henvisning til en hjemmeside, hvor oplysninger om vilkår for

adgang til servicefaciliteter, kan findes. Direktivets regler om ansøgere, der ikke er jernbanevirksomheder, er delvist implementeret ved denne bestemmelse i den foreslåede stk. 3.

Bestemmelsen i *stk. 1* fastslår, at Banedanmark udarbejder og offentliggør en netredegørelse om karakteren af den infrastruktur, der er til rådighed for jernbanevirksomhederne, og vilkårene for jernbanevirksomhedernes adgang til infrastrukturen, herunder om afgifter og jernbanevirksomhedernes betaling for benyttelse af infrastrukturen.

Bestemmelsen i *stk. 2* angiver, at Banedanmark i netredegørelsen skal henvise til en hjemmeside, hvor oplysninger om vilkårene for jernbanevirksomhedernes adgang til servicefaciliteter, der er omfattet af § 5, hvortil jernbanevirksomhederne har adgang, og for levering af ydelser i disse faciliteter.

Bestemmelsen indeholder i *stk. 3* endvidere en bemyndigelse til at transportministeren kan fastsætte nærmere regler om de forhold, der er nævnt i stk. 1 og 2. Bemyndigelsen er i dag udmøntet i bekendtgørelse nr. 59 af 2. februar 2004 om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet (kanaler) m.v.

#### *Krav til færdsel og teknisk information*

##### *Til § 19*

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

*Stk. 1* bestemmer, at jernbaneinfrastrukturforvalterens krav til færdsel på de enkelte jernbaneafsnit skal offentliggøres og være tilgængelige for alle jernbanevirksomheder.

Formålet er at sikre, at infrastrukturforvalterens sikkerheds- og drifts- og trafikstyringskrav på de enkelte baneafsnit bliver offentliggjort, f.eks. på infrastrukturforvalterens hjemmeside, og er tilgængelige for alle jernbanevirksomhederne.

*Stk. 2* bestemmer, at infrastrukturforvalteren skal stille de tekniske forskrifter, der er nødvendige for kørslen på et baneafsnit, til rådighed for jernbanevirksomhederne. Som eksempler på sådanne regelsæt kan nævnes forskrifter for indbygning af ATC (automatisk togkontrol), forskrifter for indbygning af radiosystemer og forskrifter vedrørende krav til støjstrømme.

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

#### *Kontrakter mellem infrastrukturforvalteren og jernbanevirksomheden*

*Til § 20*

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

Bestemmelsen fastslår, at jernbanevirksomheden og infrastrukturforvalteren skal indgå aftale i forbindelse med tildeling af infrastrukturkapacitet om samarbejdsrelationer og betingelser for benyttelse af infrastrukturen m.v.

Som noget nyt skal kontrakten efter lovforslaget indeholde bestemmelser om den bod- og bonusordning, som det i EU-lovgivningen er obligatorisk for jernbanevirksomhederne og infrastrukturforvalteren at indgå med hinanden. Efter den gældende jernbanelovs § 9, stk. 5, kan kontrakten indeholde bestemmelser om bod, men dette er ikke et krav. Bods- og bonusbestemmelser forventes at forøge infrastrukturforvalterens og jernbanevirksomhedens incitament til at sikre rettidig togdrift.

Bestemmelsen indeholder endvidere en bemyndigelse til transportministeren til at udstede regler om kontrakten mellem infrastrukturforvalteren og jernbanevirksomheden. Bemyndigelsen er for så vidt angår kontrakter udmøntet ved §§ 16-18 i bekendtgørelse nr. 59 af 2. februar 2004 om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet (kanaler) m.v. med senere ændringer.

For så vidt angår bodsbestemmelser er bemyndigelsen udmøntet ved bekendtgørelse nr. 215 af 6. marts 2014 om betaling for brug af statens jernbanenet og om miljøtilskud til godstransport på jernbane og bekendtgørelse nr. 214 af 10. marts 2014 om infrastrukturafgifter m.v. for statens jernbanenet.

*Betaling for adgang til statens infrastruktur**Til § 21*

Bestemmelsen viderefører med sproglige ændringer den gældende lovs § 11.

Hensigten med baneafgifter og miljøtilskud er at give jernbanevirksomhederne tilskyndelse til en mere hensigtsmæssig udnyttelse af jernbanenettet og at fremme brugen af jernbanen som en miljørigtig transportform.

*Stk. 1* giver transportministeren bemyndigelse til at fastsætte regler om den betaling, som jernbanevirksomheder skal betale til for at benytte infrastruktur.

*Stk. 2* bemyndiger transportministeren til at fastsætte regler for en kompensationsordning med henblik på konkurrencemæssig ligestilling af jernbanegodstransport med andre former for godstransport.

Bemyndigelserne i stk. 1 og 2 er udmøntet i bekendtgørelse nr. 2015 af 6. marts 2014 om betaling for brug af statens jernbanenet og om miljøtilskud til godstransport på jernbane, der bl.a. gennemfører EU-regler om infrastrukturafgifter. Ifølge bekendtgørelsen skal jernbanevirksomheder betale afgift for kørsel på statens jernbaneinfrastruktur i form af kilometerafgift, tonkilometerafgift og kapacitetsafgift samt broafgifter for passage af Storebælt og Øresund. Bekendtgørelsen indeholder også regler for miljøtilskud.

Den gældende ordning, der trådte i kraft d. 1. januar 2013, er vedtaget som led i aftalen mellem regeringen (Socialdemokraterne, Radikale Venstre og Socialistisk Folkeparti), Venstre, Dansk Folkeparti, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti om Elektrificering af jernbanen mv. d. 7. februar 2012.

Direktiv 2012/34/EU indeholder regler om infrastrukturafgifter, herunder at Kommissionen bl.a. skal fastsætte regler om metoderne til beregning af de omkostninger, der påløber direkte som følge af togtjenesten. Bemyndigelsen i stk. 1 kan anvendes til at gennemføre disse regler.

For så vidt angår bemyndigelsen i stk. 2 til at fastsætte en kompensationsordning for udækkede miljø- og infrastrukturomkostninger, anvendes den, hvor det kan påvises, at konkurrerende transportformer ikke i samme grad som jernbanevirksomheder betaler de samfundsøkonomiske miljø- og infrastrukturomkostninger og omkostninger ved ulykker, som de pågældende transportformer giver anledning til.

Ifølge *stk. 3* kan transportministeren bestemme, at jernbanevirksomheder mod særskilt betaling kan købe særlige ydelser af infrastrukturforvalteren

Bestemmelsen i *stk. 3* skal regulere situationer, hvor jernbanevirksomheder har særlige ønsker til infrastrukturen, som ikke indgår i statens prioritering. Transportministeren kan i sådanne tilfælde træffe beslutning om, at infrastrukturforvalteren kan indgå aftale med jernbanevirksomheden om udførelse af sådanne særlige ydelser mod fuld betaling. Særlige ydelser kan eksempelvis være vand til klargøring af tog, forvarme osv.

#### *Til § 22*

Den foreslåede bestemmelse viderefører den gældende lovs § 11 a.

Bestemmelsen sikrer, at Banedanmark kan forsyne jernbanevirksomhederne med kørestrøm og undtager Banedanmarks elforsyningsaktiviteter fra reglerne i elforsyningsloven, lovbekendtgørelse nr. 279 af 21. marts 2012 med senere ændringer.

Transportministeren bemyndiges til at fastsætte nærmere bestemmelser for Banedanmarks elforsyningsaktiviteter. Bemyndigelsen er udmøntet i bekendtgørelse nr. 543 af 16. juni 2004 om Banedanmarks elforsyningsvirksomhed.



*Drift og trafikstyring*

*Til § 23*

Bestemmelsen viderefører den gældende lovs § 8 b.

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

Infrastrukturforvalteren har i forvejen ansvaret for at vedligeholde infrastrukturen ud fra de gældende normer og regler.

Placering af ansvaret for en sikker trafikstyring hos infrastrukturforvalteren hænger naturligt sammen med, at ansvaret for den infrastruktur, der køres på, er bygget og vedligeholdt efter gældende normer og bestemmelser.

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

Trafikstyrelsen kan f.eks. i den forbindelse stille vilkår, der skal sikre den fornødne kompetence eller andre relevante forhold.

*Sikring af baneafsnittet og driften på sporene*

*Til § 24*

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

Bestemmelsen fastslår, at det kræver tilladelse fra infrastrukturforvalteren af det pågældende baneafsnit *at* foretage udgravninger eller opfyldninger eller anbringe materiel eller materialer, i en sådan nærhed af infrastrukturforvalterens grund, at der derved kan opstå fare for driften, *at* føre ledninger over, under eller langs med banen, *at* lede vand til banen eller dennes grøfter, herunder opstemning, og *at* foretage arbejder i niveauoverkørsler.

Bestemmelsen giver dermed infrastrukturforvalteren mulighed for at afværge handlinger, som tredjemand ønsker iværksat i nærheden af infrastrukturforvalterens grund, typisk på en naboejendom.

Det bemærkes i øvrigt, at der i lov nr. 96 af 31. marts 1965 om ekspropriationer under

Trafikministeriet er hjemmel til at trafikministeren (transportministeren), når almenvellet kræver det, kan foretage ekspropriationer til jernbaneanlæg, herunder anlæg til sikring og regulering af færdslen ved krydsninger mellem veje og jernbaner. Ekspropriationerne kan ske til nyanlæg, til udvidelse og ændring af bestående anlæg, til sikring af sådanne anlægs fortsatte beståen, til nødvendige supplerende foranstaltninger, til fyldtagning samt af hensyn til udnyttelse, betjening, sikring, synlighed og drift på hensigtsmæssig måde af nævnte anlæg. Der vil typisk være pålagt servitutter på naboejendomme, der skal sikre driften og sikkerheden på det pågældende baneafsnit. Banedanmark kan fortsat pålægge servitutter med hjemmel i 1965-loven.

#### *Til 25*

Bestemmelsen er ny og fastsætter regler om, at infrastrukturforvalteren i visse tilfælde kan kræve beplantning fjernet fra nabogrunde. Bestemmelsen svarer til en lignende ordning i vejloven.

Bestemmelsen fastslår, at infrastrukturforvalteren kan kræve træer og anden beplantning på og over baneareal fjernet, nedskåret, opstammet eller studset. Det samme gælder træer og anden beplantning ved baneareal, når banens vedligehold eller hensynet til togdriften gør det nødvendigt. Hvis infrastrukturforvalterens krav ikke efterkommes inden for en fastsat frist, kan infrastrukturforvalteren lade arbejdet udføre ved sin foranstaltning på ejerens bekostning.

Infrastrukturforvalteren kan allerede i dag, rydde egen beplantning og træer, men det er fundet hensigtsmæssigt at præcisere dette i loven.

Bestemmelsen i 2. punktum indeholder hjemmel til at infrastrukturforvalteren kan kræve træer og anden beplantning ved banearealet - det vil sige på naboejendomme eller på banearealet, hvor den udgør et hegn, hæk eller beplantningsbælte som adskiller naboejendommen og banearealet - fjernet, nedskåret, opstammet eller studset, når hensynet til banens istandsættelse eller jernbanedriften i øvrigt gør det nødvendigt.

I forbindelse med administrationen af bestemmelsen skal der være proportionalitet mellem det indgreb i beplantningen, der kræves i forhold til det formål som indgrebet skal imødekomme.

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

#### *Til § 26*

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

Bestemmelsen i *stk. 1* bemyndiger transportministeren til at fastsætte regler om afstande for fritrumsprofilen.

Bestemmelsen i *stk. 2* fastslår, at reglerne i lovforslagets § 24, om forhold på tredjemands ejendom

(typisk en naboejendom) også gælder for spor, der ligger i vej, gade eller plads, der er åben for almindelig færdsel, og spor der ligger på et havneområde.

Bestemmelsen i *stk. 3* bemyndiger transportministeren til at fastsætte nærmere regler om forholdene i *stk. 1* og *2*. Bemyndigelsen er udmøntet i bekendtgørelse nr. 755 af 4. december 1989 om ordensreglement for havnespor samt spor, der ligger i vej, gade eller plads, der er åben for almindelig færdsel.

#### *Til § 27*

Bestemmelsen er en videreførelse af den gældende lovs § 21 f, *stk. 1*.

Bestemmelsen fastslår, at infrastrukturforvalteren træffer afgørelse om hegnstyper og om etablering, vedligeholdelse og nedtagning af egne hegn på sine baneafsnit.

Bestemmelsen har ikke betydning i forhold til hegnsloven, men regulerer alene det forhold, at infrastrukturforvalteren efter en konkret vurdering har ret til at træffe afgørelse om hegnstyper og om etablering, vedligeholdelse og nedtagning af egne hegn på sine baneafsnit ud fra overvejelser om sikkerhed, herunder sikkerheden for omgivelserne og en sikker og stabil jernbanedrift.

#### *Hævd og fredning*

#### *Til § 28*

Bestemmelsen i *stk. 1* viderefører den gældende lovs § 21 f, *stk. 2*. Foreslåede *stk. 2*, *3* og *4* er nye.

Bestemmelsen i *stk. 1* fastlår, at der ikke kan vindes hævd over arealer, der i matriklen er registreret som jernbanearealer.

Ligesom der ikke kan vindes hævd over jernbanearealer, foreslås det som noget nyt i *stk. 2*, at der ikke kan rejses fredningssag efter naturbeskyttelsesloven for arealer, der i matriklen er registreret som jernbanearealer. Baggrunden for at indføre bestemmelsen er, at de bånd, der pålægges i en fredning ikke er fundet foreneligt med udviklingen af en moderne jernbane. Fredninger vil kunne forhindre en nødvendig udvikling og udbygning af jernbanen i Danmark til gavn for almenvellet. Dette skal ses i lyset af de mange igangværende og kommende projekter på jernbaneområdet, hvortil der er afsat betragtelige midler.

I forlængelse af *stk. 2*, foreslås det som nyt i *stk. 3*, at der ikke kan rejses fredningssag efter bygningsfredningsloven for jernbaneinfrastruktur med undtagelse af stationsbygninger. Baggrunden for denne indsættelse er, at fredning af tekniske anlæg i funktion ikke er foreneligt med den ønskede modernisering og udvikling af jernbanen som et konkurrencedygtigt transportmiddel.

På samme vis som i bestemmelserne i *stk. 1*, *2* og *3*, hvor der ikke kan opnås hævd eller rejses

fredningssag over matrikler, der er registreret som jernbanearealer, forslås som nyt i *stk. 4.* at matrikler, der er registreret som jernbanearealer, ikke kan indgå i naturbeskyttede områder uden den udpegede kommune hører infrastrukturforvalter forud for udpegningen.

Baggrund for bestemmelsen er, at den oprindelige udpegning oftest vil være sket uden hensyntagen til matrikelgrænser. F.eks. oplever Banedanmark ofte, at banegrøfter, dæmningsdele og tekniske bevoksninger er medtaget som beskyttet område, hvilket ofte først bliver kendt ved granskning af de detailplaner, som infrastrukturforvalteren modtager til granskning. Det er dog ikke alle planer som kommer til infrastrukturforvalternes kendskab. Det vil lette sagsbehandlingen hos henholdsvis kommunerne og hos infrastrukturforvalteren, hvis jernbanearealerne ikke for fremtiden kan indgå i et naturbeskyttet område uden en forudgående høring af infrastrukturforvalteren.

Det er hensigten med høringen af infrastrukturforvalter, at hensigtsmæssigheden af planer om naturbeskyttelse vurderes overfor konsekvenser for jernbanearealer til brug for udvikling af en moderne jernbane til gavn for almenvellet.

Det skal dog bemærkes, at gældende EU-retlige krav vil blive tilgodeset ved administrationen af bestemmelsen.

### *Infrastrukturens ensartethed og sikkerhed*

#### *Til § 29*

Bestemmelsen er med en sproglig tilpasning en videreførelse af den gældende lovs § 8 a, stk. 1.

Bestemmelsen bemyndiger transportministeren til at fastsætte regler for anlæg, vedligeholdelse, drift og nedlæggelse af infrastruktur som er af betydning for infrastrukturens ensartethed og sikkerhed. Den kan bl.a. anvendes til at fastsætte regler om infrastrukturens forhold til omgivelserne, for entreprisebetingelser og for sådanne forhold, der i øvrigt er af betydning for jernbaneinfrastrukturens ensartethed og sikkerhed.

Baggrunden for bestemmelsen er, at det er nødvendigt at have visse generelle forskrifter, som skal gælde for jernbaneinfrastrukturen som helhed. Som eksempler kan nævnes krav til infrastrukturen, herunder spor-, sikrings-, signal-, togstop-, radio- og køreledningsanlæg samt trafikale regler.

Ved udarbejdelsen af reglerne skal der lægges vægt på, at disse harmonerer med de tekniske specifikationer for interoperabilitet, således at det danske jernbanesystem vil være interoperabelt med det europæiske jernbanesystem.

Nedlæggelse af infrastruktur omfatter også niveauoverkørsler, der er åbne for almindelig færdsel. Bemyndigelsen er imidlertid ikke udmøntet for så vidt angår nedlæggelse af infrastruktur.

Bemyndigelsen er i dag delegeret til Trafikstyrelsen ved bekendtgørelse nr. 893 af 29. august 2012 om Trafikstyrelsens opgaver og beføjelser, klageadgang og kundgørelse af visse af Trafikstyrelsens forskrifter for så vidt angår fastsættelse af regler og normer for anlæg, vedligeholdelse og drift af jernbaneinfrastruktur, herunder for infrastrukturens forhold til omgivelserne, for entreprisbetingelser og for sådanne forhold, som i øvrigt er af betydning for jernbaneinfrastrukturens ensartethed og sikkerhed.

## *Kapitel 6*

### *Ekspropriation og anlæg af baner*

#### *Ekspropriation mv.*

##### *Til § 30*

Det foreslås som noget nyt, at samle bestemmelserne om ekspropriation på jernbane- og letbaneområdet i lov om jernbane. Bestemmelsen er i dag angivet i § 1 i den gældende lov nr. 96 af 31. marts 1965 om ekspropriationer under Trafikministeriet med senere ændringer for så vidt angår jernbane- og letbaneanlæg (litra a).

Bestemmelsen i *stk. 1* fastslår, at transportministeren bemyndiges til, når almenvellet kræver det, at iværksætte eller, for så vidt angår ikke-statslige anlæg, tillade, at der iværksættes ekspropriation efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom til jernbaneanlæg og letbaneanlæg, herunder anlæg til sikring og regulering af færdslen ved krydsninger mellem veje og jernbaner eller veje og letbaner.

Bestemmelsen i *stk. 2* fastslår, at ekspropriation i henhold til bestemmelsen i *stk. 1* kan ske til nyanlæg, til udvidelse og ændring af bestående anlæg, til sikring af herunder vedligeholde af de nævnte anlæg, til nødvendige supplerende foranstaltninger, til fyldtagning samt af hensyn til udnyttelse, betjening, sikring, synlighed og drift på hensigtsmæssig måde af nævnte anlæg, herunder f.eks. til etablering af fornødne adgangsveje, garager, værksteder, administrationsbygninger, signaler og sikringsanlæg.

Som nyt i *stk. 3*. gives der af transportministeren, for så vidt angår ikke-statslige anlæg jf. *stk. 1*, bemyndigelse til at tillade, at den myndighed eller det selskab oprettet ved lov, som har ansvaret for projekteringen af nye baneanlæg eller ændring af bestående baneanlæg, kan anvende bestemmelserne i *stk. 1* og *2* i overensstemmelse med formålet i den lov, hvormed de er oprettet.

Bestemmelserne vil kunne anvendelse, dels hvor der er tale om anlæg efter særlig lov dels til udvidelse og vedligehold af eksisterende anlæg. Se i øvrigt de almindelige bemærkninger pkt. 2.3.2. Med loven ophæves 1965 loven.

##### *Til § 31*

Det foreslås som noget nyt at videreføre § 3 i den gældende lov nr. 96 af 31. marts 1965 om ekspropriationer under Trafikministeriet om nedlæggelse af overkørsler i lov om jernbane.

Bestemmelsen fastlår, at en ekspropriationskommission, der er nedsat i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom, kan træffe beslutning om lukning af overkørsler over eller af adgang til jernbanestrækninger, selv om der ikke i forbindelse hermed foretages ekspropriation med henblik på en afløsningsforanstaltning. Eventuelle erstatningsspørgsmål afgøres efter de i nævnte lov fastsatte regler.

#### *Til § 32*

Det foreslås som noget nyt at videreføre § 2 i den gældende lov nr. 96 af 31. marts 1965 om ekspropriationer under Trafikministeriet om midlertidige sneskærme og lignende midlertidige foranstaltninger.

For at forbygge, at der på jernbaner samler sig snedriver, foreslås det i *stk. 1*, at infrastrukturforvalteren kan lade opstille flyttelige sneskærme eller træffe lignende midlertidige foranstaltninger. Skader, der herved forvoldes på de pågældende eller andre ejendomme, erstattes. Erstatning fastsættes, hvis der ikke kan indgås aftale med ejeren herom ved taksation efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Ved gennemførelsen af de nævnte foranstaltninger finder loven om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom ikke anvendelse. I mangel af mindelig overenskomst om erstatningens størrelse fastsættes erstatningen dog efter denne lovs regler.

Det foreslås i *stk. 2*, at transportministeren kan fastsætte nærmere regler om fremgangsmåden i henhold til *stk. 1*.

Bemyndigelsen er udmøntet ved bekendtgørelse nr. 459 af 27. december 1965 om fastsættelse af erstatning for skader, forvoldt ved jernbaners sneværnsforanstaltninger.

Det foreslås i § 127 at den, der med forsæt beskadiger eller uberettiget flytter opstillede sneskærme eller lignende sneværn, straffes med bøde, medmindre strengere straf er forskyldt efter straffeloven.

#### *Byggelinjer*

#### *Til § 33*

Bestemmelsen viderefører den gældende lovs § 2 a. Den foreslåede bestemmelse i *stk. 1* giver transportministeren bemyndigelse til at sikre de for baneanlægget nødvendige arealer ved at pålægge byggelinjer på berørte ejendomme. Med bestemmelsen i *stk. 1* begrænses den periode, der kan pålægges byggelinjer for en periode af højst 10 år. Der skal således træffes en ny beslutning om byggelinjepålæg, hvis byggelinjerne ønskes opretholdt ud over denne periode. Byggelinjepålægget kan ved nyt pålæg forlænges én gang med yderligere op til 10 år.

Det er hensigten, at klagefristen vedrørende byggelinjepålæg skal være 4 uger for at skabe overensstemmelse med de bestemmelser om byggelinjer, der findes i projekteringslovene på området. Transportministeren fastsætter regler om klagefrister med hjemmel i den foreslåede § 114.

Bestemmelsen i *stk. 2* beskriver retsvirkningerne af byggelinjepålægget. Byggelinjerne medfører, at grundejeren ikke uden transportministerens tilladelse må opføre ny bebyggelse og anlæg af blivende art, såsom sportspladser, tankanlæg eller lignende, herunder ved tilbygning eller ved genopførsel, på det areal, der ligger inden for byggelinjerne. Byggelinjerne er dog ikke til hinder for, at der foretages almindelig istandsættelse og vedligeholdelse, herunder tidssvarende modernisering af eksisterende bygninger og anlæg. Byggelinjerne er heller ikke til hinder for salg af ejendommen eller optagelse af lån mod sikkerhed i ejendommen, f.eks. kreditforeningslån eller boliglån i bank.

Byggelinjepålæg på en ejendom til sikring af bygningen af baneanlægget anses som en almindelig regulering af ejendomsretten og er som sådan principielt erstatningsfri for det offentlige.

Byggelinjepålæg er generelle og opfylder ikke kravet om intensitet. I tilfælde, hvor byggelinjerne virker særligt indgribende, har en ejer af et areal, der pålægges byggelinjer, dog adgang til under visse nærmere betingelser at begære sin ejendom helt eller delvis overtaget af anlægsmyndigheden mod erstatning, jf. de i § 36, stk. 1-3, foreslåede bestemmelser.

Bestemmelsen svarer i det væsentlige til §§ 34-35 i lov om offentlige veje.

#### *Til § 34*

Bestemmelsen viderefører den gældende lovs § 2 b. Med den foreslåede bestemmelse i *stk. 1* gives transportministeren hjemmel til, som en midlertidig foranstaltning forud for et eventuelt pålæg af byggelinjer, at nedlægge forbud mod bebyggelse på ejendomme, som vil blive berørt af anlægget. Forbudsperioden har kun gyldighed et år og kan ikke forlænges. Bestemmelsen giver mulighed for midlertidigt at hindre byggeri i tilfælde, hvor der endnu ikke er pålagt byggelinjer, og hvor der påtænkes gennemført foranstaltninger, som nævnt i den foreslåede § 33, stk. 2.

Det er hensigten, at klagefristen vedrørende forbud skal være 4 uger for at skabe overensstemmelse med de bestemmelser om byggelinjer, der findes i projekteringslovene på området.

Transportministeren fastsætter regler om klagefrister med hjemmel i den foreslåede § 114.

Efter den foreslåede bestemmelse i *stk. 2* pålægges kommunen (bygningsmyndigheden) at underrette transportministeren om planlagt nybyggeri på ejendomme, der ikke er pålagt byggelinjer, og som berøres af anlægget. Hvis der ikke er nedlagt forbud inden to måneder efter indberetningen, kan bygningsmyndigheden udstede byggetilladelse.

I *stk. 3* fastsættes det, at klage over et nedlagt forbud som hovedregel ikke har opsættende virkning, men at klagemyndigheden har mulighed for i konkrete tilfælde, at give klagen opsættende virkning.

Bestemmelsen svarer i det væsentlige til § 36 i lov om offentlige veje.

#### *Til § 35*

Bestemmelsen viderefører den gældende lovs § 2 c. Den foreslåede *stk. 1* fastsætter, at der skal ske offentliggørelse af pålæg af byggelinjer, og at der skal ske meddelelse direkte til ejere og brugere af ejendomme, der direkte berøres af pålægget. Som konsekvens heraf skal transportministeren oplyse om beliggenheden af byggelinjer på de pågældendes ejendomme.

I medfør af *stk. 2* skal byggelinjepålæg tinglyses, dog først når klagefristen er udløbet, og der er truffet afgørelse i forbindelse med eventuel klage. Som nævnt i bemærkningerne til den foreslåede § 33, er det hensigten, at klagefristen sættes til 4 uger. Tinglysningen er af oplysende karakter, jf. bemærkningerne nedenfor til *stk. 4*, hvoraf det fremgår, at gyldighedsvirkningen af et byggelinjepålæg er knyttet til offentliggørelsen.

*Stk. 3* fastsætter, at klager over pålæg af byggelinje som hovedregel ikke har opsættende virkning, men at klagemyndigheden har mulighed for i konkrete tilfælde at beslutte at give klagen opsættende virkning.

I *stk. 4* fastsættes, at byggelinjebestemmelser, der er offentliggjort, skal respekteres af såvel ejendommens ejere som af andre rettighedshavere, uanset hvornår deres rettigheder er erhvervet. Gyldighedsvirkningen af byggelinjepålæg er knyttet til offentliggørelsen. Meddelelsen til ejere og brugere af berørte ejendomme er kun af oplysende karakter.

Bestemmelsen i *stk. 5* pålægger bygherren pligt til forud for iværksættelse af et planlagt byggeri at indhente oplysning om, hvorvidt byggeri på en ejendom, der er pålagt byggelinjer efter § 33, vil komme i strid med byggelinjebestemmelsen.

Bestemmelsen svarer i det væsentligste til § 37 i lov om offentlige veje.

#### *Til § 36*

Bestemmelsen viderefører den gældende lovs § 2 d. Efter den foreslåede bestemmelse i *stk. 1* kan ejeren af et areal, der er pålagt byggelinjer efter § 33, forlange arealet overtaget af transportministeren på vegne af den myndighed eller det selskab oprettet ved lov, som har ansvaret for projekteringen mod erstatning, hvis den pågældende afskæres fra en udnyttelse af arealet, der er økonomisk rimelig og forsvarlig under hensyn til ejendommens beliggenhed og øvrige beskaffenhed, og som svarer til den udnyttelse, der finder sted af andre tilgrænsende eller omliggende arealer. Alle omkostninger hertil afholdes af anlægsmyndigheden eller anlægsselskabet.

Den retsbeskyttelse, bestemmelsen i *stk. 1* giver grundejerne, er således begrænset til situationer,



hvor ejendommen ikke kan udnyttes på en økonomisk forsvarlig måde. Som eksempel på et tilfælde, hvor ejendommen ikke kan udnyttes på en økonomisk forsvarlig måde, kan nævnes den situation, hvor en tilbygning ikke vil kunne opføres, og hvor det må lægges til grund, at det på ejendommen beliggende hus efter kvarterets karakter ikke har en sådan størrelse og beskaffenhed, at grunden efter sin beliggenhed, størrelse og værdi kan anses for udnyttet i økonomisk rimeligt omfang.

Ifølge den foreslåede bestemmelse i *stk. 2* kan ejeren af et areal, der i væsentligt omfang er pålagt byggelinjer efter § 33, kræve, at transportministeren overtager arealet mod erstatning, når byggelinjerne hindrer afhændelse af arealet, og der foreligger særlige personlige grunde hos ejeren. "Særlige personlige grunde" vil f.eks. foreligge, hvor en grundejer på grund af sygdom, alder, familiemæssige eller af andre sociale grunde ønsker at afhænde ejendommen for at flytte til et andet sted.

Erhvervsvirksomheder, der drives i selskabsform, vil i visse tilfælde ligeledes kunne opfylde kriteriet om "særlige personlige grunde". De "særlige personlige grunde" vil i sådanne tilfælde kunne foreligge hos ledelsen af den pågældende virksomhed. For erhvervsvirksomheder vil kriteriet om en særlig personlig grund ligeledes kunne opfyldes, hvis erhvervsvirksomheden lider et betydeligt indtægtstab, hvis der ikke sker ekspropriation før de ordinære ekspropriationer.

Kravet om, at byggelinjerne skal omfatte et areal, der i "væsentligt omfang" er pålagt byggelinjer efter § 33, sigter til den situation, hvor det vurderes, at der er risiko for, at den pågældende ejendom helt eller delvist i større omfang vil blive eksproprieret i forbindelse med projektets gennemførelse. Der skal således på det tidspunkt, hvor anmodningen om overtagelse fremsættes, i hvert enkelt tilfælde foretages en konkret vurdering af byggelinjernes betydning for arealet eller ejendommen, baseret på den viden, der er om baneanlæggets udformning på dette tidspunkt. Vurderingen vil være afhængig af, om der er tale om en beboelsejendom eller en erhvervsejendom, og om den pågældende ejendom består af én eller flere lodder.

Udgangspunktet er, at byggelinjepålægget skal omfatte en så stor del af ejendommen, at der er risiko for, at transportministeren under alle omstændigheder vil skulle overtage ejendommen helt eller delvist i betydeligt omfang for at kunne realisere baneanlægget med den konkrete udformning, som byggelinjen skal sikre.

Det er i øvrigt en betingelse, at byggelinjerne hindrer salg af arealet eller ejendommen på normale vilkår, hvilket ejeren f.eks. kan dokumentere ved erklæring fra en ejendomsmægler. Der gælder ingen frister for fremsættelse af begæring om overtagelse.

Efter den foreslåede bestemmelse i *stk. 3* kan ejeren af en ejendom, hvor arealet, der er omfattet af byggelinjepålægget, kun udgør en mindre del, kræve hele ejendommen overtaget mod erstatning. Det forudsættes dog, at den tilbageværende del af ejendommen bliver så lille eller af en sådan beskaffenhed, at ejendommen ikke skønnes hensigtsmæssigt at kunne bevares den som en

selvstændig ejendom eller udnyttes på en rimelig måde. Hele ejendommen kan endvidere kræves overtaget, hvis byggelinjepålægget hindrer afhændelse af hele ejendommen på normale vilkår i de i stk. 2 nævnte situationer.

Ifølge den foreslåede bestemmelse i *stk. 4* kan ejeren påklage transportministerens afgørelse til de i §§ 57-58 i lov om offentlige veje nævnte taksationsmyndigheder, hvis transportministeren afslår ejerens anmodning om overtagelse efter stk. 1-3, eller hvis der ikke kan opnås enighed om erstatningens størrelse.

### *Forundersøgelser*

#### *Til § 37*

Bestemmelsen er en videreførelse af den gældende § 21 e med den ændring, at bestemmelsen udvides til også at omfatte anlægsselskaber, der er oprettet i henhold til lov, samt klimarelaterede afværgeforanstaltninger. Herudover fjernes Trafikstyrelsen fra bestemmelsens anvendelsesområde. Baggrunden for den gældende bestemmelse er, at enhver grundejer må tåle, at der foretages visse undersøgelser på privat grund i forbindelse med baneprojekter.

Efter den gældende bestemmelse i jernbanelovens § 21 e, stk. 1, har infrastrukturforvalteren, Metroselskabet I/S eller Trafikstyrelsen under visse betingelser mulighed for uden retskendelse at foretage visse foreløbige undersøgelser på privat ejendom såsom jordbundsundersøgelser, opmålinger, afmærkninger og andre undersøgelser af udendørs arealer som grundlag for projektering af nye jernbaneanlæg eller ændringer af bestående baneanlæg, ligesom de har mulighed for at få foretaget arkæologiske forundersøgelser.

I den gældende lov er det infrastrukturforvaltere, Metroselskabet I/S og Trafikstyrelsen, der har adgang i henhold til stk. 1 og 2. Det foreslås at udvide stk. 1 og 2 således, at adgangen nu også omfatter anlægsselskaber, der er oprettet i henhold til lov. Baggrunden for ændringen er, at kommende anlægsselskaber, f.eks. i forbindelse med anlæg af letbaner, også vil have et behov for at kunne foretage de i stk. 1 og 2 nævnte undersøgelser. Hidtil har det kun været infrastrukturforvalteren, Trafikstyrelsen og Metroselskabet, der har været anlægsmyndighed/-selskab på jernbaneområdet. Trafikstyrelsen er fjernet fra bestemmelsen, idet der ikke længere er noget praktisk behov for, at Trafikstyrelsen er omfattet. Anlægsselskaber er typisk, pga. af deres konstruktion, ikke infrastrukturforvaltere og derfor ikke omfattet af bestemmelsen i dag.

Det foreslås endvidere at *stk. 1* ændres så forundersøgelserne også kan foretages med henblik på undersøgelser og projektering af klimarelaterede afværgeforanstaltninger. Baggrunden for udvidelsen er, at der har vist sig at være et behov for at kunne udføre disse undersøgelser for klimarelaterede afværgeforanstaltninger på lige linje med baneanlæg. Behovet kan tænkes at blive endnu større, såfremt de klimatiske forhold fortsat ændrer sig med flere kraftige regnskyl. Ejeren af arealer omfattet af stk. 1 skal underrettes skriftligt mindst 14 dage inden gennemførelsen af undersøgelserne m.v.

*Stk. 2* fastslår, at infrastrukturforvaltere og anlægsselskaber, der er bemyndiget i henhold til lov, kan få foretaget arkæologiske forundersøgelser hos lodsejeren under de samme betingelser, der er nævnt i den gældende stk. 1. Arkæologiske forundersøgelser er indgreb, der er mere omfattende end de undersøgelser, der sigtes til i stk. 1. Da indgrebene i stk. 2 er mere indgribende end de forundersøgelser, der er omfattet af stk. 1, skal ejeren af disse arealer underrettes skriftligt senest 28 dage inden de arkæologiske forundersøgelser gennemføres.

*Stk. 3* fastslår, at erstatning for skade, der bliver påført ved de i stk. 1 og 2 nævnte undersøgelser, hvis der ikke kan opnås en aftale med ejeren herom, fastsættes ved taksation efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation.

I forhold til de arkæologiske forundersøgelser, skal det bemærkes, at § 37 alene regulerer anlægsmyndighedens ret til at få foretaget arkæologiske forundersøgelser hos lodsejeren samt fastsætter regler for det varsel, der skal gives lodsejeren før gennemførelse af disse undersøgelser. Rammerne for gennemførelse af de arkæologiske forundersøgelser reguleres efter reglerne i museumsloven. Fastlæggelsen af behovet for arkæologiske forundersøgelser vil foregå i samarbejde med Kulturstyrelsen (de lokale statsanerkendte museer).

Da de arkæologiske forundersøgelser i visse tilfælde har karakter af ekspropriation, videreføres der med bestemmelsen hjemmel i overensstemmelse med grundlovens § 73.

### *Klimatilpasning*

#### *§ 38*

Det foreslås som noget nyt at give transportministeren udtrykkelig hjemmel til at foretage ekspropriationer, hvor det er nødvendigt for at sikre eksisterende baneanlæg mod klimaforandringer.

Når der skal eksproprieres på jernbanen til jernbaneformål vil lov nr. 96 af 31. marts 1965 om ekspropriationer under Trafikministeriet normalt kunne anvendes, såfremt der ikke er en specifik ekspropriationshjemmel i en anlægslov. Klimatilpasninger er nyere tiltag som følge af større regnskyl, skybrud mv. For at sikre jernbaneområdet, herunder dæmninger mv. kan det blive nødvendigt at foretage ekspropriation på arealer i tilknytning til jernbanen. Her tænkes især på regnvandsbassiner mv. Da der som nævnt er tale om nye tiltag, er det fundet hensigtsmæssigt, at fastsætte en udtrykkelig hjemmel til ekspropriationer til disse tilpasninger og foranstaltninger.

Med bestemmelsen indføres der hjemmel i overensstemmelse med grundlovens § 73.

### *Fremrykket ekspropriation*

*Til § 39*

Bestemmelsen viderefører den gældende bestemmelse § 2 e.

Den foreslåede bestemmelse i *stk. 1* indebærer, at transportministeren i særlige tilfælde efter anmodning fra ejeren, selvom der ikke er nedlagt byggelinjer, på vegne af den myndighed eller det selskab oprettet ved lov, som har ansvaret for projekteringen af nye baneanlæg eller ændring af bestående baneanlæg, kan ekspropriere en ejendom, der berøres særligt indgribende af en projekteringsaktivitet eller lignende aktivitet, før tidspunktet for de ordinære ekspropriationer.

Ved ”særligt indgribende” sigtes til en situation, hvor transportministeren vurderer, at der er en betydelig risiko for, at den pågældende ejendom senere vil blive totaleksproprieret. Det vil ikke være et krav, at det forventes, at ejendommen vil skulle totaleksproprieres. Det vil derfor kunne komme på tale, hvis de øvrige betingelser er opfyldt, at staten overtager et areal, selv om ejendommen kun delvist forventes eksproprieret, eller hvis ejeren påføres væsentlige ulemper i forbindelse med aktivitetens gennemførelse. Det indebærer, at den forventede delvise ekspropriation eller de ulemper, som aktiviteten indebærer, skal have et betydeligt omfang.

Selv om kravet om, at ejendommen skal berøres særligt indgribende af aktiviteten, er opfyldt, skal også betingelsen om, at der skal være tale om et ”særligt tilfælde” være opfyldt, førend transportministeren kan ekspropriere de pågældende ejendomme på et tidspunkt før de ordinære ekspropriationer. Som eksempler på ”særlige tilfælde” kan nævnes, at en fremrykket ekspropriation kan afværge væsentlige økonomiske konsekvenser, f.eks. hvis en erhvervsvirksomhed lider et betydeligt indtægtstab, hvis der ikke sker ekspropriation før de ordinære ekspropriationer. Et andet særligt tilfælde kan være, hvis ejeren har særlige personlige årsager til at ønske ejendommen overtaget før tidspunktet for den ordinære ekspropriation. Særlige personlige årsager kan f.eks. være sygdom, alder, familieførøgelse eller andre sociale årsager. Forventede ændringer i ejendomspriserne kan ikke i sig selv anses for at udgøre en væsentlig økonomisk konsekvens.

Det er i øvrigt en betingelse, at projektet hindrer afhændelse af den pågældende ejendom på normale vilkår, hvilket ejeren kan dokumentere f.eks. ved erklæring fra en ejendomsmægler.

En fremrykket ekspropriation vil kun komme på tale, hvis ejeren af den pågældende ejendom eller erhvervsvirksomhed anmoder herom.

Efter *stk. 2* fastsættes erstatningen af ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Efter *stk. 3* fastsættes erstatningen i henhold til reglerne herom i lov om offentlige veje. Vejlovens regler om erstatningens fastsættelse fremgår af den gældende vejlovs § 51, stk. 1 og stk. 2, men da der er tale om en generel henvisning til vejlovens regler om erstatningsfastsættelse, vil det være de til enhver tid gældende regler i vejloven om erstatningens fastsættelse, der finder anvendelse i forbindelse med ekspropriationer efter denne lov.

*Til kapitel 7*

*Bybaner*

*Til § 40*

Bestemmelsen er en tilpasset videreførelse af den gældende lovs § 2, stk. 2. Bestemmelsen er nu en samlet bestemmelse for S-tog, metro og letbaner

Det foreslås i *stk. 1*, at transportministeren kan fastsætte regler om bybaner, idet S-tog, letbaner og metro skal ses under ét, idet disse udfører transport i byer og forstæder. Fælles for disse er, at de typisk er undtaget eller kan undtages fra EU-regler. F.eks. er de undtaget fra interoperabilitetsdirektivet (2008/57/EF).

Ministerens bemyndigelse i den gældende § 2, stk. 2, er i dag udmøntet ved bekendtgørelse nr. 73 af 2. februar 2009 om jernbanevirksomhed på letbaner (den Københavnske metro).

Det foreslås som nyt i *stk. 2* en definition på letbaner med henblik på at foretage en afgrænsning af letbanen i forhold til konventionelle jernbaner. Letbaner er skinnebåren trafik som både kan køre i vej efter færdselslovens regler og i eget tracé.

Da letbanekøretøjer vil skulle køre i vej efter færdselslovens bestemmelser, har Justitsministeriet samtidig fremsat forslag ændring af færdselsloven (L xx), hvorved disse forhold foreslås reguleret nærmere.

Det foreslås med bestemmelsen, at transportministeren kan fastsætte regler om særlige forhold for letbaner, idet det samtidig foreslås, at sådanne regler skal fastsættes efter forhandling med justitsministeren, hvis der reguleres forhold af betydning for kørsel på områder omfattet af færdselslovens § 1 om færdselslovens anvendelsesområde.

Det bemærkes i den forbindelse, at det i færdselslovens § 1 er fastsat, at færdselsloven, hvor andet ikke er bestemt, gælder for færdsel på vej, som benyttes til almindelig færdsel af en eller flere færdselsarter. ”Vej” er i færdselslovens § 2, nr. 27, defineret som vej, gade, cykelsti, fortov, plads, bro, tunnel, passage, sti eller lignende, hvad enten den er offentlig eller privat. Det er almindeligt antaget, at det afgørende for, om et areal er omfattet af afgrænsningen i færdselslovens § 1, er, om arealet benyttes til almindelig færdsel af en eller flere færdselsarter. Der må således lægges vægt på de faktiske forhold, og der må kræves en mere almindelig benyttelse, men det er tilstrækkeligt, at et enkelt af færdselselementerne – f.eks. fodgængere, cyklister eller bilister – benytter arealet.

Det foreslås i *stk. 3*, at transportministeren blandt andet kan fastsætte regler om særlige forhold for letbaner, herunder om beløbsstørrelse for ansvarsforsikring, om drifts- og trafikstyringsregler, tekniske krav samt helbreds- og kompetencekrav for letbaneførere.

Det er hensigten, at bemyndigelsen skal anvendes til at fastsætte generelle regler for de særlige forhold, der gør sig gældende for letbaner, herunder også for letbaner der kører på områder, hvor færdselsloven finder anvendelse.

Færdselsloven vil parallelt hermed regulere en række forhold i forbindelse med den situation, hvor letbanen kører blandt andre trafikanter på færdselslovens anvendelsesområde. Herunder vil en række adfærdsbestemmelser i færdselsloven finde anvendelse på letbanen og dens fører, ligesom færdselsloven vil regulere andre trafikanters møde med letbanen. Et eksempel herpå er, at letbanekøretøjerne skal være udrustet således, at de kan følge Færdselslovens krav om lygteføring m.v., jf. færdselslovens § 33

Se i øvrigt pkt. 2.1 i de almindelige bemærkninger.

### *Til kapitel 8*

#### *Veteranbanedrift*

##### *Til § 41*

Bestemmelsen er en videreførelse af den gældende lovs § 5, dog er der enkelte nye tiltag.

Formålet med bestemmelsen er, at der kan fastsættes lempeligere sikkerhedskrav til veteranbanedrift end til erhvervsmæssig jernbanedrift. Bestemmelsen giver hjemmel til, at der kan fastsættes regler for veteranbanedrift, der fortrinsvis gennem en begrænset personbefordring drives for at tilgodese jernbanehistoriske og turistmæssige formål og ikke tilsigter at dække noget egentligt trafikalt behov. Veteranbanedrift dækker over både drift af selve banerne, det vil sige infrastrukturen samt veteranogskørsel.

Bestemmelsen i *stk. 1* fastsætter, at det kræver tilladelse fra Trafikstyrelsen at drive veteranbanedrift (både for så vidt angår retten til at forvalte jernbaneinfrastruktur samt retten til føre veteranogskøretøjer), dvs. drift der fortrinsvis foretages gennem en begrænset personbefordring, og drives for at tilgodese jernbanehistoriske og turistmæssige formål, og som ikke tilsigter at dække noget egentligt trafikalt behov.

Bestemmelserne i *stk. 2 og 3* indeholder hjemmel til, at der kan føres tilsyn med veteranbanedriften. Dette tilsyn kan både udføres af Trafikstyrelsen, og af sagkyndige private virksomheder eller personer, som transportministeren kan udpege. Denne kompetence har ministeren delegeret til Trafikstyrelsen, som udpeger et antal sagkyndige til at udføre tilsynet med veteranbanerne.

Baggrunden herfor er, at der på veteranbaneområdet er meget få personer, som besidder den nødvendige faglige ekspertise, og der er derfor behov for at udpege private virksomheder eller privatpersoner til at udføre tilsynet med veteranbanerne.

Bestemmelsen i *stk. 4* fastsætter, at Trafikstyrelsen kan for de pågældende veteranbaners regning

7. juli 2014

Transportministeriets J.nr. 2010-4523

udføre eller kræve udført afprøvninger, målinger og kontrol, forlange udtalelser fra veteranbanernes ledelse og medarbejdere samt kræve al dokumentation udleveret. Denne bestemmelse skal sikre, at der kan udføres et effektivt tilsyn.

Bestemmelsen i *stk. 5* bemyndiger transportministeren til at fastsætte nærmere regler om den jernbanedrift, der er nævnt i *stk. 1*. Herudover kan transportministeren fastsætte regler om kriterier for udstedelse af tilladelser, sikkerhedsmæssige og forsikringsmæssige forhold, helbreds- og kompetencekrav, indberetninger, undersøgelser af ulykker, klageadgang samt påbud og forbud.

Det er ikke på alle områder nødvendigt i de administrative forskrifter at stille de samme krav, som stilles til den erhvervsmæssige jernbanedrift, idet veteranbanedrift er en mere hobbypræget virksomhed.

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

Bemyndigelsen er i dag udmøntet i bekendtgørelse nr. 1354 af 2. december 2010 om ikke erhvervsmæssig jernbanedrift (veteranbanebekendtgørelsen). I bekendtgørelsen er der fastsat nærmere krav til tilladelse og dokumentation for sikkerhedsstyring vedrørende veteranbanedrift.

Veteranbanebekendtgørelsen indeholder bl.a. regler om at tilladelse til ikke erhvervsmæssig jernbanedrift kan udstedes til veteranbaner, der:

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

Med hensyn til forsikringsmæssige forhold vil der i lighed med ordningen efter den gældende bestemmelse, der videreføres i lovforslagets § 54, *stk. 1*, kunne fastsættes krav om, at forsikringsdokumentationen eller policen skal foreligge på dansk af hensyn til en sikker vurdering af, hvorvidt virksomhederne opfylder forsikringskravene.

Bestemmelsen fastsætter endvidere, at ministeren bemyndiges til at fastsætte regler om udstedelse af påbud og forbud til veteranbanerne.

Bemyndigelsen er i dag 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.

Det er fundet hensigtsmæssigt at præcisere, at Trafikstyrelsen kan fastsætte regler om helbreds- og

kompetencekrav for veteranbanerne. Veterantogsførere der fører veteranog på det åbne net skal ligesom alle andre førere, der befærder det åbne net, have opnået en helbredsgodkendelse.

Det er hensigten, at disse regler skal præcisere, at veteranbaner har pligt til i forbindelse med ulykker, der indtræffer på det åbne jernbanenet, at underrette Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane herom omgående jf. lovforslagets § 83.

*Stk. 6* fastslår, at reglerne i § 63 gælder tilsvarende for niveauoverkørsler, der er åbne for almindelig færdsel, på veteranbanerne.

### *Til kapitel 9*

#### *Borgere*

#### *Ophold mv. på infrastrukturforvalterens og jernbanevirksomhedens område*

#### *Til § 42*

Bestemmelsen er med sproglige tilpasninger en videreførelse af den gældende lovs § 19, stk. 1.

Bestemmelsen definerer infrastrukturforvalterens og jernbanevirksomhedens område. Disse områder omfatter stationsområder, banelinjer med tilhørende skråninger, banketter og grøfter, broer, arbejdspladser og andre anlæg, tog og andre køretøjer samt forpladser og adgangsveje til stationer og jernbanefærgesteder, hvor disse ejes af jernbanevirksomheden eller ejes eller forvaltes af infrastrukturforvalteren. Bestemmelsen er nødvendig i forhold til at definere et område, inden for hvilket, der gælder særlige regler for adfærd for borgerne.

#### *Til § 43*

Bestemmelsen er med sproglige ændringer en videreførelse af den gældende lovs § 21, stk. 1 og 3.

Bestemmelsen i *stk. 1* fastslår, at enhver, der søger adgang til eller opholder sig de i § 42 nævnte områder, der er åbne for offentligheden, skal rette sig efter de forskrifter til opretholdelse af orden og sikkerhed, der meddeles af virksomhedens personale, eller som ved opslag eller på anden hensigtsmæssig måde, er bekendtgjort af virksomheden.

For at sikre kendskab til forskrifterne, er det et krav, at disse meddeles af virksomhedens personale eller er bekendtgjort ved opslag eller på anden hensigtsmæssig måde eller.

*Stk. 2* fastslår, at politiet efter anmodning skal bistå med håndhævelsen af ordens- og sikkerhedsbestemmelser, der gælder på jernbanevirksomhedens og infrastrukturforvalterens områder.



*Til § 44*

Bestemmelsen i viderefører med en sproglig tilpasning den gældende lovs § 19, stk. 2, nr. 2. og fastsætter, at det kræver tilladelse fra den pågældende jernbanevirksomhed eller infrastrukturforvalter, at tage ophold i erhvervsøjemed, optage film eller fotografere i erhvervsøjemed eller til undervisningsbrug, foretage indsamlinger, omdele tryksager eller lignende på de i § 42 nævnte områder.

*Til § 45*

Bestemmelsen i viderefører den gældende § 21 g og fastslår, at reklamer og andre indretninger ikke må være anbragt således, at de er til ulempe for opfattelsen af signaler på det pågældende baneafsnit.

Bestemmelsen vedrører Banedanmarks egne områder. Bestemmelsen skal sikre, at reklamer ikke forstyrrer jernbanesikkerheden.

*Til § 46*

Bestemmelsen er en opdateret videreførelse af den gældende lovs § 20. Bestemmelsen fastsætter regler om adfærd i forbindelse med benyttelse af tog. På grund af nye togtyper og teknik vurderes det ikke nødvendigt at videreføre reglerne om, at man ikke må stige på et tog i bevægelse, samt reglerne ud om ind- og udstigning på bestemte sider af toget mv.

Bestemmelsen i *stk. 1* bestemmer, at det er forbudt at stige på tog, når dørene er under lukning og at hindre den automatiske dørlukning i tog.

Bestemmelsen er opdateret således, at det nu også fremgår, at det er forbudt at stige på tog, når dørene er under lukning.

I *stk. 2* fastsættes, at der ikke må udkastes affald eller andre genstande fra tog.

Af *stk. 3* fremgår det, at nødbremsen i tog må kun benyttes, når virkelig fare foreligger.

*Til § 47*

Bestemmelsen viderefører med en sproglig tilpasning den gældende lovs § 19, stk. 2, nr. 1.

Bestemmelsen fastslår, at ingen må færdes eller lade dyr færdes på de områder, der er nævnt i § 42, som ikke er åbne for offentligheden, uden tilladelse fra den pågældende infrastrukturforvalter eller jernbanevirksomhed.

*Til § 48*

Bestemmelsen viderefører den gældende lovs § 21, stk. 2.

Bestemmelsen fastlår, at enhver, der overtræder bestemmelserne i §§ 43, stk. 1, 44, 46 og 47, af virksomhedens personale kan udvises, om fornødent fjernes, fra virksomhedens område.

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

*Til § 49*

Bestemmelsen er en modernisering af den gældende § 21 b, herunder er der lavet en sproglig tilpasning, der sikrer begrebsmæssig overensstemmelse med reglerne for de niveauoverkørsler, der er åbne for almindelig færdsel. Bestemmelsen regulerer adfærd i niveauoverkørsler, der ikke er åbne for almindelig færdsel.

Bestemmelsen i *stk. 1* fastsætter, at ved passage af niveauoverkørsler, der ikke er åbne for almindelig færdsel, skal der udvises særlig forsigtighed. Bestemmelsen sigter på den situation, at en trafikant alene skal passere skinnerne.

En bruger af en niveauoverkørsel, der ikke er åben for almindelig færdsel, vil typisk være den landmand, der ejer markerne på begge sider af banen.

Ifølge *stk. 2* må uvedkommende ikke benytte niveauoverkørsler, der ikke er åbne for almindelig færdsel. Bestemmelsen sigter på den situation, at niveauoverkørslen benyttes, f.eks. til at drive dyr eller køre landbrugsmaskiner over skinnerne.

Herudover foreslås det som noget nyt i *stk. 3*, at transportministeren kan fastsætte regler for passage og benyttelse af niveauoverkørsler, der ikke er åbne for almindelig færdsel. I dag fremgår kravene til brugernes adfærd direkte af loven, jf. den gældende § 21 b, hvorefter det bl.a. fremgår, at særligt langsomt kørende transportere kun må passere niveauoverkørslen efter aftale med infrastrukturforvalteren. Det er hensigten at videreføre kravene i den gældende § 21 b i bekendtgørelse i det omfang disse krav vurderes stadig at være tidssvarende, ligesom bemyndigelsen vil kunne anvendes til at fastsætte regler, der afspejler det aktuelle sikkerhedsbehov.

*Til kapitel 10*

*Erstatning, forsikring og farligt gods*

*Til § 50*

Bestemmelsen er med en præcisering i stk. 4 en videreførelse af den gældende lovs § 13.

Det bestemmes i *stk. 1*, at jernbanevirksomheden skal erstatte skader på passagerer, hvis skaden er en følge af en begivenhed i forbindelse med jernbanebefordring under passagerens ophold i tog eller under dennes ind- eller udstigning.

Bestemmelsen fastslår, at jernbanevirksomheden er erstatningsansvarlig for personskade på en passager uden vurdering af, om passageren har handlet culpøst. Der er dermed tale om et objektivi ansvar.

Bestemmelsen i *stk. 2* omhandler jernbanevirksomhedens erstatningsansvar ved tingskade.

Ifølge denne bestemmelse skal jernbanevirksomheden erstatte skader på og tab af genstande, som passageren medfører som håndbagage, hvis skaden er en følge af en begivenhed i forbindelse med jernbanebefordring under passagerens ophold i tog eller under dennes ind- eller udstigning.

Det er også i denne bestemmelse et objektivi ansvar.

Bestemmelsen i *stk. 3* fastsætter en beløbsbegrænsning for den erstatning, som jernbanevirksomheden forpligtes til at betale i henhold til *stk. 2*, idet den bestemmer, at erstatning i medfør af *stk. 2* ikke kan overstige 15.600 kr. for hver passager. Erstatningsbeløbet reguleres hvert år pr. 1. januar med 2 pct. tillagt tilpasningsprocenten for det gældende finansår, jf. lov om en satsreguleringsprocent. De herefter fremkomne beløb afrundes til nærmeste med 100 delelige kronebeløb.

Det gældende beløb i 2014 er indført i forslaget.

Herudover giver bestemmelsen transportministeren bemyndigelse til hvert år at bekendtgøre, hvilke reguleringer der skal finde sted. I 2014 er beløbene reguleret ved bekendtgørelse nr. 1181 af 9. oktober 2013 om regulering af erstatnings- og forsikringsbeløb i henhold til lov om jernbane.

Bestemmelsen i *stk. 4* er en hjemmel til ministeren til at fastsætte nærmere regler om, at jernbanevirksomhedernes objektive erstatningsansvar i henhold til *stk. 1* (personskade) ved terrorvirksomhed begrænses til et bestemt beløb. Bestemmelsen svarer til en lignende ordning på luftfartsområdet.

Ministeren kan med bestemmelsen bl.a. fastsætte regler om begrænsning af erstatningsansvaret i forbindelse med terrorvirksomhed. Erstatning ud over det fastsatte maksimum skal herefter bedømmes efter en culpabetragtning.

Hjemlen til at fastsætte regler er ikke udnyttet i dag.

*Til § 51*

Bestemmelsen er en videreførelse af den gældende § 14.

Bestemmelsen omhandler bortfald eller nedsættelse af erstatning ved personskade, tab af forsørger eller tingskade.

Bestemmelsen fastsætter i *stk. 1*, at erstatningen for personskade eller tab af forsørger kan nedsættes eller bortfalde, hvis skadelidte eller afdøde forsætligt har medvirket til skaden. Erstatningen kan endvidere nedsættes og i særlige tilfælde bortfalde, hvis skadelidte eller afdøde ved grov uagtsomhed har medvirket til skaden.

Ansvarsgrundlaget er således stadig objektivt ansvar, men erstatning kan nedsættes eller bortfalde, hvis skadelidte ved forsæt eller grov uagtsomhed medvirket til skaden.

Bestemmelsen i *stk. 2* fastsætter, at erstatningen for tingskade kan nedsættes eller bortfalde, hvis skadelidte forsætligt eller uagtsomt har medvirket til skaden.

#### *Til § 52*

Bestemmelsen er en videreførelse af den gældende § 15.

Af bestemmelsen fremgår det, at jernbanevirksomheden skal erstatte skader på ejendom eller personer, der ikke befordres med jernbanevirksomheden, og som foranlediges ved påkørsel. Ved sådanne skader finder bestemmelserne i §§ 51 og 53 tilsvarende anvendelse. Påkørsel af løsgående dyr er ikke omfattet af erstatningspligten.

Bestemmelsen omhandler personpåkørsel eller påkørsel af ejendom. En jernbanevirksomhed er erstatningsansvarlig for skader på ejendom eller personer, som ikke befordres af jernbanen, og som sker ved påkørsel.

#### *Til § 53*

Bestemmelsen er en videreførelse af den gældende § 16.

Bestemmelsen fastslår jernbanevirksomhedens mulighed for at søge regres hos infrastrukturforvalteren, i det omfang skaden er forvoldt ved fejl eller uagtsomhed fra infrastrukturforvalterens side.

I tilfælde af person- eller tingskade under jernbanebefordring vil jernbanevirksomheden, som den, der udfører befordringen, have det direkte ansvar over for skadelidte, uanset om skaden er udløst af en begivenhed, som skyldes fejl eller uagtsomhed fra infrastrukturforvalterens side. Bestemmelsen giver derfor mulighed for, at jernbanevirksomheden kan gøre regres over for infrastrukturforvalteren.

Infrastrukturforvalterens erstatningspligt afgøres efter almindelig culpavurdering.

*Til § 54*

Bestemmelsen er en videreførelse af den gældende § 17 med sproglige tilpasninger.

Bestemmelsen i *stk. 1* fastsætter, at jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere skal tegne ansvarsforsikring, der dækker krav om erstatning for skader i forbindelse med jernbanevirksomhed eller skader, som er forvoldt af infrastrukturforvaltere, medmindre kravene er omfattet af statens selvforsikringsprincip. Det er alene Banedanmark, der er omfattet af denne ordning.

Transportministeren fastsætter regler herom, herunder om oversættelse af udenlandske forsikringspolicer, minimumsforsikringsbeløb samt regulering heraf m.v. Herudover indeholder bestemmelsen en bemyndigelse til, at transportministeren kan fastsætte regler herom, herunder om oversættelse af udenlandske forsikringspolicer, minimumsforsikringsbeløb samt regulering heraf, m.v.

Der er i dag fastsat regler i bekendtgørelse nr. 1461 af 15. december 2009 om ansvarsforsikring for jernbanevirksomheder og jernbaneinfrastrukturforvaltere, som ændret ved bekendtgørelse nr. 1359 af 2. december 2010. Endvidere reguleres minimumsforsikringsbeløbet årligt i henhold til bekendtgørelse udstedt af Finansministeriet.

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

Der er tale om et beskyttelsehensyn både over for virksomhederne selv, men også over for passagerer eller befragter, idet det herved skal sikres, at såvel jernbanevirksomheder som jernbaneinfrastrukturforvaltere til enhver tid har en gyldig ansvarsforsikring, og at der således kan udbetales erstatning, når der er pligt dertil.

Bestemmelsen i *stk. 3* bestemmer, at erstatningsansvaret ved befordring af gods i national trafik følger reglerne i de fælles regler for kontrakter om international befordring af gods med jernbane (CIM). For stykgods gælder dog den maksimale erstatning, som er fastsat i Konvention om fragtaftaler ved international godstransport ad landevej (CMR).

*Farligt gods**Til § 55*

Bestemmelsen viderefører den gældende § 18 med den udvidelse, at transportministeren kan fastsætte regler for virksomheders indberetninger om forhold vedrørende farligt gods.

Ifølge bestemmelsen kan transportministeren generelt fastsætte regler om transport af farligt gods

på jernbaneområdet, herunder om virksomhedernes indberetninger om forhold vedrørende farligt gods. Ministeren kan ligeledes fastsætte regler om afsenders erstatningsansvar over for jernbanevirksomheden, såfremt der ved indlevering af gods afgives urigtig, unøjagtig eller ufuldstændig betegnelse eller der sker overtrædelse af gældende sikkerhedsforskrifter. Ministeren har fastsat regler herom i bekendtgørelse nr. 541 om anvendelse af RID i national transport og transport af farligt gods i håndbagage m.v. af 12. juni 2012.

Udvidelsen af bestemmelsen er nødvendiggjort under hensyn til behovet for myndighedernes mulighed for at kortlægge danske virksomheders farligt gods-aktiviteter på jernbaneområdet. Denne viden vil resultere i en bedre og effektiv varetagelse af bl.a. tilsynsopgaverne på området. Herudover bidrager denne udvidelse ligeledes til, at den danske myndighed proaktivt kan varetage Danmarks interesser på de internationale møder vedrørende reglement for international jernbanetransport af farligt gods (RID).

RID blev gennemført i dansk ret den 1. januar 1997 ved implementering af EU-direktiv nr. 49 af 23. juli 1996 om indbyrdes tilnærmelse af medlemslandenes lovgivning om jernbanebefordring af farligt gods. Dette indebærer, at RID også skulle anvendes for national transport af farligt gods og ikke kun for grænseoverskridende transport. De gældende sikkerhedsforanstaltninger følger af RID, som er et bilag til den internationale COTIF-konvention for jernbanetransport.

I 2008 blev det første direktiv om farligt gods fra 1996, erstattet af direktiv 2008/68/EF af 24. september 2008 om indlandstransport af farligt gods. Direktivet er gennemført i dansk ret ved bekendtgørelse nr. 601 af 23. juni 2009 om jernbanetransport af farligt gods, som ændret ved bekendtgørelse nr. 576 af 31. maj 2013.

Der udkommer en ny udgave af RID hvert andet år, senest i 2013.

### *Til kapitel 11*

#### *Jernbanesikkerhed og interoperabilitet*

##### *Sikkerhedsmyndighed*

#### *Til § 56*

Bestemmelsen er ny, men viderefører hensigten i den gældende lovs § 21 h, stk. 1, 2. pkt., der er at gennemføre reglerne om en sikkerhedsmyndighed i direktiv 2004/49/EF af 29. april 2004 med senere ændringer (jernbanesikkerhedsdirektivet).

Den foreslåede bestemmelse fastslår, at Trafikstyrelsen er sikkerhedsmyndighed på jernbaneområdet. I forhold vedrørende jernbanesikkerhed er Trafikstyrelsen uafhængig og ikke undergivet transportministerens instruktionsbeføjelse.

Sikkerhedsmyndighedens rolle og opgaver samt krav til uafhængighed er angivet i jernbanesikkerhedsdirektivet.

*Til § 57*

Bestemmelsen er en videreførelse af den gældende § 21 h, stk. 1, 1. pkt.

Bestemmelsen giver transportministeren bemyndigelse til at fastsætte regler om sikkerhed og interoperabilitet på jernbaneområdet.

Bemyndigelsen er delegeret til Trafikstyrelsen ved bekendtgørelse nr. 893 af 29. august 2012 om Trafikstyrelsens opgaver og beføjelser, klageadgang og kundgørelse af visse af Trafikstyrelsens forskrifter.

I 2004 blev det daværende Jernbanetilsyn nedlagt, og sikkerhedsopgaverne på jernbaneområdet blev lagt ind i Trafikstyrelsen for Jernbane og Færger. Det fremgik bl.a. af bemærkningerne til lovforslag nr. L 109/2003 om ændring af lov om jernbanevirksomhed m.v. og lov om luftfart og om ophævelse af lov om jernbanesikkerhed m.v., at indtil der var fastsat fælles europæiske sikkerhedsmål for jernbanen ville en række sikkerhedsmæssige forhold skulle reguleres nationalt. Dette ville ske ved sikkerhedsmål for jernbanen udtrykt i risikoacceptkriterier.

Den samlede jernbanesikkerhed måles ved antallet af alvorlige personulykker, som er en EU standardmålemetode. Antallet af alvorlige ulykker opgøres som antallet af dødsfald sammenvejet med alvorligt sårede.

Danmark har opstillet et nationalt sikkerhedsmål opgjort på denne måde: Antallet af alvorlige ulykker må ikke overstige niveauet i 2004, hvor antallet var 0,3 alvorlige ulykker pr. mio. tog-km.

Antallet af alvorlige ulykker for persongrupperne passagerer og medarbejdere er allerede meget lavt – og i mange år lig nul.

Det langsigtede effektmål kan kun opgøres over en flerårig periode. Antallet af alvorlige ulykker opgøres som et 5-årigt løbende gennemsnit for at udjævne udsvingene i de i forvejen meget lave tal.

*Ansvar for sikkerhed på jernbanen*

*Til § 58*

Det foreslås at indføre en bestemmelse, så det eksplicit fremgår af loven, at jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere er ansvarlige for sikkerheden for deres respektive del af jernbanesystemet, jf. bestemmelsens *stk.* 1.

Ifølge jernbanesikkerhedsdirektivet har alle, der opererer på jernbanesystemet, det vil sige infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder, det fulde ansvar for sikkerheden på deres respektive del af systemet. På den anden side er det sikkerhedsmyndigheden, der opstiller de nationale rammer for reguleringen af sikkerheden og fører tilsyn med virksomhederne på det sikkerhedsmæssige område.

Der foreslås en ny bestemmelse i *stk. 2*, der udtrykkelig fastslår, at det er infrastrukturforvalteren på jernbanen, der er ansvarlig for sikkerheden i overkørslen. Dette er i overensstemmelse med den gældende retstilstand på området. Ansvaret omfatter også det til sikring af vejtrafikken nødvendige anlæg i overkørslen. Infrastrukturforvalterens ansvar efter den foreslåede § 58 omfatter også perronovergange på et stationsområde.

### *Sikkerhedscertifikater*

#### *Til § 59*

Bestemmelsen er en tilpasset videreførelse af den gældende lovs § 3, stk. 1.

Bestemmelsen i *stk. 1* fastslår, at alle jernbanevirksomheder skal have et sikkerhedscertifikat.

For at få adgang til jernbaneinfrastrukturen skal en jernbanevirksomhed i henhold til EU-reglerne have et sikkerhedscertifikat. Sikkerhedscertifikatet kan dække hele jernbanenettet i en medlemsstat eller kun en nærmere defineret del af det. Formålet med sikkerhedscertifikatet er at bevise, at jernbanevirksomheden har etableret sit sikkerhedsledelsessystem og kan opfylde krav i TSI'er (Tekniske Specifikationer for Interoperabilitet) og anden relevant EU-lovgivning og i nationale sikkerhedsforskrifter, så den er i stand til at kontrollere risici og operere sikkert på nettet.

I *stk. 2* bemyndiges transportministeren til at fastsætte nærmere regler om kravene for at opnå sikkerhedscertifikater, herunder regler om sikkerhedsledelsessystemer, gyldighedsperiode, dispensation, ændringer af godkendelser og certifikater, tilbagekaldelse m.v.

Bemyndigelsen er udmøntet i bekendtgørelse nr. 14 af 4. januar 2007 om sikkerhedscertifikat til jernbanevirksomheder med senere ændringer.

Sikkerhedscertifikatet er udtryk for, at jernbanevirksomheden har indført sit sikkerhedsledelsessystem og er i stand til at opfylde de relevante sikkerhedsstandarder og -forskrifter.

### *Sikkerhedsgodkendelse*

#### *Til § 60*

Bestemmelsen er en tilpasset videreførelse af den gældende lovs § 3, stk. 2, idet kravet om tilladelse



er taget ud.

Bestemmelsen i *stk. 1* fastslår, at alle infrastrukturforvaltere skal have en sikkerhedsgodkendelse.

Kravet om sikkerhedsgodkendelse følger af jernbanesikkerhedsdirektivet.

I *stk. 2* bemyndiges transportministeren til at fastsætte nærmere regler om kravene til at opnå sikkerhedsgodkendelse, herunder regler om sikkerhedsledelsessystemer, gyldighedsperiode, dispensation, ændringer af godkendelser og certifikater, tilbagekaldelse m.v.

Bemyndigelsen er udmøntet i bekendtgørelse nr. 13 af 4. januar 2007 om sikkerhedsgodkendelse af jernbaneinfrastrukturforvaltere med senere ændringer.

### *Godkendelse af køretøjer og infrastruktur*

#### *Til § 61*

Bestemmelsen er en videreførelse af den gældende § 21 k, stk. 1-4 og stk. 6, dog med den undtagelse, at Trafikstyrelsens mulighed for at udstede typegodkendelser for infrastrukturdelsystemer i § 21, stk. 4, sidste pkt. ikke foreslås videreført. § 21 k, stk. 5, er videreført i den foreslåede § 65.

Bestemmelsen er sprogligt tilpasset og gjort mere overskuelig, mens der ikke er tiltænkt en ændring i den gældende retstilstand udover, at det som nævnt ikke længere skal være muligt for Trafikstyrelsens at udstede typegodkendelser for infrastrukturdelsystemer. Baggrunden for ikke at videreføre denne mulighed er, at de såkaldte notified bodies kan udstede en tilsvarende godkendelse, der gør Trafikstyrelsens typegodkendelser til infrastrukturdelsystemer overflødige.

Bestemmelsen indeholder regler om godkendelse og ibrugtagning af køretøjer og jernbaneinfrastruktur.

Bestemmelsen i *stk. 1* fastslår, at et køretøj eller jernbaneinfrastruktur skal godkendes af Trafikstyrelsen inden det kan tages i brug på det danske jernbanenet. Godkendelsen sker i form af en ibrugtagningstilladelse. Herudover skal jernbanevirksomheden eller infrastrukturforvalteren være henholdsvis sikkerhedscertificeret eller sikkerhedsgodkendt, jf. de foreslåede §§ 59 og 60, således at betingelser f.eks. ved vedligeholdelsesprocedurer m.v. er opfyldt.

Ved køretøjer forstås rullende materiel, som kører på jernbanenettet. Skinnebårne køretøjer såsom personvogne, godsvogne, togsæt, trækraftsenheder (lokomotiver), entreprenørmateriel m.v. er således omfattet af begrebet køretøjer.

Bestemmelsen omfatter vejvendte sikkerhedsforanstaltninger i niveauoverkørsler, som er et delelement i jernbaneinfrastruktur, som defineret i direktiv 2012/34/EU.

Der vil ved behandlingen af godkendelsessagen udover jernbanesikkerhedsmæssige hensyn også skulle inddrages hensyn til vejsikkerheden. Overkørselsområdet adskiller sig fra den øvrige jernbaneinfrastruktur ved at have mange grænseflader til vejområdet.

Der er fastsat særlige regler om godkendelse af sikkerhedsforanstaltninger i niveauoverkørsler med hjemmel i den gældende lovs § 8 a, stk. 2. Der henvises til de specielle bemærkninger til § 63.

Bestemmelsen i *stk. 2* fastslår, at heller ikke læsseenheder må tages i brug før, Trafikstyrelsens godkendelse foreligger.

Ved læsseenhed forstås containere, veksellad, sættevogne m.v., der anvendes i kombineret transport mellem bl.a. jernbane og vej. Kravet om godkendelse indebærer ikke, at hver enkelt enhed f.eks. hver enkelt container skal godkendes særskilt. En læsseenhed anvendes i kombineret transport mellem f.eks. jernbane og vej.

*Stk. 3* giver Trafikstyrelsen mulighed for at udstede en typegodkendelse for en serie af køretøjer af samme type. Ifølge interoperabilitetsdirektivet (direktiv 2008/57/EF) kan sikkerhedsmyndigheden, Trafikstyrelsen, udstede godkendelse af køretøjstyper. Når sikkerhedsmyndigheden udsteder en ibrugtagningstilladelse til et køretøj, godkender myndigheden samtidig køretøjstypen. En togproducent kan ikke tage et køretøj i brug, og har derfor mulighed for at få en typegodkendelse, der gør det nemmere for jernbanevirksomhederne at ansøge om ibrugtagningstilladelse.

Ved en typegodkendelse af et køretøj forstås godkendelse af køretøjets grundlæggende sikkerhedsforhold, f.eks. styreegenskaber eller brandkrav, der er uafhængige af den infrastruktur, som køretøjet skal anvendes på. Typegodkendelsen giver ikke ret til at ibrugtage køretøjerne. Det vil typisk være togproducenten, der ansøger om en typegodkendelse. Herefter vil det være jernbanevirksomheden, der anmoder sikkerhedsmyndigheden om en ibrugtagningstilladelse, da det er den, der skal tage det i brug.

I henhold til *stk. 4* kan Trafikstyrelsen fastsætte regler om, at visse forhold kan undtages fra godkendelse. Dette omfatter også sikkerhedsforanstaltninger i niveauoverkørsler. Forhold, der undtages fra godkendelse, skal være relativt enkle forhold, der ikke er kritiske i forhold til sikkerheden på området. Det er jernbanevirksomhederne og infrastrukturforvalterne selv, der har ansvaret for sikkerheden. Det er et krav, at jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere skal have et sikkerhedsledelsessystem, så de i højere grad selv er rustet til at løfte sikkerhedsansvaret.

Bemyndigelsen er udmøntet i bekendtgørelse nr. 56 af 24. januar 2013 om godkendelse af køretøjer på jernbaneområdet og bekendtgørelse nr. 1187 af 12. december 2012 om ibrugtagningstilladelse for delsystemer i jernbaneinfrastrukturen. Bemyndigelsen er dog ikke udmøntet for så vidt angår niveauoverkørsler.

### *Sikkerhedsregler og trafikale regler*

#### *Til § 62*

Bestemmelsen viderefører det bærende princip i den gældende lovs § 21 j, for så vidt angår infrastrukturforvaltere, nemlig at de jernbanesikkerhedsregler, som infrastrukturforvaltere benytter i

driften, skal godkendes af Trafikstyrelsen. Det er ikke fundet nødvendigt at videreføre dette princip eksplicit for jernbanevirksomhedernes sikkerhedsregler, idet disse godkendes i forbindelse med indkøb og godkendelse af køretøjet.

Bestemmelsen i *stk. 1* fastslår, at Trafikstyrelsen godkender infrastrukturforvalteres sikkerhedsregler.

Dog følger det af *stk. 2*, at infrastrukturforvaltere kan udarbejde og ændre deres egne sikkerhedsregler i henhold til virksomhedens sikkerhedsledelsessystem uden Trafikstyrelsens godkendelse, hvis de i medfør af *stk. 3* fastsatte krav er opfyldt.

Ifølge bestemmelsens *stk. 3* fastsætter Trafikstyrelsen, regler for hvilke krav sikkerhedsledelsessystemet skal opfylde, for at infrastrukturforvaltere kan udarbejde og ændre sikkerhedsregler i henhold til deres sikkerhedsledelsessystem.

Bestemmelsen åbner op for, at de infrastrukturforvaltere, hvis sikkerhedskultur er tilstrækkeligt modnet, kan håndtere ændringer i deres jernbanesikkerhedsregler uden Trafikstyrelsens godkendelse. Forudsætningen for en virksomheds egen håndtering af sine jernbanesikkerhedsregler er, at den lever op til nogle nærmere angivne krav, der indarbejdes i virksomhedens sikkerhedsledelsessystem. Kravene fastsættes af Trafikstyrelsen ved bekendtgørelse. Der er tale om en frivillig ordning, som den enkelte virksomhed kan vælge at benytte sig af.

Infrastrukturforvaltere, hvis sikkerhedsledelsessystem ikke opfylder krav fastsat i medfør af den foreslåede *stk. 3*, skal have sikkerhedsregler og ændringer heraf godkendt af Trafikstyrelsen.

Bestemmelsens *stk. 4* fastsætter således, at Trafikstyrelsen godkender jernbanevirksomhedernes og infrastrukturforvalternes trafikale sikkerhedsregler. Transportministeren fastsætter nærmere regler herom.

#### *Niveauoverkørsler, der er åbne for almindelig færdsel*

##### *Til § 63*

Bestemmelsen i *stk. 1* er med sproglige tilpasninger og en enkelt udvidelse en videreførelse af den gældende lovs § 8 a, *stk. 2*.

Bestemmelsen bemyndiger transportministeren til at fastsætte regler om anlæg til sikring af vejtrafikken i niveauoverkørsler, herunder vejvendte anlæg til sikring af vejtrafikken i niveauoverkørsler. Bemyndigelsen vil kunne benyttes til at fastsætte regler om hvem, der har ansvaret for vejbelægningen i niveauoverkørsler fra nærmeste skinne og ud mod vejen. Dette er en udvidelse i forhold til gældende ret.

I dag er den gældende § 8 a, *stk. 2*, udmøntet i bekendtgørelse nr. 115 af 31. januar 2014 om sikkerhedsforanstaltninger i niveauoverkørsler, der er åbne for almindelig færdsel.

Anlæg til sikring af vejtrafikken i niveauoverkørsler er bl.a. krydsmærker, advarselssignalanlæg og bomanlæg. De nærmere krav til anlæg til sikring af vejtrafikken i niveauoverkørsler fastsættes, som det er tilfældet i dag, i en bekendtgørelse. Reglerne fastsættes efter forhandling med Justitsministeren.

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

Bestemmelsen i stk. 2 og 3 viderefører med sproglige tilpasninger den gældende lovs §§ 21 x og 21 y. Hensigten med bestemmelserne er at fastlægge udgiftsfordelingen mellem henholdsvis jernbaneinfrastrukturforvalteren og vejmyndigheden/vejbestyrelsen.

*Stk. 2* er videreførelse af den gældende lovs § 21 x. Bestemmelsen fastslår, at det altid er jernbaneinfrastrukturforvalteren, der skal afholde udgifter til almindelig drift og vedligeholdelse af sikkerhedsforanstaltningerne. Dette gælder også, hvor vejmyndigheden/vejbestyrelsen har afholdt udgifterne til etablering eller forbedring af sikkerhedsforanstaltningerne, jf. bestemmelsens stk. 3. Det er jernbaneinfrastrukturforvalteren, der er ansvarlig for sikkerheden i niveauoverkørslen, herunder for anlæg til sikring af vejtrafikken i niveauoverkørsler, jf. også bemærkningerne til den foreslåede § 58. Det er bl.a. jernbaneinfrastrukturforvalterens ansvar via almindelig drift og vedligehold af anlæg til sikring af vejtrafikken i niveauoverkørsler er tilstrækkelige. Baggrunden for bestemmelsen er derfor, at det er mest hensigtsmæssigt for at sikre et tilstrækkeligt sikkerhedsniveau, at det er den, der er ansvarlig for sikkerheden i niveauoverkørslen, der er forpligtet til at bære udgifterne til drift og vedligehold.

*Stk. 3* er med enkelte sproglige ændringer en videreførelse af den gældende lovs § 21 y. Bestemmelsen fastslår det såkaldte ”skadevolderprincip”, hvorefter den instans, der forårsager et anlægsprojekt, der medfører ændrede forhold i sikkerhedsniveauet i niveauoverkørslen, også er den, der skal afholde udgifterne til de ændringer i anlæg til sikring af vejtrafikken i niveauoverkørsler, der er påkrævet for at niveauoverkørslen lever op til gældende sikkerhedskrav. Det gælder udgifter til både ombygning, forbedringer og etablering af helt nye anlæg til sikring af vejtrafikken i niveauoverkørsler. Udgifterne til den fremtidige drift og vedligeholdelse af sikkerhedsforanstaltningerne afholdes dog af jernbaneinfrastrukturforvalteren, jf. stk. 1, uanset hvem der har afholdt udgiften til ændringen eller etableringen af anlæg til sikring af vejtrafikken i niveauoverkørsler.

Det betyder, at hvis sikkerhedsniveauet i niveauoverkørslen ændres som følge af et anlægsarbejde på vejnettet, afholdes udgifterne til ændringerne eller etableringen af anlæg til sikring af vejtrafikken i niveauoverkørsler af vejbestyrelsen/vejmyndigheden. Tilsvarende afholdes udgifterne til ændringer eller forbedringer af anlæg til sikring af vejtrafikken i niveauoverkørsler af jernbaneinfrastrukturforvalteren, hvis sikkerhedsniveauet i niveauoverkørslen ændres som følge af et anlægsarbejde på banenettet.

Udgifter til ændringer i anlæg til sikring af vejtrafikken i niveauoverkørsler, der ikke kan henføres til et anlægsprojekt på enten vej- eller banenettet, afholdes af jernbaneinfrastrukturforvalteren, der som ansvarlig for sikkerheden i niveauoverkørslen skal sørge for, at niveauoverkørslen 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 anlæg til sikring af vejtrafikken i niveauoverkørsler er påkrævet. Herudover kan Trafikstyrelsen som tilsynsmyndighed vurdere, at der er behov for at pålægge jernbaneinfrastrukturforvalteren at etablere eller ændre anlæg til sikring af vejtrafikken i niveauoverkørsler.

*Niveauoverkørsler, der ikke er åbne for almindelig færdsel*

*Til § 64*

Det foreslås i *stk. 1* som noget nyt at, transportministeren bemyndiges til at fastsætte regler om sikkerhed i niveauoverkørsler, der ikke er åbne for almindelig færdsel. I dag fremgår reglerne om sikkerhed direkte af loven, jf. den gældende § 21 a, hvorefter det fremgår, at på de baner, hvor den højeste tilladte hastighed overstiger 75 km/t, skal private overkørsler og overgange være forsynet med led, bomme, låger, drejekors eller anden lukkeindretning. Det er ikke umiddelbart hensigten at ændre på disse krav, men der vil i forbindelse med udmøntningen af reglerne blive lavet en gennemgang af, om reglerne er tidssvarende, ligesom bemyndigelsen på længere sigt vil kunne anvendes til at fastsætte regler, der afspejler ændrede sikkerhedsbehov.

*Stk. 2* er med en sproglig tilpasning en videreførelse af den gældende § 21 a, *stk. 2*. Bestemmelsen fastsætter, at anlæg til sikring af vejtrafikken i niveauoverkørsler etableres og vedligeholdes af infrastrukturforvalteren for det pågældende baneafsnit. I dette ligger endvidere, at det er infrastrukturforvalteren, der afholder udgifterne til anlæg til sikring af vejtrafikken i niveauoverkørsler.

*Uafhængig tredjeparts vurdering*

*Til § 65*

Bestemmelsen er en videreførelse af principperne i den gældende lovs § 21 i, *stk. 3*, § 21 j, *stk. 3* og § 21 k, *stk. 5* om anvendelse af assessorer og sagkyndige m.v. Bestemmelsen samler disse regler i én bestemmelse. Med bestemmelsen er der samtidig valgt en samlebetegnelse for assessorer, sagkyndige m.v., der nu hedder uafhængige tredjeparter.

Bestemmelsen i *stk. 1*, fastslår, at Trafikstyrelsen kan kræve at virksomheder, som ønsker Trafikstyrelsens godkendelse af køretøjer, infrastruktur eller virksomheders sikkerhedsregler skal

anvende uafhængig tredjepartsvurdering til brug for ansøgningen.

Ifølge *stk. 2*, kan Trafikstyrelsen ligeledes stille krav om, at der for jernbanevirksomhedens og infrastrukturforvalterens regning skal anvendes uafhængig tredjepartsvurdering i forbindelse med tilsyn.

Bestemmelsens *stk. 3* fastsætter, at Trafikstyrelsen fører tilsyn med de af Trafikstyrelsen godkendte uafhængige tredjeparter. Bestemmelsen præciserer, at Trafikstyrelsen fører tilsyn med, at de uafhængige tredjeparter lever op til de krav, der følger af godkendelsen.

Trafikstyrelsen kan i henhold til *stk. 4* fastsætte regler om godkendelse af og krav til personer eller virksomheder, som udfører uafhængige tredjepartsvurderinger, herunder om uafhængighed og kompetence.

Bemyndigelsen er i dag udmøntet i bekendtgørelse nr. 441 af 16. maj 2012 om krav til udpegede organer på jernbaneområdet.

### *Sikkerhedsklassificerede funktioner*

#### *§ 66*

Bestemmelsen viderefører princippet i den gældende lovs § 6, stk. 5, og § 21h, stk. 2.

Bestemmelsen i *stk. 1* fastslår, at den, som udfører sikkerhedsklassificerede funktioner på jernbaneområdet, skal have de nødvendige faglige kvalifikationer opnået via en af Trafikstyrelsen godkendt uddannelse samt have en helbredsgodkendelse.

En sikkerhedsklassificeret funktion er en funktion, der har direkte betydning for sikkerheden, det vil sige, at jernbanesikkerheden skal være påvirket direkte.

Reglerne om helbredskrav fremgår i dag af bekendtgørelse nr. 986 af 11. oktober 2011 om helbredskrav på jernbaneområdet. Det vil typisk være lokomotivførere, medarbejdere i fjernstyringscentralerne, togførere, førere af arbejdskøretøjer m.fl. De mere detaljerede krav til uddannelse og helbred fastsættes i bekendtgørelse. Der henvises til lovforslagets specielle bemærkninger til bestemmelserne §§ 67 - 70.

Bestemmelsen i *stk. 2* giver Trafikstyrelsen kompetence til at fastsætte regler og træffe afgørelser om, hvorvidt en funktion anses for at være en sikkerhedsklassificeret funktion.

Det forventes, at der fremover vil fremkomme nye funktioner på jernbaneområdet. Virksomhederne vil skulle foretage en risikovurdering af disse nye funktioner. Herefter vil Trafikstyrelsen kunne afgøre, hvorvidt den pågældende funktion anses for at være en sikkerhedsklassificeret funktion.

Endvidere vil der kunne foretages risikovurderinger af de nuværende sikkerhedsklassificerede funktioner med henblik på at vurdere, hvorvidt disse funktioner stadigvæk skal anses for at være en sikkerhedsklassificeret funktion. Virksomheder vil skulle foretage disse risikovurderinger, hvorefter Trafikstyrelsen vil kunne afgøre, hvorvidt funktionen stadigvæk skal anses for at være en sikkerhedsklassificeret funktion.

### *Uddannelser på jernbaneområdet*

#### *Til § 67*

Bestemmelsens stk. 1-2 er en nyaffattelse af hensigten bag den gældende lovs § 21 j, stk. 1, jf. den gældende lovs § 21 i, stk. 1, nr. 4. Bestemmelsens stk. 3 og 4 er en videreførelse af den gældende lovs § 6, stk. 3 og 4.

Det foreslås i *stk. 1*, at Trafikstyrelsen godkender uddannelser til udførelse af sikkerhedsklassificerede funktioner på jernbaneområdet. Dette omfatter eksempelvis lokomotivførere.

Begrebet jernbaneteknisk personale har tidligere været forstået som det sikkerhedsmæssige personale, der ikke var lokomotivførere. Det er fundet hensigtsmæssigt fremover at bruge begrebet ”sikkerhedsklassificerede funktioner” som samlebetegnelse. Begrebet omfatter således også lokomotivførere.

Det er hensigten med bestemmelsen at tydeliggøre, at Trafikstyrelsen godkender uddannelserne. I dag fremgår Trafikstyrelsens kompetence af den gældende lovs § 21 j, stk. 1, jf. den gældende lovs § 21 i, stk. 1, nr. 4. Efter bestemmelsen i den gældende lov godkender Trafikstyrelsen efter indstilling fra infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder krav til, at personer der udfører sikkerhedsklassificerende funktioner, besidder de nødvendige faglige kvalifikationer.

Det foreslås i *stk. 2*, at Trafikstyrelsen kan fastsætte nærmere regler om de i *stk. 1* nævnte uddannelser, herunder regler for certificering, uddannelsernes indhold, krav til lærere m.v.

Ved bekendtgørelse nr. 985 af 11. oktober 2011 om certificering af lokomotivførere med senere ændringer, er der fastsat regler om bl.a. betingelser og procedurer for certificering af lokomotivførere, herunder opgaver, som påhviler Trafikstyrelsen, jernbanevirksomhederne, infrastrukturforvaltere og lokomotivførere.

Bestemmelsen i *stk. 3* fastslår, at Transportministeren godkender uddannelsessteder for lokomotivførere i henhold til krav angivet i retsakter fastsat af Den Europæiske Union. Transportministeren kan fastsætte nærmere regler herom.

I henhold til nyere EU-regler (Kommissionens Afgørelse af 22. november 2011 om kriterier for anerkendelsen af uddannelsescentre, der er involveret i uddannelsen af lokomotivførere, om kriterier for anerkendelsen af eksaminatorer for lokomotivførere og om kriterier for afholdelsen af prøver i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/59/EF) skal alle jernbanevirksomheder og teoretiske uddannelsessteder, eksempelvis skoler, som uddanner lokomotivførere godkendes i henhold til de krav, der er angivet i Kommissionsafgørelsen. Formålet er at opnå en større ensartethed i uddannelserne af lokomotivførerne, samt af lærere og eksaminatorer, faciliteter m.v. Med fast definerede krav til uddannelsesstederne og krav om godkendelse af disse åbnes markedet for at udbyde lokomotivføreruddannelser. Kommissionsafgørelsen skal således ses i sammenhæng med (og er hjemlet i) lokomotivførerdirektivet (2007/59/EF), der opstiller krav til lokomotivførerne.

I Danmark er det Trafikstyrelsen, der som sikkerhedsmyndighed udsteder lokomotivførerlicenser til lokomotivførere. Kommissionsafgørelsen er gennemført ved bekendtgørelse nr. 1029 af 5. november 2012 om godkendelse af uddannelsescentre, eksaminatorer, m.v. ved uddannelse af lokomotivførere på jernbaneområdet. Det er i bekendtgørelsen fastsat, at det er Trafikstyrelsen, der godkender uddannelsesstederne i henhold til kravene i kommissionsafgørelsen.

En ansøger, som ønsker at blive godkendt som uddannelsessted, kan være en person, 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).

I medfør af *stk. 4* kan transportministeren endvidere fastsætte regler om tilsyn af uddannelsesstederne i *stk. 3*, herunder om at ministeren kan bemyndige andre statslige myndigheder eller offentlige institutioner til at udføre dette tilsyn.

Bemyndigelsen er udmøntet i bekendtgørelse nr. 1029 af 5. november 2012 om godkendelse af uddannelsescentre, eksaminatorer, m.v. ved uddannelse af lokomotivførere på jernbaneområdet.

#### *Til § 68*

Bestemmelsen viderefører med sproglige tilpasninger den gældende lovs § 6, stk. 1 og 2.

Af bestemmelsen i *stk. 1* fremgår, at transportministeren kan pålægge jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere mod betaling og på lige og ikke-diskriminerende vilkår at uddanne, lokomotivførere og andet personale på jernbaneområde, herunder at stille praktikpladser til rådighed. Transportministeren kan fastsætte nærmere regler herfor.



Bestemmelsen sikrer, at jernbanevirksomheder kan få uddannet det personale det har behov for uanset om virksomhederne ikke selv har mulighed for at uddanne personalet, og at personalet kan blive certificeret, så det efter endt uddannelse kan søge ansættelse i en anden jernbanevirksomhed eller hos en anden infrastrukturforvalter

”Andet personale på jernbaneområdet” kan eksempelvis være personale, der varetager opgaver i fjernstyringscentraler.

Bestemmelsen i *stk. 2* bemyndiger transportministeren til at fastsætte regler om, at jernbanevirksomheder, der udfører passagertrafik på offentlige servicekontrakter, skal indgå i en betalingsordning i forbindelse med den praktiske del af lokomotivføreruddannelsen. Betalingsordningen baseres på objektive kriterier. Virksomheder, som ikke udfører offentlig service trafik, kan tilslutte sig betalingsordningen, såfremt virksomhederne ønsker det.

Transportministeren har udmøntet denne hjemmel i bekendtgørelse nr. 706 af den 26. juni 2009 om en praktikplads- og betalingsordning mv. ved uddannelse af lokomotivførere.

Ordnningen retter sig mod den offentlige lokomotivføreruddannelse, der er delt mellem Ministeriet for Børn og Unge og Transportministeriet.

Formålet med betalingsordningen er at øge incitamentet til at uddanne lokomotivførere, idet virksomhederne under alle omstændigheder betaler til uddannelsen af disse, men kun modtager refusion afhængigt af virksomhedens realiserede uddannelsesaktiviteter.

Jernbanevirksomheder, der udfører passagertrafik som offentlig service er forpligtede til at indgå i ordningen. Udfører jernbanevirksomheden både offentlig servicetrafik og fri trafik, bidrages der kun med den del af trafikken, som vedrører offentlig servicetrafik.

Andre jernbanevirksomheder har mulighed for, efter nærmere aftale med Trafikstyrelsen, at deltage i ordningen. Andre jernbanevirksomheder vil kunne deltage i ordningen på fuldt ud samme vilkår, som jernbanevirksomheder, der udfører passagertrafik som offentlig service.

Såfremt virksomheden ikke tilbyder en færdiguddannet elev fortsat ansættelse i mindst 1 år i virksomheden, skal virksomheden tilbagebetale halvdelen af refusionen for den pågældende elev.

#### *Helbredskrav*

#### *Til § 69*

Bestemmelsen i *stk. 1* viderefører med sproglig tilpasning den gældende § 21 h, *stk. 2*, mens *stk. 2* og *3* er nye.

Bestemmelsen indeholder i *stk. 1* bemyndigelse til transportministeren til at fastsætte regler om krav

til helbred for personer, der udfører sikkerhedsklassificerede funktioner. Kravene til helbred kan indeholde bestemmelser om udtagning af blod-, sved- og urinprøver i forbindelse med helbredsundersøgelser. Denne bemyndigelse er udmøntet i bekendtgørelse nr. 986 af 11. oktober 2011 om helbredskrav på jernbaneområdet samt bekendtgørelse nr. 276 af 25. marts 2010 om udåndingsprøver efter lov om jernbane.

Trafikstyrelsen udsteder helbredsgodkendelser til personer, som udfører sikkerhedsklassificerede funktioner. Regler for helbred findes bl.a. i lokomotivførerdirektivet (gælder for lokomotivførere) samt i den tekniske specifikation for interoperabilitet vedrørende drifts- og trafikstyring (TSI OPE). Helbredsgodkendelser udstedt i henhold til gældende EU-lovgivning af et andet EU- medlemsland eller EØS-land gælder i Danmark.

Med bestemmelsen i *stk. 2* foreslås det, at give mulighed for, at transportministeren kan fastsætte regler om godkendelse af læger og psykologer. Der henvises til de almindelige bemærkninger pkt. 2.5.

Bestemmelsen i *stk. 3*, fastlår, at Trafikstyrelsen fører tilsyn med at de aftaler, der indgås med læger og psykologer på området, overholdes.

#### *Alkohol og andre bevidsthedsforstyrrende midler m.v.*

##### *Til § 70*

Bestemmelsen er en videreførelse af den gældende lovs § 21 m med præciseringer. Dog er det foreslåede *stk. 2* ny.

Bestemmelsen fastsætter i *stk. 1, nr. 1*, at en sikkerhedsklassificeret person ikke må udføre eller forsøge at udføre sikkerhedsklassificerede funktioner, når den pågældende har nydt spiritus i et sådant omfang, at denne er ude af stand til at gøre tjeneste på fuldt betryggende måde, eller såfremt den pågældende har en alkoholkoncentration i blodet på 0,20 promille eller derover.

Ordlyden i bestemmelsen er således i tråd med luftfartlovens § 50, *stk. 1*. Baggrunden for den lave promillegrænse er, at der stilles strengere krav til de personer, som udfører sikkerhedsklassificerede funktioner. Dette er begrundet i den kendsgerning, at selv indtagelse af et ringe kvantum spiritus i nogen grad nedsætter reaktionsevne, opmærksomhed og præcision, og det forhold at ulykker inden for jernbanedrift ofte indebærer betydelig risiko for tings- og personskader.

I *stk. 1, nr. 2*, fastsættes, at en sikkerhedsklassificeret funktion ligeledes ikke må udføres, når personen har indtaget andre bevidsthedsforstyrrende midler i et sådant omfang, at den pågældende er ude af stand til at udføre sikkerhedsklassificerede funktioner på fuldt betryggende måde.

Det foreslås som noget nyt i *nr. 2*, at en sikkerhedsklassificeret funktion heller ikke må udføres eller forsøges udført, hvis den pågældendes blod under eller efter udførelsen af den sikkerhedsklassificerede funktion indeholder bevidsthedspåvirkende stoffer, som efter regler fastsat

af justitsministeren, er klassificeret som farlige for færdselssikkerheden, og som ikke er indtaget i henhold til en lovlig recept. Tilsvarende gælder for stoffer, som den pågældende har indtaget i henhold til en lovlig recept, hvis indtagelsen ikke er sket i overensstemmelse med recepten. Baggrunden for den nye bestemmelse er, at politiet i dag har redskaber, der kan måle indholdet af ovennævnte i blodet. En tilsvarende bestemmelse findes i færdselslovens § 54. Bestemmelsen strafbelægges.

Det bemærkes i den forbindelse, at justitsministeren med hjemmel i færdselslovens § 54, stk. 1, har udstedt regler i bekendtgørelse nr. 655 af 19. juni 2007 om klassificering af færdselssikkerhedsfarlige stoffer med senere ændringer.

Ligeledes må sikkerhedsklassificerede funktioner ifølge stk. 1, nr. 3, ikke udføres eller forsøges udført, hvis funktionen ikke kan varetages på fuldt betryggende vis på grund af svækkelse, overanstrengelse, mangel på søvn eller af lignende årsager.

Bestemmelsen i *stk. 2* forbyder at en arbejdsgiver eller anden foresat lader nogen udføre sikkerhedsklassificerede funktioner i forbindelse med driften af jernbanevirksomhed eller jernbaneinfrastrukturforvaltning, når den pågældende befinder sig i en tilstand som nævnt i stk. 1.

Bestemmelsen i *stk. 3* bestemmer, at hvis en arbejdsgiver eller en anden foresat har en formodning om, at en person udfører eller forsøger at udføre sikkerhedsklassificerede funktioner i forbindelse med jernbanevirksomhed eller jernbaneinfrastrukturforvaltning i en sådan tilstand som nævnt i stk. 1, skal arbejdsgiveren eller den foresatte sørge for, at den pågældende fritages for de sikkerhedsklassificerede funktioner

*Stk. 4 og 5* tager hensyn til behovet for konkrete undersøgelsesbeføjelser i forhold til den person, der formodes at have begået forseelsen, idet politiet med henblik på at konstatere en eventuel overtrædelse af stk. 1 til enhver tid kan forlange, at en person, der er omfattet af stk. 1, afgiver udåndings-, spyt- eller svedprøve eller lader sine øjne besigtige. Herudover kan Politiet fremstille en person til udtagelse af blod- eller urinprøve, hvis der er grund til at antage, at den pågældende har overtrådt bestemmelserne i stk. 1, nr. 1- 3, og en udåndingsprøve ikke er tilstrækkelig, eller den pågældende nægter eller er ude af stand til at foretage en udåndings-, spyt- eller svedudåndings-, spyt- eller svedprøve. Når særlige omstændigheder taler derfor, kan politiet tillige fremstille den pågældende til undersøgelse hos en læge.

Bestemmelsen i *stk. 6* giver transportministeren bemyndigelse til efter forhandling med justitsministeren at fastsætte bestemmelser om de i stk. 4 og 5 nævnte prøver og undersøgelser.

Bemyndigelsen er i dag udmøntet ved bekendtgørelse nr. 276 af 25. marts 2010 om udåndingsprøve efter lov om jernbane.

Bestemmelsen i *stk. 7* er ny og fastsætter, at stk. 1-6 finder tilsvarende anvendelse på kørsel med letbanekøretøjer områder omfattet af færdselslovens § 1 om færdselslovens anvendelsesområde. Det

bemærkes i den forbindelse, at det i færdselslovens § 1 er fastsat, at færdselsloven, hvor andet ikke er bestemt, gælder for færdsel på vej, som benyttes til almindelig færdsel af en eller flere færdselsarter. ”Vej” er i færdselslovens § 2, nr. 27, defineret som vej, gade, cykelsti, fortov, plads, bro, tunnel, passage, sti eller lignende, hvad enten den er offentlig eller privat. Det er almindeligt antaget, at det afgørende for, om et areal er omfattet af afgrænsningen i færdselslovens § 1, er, om arealet benyttes til almindelig færdsel af en eller flere færdselsarter. Der må således lægges vægt på de faktiske forhold, og der må kræves en mere almindelig benyttelse, men det er tilstrækkeligt, at et enkelt af færdselselementerne – f.eks. fodgængere, cyklister eller bilister – benytter arealet.

Det forudsættes, at færdselslovsforseelser begået i letbanetog har indbyrdes gentagelsesvirkning med forseelser begået i motordrevet køretøj. Det gælder, uanset at promillegrænsen for kørsel med letbanekøretøj (0,2 promille eller derover) ikke er den samme, som for kørsel med motordrevet køretøj (over 0,5 promille). Det anførte indebærer f.eks., at såfremt en letbanefører er dømt for et 1. gangstilmælde af spirituskørsel i et letbanekøretøj, og herefter foretager spirituskørsel i et motordrevet køretøj, skal spirituskørslen i det motordrevne køretøj i forhold til spørgsmålet om frakendelse af førerretten bedømmes som et 2. gangstilmælde med den efter praksis skærpene virkning det måtte have i forhold til sanktionsudmålingen. Tilsvarende gælder, såfremt der foreligger et tilfælde af spirituskørsel foretaget i henholdsvis letbanekøretøj og motordrevet køretøj til samtidig pådømmelse.

Tilsvarende bestemmelse foreslås indsat i færdselslovens § 125 ved lovforslag nr. L xx, som er fremsat samtidig af justitsministeren.

### *Tilsyn*

#### *Til § 71*

Bestemmelsen er en omskrivning af og videreførelse af den gældende lovs § 21 i med den ændring, at Trafikstyrelsens tilsynsområde udvides til også at omfatte virksomheder, der udfører sikkerhedsmæssige ydelser for jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere.

Bestemmelsen i *stk. 1* fastslår, at Trafikstyrelsen fører tilsyn med, at indehavere af et sikkerhedscertifikat eller en sikkerhedsgodkendelse overholder betingelserne for opretholdelse af sikkerhedscertifikatet eller sikkerhedsgodkendelsen.

Bestemmelsen i *stk. 2*, fastslår, at Trafikstyrelsen endvidere fører tilsyn med indehavere af et sikkerhedscertifikat eller en sikkerhedsgodkendelse, overholder gældende lovgivning på jernbaneområdet vedrørende interoperabilitet, beredskab, jernbanesikring og jernbanesikkerhed, herunder farligt gods, helbredskrav, uddannelse, anlæg til sikring af vejtrafikken i niveauoverkørsler, godkendelse af jernbanekøretøjer og jernbaneinfrastruktur m.v.

En række bekendtgørelser med hjemmel i loven stiller krav til virksomhederne inden for bl.a.

områder som jernbanesikkerhed, beredskab, uddannelse og ibrugtagningstilladelser. Trafikstyrelsen fører kontrol med virksomhedernes opfyldelse af kravene gennem tilsyn med virksomhederne.

Trafikstyrelsen fører tilsyn med bl.a.

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

Trafikstyrelsen har grundlæggende to forskellige tilsynsopgaver: 1) som certificerende organ for virksomhedernes sikkerhedsledelsessystemer, og 2) som »klassisk« tilsynsmyndighed med beføjelser til at foretage tilsyn med alle forhold inden for jernbanens sikkerhed samt sikkerhedsforanstaltninger i niveauoverkørsler, hvilket både er vej og banevendte.

Ved udførelsen af opgaven som en klassisk tilsynsmyndighed undersøger Trafikstyrelsen f.eks., om en virksomhed opfylder de gældende regler vedrørende uddannelse af personale eller sørger for, at personalet opfylder eventuelle helbredskrav.

Som certificerende myndighed udsteder Trafikstyrelsen sikkerhedscertifikater til jernbanevirksomheder og sikkerhedsgodkendelser til infrastrukturforvaltere. Som tilsynsmyndighed fører Trafikstyrelsen tilsyn (audits) med udgangspunkt i virksomhedernes sikkerhedscertifikat eller sikkerhedsgodkendelse. Tilsyn benyttes ved udstedelse, fornyelse, opfølgning og ændring af sikkerhedscertifikater og sikkerhedsgodkendelser.

Trafikstyrelsen benytter sig af begrebet afvigelser i forbindelse med sikkerhedscertificering og sikkerhedsgodkendelse af virksomhedernes sikkerhedsledelsessystemer. Såfremt Trafikstyrelsen i forbindelse med et tilsyn konstaterer, at virksomheden ikke overholder egne sikkerhedsprocedurer, eller at virksomheden ikke i tilstrækkelig grad sikrer, at gældende krav til sikkerhedsledelsessystemer efterleves, er der tale om en afvigelse. En afvigelse er en objektiv konstatering af, at et givent krav ikke til fulde er opfyldt. Konstatering af en afvigelse vil normalt

ikke bevirke, at jernbanesikkerheden er i direkte fare. Såfremt jernbanesikkerheden er i fare, vil afvigelsen være ledsaget af et påbud eller et forbud. En afvigelse vil som oftest betyde, at virksomheden skal iværksætte foranstaltninger for at opfylde det eller de krav, som der afviges fra. Dette vil som oftest være ændring af adfærd, procedure eller at tilvejebringe manglende dokumentation. En afvigelse er ikke en myndighedsafgørelse, men et skridt til at sikre, at virksomhedens sikkerhedsledelsessystem opfylder gældende krav.

Afvigelsens ordlyd og tidsfrist aftales i alle tilfælde med virksomheden i umiddelbar forbindelse med tilsynet, hvor afvigelsen er konstateret. Den ledende tilsynsførende skal være overbevist om, at virksomheden har forstået afvigelsen samt det eller de krav, som ikke er imødekommet. Virksomheden skal kvittere for modtagelse og accept af afvigelse og tidsfrist.

Virksomheden skal inden for en aftalt tidsfrist fremsende den aftalte manglende dokumentation for, at afvigelsen er imødekommet. Virksomheden skal dokumentere, at forholdet er udbedret, og sikkerhedsledelsessystemet rettet til således, at lignende forhold ikke sker igen. Når afvigelsen anses for værende imødekommet, og kravet atter opfyldt tilfredsstillende, fremsender Trafikstyrelsen et lukkebrev til virksomheden.

Manglende imødekommelse af afvigelser kan i sidste ende føre til, at Trafikstyrelsen ikke længere anser, at virksomheden på tilfredsstillende vis opfylder krav til opretholdelse af virksomhedens sikkerhedscertifikat eller sikkerhedsgodkendelse, hvorefter denne tilbagekaldes.

Bestemmelsen fastslår endvidere, at Trafikstyrelsen fører tilsyn med, at virksomheder, der udfører sikkerhedsmæssige ydelser for indehavere af et sikkerhedscertifikat eller en sikkerhedsgodkendelse overholder gældende lovgivning på jernbaneområdet vedrørende interoperabilitet, beredskab, jernbanesikring og jernbanesikkerhed, herunder farligt gods, helbreds krav, uddannelse, sikkerhedsforanstaltninger i jernbaneoverkørsler, godkendelse af jernbanekøretøjer og jernbaneinfrastruktur m.v.

Det er nødvendigt at gøre det muligt for Trafikstyrelsen at føre direkte tilsyn med de virksomheder, der udfører sikkerhedsmæssige ydelser for indehavere af et sikkerhedscertifikat eller en sikkerhedsgodkendelse. I dag udføres dette tilsyn via de kontrakter, som jernbanevirksomhederne og infrastrukturforvalterne indgår om køb af sikkerhedsmæssige ydelser.

Bestemmelsen vil medføre, at Trafikstyrelsen i forbindelse med tilsyn med jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere fremover kan kræve dokumentation direkte fra de virksomheder, der udfører sikkerhedsmæssige ydelser for disse.

Dette tilsyn vil altid ske via inddragelse af hovedvirksomheden. Som eksempel kan nævnes, at når Trafikstyrelsen ønsker at føre tilsyn med en underleverandør til en infrastrukturforvalter, vil infrastrukturforvalteren kunne blive inviteret med i tilsynet.

Bestemmelsen skal ses i lyset af, at der forventes at komme flere aktører på jernbanemarkedet og at

der hidtil har været en tendens til at flere af disse ydelser lægges ud til disse.

Bestemmelser *stk. 3* fastslår, at Trafikstyrelsen fører tilsyn med, at personer, der udfører sikkerhedsmæssige funktioner, besidder de nødvendige helbredsmæssige og faglige kvalifikationer.

Bestemmelsen er en videreførelse af gældende ret. Da den foreslåede *stk. 1* alene retter sig mod virksomheder, er det fundet nødvendigt at medtage bestemmelsen, der retter sig mod personer.

#### *Til § 72*

Bestemmelsen er en tilpasset videreførelse af den gældende lovs § 21 l, *stk. 1 og 2*.

Bestemmelsen i *stk. 1* fastslår, at Trafikstyrelsen eller personer, der af Trafikstyrelsen er bemyndiget hertil, til enhver tid mod behørig legitimation har adgang til køretøjer, infrastruktur, forretningsbøger, papirer m.v., herunder også materiale, der opbevares i elektronisk form uanset om disse befinder sig på områder, der hører til infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder eller private med henblik på at føre tilsyn i henhold til loven eller regler fastsat i medfør heraf.

Bestemmelsen i *stk. 2* fastslår, at Trafikstyrelsen for de pågældende infrastrukturforvalteres og jernbanevirksomheders regning kan udføre eller kræve udført afprøvninger, målinger og kontrol, forlange udtalelser fra infrastrukturforvalternes og jernbanevirksomhedernes ledelse og medarbejdere samt kræve al nødvendig dokumentation udleveret.

Dokumentation kan eksempelvis bestå af undersøgelsesresultater, materialeprøver, fotografiske optagelser, elektroniske registreringer og lignende.

Det foreslås som noget nyt i *stk. 3*, at Trafikstyrelsen kan kræve al dokumentation vedrørende de sikkerhedsmæssige ydelser udleveret fra de i § 71, *stk. 2*, 2. pkt., nævnte virksomheder. Dette er en naturlig følge af, at tilsynet i den foreslåede § 71 udvides til også at omfatte virksomheder, der udfører sikkerhedsmæssige ydelser for indehavere af et sikkerhedscertifikat eller en sikkerhedsgodkendelse.

#### *Påbud*

#### *Til § 73*

Der foreslås en ny bestemmelse, der indebærer, at Trafikstyrelsen kan udstede påbud til indehavere af et sikkerhedscertifikat eller en sikkerhedsgodkendelse om, at disse straks eller inden for en nærmere angivet tidsfrist skal foretage de nødvendige foranstaltninger for at opfylde vilkår og betingelser fastsat i en godkendelse. Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger pkt. 2.4.

*Til § 74*

Bestemmelsen er en tilpasset videreførelse af den gældende lovs § 21 1, stk. 3. Bl.a. er ordlyden tilpasset i forhold til modtagerkredsen og bestemmelsen er tilpasset således, at det ikke længere er nødvendigt, at forholdene er klart uforsvarlige, men det er tilstrækkeligt, at forholdene vurderes at være uforsvarlige.

I medfør af *stk. 1* kan Trafikstyrelsen udstede påbud til indehavere af et sikkerhedscertifikat eller en sikkerhedsgodkendelse om, at disse straks eller inden for en nærmere angivet tidsfrist skal foretage de nødvendige foranstaltninger for at opfylde de krav, der følger af den foreslåede § 71.

Med hensyn til det nærmere indhold af lovforslagets § 71 henvises der til denne bestemmelse og bemærkningerne hertil.

Bestemmelsen sikrer, at Trafikstyrelsen har mulighed for at udstede påbud som led i deres tilsyn.

Et påbud i henhold til denne bestemmelse kan eksempelvis gives, hvis en virksomhed ikke kan dokumentere, at den anvender personale med den rette uddannelse eller hvis den ikke kan dokumentere efteruddannelse af personale. Endvidere kan Trafikstyrelsen eksempelvis give et påbud til en virksomhed, der ikke kan dokumentere at opfylde de krav, der fremgår af de regler, der gælder for opretholdelsen af et sikkerhedscertifikat eller en sikkerhedsgodkendelse. En konsekvens af manglende opfyldelse af påbuddet kan være, at Trafikstyrelsen tilbagekalder sikkerhedscertifikatet eller sikkerhedsgodkendelsen.

Ordlyden i bestemmelsen er tilpasset således, at påbud kan udstedes til en bredere kreds end det fremgår af ordlyden i dag, idet det foreslås, at påbud kan gives til indehavere af sikkerhedscertifikater og sikkerhedsgodkendelse. I dag er alene infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder omfattet af ordlyden i bestemmelsen. Der findes i den gældende lovs § 4 a hjemmel til at transportministeren kan fastsætte regler om certificering af virksomheder og personer, der udfører opgaver for jernbanevirksomheder eller infrastrukturforvaltere, herunder regler om tilsyn, påbud og forbud. Det er således af ordensmæssige hensyn fundet hensigtsmæssigt at tilpasse bestemmelsen om påbud, så reglerne om påbud er samlet i loven.

Efter udløbet af tidsfristen kan Trafikstyrelsen ifølge *stk. 2* om nødvendigt lade disse foranstaltninger udføre for den pågældendes regning. Såfremt de sikkerhedsmæssige forhold er uforsvarlige, kan det i et påbud fastsættes, at driften skal indstilles, indtil påbuddet er efterkommet. Det er præciseret i bestemmelsen, at driften i disse tilfælde også kan begrænses.

*Til § 75*

Bestemmelsen er en tilpasset videreførelse af den gældende lovs § 21 1, stk. 4, bl.a. af ordlyden i forhold til modtagerkredsen.



Bestemmelsen i *stk. 1* fastsætter, at Trafikstyrelsen ved konstatering af forhold, der udgør en risiko for jernbanesikkerheden, kan udstede påbud til indehavere af et sikkerhedscertifikat eller en sikkerhedsgodkendelse om, at disse straks eller inden for en nærmere angivet tidsfrist skal foretage de efter Trafikstyrelsens vurdering nødvendige foranstaltninger. I påbuddet kan fastsættes, at driften skal indstilles, indtil påbuddet er efterkommet. Det er præciseret i bestemmelsen, at driften i disse tilfælde også kan begrænses.

Trafikstyrelsen har, som tilsynsførende myndighed, adgang til, på baggrund af et af tilsynet foretaget konkret skøn, at skride ind over for situationer, der udgør en risiko for jernbanesikkerheden.

Begrebet ”risiko for jernbanesikkerheden” skal forstås bredt, således at begrebet bl.a. kan omfatte situationer, hvor der er risiko for skade på tredjemand, herunder personer, der uretmæssigt færdes på jernbaneområdet. Endvidere kan det omfatte tilfælde, hvor indehavere af sikkerhedscertifikater eller sikkerhedsgodkendelser har foretaget ændringer, men ikke har dokumenteret, at disse ændringer ikke har haft betydning for jernbanesikkerheden. Det vil sige, at det ikke er dokumenteret f.eks. ved assessorrapport enten overfor sikkerhedsmyndigheden eller i sikkerhedsledelsessystemet, at jernbanesikkerheden har samme niveau, som før ændringen blev foretaget. Det kan også være i tilfælde, hvor virksomheden selv ved tilsyn har fundet forhold, der har betydning for jernbanesikkerheden, og som der bør tages stilling til og følges op på, og hvor virksomheden ikke kan dokumentere via sikkerhedsledelsessystemet, at virksomheden har foretaget opfølgning.

Hvis der er risiko for jernbanesikkerheden, kan påbuddet f.eks. indeholde en begrænsning af hastigheden til 40 km/t, hvor det er relevant og ud fra en risikovurderingsbetragtning af, om der ville kunne ske afsporing. Sædvanlig praksis er, at 40 km/t anses som grænsen for, hvornår man kan antage, at en afsporing ikke fører til, at køretøjerne vælter med deraf følgende mulighed for flere dræbte.

Ordlyden i bestemmelsen er tilpasset således, at påbud kan udstedes til en bredere kreds end det fremgår af ordlyden i dag, idet det foreslås, at påbud kan gives til indehavere af sikkerhedscertifikater og sikkerhedsgodkendelse. I dag er alene infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder omfattet af ordlyden i bestemmelsen. Der findes i den gældende lovs § 4 a hjemmel til, at transportministeren kan fastsætte regler om certificering af virksomheder og personer, der udfører opgaver for jernbanevirksomheder eller infrastrukturforvaltere, herunder regler om tilsyn, påbud og forbud. Det er således af ordensmæssige hensyn fundet hensigtsmæssigt, at tilpasse bestemmelsen om påbud, så reglerne om påbud er samlet i loven.

*Stk. 2* fastslår, at Trafikstyrelsen ved konstatering af forhold, der udgør en risiko for sikkerheden for vejtrafikken i niveauoverkørsler, kan udstede påbud til infrastrukturforvalteren om, at disse straks eller inden for en nærmere angivet tidsfrist skal foretage de efter Trafikstyrelsens vurdering nødvendige foranstaltninger, for så vidt angår de til sikring af vejtrafikken nødvendige anlæg. I påbuddet kan fastsættes, at driften skal indstilles, indtil påbuddet er efterkommet. Det er præciseret i

bestemmelsen, at driften i disse tilfælde også kan begrænses.

Trafikstyrelsen har således tilsvarende stk. 1 mulighed for at udstede påbud til infrastrukturforvaltere, når der er risiko for sikkerheden for vejtrafikken i niveauoverkørsler.

*Stk. 3* fastslår, at efter udløbet af tidsfristen, kan Trafikstyrelsen om nødvendigt lade foranstaltningerne i henhold til stk. 1 og 2 udføre for den pågældendes regning.

### *Forbud*

#### *Til § 76*

Bestemmelsen er en tilpasset videreførelse af den gældende lovs § 21 1, stk. 5.

Trafikstyrelsen kan ifølge bestemmelsen, såfremt de sikkerhedsmæssige forhold er klart uforsvarlige, umiddelbart nedlægge forbud mod drift på en nærmere angivet strækning eller mod drift med nærmere angivet rullende materiel.

Forbud kan meddeles mundtligt og har virkning fra modtagelsen. Et forbud kan endvidere gives skriftligt. Et skriftligt forbud gælder i indtil 14 dage, medmindre forbuddet forlænges. Et mundtligt meddelt forbud gælder i indtil 3 dage, medmindre forbuddet forlænges skriftligt.

### *Udveksling af oplysninger*

#### *Til § 77*

Det foreslås som noget nyt at indføre hjemmel til at Trafikstyrelsen kan udveksle oplysninger med tilsvarende udenlandske nationale sikkerhedsmyndigheder, der er omfattet af EU-regler.

Et sikkerhedscertifikat består af og skal altid bestå af et A-certifikat og et B-certifikat. A-certifikatet omfatter en jernbanevirksomheds sikkerhedsledelsessystem, hvorimod et B-certifikat relaterer sig til selve driften og omfatter nationale regler, som skal overholdes i forbindelse med kørsel på en given infrastrukturstrækning. Hvis en jernbanevirksomhed skal operere på en anden medlemsstats infrastrukturstrækning, skal denne jernbanevirksomhed også have et udstedt et udenlandsk B-certifikat fra den anden medlemsstats sikkerhedsmyndighed. Et A-certifikat vil altid være udstedt i den medlemsstat, hvor jernbanevirksomheden er hjemmehørende. B-certifikaterne kan således være udstedt i flere medlemsstater. Imidlertid kan der opstå et behov for at kontrollere gyldigheden af et A-certifikat hos den udenlandske udstedende sikkerhedsmyndighed, når Danmark f.eks. skal udstede et B-certifikat til en jernbanevirksomhed hjemmehørende i en anden medlemsstat. Hele certificeringsordningen i relation til udstedelse af sikkerhedscertifikater er reguleret af EU-lovgivningen samt nationale forskrifter. Dette øger følgelig behovet for et samarbejde mellem de

forskellige udenlandske nationale sikkerhedsmyndigheder inden for EU for at sammenholde informationer om sikkerhedscertifikater, certificeringsordninger og tilsyn hermed i en ambition om at ensrette systemet på tværs af grænser og dermed tillige opnå en effektiv kontrol med sikkerhedscertifikater generelt.

På nuværende tidspunkt pågår der et arbejde med nabolandene om at indgå en multilateral aftale om udveksling af oplysninger vedrørende sikkerhedscertifikater, certificeringsordninger, m.v.

På baggrund heraf foreslås det at indsætte en ny hjemmel, for at sikkerhedsmyndigheden kan udveksle oplysninger med en anden medlemsstats nationale sikkerhedsmyndighed omkring forhold vedrørende en jernbanevirksomheds sikkerhedscertifikat m.v.

#### *Til § 78*

Der foreslås en ny bestemmelse hvorefter Trafikstyrelsen i kontrol- og tilsynsøjemed kan udveksle oplysninger om lokomotivførerlicenser med tilsvarende udenlandske myndigheder, der er omfattet af EU-reglerne på jernbaneområdet.

Begrundelsen herfor er, at i slutningen af 2013 har alle lokomotivførere fået udskiftet deres nationale lokomotivførerlicens til en EU-lokomotivførerlicens. Dette indebærer at, der fremadrettet vil være et udvidet samarbejde i EU om forhold vedrørende lokomotivførerlicenser. Der er behov for en hjemmel i loven således at sikkerhedsmyndigheden, i et samarbejde med myndigheder i andre medlemsstater, kan udveksle oplysninger i relation med kontrol, tilsyn m.v. Det bemærkes at udvekslingen af oplysninger vil ske under iagttagelse af persondataloven, jf. lov nr. 429 af 31. maj 2000 med senere ændringer.

#### *Indberetning*

##### *Til § 79*

Bestemmelsen er en videreførelse af § 21 l, stk. 6 og 7 i den gældende lov om jernbane med den tilpasning, at forpligtelsen til at indberette oplysninger fremover følger direkte af loven og ikke fastsættes ved bekendtgørelse. Herudover er der foretaget den præcisering, at indberetninger om ulykker og forløbere til ulykker også er omfattet af bestemmelsen, således at alle de sikkerhedsmæssige indberetninger Trafikstyrelsen modtager vedrørende jernbanesikkerhed fremgår samme sted i jernbaneloven. Transportministerens bemyndigelse til at fastsætte nærmere regler om indberetning videreføres.

Bestemmelsen fastslår, at der til brug for Trafikstyrelsens forebyggende jernbanesikkerhedsmæssige arbejde, skal gives indberetning til styrelsen om ulykker, forløbere til ulykker samt

sikkerhedsmæssige uregelmæssigheder. Det er virksomhederne på jernbaneområdet og ansatte i disse virksomheder samt personer, der udfører sikkerhedsklassificeret arbejde, jf. lovforslagets § 66, som skal kunne give indberetning. Indberetningerne fra virksomhederne gives samlet en gang om året bl.a. med henblik på, at Trafikstyrelsen kan opfylde EU retlige forpligtelser vedrørende videregivelse af oplysninger om jernbanesikkerheden i Danmark.

Forpligtelsen til at fremsende oplysninger fremgår af jernbanesikkerhedsdirektivet (Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/49/EF af 29. april 2004) med senere ændringer, hvori det fremgår, at de nationale sikkerhedsmyndigheder skal indberette fælles sikkerhedsindikatorer hvert år. De nærmere regler fremgår af artikel 5 og bilag 1 i jernbanesikkerhedsdirektivet.

Der gælder også en underretningspligt i forhold til Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane, jf. lovforslagets § 88.

Bestemmelsen i *stk. 1* fastslår, at virksomheder på jernbaneområdet skal give indberetning til Trafikstyrelsen om ulykker, forløbere til ulykker samt sikkerhedsmæssige uregelmæssigheder på jernbaneområdet til brug for Trafikstyrelsens forebyggende jernbanesikkerhedsmæssige arbejde.

Ordningen betyder, at Trafikstyrelsen har mulighed for at få kendskab til ulykker, forløbere til ulykker og sikkerhedsmæssige uregelmæssigheder af betydning for jernbanesikkerheden.

For at kunne udføre et effektivt forebyggende jernbanesikkerhedsmæssigt arbejde er det nødvendigt, at myndighederne delagtiggøres i de erfaringer, der indhentes under det daglige arbejde i jernbanesektoren - uanset om der måtte være opstået mere eller mindre farlige situationer - således at disse erfaringer kan bearbejdes og analyseres.

Bestemmelsen i *stk. 2* fastslår, at ansatte i virksomheder på jernbaneområdet og personer der udfører sikkerhedsklassificerede funktioner på jernbaneområdet skal give indberetning til den virksomhed, de er ansat i om ulykker, forløbere til ulykker samt sikkerhedsmæssige uregelmæssigheder.

Bestemmelsen omfatter ansatte i virksomheder på jernbaneområdet samt personer, der udfører sikkerhedsklassificerede opgaver jf. lovforslagets § 66.

Det er vigtigt, at de personer og virksomheder, som er i besiddelse af oplysningerne, meddeler forhold, der har eller kan have betydning for jernbanesikkerheden til de relevante myndigheder. En større mængde af meddelte forhold indebærer, at de pågældende data i højere grad kan være repræsentative og tilstrækkelige til, at Trafikstyrelsen kan udlede tendenser heraf og muligvis sætte forebyggende aktiviteter i værk.

Bestemmelsen i *stk. 3* fastslår, at uanset pligten til at indberette til virksomheden, kan ansatte i virksomheder på jernbaneområdet og personer, der udfører sikkerhedsklassificerede funktioner på jernbaneområdet give indberetning om ulykker, forløbere til ulykker samt sikkerhedsmæssige uregelmæssigheder direkte til Trafikstyrelsen.

Med henblik på at opnå en høj meddelelsesprocent for så vidt angår de omhandlede sikkerhedsmæssige uregelmæssigheder, ulykker og forløbere til ulykker er det vigtigt, at den pågældende, der meddeler om forholdet, har tillid til, at de meddelte oplysninger behandles fortroligt, og f.eks. ikke anvendes til at iværksætte sanktioner mod den pågældende. Visse indberetninger indebærer derfor straffrihed i forhold til visse bestemmelser i jernbanelovgivningen for den, der foretager indberetningen, jf. lovforslagets § 123. Straffriheden gælder dog kun for indberetning af sikkerhedsmæssige uregelmæssigheder.

Baggrunden for bestemmelsen er at sikre, at den nævnte personkreds har mulighed for at gå direkte til Trafikstyrelsen, hvor de af en eller anden grund vælger ikke at gå til deres egen virksomhed. Dette skal sikre, at Trafikstyrelsen i disse tilfælde ikke går glip af vigtige indberetninger.

Bestemmelsen i *stk. 4* fastslår, at transportministeren kan fastsætte nærmere regler om indberetning i henhold til *stk. 1-3*, herunder i hvilke tilfælde der skal gives indberetning, hvornår og i hvilken form indberetningen skal gives og hvad denne skal indeholde.

Bemyndigelsen er udmøntet i bekendtgørelse nr. 575 af 25. maj 2010 om indberetning af data vedrørende ulykker, forløbere til ulykker og sikkerhedsmæssige uregelmæssigheder m.v. til Trafikstyrelsen med senere ændringer.

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

Ordningen indebærer en speciel tavshedspligt for så vidt angår indberetninger.

Tavshedspligten betyder, at ansatte i Trafikstyrelsen og eventuelle tilkaldte sagkyndige er forpligtet til at hemmeligholde de oplysninger, der indberettes. Der er tale om en tavshedspligt, som svarer til den tavshedspligt, der gælder i forbindelse med ulykker og hændelser på jernbaneområdet efter lovforslagets § 99, og på luftfartsområdet efter luftfartslovens § 89 b.

Der tages ved denne tavshedspligt hensyn til sikkerhedsmyndighedens behov for i forbindelse med det forebyggende jernbanesikkerhedsarbejde at ligge inde med flest mulige oplysninger. Det er således vurderingen, at man kun vil få et tilstrækkeligt stort antal indberetninger til brug for det forebyggende jernbanesikkerhedsmæssige analysearbejde, hvis der tillige – udover straffrihed - kan sikres fuld fortrolighed om de forhold, der indberettes.

Bestemmelsen har karakter af en speciel tavshedspligt, der indebærer, at der ikke sker offentliggørelse af det indberettede materiale, jf. lov om offentlighed i forvaltningen, herunder efter reglerne om meroffentlighed. Indberetningerne er ved bekendtgørelse nr. 575 af 25. maj 2010 om indberetning af data vedrørende ulykker, forløbere til ulykker og sikkerhedsmæssige

uregelmæssigheder m.v. til Trafikstyrelsen med senere ændringer undtaget fra offentlighedslovens anvendelsesområde.

Det er endvidere af stor betydning for denne indberetningsordning og det heraf afledte jernbanesikkerhedsmæssige arbejde i Trafikstyrelsen, at de virksomheder eller enkeltpersoner, der indberetter data, ikke behøver at overveje form og indhold ved udleveringen af disse data, da oplysningerne ikke vil være offentligt tilgængelige. Dette gør sig blandt andet gældende, fordi nogle af de uregelmæssigheder, forløbere til ulykker og ulykker, som forventes indberettet, vil være opstået med kun den person til stede, som har været impliceret i uregelmæssigheden. Hvis der ikke skabes fortrolighed om de fejl, der skal indrapporteres, er der derfor en stor risiko for, at Trafikstyrelsen kun får rapporter om forhold, som påregnes også at blive indrapporteret af andre, som har været impliceret i eller observeret en given uregelmæssighed.

Såfremt der ikke er fortrolighed om indberetningerne, bliver konsekvensen, at hverken myndigheder, lokomotivførere, virksomhederne eller andre får indsigt i arten eller mængden af de fejl, der begås inden for jernbanedriften - til skade for jernbanesikkerheden.

Baggrunden for den specielle tavshedspligt er endvidere, at de oplysninger, som indberettes efter denne meddelelsesordning, og som Trafikstyrelsen skal benytte i forbindelse med sit jernbanesikkerhedsmæssige arbejde, ofte er af teknisk karakter, og derfor kun vanskeligt kan drøftes meningsfuldt i offentligheden uden for den sammenhæng, som Trafikstyrelsens jernbanesikkerhedsmæssige arbejde giver anledning til.

Det vurderes derfor, at det er nødvendigt for at opnå det bedst mulige grundlag for det forebyggende analysearbejde til gavn for jernbanesikkerheden, at Trafikstyrelsen modtager fuldstændige oplysninger, og at der sikres fuld fortrolighed om indberetningerne. Derimod vil resultatet af de bearbejdede oplysninger og foretagne analyser kunne offentliggøres til gavn for jernbanesikkerheden.

### *Sikkerhedsrapporter*

#### *Til § 80*

Bestemmelsen viderefører den gældende lovs § 21 i, stk. 4. Herudover indeholder bestemmelsen nye regler, der lovfæster forhold, der i dag er gennemført ved bekendtgørelse.

*Stk. 1* fastslår, at jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere hvert år senest den 30. april skal fremsende en sikkerhedsrapport omhandlende det foregående kalenderår til Trafikstyrelsen.

Bestemmelsen gennemfører art. 9 i direktiv 2004/49/EF af 29. april 2004

(jernbanesikkerhedsdirektivet), der stiller krav om, at jernbanevirksomhederne og – infrastrukturforvaltere senest d. 30. juni hvert år skal forelægge sikkerhedsmyndigheden (Trafikstyrelsen) en sikkerhedsrapport omhandlende det forudgående kalenderår. I dag fremgår

kravet af bekendtgørelse nr. 13 af 4. januar 2007 om sikkerhedsgodkendelse af infrastrukturforvaltere med senere ændringer og bekendtgørelse nr. 14 af 4. januar af 2007 om sikkerhedscertifikat til jernbanevirksomheder med senere ændringer, men det foreslås at indføre kravet direkte i loven. I forhold til bekendtgørelsen foreslås det at fremrykke tidspunktet til d. 30. april.

*Stk. 2* giver Trafikstyrelsen mulighed for at fastsætte nærmere regler om jernbanevirksomhedernes og infrastrukturforvalternes sikkerhedsrapporter. I dag er der fastsat regler om sikkerhedsrapportens indhold i bekendtgørelse nr. 13 af 4. januar 2007 om sikkerhedsgodkendelse af infrastrukturforvaltere med senere ændringer og bekendtgørelse nr. 14 af 4. januar af 2007 om sikkerhedscertifikat til jernbanevirksomheder med senere ændringer. Reglerne gennemfører de krav til indholdet, der findes i jernbanesikkerhedsdirektivet.

*Stk. 3*, der er enslydende med den gældende § 21 i, stk. 4, gennemfører art. 18 i jernbanesikkerhedsdirektivet. Det følger af art. 18, at Trafikstyrelsen hvert år senest den 30. september skal offentliggøre en beretning om sin virksomhed på jernbanesikkerhedsområdet og samtidig sende beretningen til Det Europæiske Jernbaneagentur (ERA).

Rapporten skal ifølge direktivet indeholde oplysninger om:

- udviklingen i jernbanesikkerheden, herunder en samlet redegørelse for situationen i medlemsstaten, hvad angår de fælles sikkerhedsindikatorer, som er fastlagt i direktivet
- vigtige ændringer i lovgivningen og forskrifter om jernbanesikkerhed
- udviklingen vedrørende sikkerhedscertificering og sikkerhedsgodkendelse
- resultater og erfaringer fra tilsynet med jernbaneinfrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder
- undtagelser, som der er truffet beslutning om i overensstemmelse med direktivets art. 14a, stk. 8

## *Til Kapitel 12*

### *Beredskab*

#### *Til § 81*

Bestemmelsen viderefører med tilpasninger den gældende lovs § 8 d.

Det foreslås i *stk. 1*, at jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere skal foretage nødvendig planlægning for at sikre jernbanen og jernbanedriften i beredskabssituationer og andre ekstraordinære situationer. Dertil skal jernbanevirksomheder og infrastrukturforvalter indbyrdes koordinere planlægning og udførelse af beredskabsopgaver, herunder også vedrørende jernbanesikringsopgaver. Det indebærer, at der bl.a. skal udarbejdes og ajourføres beredskabsplaner og i tilfælde af ulykker og katastrofer samt ske afprøvning heraf. Ved andre ekstraordinære

situationer forstås f.eks. forhold i forbindelse med afvikling af større internationale topmøder i EU- eller NATO-regi. Bestemmelsen som har til formål hurtigst muligt at få jernbanen og jernbanedriften op i fuldt funktion igen, vedrører udelukkende transportberedskabet, dvs. sikring af kontinuiteten af jernbanedriften. Dette afspejler sektoransvarsprincippet inden for den civile sektors beredskab, som er fastlagt i § 24, stk. 1 beredskabslovens i lovbekendtgørelse nr. 660 af 10. juni 2009. Der er med forslaget ikke tale om yderligere krav, end de der allerede følger af beredskabslovens § 24, stk. 1, eller krav i nugældende jernbanelovgivning. Det foreslås i *stk. 2*, at jernbanevirksomheder og infrastrukturforvalter ligeledes skal foretage nødvendig planlægning og træffe nødvendige foranstaltninger for at sikre passageres personlige sikkerhed i beredskabssituationer og andre ekstraordinære situationer.

Det foreslås endvidere i *stk. 3*, at jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere efter transportministerens nærmere bestemmelse forpligtiges til at stille transportkapacitet til disposition mod fuld erstatning i de i *stk. 1* nævnte situationer. Dette følger allerede af beredskabslovens § 28, stk. 1 og 2, hvorefter ministeren i et vist muligt omfang har mulighed for at give virksomheder konkrete påbud. 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 og pålægge offentlige myndigheder samt offentlige og private virksomheder og institutioner at træffe foranstaltninger, for så vidt angår varer, tjenesteydelser, produktionsmidler mv. inden for deres normale virksomhed, hvis dette er påkrævet af hensyn til udførelsen af opgaver inden for den civile sektors beredskab.

Det foreslås, i *stk. 4* at Trafikstyrelsen varetager den overordnede koordinering vedrørende beredskabsarbejdet samt fører tilsyn hermed. Den overordnede koordinering af beredskabsarbejdet vedrører både beredskabsarbejdet mellem de forskellige transportformer og selskaber på jernbaneområdet, men også i relation til koordinering med andre myndigheder i det statslige beredskab. Trafikstyrelsens førertilsyn med, om de pågældende jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere har udarbejdet beredskabsplaner og foretaget øvelser, da virksomhederne selv har ansvaret for selve indholdet heraf.

Det foreslås endvidere i *stk. 5*, at personer, der deltager i beredskabsarbejdet, er under ansvar efter staffelovens § 152-152e forpligtet til over for uvedkommende at hemmeligholde fortrolige oplysninger, som de får kendskab til i forbindelse med beredskabsarbejdet, jfr. dog *stk. 5*. Her tænkes på statshemmeligheder og NATO-fortrolige oplysninger. Denne bestemmelse er en standardbestemmelse i sektorlovgivning om beredskab.

Endelig foreslås i *stk. 6*, at de fortrolige oplysninger, der er omfattet af *stk. 4*, kan videregives til udenlandske myndigheder og internationale organisationer, når det følger af Danmarks internationale forpligtelser. Den foreslåede undtagelse fra tavshedspligten er nødvendig for, at Danmark kan deltage i internationalt beredskabsarbejde- både på operativt plan og på myndighedsplan.



Det foreslås herudover i *stk. 7*, at transportministeren kan fastsætte regler om de i *stk. 1* og *stk. 2* nævnte forhold. De mere detaljerede og tekniske bestemmelser om beredskabsplanlægning og forpligtelsen til at stille transportkapacitet og infrastruktur til rådighed kan således fastsættes i en bekendtgørelse. Dette kan relatere sig til beredskabsplaner, risiko- og sårbarhedsvurdering, øvelser, koordination m.v.

Det fremgår endvidere af *stk. 8*, at transportministeren kan fastsætte regler om sikring af jernbanen og passagerers personlige sikkerhed og varetagelse af beredskabsarbejdet. Transportministeren kan i den forbindelse fastsætte regler om udstedelse af påbud og forbud til infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder. Det sikres hermed at transportministeren kan fastsætte generelle regler i forbindelse med varetagelsen af beredskabsarbejdet, herunder også jernbanesikring som især angår tiltag til modvirkning af terrorangreb.

### *Til kapitel 13*

#### *Undersøgelse af jernbaneulykker*

##### *Til § 82*

Bestemmelsen viderefører den gældende lovs § 21 p, *stk. 1*, med den væsentlige ændring, at det foreslås, at harmonisere med EU-reglerne.

Bestemmelsen fastsætter Havarikommissionens kompetencer til at undersøge ulykker og hændelser på jernbaneområdet. Dette omfatter også ulykker hvor veteranog, der kører på det åbne jernbanenet er involveret.

Bestemmelsen i *stk. 1* indebærer, at Havarikommissionen undersøger alvorlige ulykker på jernbaneområdet i Danmark som foreskrevet i EU direktiv 2004/49/EF art. 19, *stk. 1*.

En alvorlig ulykke defineres som alle togsammenstød eller -afsporinger, som resulterer i mindst én dræbt eller mindst fem alvorligt tilskadede eller omfattende skade på rullende materiel, infrastruktur eller miljø, og enhver anden lignende ulykke med indlysende konsekvenser for reguleringen af jernbanesikkerheden eller sikkerhedsledelsen.

Ved ”omfattende skade” forstås en skade, der af Havarikommissionen umiddelbart kan vurderes til mindst 2 mio. EUR i alt.

Jernbanevirksomhederne og infrastrukturforvalterne vil som led i deres sikkerhedsledelsessystem, fortsat selv skulle undersøge ulykker og hændelser, som de er involverede i. Ulykkerne og hændelserne vil også skulle indberettes til Trafikstyrelsen i statistisk øjemed jf. den foreslåede § 79.

*Stk. 2* fastslår, at Havarikommissionen kan undersøge øvrige ulykker og hændelser på

jernbaneområdet i Danmark.

Bestemmelsen gennemfører sikkerhedsdirektivets art 19, stk. 2. Ifølge denne bestemmelse kan undersøgelsesorganet (Havarikommissionen) undersøge ulykker og hændelser, som under lidt anderledes omstændigheder kunne have resulteret i alvorlige ulykker, herunder tekniske fejl ved de strukturelt definerede delsystemer eller ved interoperabilitets-komponenter i de transeuropæiske jernbanesystemer for højhastighedstog og konventionelle tog.

Bestemmelsen medfører, at undersøgelser, der ligger udover det som følger af stk. 1, kan iværksættes, hvis Havarikommissionen på baggrund af en risikobaseret vurdering beslutter dette.

Ulykker og hændelser som nævnt i bestemmelsen vil således som udgangspunkt ikke undersøges af Havarikommissionen, medmindre Havarikommissionen beslutter dette.

Ved Havarikommissionens afgørelse af, hvorvidt der skal gennemføres en undersøgelse af en sådan ulykke eller hændelse, tages der hensyn til:

- a. ulykkens eller hændelsens alvor
- b. hvorvidt den er et led i en række ulykker eller hændelser af relevans for systemet som helhed
- c. hændelsens indvirkning på jernbanesikkerheden på fællesskabsplan og
- d. henvendelser fra infrastrukturforvaltere, jernbanevirksomheder, sikkerhedsmyndigheden eller medlemsstaterne.

*Stk. 3* fastsætter, at Havarikommissionen endvidere kan iværksætte undersøgelser i udlandet i forbindelse med ulykker og hændelser som nævnt i stk. 1 og 2, såfremt den kompetente udenlandske myndighed anmoder herom

Efter stk. 1 og 2 kan Havarikommissionen udelukkende undersøge sikkerhedsmæssige hændelser, der er sket på dansk territorium.

Sker et uheld i eksempelvis Sverige undersøges det af de svenske myndigheder, selvom der er et dansk jernbanekøretøj eller dansk jernbanepersonale indblandet. Er køretøj eller personale imidlertid bragt tilbage til dansk territorium, har de svenske myndigheder ingen adgang til at foretage undersøgelser der. Med denne bestemmelse sikres det, at de danske myndigheder kan foretage undersøgelserne, selvom uheldet ikke er sket på dansk territorium.

Havarikommissionen har således hjemmel til at foretage undersøgelser i Danmark, selv om der er tale om en sikkerhedsmæssig hændelse, der er sket i udlandet.

Det forudsættes, at den kompetente udenlandske myndighed anmoder Havarikommissionen om at foretage de omhandlede undersøgelser.

*Underretning om ulykker*

*Til § 83*

Bestemmelsen er med få redaktionelle ændringer videreført fra jernbanelovens § 21 p, stk. 2 og 3.

Bestemmelsen i *stk. 1* fastsætter en pligt for jernbanevirksomhederne og jernbaneinfrastrukturforvalterne, der har været involveret i en ulykke eller hændelse, til omgående at give meddelelse herom til Havarikommissionen. Begrebet ”jernbaneulykke” omfatter både alvorlig og øvrige ulykker.

Formålet med reglen er således, at det skal være jernbanevirksomhederne og jernbaneinfrastrukturforvalternes ansvar at underrette Havarikommissionen, såfremt der sker en ulykke eller hændelse.

Enhver kan dog til enhver tid rette henvendelse til Havarikommissionen for at give oplysninger om en jernbaneulykke eller -hændelse.

Ved hændelser forstås skade på personer, materiel eller infrastruktur. Endvidere forstås hændelser, hvor trafiksikkerheden har været udsat for fare eller kunne være blevet udsat for fare, samt hændelser med farligt gods, der lækker eller lugter.

Underretningerne skal afgives til Havarikommissionen. Trafikstyrelsen modtager indberetninger fra de implicerede virksomheder vedrørende alle ulykker og hændelser. Dette omfatter også de ulykker og hændelser som Havarikommissionen er underrettet om eller undersøger. Trafikstyrelsen driver i den forbindelse en database vedrørende alle ulykker og hændelser på jernbaneområdet.

Bestemmelsen i *stk. 2* fastslår, at den samme pligt, som nævnt i *stk. 1* pålægges den jernbanevirksomhed der benytter dansk registreret jernbanekøretøj og hvor ulykken eller hændelsen er sket i udlandet.

Med bestemmelsen i *stk. 3* fastsættes det, at Trafikstyrelsen omgående skal underrette Havarikommissionen om jernbaneulykker og -hændelser på jernbaneområdet, som styrelsen bliver bekendt med. Begrebet ”jernbaneulykke” omfatter både alvorlig og øvrige ulykker.

Bestemmelsen i *stk. 4* bemyndiger transportministeren til at fastsætte nærmere regler om meddelelsespligt og rapportering m.v. Transportministeren har udmøntet bemyndigelsen ved bekendtgørelse nr. 708 af 23. juni 2008 om meddelelse og rapportering af jernbaneulykker og -hændelser til Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane.

*Undersøgelsens omfang*

*Til § 84*

Bestemmelsen viderefører med få redaktionelle ændringer den gældende lovs § 21 q, stk. 1, § 21 t, stk. 2 og 3.

Bestemmelsen i *stk. 1* fastslår, at Havarikommissionen bestemmer omfanget af og formen for de undersøgelser, der skal foretages i anledning af en jernbaneulykke på jernbaneområdet. Begrebet ”jernbaneulykke” omfatter både alvorlig og øvrige ulykker.

Ved at Havarikommissionen bestemmer undersøgelsens omfang og form har Havarikommissionen hjemmel til at afgøre, at de ikke vil undersøge en ulykke eller hændelse jf. forslaget § 82, stk. 2.

Såfremt Havarikommissionen vælger ikke at undersøge ulykken eller hændelsen ud fra en væsentlighedsvurdering, skal de implicerede jernbanevirksomheder og jernbaneinfrastrukturforvaltere foretage undersøgelsen i henhold til deres sikkerhedsledelsessystem. Resultatet af undersøgelsen skal fremsendes til Havarikommissionen og Trafikstyrelsen.

Endvidere fremgår det af jernbanesikkerhedsdirektivets artikel 23, at der skal udarbejdes rapporter i passende form i forhold til ulykkens eller hændelsens karakter og alvor.

Bestemmelsen i *stk. 2* fastslår, at Transportministeren uanset stk. 1 på ethvert tidspunkt kan pålægge Havarikommissionen at foretage yderligere undersøgelser i en sag.

Med bestemmelsen sikres det, at Transportministeren kan pålægge Havarikommissionen at foretage yderligere undersøgelser i en sag.

Bestemmelsen skal ses i lyset af, at Havarikommissionen er en uafhængig myndighed, jf. den foreslåede § 95, stk. 2. Transportministerens adgang til at pålægge Havarikommissionen at foretage yderligere undersøgelser relaterer sig således alene til undersøgelsens omfang og ikke dens resultat.

Bestemmelsen i *stk. 3* sikrer, at Havarikommissionen kan genoptage en afsluttet undersøgelse, såfremt der fremkommer nyt og væsentligt materiale i sagen.

En sådan genoptagelse vil kunne foretages i det omfang, der er fremkommet nyt materiale i sagen, der må forventes at være af væsentlig betydning for undersøgelsen, herunder bl.a. den afsluttende rapport eller redegørelses konklusioner og jernbanesikkerheden i øvrigt. Det nye materiale såvel som det nye undersøgelsesforløb er underkastet almindelige regler for undersøgelser af ulykker og hændelser på jernbaneområdet og derved bl.a. underlagt den specielle tavshedspligt, jf. forslaget til § 99.

*Undersøgelsens gennemførelse*

*Til § 85*

Med bestemmelsen foreslås det som noget nyt, at det præciseres, at undersøgelseslederen skal udføre sine opgaver så effektivt og hurtigt som muligt.

Bestemmelsen foreslås indført på baggrund af en påtale fra EU-Kommissionen. Denne har anført, at undersøgelseslederne skal udføre deres opgaver så effektivt og hurtigt som muligt, jf. artikel 20, stk. 1, i direktiv 2004/49/EF, og at Danmark i den forbindelse ikke har opfyldt sin forpligtelse i henhold til artikel 20, stk. 1, ved ikke at kræve eksplicit, at undersøgelseslederne skal udføre deres opgaver så hurtigt og effektivt som muligt. Det er således ikke tanken, at indførelsen af bestemmelsen skal føre til, at man i andre sammenhænge skal slutte modsætningsvist og nå frem til, at en given opgave ikke skal udføres så hurtigt og effektivt som muligt, blot fordi dette ikke fremgår eksplicit af bestemmelsen.

Efter gældende praksis har undersøgelseslederne i forbindelse med en undersøgelse altid skullet udføre deres opgaver så effektivt og hurtigt som muligt, hvilket ligger implicit i, at når man er pålagt en opgave, så udfører man den altid så hurtigt og effektivt som muligt.

For at fjerne enhver tvivl om, at undersøgelseslederne skal udføre deres opgave så effektivt og hurtigt som muligt, foreslås kravet indført i nærværende bestemmelse.

Begrebet ”jernbaneulykke” omfatter både alvorlige og øvrige ulykker.

#### *Til § 86*

Bestemmelsens st. 1 er videreført fra jernbanelovens § 21 q, stk. 2. Stk. 2 er nyt.

Bestemmelsens *stk. 1* fastslår, at når en jernbaneulykke undersøges af Havarikommissionen, må de i ulykken indblandede køretøjer og den berørte infrastruktur, dele eller indhold heraf eller spor i øvrigt ikke fjernes eller røres, før Havarikommissionen eller politiet i forståelse med Havarikommissionen giver tilladelse hertil.

Det er klart, at der på undersøgelsesstedet – også uden tilladelse - må tages de skridt, der er nødvendige for at redde liv og forebygge yderligere tab af liv. Herudover må der ikke foretages ændringer på ulykkesstedet for at sikre grundlaget for den efterfølgende årsagsklarlægning. Ved udtrykket ”de indblandede køretøjer” forstås i denne sammenhæng, at der udover jernbanekøretøjer også kan være tale om f.eks. biler, lastbiler og lignende. Der er indgået samarbejdsaftaler med bl.a. politiet, der afklarer rollefordelingen i forbindelse med sikring og undersøgelse af ulykkesstedet og de af ulykken berørte områder, f.eks. sikrings- og fjernstyringsanlæg. Med bestemmelsen tydeliggøres, at heller ikke politiet må »fjerne eller røre« indblandede køretøjer eller berørt jernbaneinfrastruktur, og politiet kan ikke alene give tilladelse hertil. Havarikommissionen vil i undersøgelsesforløbet under videst muligt hensyntagen til politiets arbejde og genetableringen af trafik vurdere, hvornår der kan ske frigivelse af materiel, infrastruktur m.v.

Bestemmelsen i *stk.* 2 fastslår at Havarikommissionen har ret til at registrere bevismateriale og foretage fjernelse af vragdele, infrastruktur, dele eller indhold heraf eller spor i øvrigt til undersøgelser, målinger og kontrol.

Bestemmelsen gennemfører art. 20, stk. 2, litra b i direktiv 2004/49/EF af 29. april 2004 (jernbanesikkerhedsdirektivet) og er indsat for at imødekomme en åbningsskrivelse fra EU-Kommissionen. Bestemmelsen understøtter den foreslåede § 84 sammenholdt med den foreslåede § 86, stk. 1.

#### *Til § 87*

Bestemmelsen er en justeret videreførelse af den gældende lovs § 21 q, stk. 3.

Bestemmelsen fastslår, at Havarikommissionen kan forlange al dokumentation af betydning for undersøgelsen fremlagt. Dokumentationen kan forlanges udleveret fra alle relevante virksomheder og myndigheder. Dette omfatter også oplysninger i dødsattester udstedt efter retslægeligt ligsyn og oplysninger i retslægelige obduktionserklæringer. Herudover kan Havarikommissionen foretage afhøringer af enhver person, som må formodes at kunne give oplysninger af betydning for undersøgelsen.

Bestemmelsen er justeret i forhold til en åbningsskrivelse fra Kommissionen og det er samtidig fundet hensigtsmæssigt at tilpasse bestemmelsen, således at der kan kræves dokumentation udleveret fra alle relevante virksomheder og myndigheder. Det er vigtigt at understrege, at det naturligvis kun er oplysninger, der er nødvendige i forhold til undersøgelsen, der kan forlanges fremlagt.

I forhold til gældende ret udvides bestemmelsen til at omfatte udlevering af oplysninger i dødsattester udstedt efter retslægeligt ligsyn og oplysninger i retslægelige obduktionserklæringer.

Med ”al dokumentation” menes bl.a. den dokumentation, som virksomhederne og myndighederne er i besiddelse af, der foreligger i fysisk form eller som elektronisk datamateriale, og den til læsning heraf nødvendige software, der i givet fald skal stilles til rådighed af virksomhederne til brug for undersøgelsen.

De pågældende virksomheder og myndigheders videregivelse af oplysninger til Havarikommissionen samt Havarikommissionens indsamling af oplysninger forudsættes at ske inden for persondatalovens rammer.

Det understreges, at der ved formålet med Havarikommissionens undersøgelse udelukkende er tale om at finde årsagen til den pågældende jernbaneulykke/-hændelse, men ikke at placere ansvar over for de involverede.

*Til § 88*

Bestemmelsen viderefører den gældende lovs § 21 q, stk. 4

Med bestemmelsen foreslås, at Havarikommissionen kan forlange retsligt forhør efter reglerne i retsplejelovens § 1018, jf. lovbekendtgørelse nr. 1139 af 24. september 2013.

Formålet med bestemmelsen er således at gøre det muligt, at der kan ske offentlige afhøringer ved en dommer, da det blev fundet hensigtsmæssigt med en vis adgang til offentlige afhøringer ved en dommer, selvom det må antages, at mere uformelle afhøringer for Havarikommissionen vil være det sædvanlige.

*Til § 89*

Bestemmelsen er en videreførelse af den gældende lovs § 21 r, stk. 1.

Bestemmelsen giver Havarikommissionen mulighed for at undersøge jernbanekøretøjer og jernbaneinfrastruktur i forbindelse med jernbaneulykker og jernbanehændelser på privat ejendom uden retskendelse.

Denne ret vil kun blive udnyttet i det omfang det skønnes nødvendigt i opklaringsøjemed at få adgang til privat område eller bolig. Havarikommissionen foretager skønnet i den givne situation.

*Til § 90*

Bestemmelsen er videreført fra jernbanelovens § 21 q, stk. 3 og § 21 r, stk. 2.

Bestemmelsen sikrer, at Havarikommissionen for de pågældende infrastrukturforvalteres og jernbanevirksomheders regning kan udføre eller kræve udført afprøvninger, målinger og kontrol, forlange udtalelser fra infrastrukturforvalternes og jernbanevirksomhedernes ledelse og medarbejdere samt kræve al dokumentation udleveret.

*Til § 91*

Bestemmelsen viderefører den gældende lovs § 21 q, stk. 5-7.

Bestemmelsen fastslår i *stk. 1*, at politiets bistand kan kræves til undersøgelse, i det omfang det skønnes fornødent.

Formålet er at give Havarikommissionen mulighed for at få assistance fra politiet, hvis de skønner

det nødvendigt.

Med bestemmelsen i *stk. 2* fastslås det, at Havarikommissionen kan kræve Trafikstyrelsens bistand i det omfang, det skønnes fornødent det nødvendigt.

Formålet med reglen er at sikre, at Havarikommissionen kan få hjælp fra Trafikstyrelsen i forbindelse med undersøgelsesarbejdet.

Med bestemmelsen i *stk. 3* fastslås, at hvis der foreligger mistanke om strafbart forhold, kan politiet selvstændigt foretage de efterforskningskridt, der af anklagemyndigheden skønnes fornødne, og kan hertil kræve bistand af Trafikstyrelsen og Havarikommissionen

Formålet med reglen er for det første at gøre det klart, at politiet hvor der foreligger mistanke om strafbart forhold har mulighed for at foretage selvstændige parallelle undersøgelser med henblik på efterforskning af strafbare forhold. For det andet skal politiet have mulighed for at få assistance af Trafikstyrelsen og Havarikommissionen.

Grundlæggende er hensigten at sikre den gensidige uafhængige undersøgelse. Politiets eventuelle beslutning om efterforskning må ikke hindres af Havarikommissionens undersøgelser, ligesom politiets undersøgelser ikke må hindre Havarikommissionens undersøgelser. Selv om det er uafhængige undersøgelser, er de ligeværdige, og der skal ydes gensidig bistand.

### *Påbud og forbud*

#### *Til § 92*

Bestemmelsen er en videreførelse af den gældende lovs § 21 r, stk. 3.

Med bestemmelsen fastslås det, at Havarikommissionen i forbindelse med undersøgelse af jernbaneulykker og -hændelser på jernbaneområdet ved konstatering af forhold, der udgør en risiko for jernbanesikkerheden, kan anmode Trafikstyrelsen om at udstede påbud eller forbud til infrastrukturforvalterne og jernbanevirksomhederne. Begrebet ”jernbaneulykke” omfatter både alvorlige og øvrige ulykker.

Idet Havarikommissionen i kraft af deres rolle ikke selv har mulighed for at udstede påbud og forbud til virksomhederne, hvis Havarikommissionen i forbindelse med undersøgelsen støder på forhold, der udgør en risiko for jernbanesikkerheden, synliggør reglen, at Havarikommissionen kan anmode Trafikstyrelsen om at benytte deres mulighed for at udstede påbud eller forbud til jernbaneinfrastrukturforvalterne og/eller jernbanevirksomhederne.

Det er op til Trafikstyrelsen at bestemme, om de ønsker at følge Havarikommissionens anmodning om Trafikstyrelsens ageren i relation til forhold, der udgør en risiko for jernbanesikkerheden. Hvis Trafikstyrelsen afslår dette, bør afslaget følges af en skriftlig begrundelse herfor til



Havarikommissionen.

### *Underretning af Trafikstyrelsen*

#### *Til § 93*

Bestemmelsen er videreført fra jernbanelovens § 21 s, stk. 1.

Med bestemmelsen fastslås, at Havarikommissionen løbende skal holde Trafikstyrelsen underrettet om fund og omstændigheder omkring en undersøgelse, der skønnes af væsentlig betydning for jernbanesikkerheden, og skal på det tidligst mulige tidspunkt gøre Trafikstyrelsen bekendt med sine vurderinger heraf.

Formålet med reglen er således at sikre, at Trafikstyrelsen bliver underrettet om eventuelle fund eller omstændigheder omkring en undersøgelse, der skønnes af væsentlig betydning for jernbanesikkerheden.

De oplysninger, som Trafikstyrelsen modtager fra Havarikommissionen, underkastes samme særlige form for tavshedspligt som den, der er gældende for Havarikommissionen og øvrige ved en undersøgelse medvirkende personer. Trafikstyrelsen er ikke berettiget til at videregive de omhandlede oplysninger til uvedkommende.

Bestemmelsen er en konsekvens af, at det ikke er Trafikstyrelsen, der skal forestå undersøgelser af jernbaneulykker og jernbanehændelser, men som sikkerhedsmyndighed kunne træffe de nødvendige foranstaltninger til opretholdelse eller forbedring af sikkerhedsniveauet på jernbaneområdet i anledning af bl.a. henstillinger fra Havarikommissionen, jf. § 94.

### *Undersøgelsens resultat*

#### *Til § 94*

Bestemmelsen viderefører den gældende lovs § 21 s, stk. 2 og 3 og § 21 t, stk. 4.

Med bestemmelsen i *stk. 1* fastslås det, at Havarikommissionen ved undersøgelsens afslutning udarbejder en rapport om undersøgelsens resultater og eventuelle anbefalinger. Rapporten sendes til transportministeren og Trafikstyrelsen. Rapporten offentliggøres, medmindre afgørende hensyn taler imod offentliggørelse. Såfremt Havarikommissionen ikke offentliggør en rapport, skal denne beslutning offentliggøres.

Formålet med bestemmelsen er at regulere forholdene omkring undersøgelsens afslutning, herunder Havarikommissionens udarbejdelse og offentliggørelse af rapport og eventuelle anbefalinger.

Havarikommissionen kan med rapporten endvidere fremsætte anbefalinger vedrørende jernbanesikkerhedsmæssige forhold.

Bestemmelsen i *stk. 2* fastslår, at Havarikommissionen har mulighed for at udfærdige en kort redegørelse i stedet for en rapport, når undersøgelsens omfang taler derfor.

Formålet med reglen er, at Havarikommissionen skal kunne fravige hovedreglen om at undersøgelserne skal afsluttes med en rapport. Bl.a. ud fra ressourcehensyn skal det være muligt for Havarikommissionen at udfærdige en kort redegørelse i stedet for en rapport, når undersøgelsens omfang taler derfor.

Bestemmelsen i *stk. 3* fastslår, at der også ved de i den foreslåede § 84, stk. 2 og 3 opregnede tilfælde vedrørende yderligere undersøgelser og genoptagelse af en sag skal udarbejdes en rapport eller redegørelse i overensstemmelse med denne bestemmelses stk. 1 og 2.

### *Organisering*

#### *Til § 95*

Bestemmelsen er med redaktionelle ændringer en videreførelse af den gældende lovs § 21 n, stk. 2, og § 21 t, stk. 1. Det foreslåede stk. 2 er nyt.

Bestemmelsen i *stk. 1* fastslår, at ministeren fastsætter Havarikommissionens sammensætning. Formålet med reglen er at bemyndige transportministeren til at fastsætte Havarikommissionens sammensætning.

Udover, at det skal sikres, at Havarikommissionen råder over tilstrækkelig ekspertise på jernbanesikkerhedsområdet, kan der tilknyttes eksperter fra andre uafhængige institutioner, f. eks. universiteter og andre videnscentre.

Der foreslås en ny bestemmelse i *stk. 2*, der eksplicit fastslår, at Havarikommissionen er uafhængig.

Med bestemmelsen foreslås det, at det tydeliggøres, at Havarikommissionen er en uafhængig myndighed der ikke, for så vidt angår undersøgelsens udførelsesmåde og resultat, kan påvirkes af transportministeren. Præciseringen af, at Havarikommissionen er uafhængig, følger af EU-regler.

Havarikommissionen er og har hele tiden været en uafhængig myndighed, hvilket eksplicit fremgår af tidligere forarbejder. Kommissionen ønskede dog dette tydeliggjort, hvorfor det nu foreslås skrevet direkte i lovtæksten. Denne bestemmelse ændrer således ikke på den hidtidige retstilstand på området. Havarikommissionen er således uafhængig og permanent.

Denne bestemmelse er ikke til hinder for, at Transportministeren efter den foreslåede § 84, stk. 2, og § 95, stk. 3, kan pålægge Havarikommissionen at foretage yderligere undersøgelser i en sag eller

pålægge Havarikommissionen særlige opgaver, der har et generelt jernbanesikkerhedsmæssigt formål.

Med bestemmelsen i *stk. 3* fastslås det, at Transportministeren bemyndiges til at kunne tildele Havarikommissionen opgaver, som i øvrigt har til formål at forbedre jernbanesikkerheden.

Formålet med reglen er at give Transportministeren mulighed for at pålægge Havarikommissionen særlige opgaver med et jernbanesikkerhedsmæssigt sigte.

I bestemmelsen tydeliggøres det, at bestemmelsens *stk. 2* ikke er til hinder herfor. Transportministerens adgang til at pålægge Havarikommissionen særlige opgaver relaterer sig således alene til særlige opgavers omfang og ikke opgavens resultat.

#### *Andre parter deltagelse i Havarikommissionens arbejde*

##### *Til § 96*

Bestemmelsen viderefører den gældende lovs § 21 n, *stk. 3*.

Med bestemmelsen slås det fast, at Havarikommissionen, i det omfang Danmark forpligter sig hertil ifølge internationale aftaler skal supplere sig med internationale sagkyndige i forbindelse med undersøgelse af jernbaneulykker og – hændelser. I øvrigt foreslås, at Havarikommissionen kan supplere sig med såvel nationale som internationale sagkyndige, hvor den finder dette nødvendigt.

Det forventes, at der i forbindelse med udviklingen på EU-rettens område vil blive indgået aftaler vedrørende undersøgelsesvirksomhed på jernbaneområdet, som Havarikommissionen herefter kan henholde sig til.

Der er underskrevet en samarbejdsaftale mellem de nordiske lande gældende for både luftfart og jernbane.

Formålet med reglen er således at sikre, at Danmark overholder sine internationale forpligtelser om, at repræsentanter fra fremmede stater skal deltage i undersøgelser.

På EU-plan fremgår det af jernbanesikkerhedsdirektivet artikel 22, at en ulykke eller hændelse som udgangspunkt undersøges af undersøgelsesorganet i den medlemsstat, hvor ulykken eller hændelsen er indtruffet. Hvis det er svært at fastslå, hvor ulykken præcist er indtruffet, aftaler parterne, hvilket organ, der undersøger ulykken eller om de implicerede parter undersøger i fællesskab.

Undersøgelsesorganer fra andre medlemsstater skal opfordres til at deltage i en undersøgelse, hvis en jernbanevirksomhed i det pågældende undersøgelsesorgans land er impliceret i ulykken eller hændelsen. Endvidere er der stadig mulighed for, at medlemsstaterne aftaler, at de på andre tidspunkter kan hjælpe hinanden. Nærværende bestemmelse afspejler således bestemmelserne i

direktivet.

Praksis for anvendelse af eksperthjælp fra Danmark og udlandet er, at udenlandske havarikommissioner altid indbydes til deltagelse, såfremt der indledes undersøgelser, der omfatter udenlandsk registreret jernbanemateriel, ligesom de kan blive anmodet om at foretage undersøgelse i eget land.

Der anvendes eksterne eksperter ved f.eks. metallurgiske undersøgelser. Der er ikke i Europa væsentlig tradition for – endnu – at benytte eksperter fra søster-havarikommissioner. Men der er i stadig stigende omfang direkte udveksling af viden og erfaringer (baseret på konkrete ulykker og hændelser).

På nuværende tidspunkt søges nødvendig ekspertise både her i landet og i udlandet.

#### *Årsberetning*

##### *Til § 97*

Bestemmelsen viderefører den gældende lovs § 21 t, stk. 5.

Med bestemmelsen foreslås det, at Havarikommissionen hvert år senest d. 30. september skal udarbejde og offentliggøre en beretning om sin virksomhed. Det er endvidere fastsat, at beretningen skal sendes til Det Europæiske Jernbaneagentur.

Med bestemmelsen foreslås Havarikommissionen er forpligtet til en gang om året, senest den 30. september, at offentliggøre en redegørelse for:

- de undersøgelser, der er gennemført det foregående år,
- de anbefalinger på sikkerhedsområdet, der er fremsat, og
- de korrigerende foranstaltninger, der er truffet i overensstemmelse med tidligere fremsatte anbefalinger.

##### *Til § 98*

Bestemmelsen er en videreførelse af den gældende lovs § 21 s, stk. 4.

Med bestemmelsen fastslås det, at Trafikstyrelsen mindst en gang om året skal give Havarikommissionen en tilbagemelding på de tiltag, der enten er gennemført eller planlagt som følge af anbefalinger i Havarikommissionens rapporter og redegørelser.

Formålet med reglen er, at Trafikstyrelsen underretter Havarikommissionen om de udførte/planlagte tiltag, som er resultat af Havarikommissionens anbefalinger.

Herved gennemføres art. 25 i jernbanesikkerhedsdirektivet. Artiklen forpligter sikkerhedsmyndigheden til at meddele Havarikommissionen, hvilke tiltag, der er blevet truffet eller planlagt som led i opfølgningen på Havarikommissionens rapporter og redegørelser.

Havarikommissionen kommer med bemærkninger til praksis, når det er muligt.

### *Tavshedspligt*

#### *Til § 99*

Bestemmelsen viderefører den gældende lovs § 21 s, stk. 5.

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

Bestemmelsen indebærer, at alle personer, der medvirker i Havarikommissionens undersøgelser, og derved er vedkommende i forhold til undersøgelsen, er underkastet tavshedspligt. Bestemmelsen er blevet anvendt som og har karakter af en speciel tavshedspligt, der indebærer, at der ikke er adgang til aktindsigt i Havarikommissionens materiale, jf. lov om offentlighed i forvaltningen.

Denne specielle tavshedspligt skal således også ses i relation til retsplejelovens § 299 om editionspligt, hvor nærværende bestemmelses baggrund og formål må anses for væsentlig at tage i betragtning i vurderingen af, hvorvidt der pålægges havarikommissionen editionspligt.

Baggrunden for den specielle tavshedspligt er, at materialet, herunder data i enhver form eller spor, som Havarikommissionen skal benytte i forbindelse med undersøgelsen, ofte er af kompliceret teknisk karakter, og derfor ikke skal gøres til genstand for drøftelse i offentligheden uden for den sammenhæng, som Havarikommissionens undersøgelsesrapport eller redegørelse repræsenterer.

Det er endvidere af stor betydning for undersøgelserne, at Havarikommissionen får uhindret adgang til alle data (udsagn, oplysninger og lign.), samt at de virksomheder eller enkeltpersoner, der skal udlevere disse data, ikke behøver at overveje form og indhold ved udleveringen af disse data, da oplysningerne ikke vil være offentligt tilgængelige.

Havarikommissionen skal have en bred adgang til at kunne få et så fyldestgørende baggrundsmateriale som muligt. Dette kan indebære, at nogle af oplysningerne som Havarikommissionen i undersøgelsesforløbet bliver bekendt med, senere viser sig at være uden relevans for den videre undersøgelse. I forbindelse hermed er det en fordel for kommissionen med

en ukompliceret adgang til disse data uden indblanding fra uvedkommende i sagen.

Som ”vedkommende” i forbindelse med en undersøgelse betegnes i almindelighed Havarikommissionens undersøgelsesleder og eventuelle andre af Havarikommissionens undersøgere, såvel som de af Havarikommissionen tilkaldte sagkyndige fra Trafikstyrelsen eller anden side, såvel nationalt, som internationalt, såvel som andre, der kan medvirke i Havarikommissionens undersøgelse.

Det er som nævnt af stor betydning for jernbanesikkerheden, at Havarikommissionen har uhindret adgang til data i forbindelse med en jernbaneulykke eller jernbanehændelse. Kommissionen skal kunne drage deres konklusioner ud fra et uvildigt grundlag, og derved fremkomme med en teknisk/sagkyndig vurdering af et hændelsesforløb på sådan en måde, at konklusionerne i sig selv ikke påvirker enkeltpersoners eller virksomheders retsstilling eller ansvarsforhold.

Tavshedspligten omfatter således både perioden før, under og efter offentliggørelsen af den endelige rapport. Det afgørende beskyttelseshensyn er her undersøgelsens objektive konklusion såvel som muligheden for at kunne gennemføre foranstaltninger med henblik på at kunne forhindre gentagelse af tilsvarende hændelser eller uheld.

### *Til kapitel 13*

#### *Kundgørelse og indberetninger*

##### *Til § 100*

Bestemmelsen viderefører den gældende lovs § 21 v.

Bestemmelsen indeholder i *stk. 1* en bemyndigelse til ministeren til at fastsætte regler om, at forskrifter og tekniske specifikationer udstedt i medfør af § 29 og § 57, stk. 1, ikke indføres i Lovtidende. Herudover fastslås, at Reglement for international jernbanetransport af farligt gods (RID) og senere ændringer heraf indføres ikke i Lovtidende.

Bestemmelsen giver mulighed for, at visse tekniske forskrifter, som typisk alene henvender sig til en meget begrænset, professionel brugerkreds, ikke skal kundgøres i Lovtidende.

Bemyndigelsen er udmøntet i bekendtgørelse nr. 893 af 29. august 2012 om Trafikstyrelsens opgaver og beføjelser, klageadgang, og kundgørelse af visse af Trafikstyrelsens forskrifter, hvoraf det følger, at Reglement for international jernbanetransport af farligt gods (RID-reglementet) og senere ændringer heraf samt Bestemmelser for Jernbane (BJ) ikke indføres i Lovtidende.

Bestemmelsen i *stk. 2* fastslår, at transportministeren fastsætter regler om, hvordan oplysning om indholdet af de forskrifter og tekniske specifikationer, der ikke indføres i Lovtidende, kan fås.

Kundgørelse sker ved offentliggørelse på Trafikstyrelsens hjemmeside.

Bemyndigelsen er udmøntet i samme bekendtgørelse som nævnt under stk. 1.

#### *Til § 101*

Det foreslås som noget nyt, at transportministeren kan fastsætte regler om pligt for jernbanevirksomheder, infrastrukturforvaltere og andre som udfører opgaver på jernbaneområdet om indberetning af data, herunder til planlægnings- og analyseopgaver, for at sikre overholdelsen af de krav, der er fastsat i medfør af denne lov eller i Den Europæiske Unions forordninger og direktiver.

For at opnå et bedre grundlag for varetagelse af planlægning, analyseopgaver mv. på kollektiv trafik- og godsområdet er der brug for en ensartet registrering og indsamling af data fra jernbanevirksomheder, herunder data vedrørende gods- og passagerstrømme. Lovforslaget indeholder således en bemyndigelse til transportministeren til at indhente disse data samt registrering heraf. Tilsvarende regler findes vedrørende privatbaner og busser i lov om trafikselskaber, jf. lovbekendtgørelse nr. 412 af 11. april 2012.

De nærmere regler for indberetning af data fastsættes i en bekendtgørelse.

### *Kapitel 15*

#### *EU- og internationale forhold*

#### *Til § 102*

Bestemmelsen er en videreførelse af den gældende § 25. Herudover foreslås en udvidelse af den gældende bestemmelse i stk. 2 til også at omfatte aftaler med andre lande om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet.

Bestemmelsen i *stk. 1* bemyndiger transportministeren til at indgå konventioner med andre stater om befordring af personer, bagage og gods. Bestemmelser i sådanne konventioner gælder i Danmark efter bekendtgørelse i Lovtidende.

Af konventioner, som er indgået på jernbaneområdet, kan nævnes COTIF-konventionen (Convention Relative aux Transports Internationaux Ferroviaires). Det er en konvention om befordring af gods på jernbanen indgået mellem de vesteuropæiske lande og en række lande i Afrika og Asien. Konventionen omfatter CIM (Convention Internationale concernant le Transport des Marchandises par Chemins de Fer), der omhandler almindeligt gods, og RID (Règlement International concernant le Transport des Marchandises Dangereuses par Chemins de Fer), der omhandler farligt gods.

Bestemmelsen i *stk. 2* giver transportministeren hjemmel til at indgå aftaler med andre lande om godkendelse på uddannelses- og helbredsområdet.

Bestemmelsen gør det muligt for ministeren at indgå aftaler med andre lande, om at en helbredsgodkendelse udstedt i et land, også kan accepteres som anvendelig ved godkendelsens indehavers udførelse af sikkerhedsklassificerede funktioner på jernbaneområdet i Danmark.

Herudover foreslås det som noget nyt i *stk. 2*, at transportministeren også kan indgå aftaler med andre lande om forvaltning af godstogskorridorer. Her tænkes især på Danmarks forpligtelser i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) Nr. 913/2010 af 22. september 2010 om et europæisk banenet med henblik på konkurrencebaseret godstransport (godsforordningen). Bestemmelsen er nødvendig i forhold til Danmarks forpligtelser i henhold til godsforordningen, der bl.a. stiller krav om samarbejde på tværs af medlemsstater om tildeling af infrastrukturkapacitet.

Ydermere giver bestemmelsen ministeren hjemmel til at fastsætte regler om gennemførelse af aftalerne i dansk ret.

#### *Til § 103*

Bestemmelsen viderefører med sproglige ændringer den gældende lovs § 26.

Bestemmelsen i *stk. 1* skal sikre transportministeren mulighed for at gennemføre EU-direktiver og fastsætte supplerende regler vedrørende EU-forordninger på jernbaneområdet. Det er hensigtsmæssigt, at der findes en regel, der indeholder en generel bemyndigelse med henblik herpå, således at der ikke løbende skal foretages ændringer af jernbaneloven.

Med bestemmelsen i *stk. 2* gives transportministeren bemyndigelse til at fastsætte regler om en akkrediteringsordning for de organer, institutioner eller andre, der i henhold til de i *stk. 1*, nævnte EU-regler skal varetage opgaver om forhold på jernbaneområdet. Hjemlen i *stk. 1* bemyndiger ministeren til at fastsætte regler med henblik på opfyldelse og anvendelse af EU-regler om jernbaneforhold. En anvendelse af hjemlen til at fastsætte administrative forskrifter forudsætter således, at der er tale om opfyldelse eller anvendelse af EU-regler. De gældende EU-regler på jernbaneområdet indeholder bestemmelser om, at medlemsstaterne skal udpege organer (notified bodies), der skal varetage visse opgaver på jernbaneområdet. EU-reglerne på jernbaneområdet indeholder imidlertid ikke bestemmelser vedrørende mulighederne for at etablere en akkrediteringsordning (kvalitetssikring) for disse organer og fremgangsmåden herfor. På den baggrund blev det ved bestemmelsens indførelse i den gældende lov fundet - og for at undgå enhver tvivl - at indsætte en udtrykkelig hjemmel til at fastsætte regler herom.

Fastsættelsen af krav om akkreditering medfører, at der sker en uafhængig bedømmelse af de udpegede organers kompetence til at udføre en bestemt opgave i overensstemmelse med givne krav.



Akkrediteringsordningen indebærer, at der udpeges sagkyndige til at undersøge de udpegede organers kompetence. De sagkyndige vil ikke kunne træffe afgørelser, heller ikke om hvorvidt udpegningen af det bemyndigede organ skal tilbagekaldes. Dette vil være Trafikstyrelsens afgørelse. I henhold til direktiverne kan medlemsstaterne fratage organernes kompetence i tilfælde af, at organerne ikke udfører deres opgave tilfredsstillende. En akkrediteringsordning vedrørende sådanne organer kan anvendes dels ved udpegningen af organet, dels ved en eventuel tilbagekaldelse heraf.

Bemyndigelsen er udmøntet i bekendtgørelse nr. 1195 af 13. december 2011 om krav til bemyndigede organer på jernbaneområdet.

## *Kapitel 16*

### *Afgifter og gebyrer*

#### *Til § 104*

Bestemmelsen er en videreførelse af den gældende jernbanelovs § 21 u, stk. 1-7, med den udvidelse at virksomheder, der er certificerede efter § 11, ligeledes indføres. Der er ud fra ordensmæssige hensyn foretaget en præcisering, således at det fremgår eksplicit, at bybaner er omfattet.

Bestemmelsen i *stk. 1* fastslår, at jernbanevirksomheder, virksomheder der er certificerede efter § 11, infrastrukturforvaltere, herunder bybaner, som er underlagt tilsyn efter § 71, betaler en afgift som fastsat i lovforslagets stk. 2-6 for udførelse af inspektioner og tilsyn, herunder tilsyn med sikkerhedscertifikater og sikkerhedsgodkendelser m.v.

Baggrunden for at nævne bybaner specifikt er, at der er tale om en afgiftsbestemmelse, hvorfor det tydeligt skal fremgå, hvem betalingssubjektet er. Virksomheder, der er certificerede efter § 11, skal ligeledes for fremtiden betale afgifter for sikkerhedscertificeringer. Baggrunden for at virksomheder, der er certificerede efter § 11, ikke tidligere har været omfattet i loven, er at der ikke har været krav om, at disse virksomheder har skulle have sikkerhedscertificering. En virksomhed, der er certificerede efter § 11, kunne f.eks. være DSB vedligehold.

Bestemmelsen i *stk. 2* fastslår, at jernbanevirksomheder og virksomheder der er certificerede efter § 11 betaler et årligt grundbeløb på 50.900 kr. pr. sikkerhedscertifikat. Herudover betales en årlig aktivitetsafgift på 0,0445 kr. pr. kørt togkilometer. Bestemmelsen i *stk. 3* fastslår, at infrastrukturforvaltere årligt betaler et grundbeløb på 50.900 kr. pr. sikkerhedsgodkendelse. Herudover betales en årlig aktivitetsafgift på 0,0445 kr. pr. kørt togkilometer på den pågældendes infrastruktur.

Bestemmelsen i *stk. 4* fastslår, at bybaner betaler et årligt grundbeløb på 50.900 kr. pr. sikkerhedscertifikat og sikkerhedsgodkendelse. Herudover betales en årlig aktivitetsafgift på 0,0445

kr. pr. kørt togkilometer og pr. kørt togkilometer på den pågældendes infrastruktur.

Bestemmelsen i *stk. 5* fastlår, at beløbene i *stk. 2* og *3* reguleres én gang årligt pr. 1. januar med den af Finansministeriet fastsatte sats for det generelle pris- og lønindeks. Transportministeren offentliggør eventuelle reguleringer hvert år, første gang pr. 1. januar 2016.

Bestemmelsen i *stk. 6* fastslår, at 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.

Bestemmelsen i *stk. 7* fastslår, at 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.

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

#### *Til § 105*

Med bestemmelsen videreføres den gældende lovs § 21 u, *stk. 8* og *9*. I bestemmelsens *stk. 2* foreslås en ny bestemmelse om gebyr for byggesagsbehandling.

Transportministeren kan i medfør af *stk. 1* fastsætte regler om gebyrer til dækning af Trafikstyrelsens omkostninger ved varetagelse af de øvrige opgaver i henhold til denne lov eller EU-retlige regler på jernbaneområdet. Gebyrerne er omkostningsbaserede og bliver udarbejdet i overensstemmelse med Finansministeriets budgetvejledning.

Bemyndigelsen er udmøntet i bekendtgørelse nr. 1424 af 12. december 2013 om Trafikstyrelsens gebyrer og afgifter på jernbaneområdet.

I *stk. 2* foreslås en ny bestemmelse, der giver transportministeren hjemmel til at fastsætte regler om gebyr til dækning af Trafikstyrelsens omkostninger ved varetagelse af opgaver vedrørende byggesagsbehandling i henhold til anlægslove på jernbaneområdet.

Idet disse opgaver ikke er omfattet af denne lov, kan gebyrer for denne type opgaver ikke opkræves med hjemmel i *stk. 1*. Det er derfor nødvendigt med en særskilt hjemmel til dette. Det skal understreges, at den materielle hjemmel til at varetage opgaver vedrørende byggesagsbehandling skal findes i særkilte anlægslove, og således ikke findes i jernbaneloven.

*Stk. 3* indebærer, at hvis de i *stk. 1* og *2*, nævnte gebyrer ikke erlægges rettidigt, tillægges renter i overensstemmelse med renteloven. Transportministeren kan fastsætte regler om betaling for erindringsskrivelser vedrørende de nævnte gebyrer.

*Til § 106*

Det foreslås at videreføre gældende ret med tilpasninger. I dag finansieres Jernbanenævnets drift af de jernbanevirksomheder, der er omfattet af nævnets tilsyn, idet det er disse virksomheder, der har gavn af det tilsyn, nævnet fører på konkurrenceområdet. 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.

I dag findes reglerne i bekendtgørelse fastsat med hjemmel i den gældende lovs § 24, stk. 4 og 5. Det er imidlertid fundet hensigtsmæssigt at betalingsforpligtelsen fremgår direkte af loven for at skabe gennemsigtighed og ensartethed i forhold til lovens øvrige regler om betaling for udførelse af tilsyn.

Bestemmelsen i *stk. 1* giver hjemmel til, at Jernbanenævnets drift i det hele finansieres af de jernbanevirksomheder, som nævnet fører tilsyn med efter jernbaneloven eller efter regler udstedt i henhold til denne lov. Dertil kan Transportministeren fastsætte nærmere regler om finansieringen, herunder om, at jernbanevirksomheder, der ikke i fuldt omfang er underlagt Jernbanenævnets tilsyn, kan undtages fra betalingsforpligtelsen.

Bestemmelsen i *stk. 2* fastslår, at Jernbanevirksomheder, der er omfattet af Jernbanenævnets tilsyn, årligt skal betale 0,0886 kr. pr. kørt togkilometer på statens jernbaneinfrastruktur, infrastruktur ejet af A/S Storebæltsforbindelsen og A/S Øresundsforbindelsen samt anden infrastruktur beliggende på den danske del af det transeuropæiske jernbanenet, TEN-nettet.

Ifølge *stk. 3* skal DSB S-tog, den københavnske metro og privatbanerne (undtagen Hirtshalsbanen, der er en del af TEN-nettet) undtages fra betalingsforpligtelsen, fordi de i det væsentligste kun er omfattet af nævnets tilsyn med, at passagerrettighedsforordningen (1371/2007) overholdes.

*Stk. 4* fastslår, at beløbet i *stk. 2* reguleres én gang årligt pr. 1. januar med den af Finansministeriet fastsatte sats for det generelle løn- og prisindeks. Transportministeren offentliggør eventuelle reguleringer hvert år, første gang pr. 1. januar 2016.

Det foreslås i *stk. 5* at videreføre den gældende § 24, stk. 5, hvorefter transportministeren kan fastsætte regler om, at der skal betales et gebyr for indbringelse af klage for Jernbanenævnet. Gebyret tilbagebetales, hvis klageren får medhold i klagen.

*Kapitel 17*

*Markedsovervågning**Til § 107*

Bestemmelsen er en tilpasset videreførelse af den gældende § 24, stk. 1-3. Bestemmelsen gennemfører dele af reglerne om tilsynsorganet i direktiv 2012/34/EU.

Bestemmelsen i *stk. 1* fastslår, at der nedsættes et Jernbanenævn, der varetager visse tilsyns- og klagefunktioner på jernbaneområdet, herunder i forhold til markedsovervågning og passagerrettigheder. Bestemmelsen afviger fra gældende ret ved at det ikke længere er transportministeren, der nedsætter nævnet og udpeger medlemmerne. Reglerne i direktiv 2012/34/EU medfører, at udpegningen ikke længere må foretages af transportministeren.

*Stk. 2* videreføres sammen med den foreslåede *stk. 3* den gældende bestemmelse om uafhængighed. Det fremgår af bestemmelsen, at Jernbanenævnet ikke er undergivet instruktionsbeføjelse fra transportministeren. Nævnet kan undersøge sager på eget initiativ eller efter klage.

Bestemmelsen i *stk. 3* giver Transportministeren hjemmel til at fastsætte regler om Jernbanenævnet, herunder om udpegning af medlemmer, udførelse af virksomhed, opgaver, sammensætning, sekretariatsbetjening og uafhængighed. Bestemmelsen fastslår endvidere, at Jernbanenævnet i sin sammensætning, organisering og virke er uafhængigt af enhver jernbanevirksomhed, infrastrukturforvalter og ansøger. Dette fastslår sammen med den foreslåede *stk. 2* nævnets uafhængighed. I forhold til den gældende bestemmelse om nævnets uafhængighed er det i den foreslåede bestemmelse præciseret, hvem nævnet skal være uafhængig af.

Bemyndigelsen skal udmøntes så den tager højde for både gældende regler for nævnet og dets opgaver samt de regler, der kommer til at gælde for nævnet, og de opgaver de tillægges som følge af reglerne i direktiv 2012/34/EU. I dag fremgår nogle af nævnets opgaver direkte af loven, men andre fremgår af bekendtgørelse. Det er fundet hensigtsmæssigt, at nævnets opgaver kan findes samlet ét sted, og at dette er i en bekendtgørelse, idet dette giver mulighed for administrativt at pålægge nævnet yderligere opgaver i det omfang dette bliver nødvendig, eksempelvis som følge af EU-ret.

Med direktiv 2012/34/EU, strammes der op på reglerne omkring tilsynsorganets (i Danmark Jernbanenævnet) uafhængighed. I direktivet fastsættes en række regler, der skal sikre organets uafhængighed og den faglige kompetence i nævnet. Bemyndigelsen vil således anvendes til at gennemføre disse regler i dansk ret. Direktivet fastsætter bl.a. regler om, at medlemmerne (de personer, der træffer beslutninger) i tilsynsorganet skal udfylde en årlig loyalitets- og interesseerklæring, regler om at medlemmerne ikke må varetage nogen stilling eller ansvar i en reguleret virksomhed i mindst ét år efter udløbet af deres periode i organet og regler om udvælgelsesproceduren, herunder at den skal være på basis af en gennemsigtig procedure.

Direktivets bestemmelser medfører, at transportministeren ikke længere kan udpege medlemmerne

af Jernbanenævnet. I stedet er det tanken, at bemyndigelsen udmøntes på en sådan måde, at transportministeren i bekendtgørelse fastsætter hvilke institutioner, der udpeger medlemmer til nævnet. Det er hensigten, at medlemmerne skal repræsentere jernbaneteknisk og -sikkerhedsmæssig ekspertise, samfundsøkonomisk ekspertise, konkurrenceretlig ekspertise og forbrugerretlig ekspertise, som det er tilfældet i dag. Det er hensigten, at medlemmer med jernbaneteknisk og -sikkerhedsmæssig ekspertise udpeges af DTU, at medlemmer med samfundsøkonomisk ekspertise udpeges af Københavns eller Aarhus Universitet, at medlemmer med konkurrenceretlig ekspertise udpeges af Copenhagen Business School eller Konkurrencerådet og at medlemmer med forbrugerretlig ekspertise udpeges af Forbrugerrådet. Det er hensigten, at formanden udpeges af medlemmerne selv ved simpelt flertal. I tilfælde af, at et opgaveområde flyttes fra én institution til en anden, vil ministeren kunne udnytte sin beføjelse til at udskifte institutionen. På samme måde er det hensigten, at ministeren fastsætter en bestemmelse, der giver ministeren mulighed for at bede en anden tilsvarende institution udpege et medlem i tilfælde, hvor den navngivne institution ikke har kunnet udpege et medlem, den finder besidder de nødvendige kompetencer. Det er endvidere hensigten at fastsætte en bestemmelse, der giver mulighed for at andre institutioner kan udpege i de tilfælde, hvor de institutioner, der skal udpege ikke kan finde en egnet kandidat.

Hjemlen vil også skulle bruges til at fastsætte regler om nævnets virksomhed. Bl.a. vil der blive fastsat regler, der gennemfører direktivets bestemmelser om procedurer for tilsynsorganets virksomhed, herunder regler om frister for tilsynsorganet, samarbejde med den nationale sikkerhedsmyndighed og licensudstedende myndighed (i Danmark Trafikstyrelsen) og samarbejde med tilsynsorganerne i andre EU-lande.

Direktivet fastsætter en række opgaver som tilsynsorganet (i Danmark Jernbanenævnet) skal varetage. Det er hensigten, at hjemlen i stk. 3 endvidere skal bruges til at fastsætte regler om hvilke opgaver Jernbanenævnet skal varetage. Dette vil omfatte både de opgaver, som nævnet varetager i henhold til gældende lovgivning og de nye opgaver tilsynsorganet er tillagt i direktivet. Herudover kan hjemlen anvendes til at fastsætte regler om yderligere opgaver, det findes hensigtsmæssigt at Jernbanenævnet skal varetage. I dag varetager Jernbanenævnet bl.a. opgaver vedrørende markedsovervågning, tilsyn og klage i henhold til direktiv 91/440/EØF og direktiv 2001/14/EF, der er afløst af direktiv 2012/34/EU, opgaver vedrørende forordning 1371/2007/EF (passagerrettighedsforordningen), opgaver vedrørende forordning 1370/2007/EF (PSO-forordningen), ligesom de behandler klager over Trafikstyrelsens sikkerhedsafgørelser. Med direktiv 2012/34/EU tillægges tilsynsorganet en række yderligere opgaver, bl.a. i forbindelse med adgang til servicefaciliteter. Hertil kommer opgaver i henhold til godsforordningen.

Transportministeren fastsætter regler for sekretariatsbetjeningen. Det er hensigten, at Trafikstyrelsen stiller sekretariatsbistand til rådighed for Jernbanenævnet. For at understøtte nævnets uafhængighed vil medarbejderne ved behandling af sager for nævnet alene være underlagt Jernbanenævnets formands instruktion.

*Til § 108*

Bestemmelsen er ny og gennemfører regler om tilsynsorganet i direktiv 2012/34/EU.

Det foreslås, at Jernbanenævnet skal kunne gennemføre revisioner eller iværksætte eksterne revisioner hos infrastrukturforvalterne, operatører af servicefaciliteter og såfremt det er nødvendigt hos jernbanevirksomheder for at kontrollere, om reglerne om adskillelse af regnskaber i direktiv 2012/34/EU om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde er overholdt.

*Til § 109*

Bestemmelsen viderefører den gældende lovs § 24 d.

Bestemmelsen gennemfører dele af direktiv 2012/34/EU. I forbindelse med behandlingen af en sag, hvad enten der er tale om en sag, som Jernbanenævnet har taget op på eget initiativ eller på grundlag af en klage eller anmeldelse, kan nævnet forlange, at de involverede virksomheder udleverer de oplysninger, som Jernbanenævnet finder nødvendige. Hvis en virksomhed ikke udleverer de krævede oplysninger, giver den foreslåede bestemmelse hjemmel til, at Jernbanenævnet kan udstede et påbud om, at den pågældende virksomhed skal udlevere oplysningerne. Undlader virksomheden at efterkomme påbuddet, kan virksomheden straffes efter den foreslåede § 117, stk. 2.

*Til § 110*

Bestemmelsen viderefører den gældende lovs § 24 g.

Bestemmelsen gennemfører dele af direktiv 2012/34/EU, der stiller krav om, at de nationale tilsynsorganer udveksler oplysninger om deres arbejde samt om deres beslutningstagningsprincipper og beslutningspraksis mv. Det bemærkes herved, at der findes en lignende bestemmelse i artikel 31 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1371/2007 af 23. oktober 2007 om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser (passagerrettighedsforordningen).

*Til § 111*

Bestemmelsen er ny og gennemfører direktiv 2012/34/EU. Direktivet stiller krav om, at tilsynsorganet kan håndhæve sine anmodninger om udlevering af oplysninger jf. den foreslåede § 109 med passende sanktioner, herunder bøder. Herudover skal tilsynsorganet have mulighed for at håndhæve sine afgørelser med passende sanktioner, herunder bøder. Det skal dog bemærkes, at pålæg af bøder kun kan anvendes, hvor ingen andre sanktioner har vist sig effektive, jf.

proportionalitetsprincippet.

#### *Til § 112*

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

Beretningen skal afgives senest d. 30. april hvert år og offentliggøres på Jernbanenævnets hjemmeside.

### *Kapitel 18*

#### *Delegation og klageadgang*

##### *Delegation*

#### *Til § 113*

Bestemmelsen i stk. 1-3 er enslydende med den gældende lovs § 24 h, stk. 1-3, mens bestemmelsens stk. 4 er ny.

Den gældende § 24 h, stk. 4 vedrørende afprøvning af specifikke sikkerhedsmæssige tekniske indretninger mv. foreslås ikke videreført, idet bestemmelsen ikke ses at være blevet brugt. Trafikstyrelsen har indgået en aftale med Arbejdstilsynet om grænsefladerne mellem de to myndighedsområder og der er derfor ikke noget praktisk behov for bestemmelsen.

Bestemmelsen i *stk. 1* giver ministeren mulighed for at delegere sine beføjelser i loven til Trafikstyrelsen, Banedanmark, Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane eller andre statslige myndigheder.

Ligeledes har ministeren i *stk. 2* mulighed for at delegere Trafikstyrelsens, Banedanmarks eller Havarikommissionens beføjelser i jernbaneloven til andre statslige myndigheder.

Med *stk. 3* kan ministeren bemyndige tredjeparter til at udøve visse af ministerens beføjelser vedrørende farligt gods. Der er brug for at bemyndige tredjeparter til at forestå typegodkendelser af emballager til farligt gods på jernbanen og til at foretage periodiske eftersyn af ikke-trykbærende tanke i henhold til RID-reglementet.

Med *stk. 4* foreslås en ny bestemmelse som følge af den foreslåede § 69. Det foreslås, at transportministeren kan bemyndige sagkyndige, private virksomheder eller offentlige institutioner til at udøve ministerens beføjelser efter denne lov til at udstede helbredsgodkendelser. Det er hensigten at bemyndige læger og psykologer til at udstede helbredsgodkendelser.

Ordningen forventes at komme til at omfatte helbredsgodkendelse af alle personer, som udfører en sikkerhedsklassificeret funktion på jernbaneanrådet og ikke kun lokomotivførere. Denne ensartethed vil antages at være en fordel for berørte enkeltpersoner og disses arbejdsgivere. Ordningen vil hermed komme til at ligne andre landes ordninger, herunder Sveriges.

Se i øvrigt de specielle bemærkninger til § 69.

### *Klageadgang*

#### *Til § 114*

Bestemmelsen i *stk. 1* er en videreførelse af den gældende lovs § 24 c, stk. 2, 1. pkt. Stk. 2 og 3 er nye. Bestemmelsen giver ministeren generel hjemmel til at fastsætte regler om klageadgang, herunder om klagefrister, eller om, at afgørelserne ikke kan påklages til transportministeriet (afskæring af klageadgang).

For så vidt angår klage over byggelinjer og forbud jf. §§ 33 - 34 er det hensigten, at klagefristen i bekendtgørelse fastsættes til 4 uger fra meddelelsen er kommet frem til den pågældende, hvilket er i overensstemmelse med tilsvarende regler om byggelinjer og forbud i love på Transportministeriets område.

Der foreslås en ny bestemmelse i *stk. 2*, der fastslår, at stk. 1 gælder tilsvarende, hvor ministeren har bemyndiget andre statslige myndigheder til at udøve Trafikstyrelsens, Banedanmarks eller Havarikommissionens beføjelser i loven jf. § 113, stk. 2.

Bestemmelsen foreslås indført for at sikre transportministerens adgang til at fastsætte regler om klageadgang i disse tilfælde.

Der foreslås en ny bestemmelse i *stk. 3*, der fastslår, at stk. 1 gælder tilsvarende, hvor ministeren har bemyndiget sagkyndige, private virksomheder eller offentlige institutioner til at udøve ministerens beføjelser i loven, jf. § 113, stk. 3 og 4.

Bestemmelsen foreslås indført for at sikre transportministerens adgang til at fastsætte regler om klageadgang i disse tilfælde.

Bestemmelsen i *stk. 4* fastslår, at Transportministeren kan fastsætte regler om, at afgørelserne kan påklages til Jernbanenævnet, herunder at de afgørelser, der kan påklages til Jernbanenævnet, ikke først kan påklages til anden administrativ myndighed, og at Jernbanenævnets afgørelser, ikke kan påklages til anden administrativ myndighed.



*Til § 115*

Bestemmelsen viderefører den gældende lovs § 24 c, stk. 4, og fastslår, at transportministeren kan fastsætte regler om passagerers klageadgang efter passagerrettighedsforordningen (1371/2007). Bestemmelsen er indsat ved lov nr. 532 af 12. juni 2009 om ændring af lov om jernbane (Supplerende regler om følger af passagerrettighedsforordningen m.v.) for at imødekomme forordningens krav om et håndhævelsesorgan. Bemyndigelsen er udmøntet ved bekendtgørelse nr. 1188 af 12. december 2012 om Jernbanenævnet. Ankenævnet for Bus, Tog og Metro behandler klager vedrørende forordningen, der indeholder en civilretlig tvist, mens Jernbanenævnet behandler de klagesager, der ikke er omfattet af Ankenævnets kompetence.

*Til § 116*

Bestemmelsens stk. 1 og 2 er en videreførelse af den gældende lovs § 24 e, stk. 3 og § 2 d, stk. 5. Det foreslåede stk. 2 er ny.

Bestemmelsen i *stk. 1* fastsætter en frist på 8 uger for domstolsprøvelse. Hvis der ikke sker indbringelse for domstolene inden for fristen, foreslås det, at den pågældende afgørelse eller beslutning er endelig. Hensigten med bestemmelsen er, at det forventes at medvirke til at skabe større klarhed, eksempelvis i forhold til markederne for jernbanetransportydelse, at de involverede virksomheder ved, at en afgørelse eller beslutning er endelig, når der er forløbet 8 uger og der ikke er sket indbringelse for domstolene.

Det foreslås i *stk. 2*, at søgsmål i henhold til § 36, stk. 4, dog skal være anlagt inden seks måneder efter, at klagemyndighedens afgørelse er kommet frem til klageren.

Det foreslås i *stk. 3*, at en afgørelse eller beslutning som nævnt i stk. 1 ikke kan indbringes for domstolene før den administrative klageadgang er udnyttet.

*Kapitel 19*

*Straf*

*Til § 117*

Bestemmelsen viderefører med visse ændringer den gældende straffebestemmelse § 22, stk. 1-4.

Det er ikke fundet hensigtsmæssigt at videreføre straf for overtrædelse af den gældende § 21 a, stk. 2, om lukkeindretninger i private overkørsler og overgange i straffebestemmelsen, idet der er taget hånd om dette forhold andre steder i loven.

*Stk. 1* fastslår, at det straffes med bøde eller fængsel indtil 4 måneder, hvis man

- 1) påbegynder eller driver virksomhed uden fornødne certifikater, godkendelser eller tilladelser
- 2) tilsidesætter vilkår eller betingelser knyttet til en tilladelse eller godkendelse,
- 3) hindrer Trafikstyrelsen i at foretage tilsyn eller Havarikommissionen i at foretage undersøgelse,
- 4) overtræder § 24, § 26, § 43, stk. 1 § 44, § 45, § 46, § 47, § 49 § 81, stk. 1 og 2, § 86, eller
- 5) overtræder Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1371/2007 af 23. oktober 2007 om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser.

Bestemmelsen i *stk. 2* fastslår, at den, der undlader at efterkomme et påbud eller forbud, der er udstedt i henhold til loven eller de i medfør af denne fastsatte forskrifter, straffes med bøde eller fængsel indtil 4 måneder. Straffen for tilsidesættelse af et påbud eller forbud i henhold til §§ 74-76, kan dog stige til fængsel indtil 2 år.

*Stk. 3* fastslår, at den, der afgiver urigtige oplysninger til administrative myndigheder straffes med bøde eller fængsel indtil 4 måneder, medmindre højere straf er forskyldt efter den øvrige lovgivning.

Ifølge *stk. 4* kan straffen stige til fængsel indtil 2 år, hvis overtrædelserne er begået forsætligt eller ved grov uagtsomhed, og hvis der ved overtrædelserne er:

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

#### *Til § 118*

Bestemmelsen er en videreførelse af den gældende lovs § 22, stk. 6.

Bestemmelsen giver hjemmel til, at der kan fastsættes straf af bøde, fængsel indtil 4 måneder eller under skærpende omstændigheder fængsel indtil 2 i forskrifter, der fastsættes i medfør af loven, for overtrædelse af bestemmelserne i forskrifterne. I forskrifterne kan ligeledes fastsættes straf af bøde, fængsel indtil 4 måneder eller under skærpende omstændigheder fængsel indtil 2 år for overtrædelse af bestemmelser i forordninger fastsat af Det Europæiske Fællesskab om forhold, som er omfattet af denne lov.

#### *Til § 119*

Bestemmelsen er med sproglige ændringer en videreførelse af den gældende lovs § 22, stk. 4.

Bestemmelsen i *stk. 1* fastsætter, at den, der overtræder § 70, stk. 1-2, straffes med fængsel indtil 2 år. Ligeledes straffes den, der udfører sikkerhedsklassificerede funktioner for en jernbanevirksomhed eller infrastrukturforvalter til trods for, at retten hertil er midlertidigt inddraget eller frataget efter § 124 med fængsel indtil 2 år.

Efter *stk. 2* kan straffen for overtrædelse efter *stk. 1* under særligt formildende omstændigheder dog udgøre bøde.

*Til § 120*

Bestemmelsen er en videreførelse af den gældende lovs § 22, stk. 7.

Bestemmelsen fastslår, at der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel.

*Til § 121*

Bestemmelsen er en videreførelse af den gældende lovs § 22, stk. 5.

Bestemmelsen fastsætter bødestraf for den, der skaffer sig eller forsøger at skaffe sig befordring med ugyldig billet eller ugyldigt kort.

*Til § 122*

Som konsekvens af, at bestemmelserne i lov nr. 96 af 31. marts 1965 om ekspropriationer under Trafikministeriet om jernbane- og letbaneanlæg overføres til jernbaneloven, foreslås det at videreføre straffebestemmelsen i denne lovs § 2, stk. 3.

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

*Til § 123*

Bestemmelsen er en videreførelse af den gældende lovs § 22 b med den ændring, at de bestemmelser, der kan gives straffrihed for, er reduceret til de bestemmelser, der typisk overtrædes af den personkreds, der skal give indberetning til Trafikstyrelsen.

Bestemmelsens formål er at fremme indberetninger til Trafikstyrelsen og fastslår, at den, der i overensstemmelse med den foreslåede § 79, stk. 1-3, eller regler fastsat i medfør af den foreslåede § 79, stk. 4, har foretaget indberetning om sikkerhedsmæssige uregelmæssigheder, der ikke har medført en hændelse eller ulykke på jernbaneområdet, er straffri for overtrædelse af bestemmelser fastsat i medfør af § 57, stk. 1, og § 103, stk. 1.

Straffriheden vedrører alene indberetninger om sikkerhedsmæssige uregelmæssigheder, der ikke har medført en hændelse eller ulykke på jernbaneområdet, og gælder således ikke for indberetninger vedrørende ulykker og forløbere til ulykker.

Ordningen forbedrer Trafikstyrelsens mulighed for at få kendskab til visse sikkerhedsmæssige uregelmæssigheder af betydning for jernbanesikkerheden, der ikke har medført en jernbaneulykke eller –hændelse, og omfatter afvigelser af mindre betydning set i forhold til de mere alvorlige forhold, der har medført en jernbaneulykke eller –hændelse.

Henset til det forebyggende jernbanesikkerhedsmæssige arbejde er det nødvendigt, at myndighederne delagtiggøres i de erfaringer, der indhentes under det daglige arbejde i jernbanesektoren - uanset om der måtte være opstået mere eller mindre farlige situationer - således at disse erfaringer kan bearbejdes og analyseres.

Det er endvidere vigtigt, at de personer og virksomheder, som er i besiddelse af oplysningerne, meddeler forhold, der har eller kan have betydning for jernbanesikkerheden til Trafikstyrelsen. Det er vigtigt, at den pågældende har tillid til, at de meddelte oplysninger behandles fortroligt og f.eks. ikke anvendes til at iværksætte sanktioner mod den pågældende. En høj meddelelsesprocent indebærer, at de pågældende data i højere grad kan være repræsentative og tilstrækkelige til, at Trafikstyrelsen kan udlede tendenser heraf og muligvis sætte forebyggende aktiviteter i værk.

Den personkreds, der skal indberette forhold til Trafikstyrelsen i forslaget § 79, er virksomheder. Herudover er der en pligt for ansatte i virksomhederne til at indberette til de virksomheder, de er ansat i. Da en række af de overtrædelser, der i den gældende bestemmelse i dag kan gives straffrihed for, typisk vil overtrædes af borgere, herunder passagerer, er det ikke fundet nødvendigt at videreføre straffrihedsordningen for disse overtrædelser.

Den foreslåede bestemmelse viderefører derfor kun straffrihed for overtrædelse af bestemmelser fastsat i medfør af § 57, stk. 1, og § 103, stk. 1.

#### *Til § 124*

Bestemmelsen viderefører den gældende lovs § 22 a, dog er udvidelsen i stk. 2 ny. Bestemmelsen indeholder regler om frakendelse ved dom af retten til at udføre sikkerhedsklassificerede funktioner. Bestemmelsen bygger dels på reglerne om frakendelse af førerret i færdselsloven, dels på reglerne om frakendelse af retten til at gøre tjeneste på luftfartstøj i luftfartsloven. Der er dog tilstræbt en mere forenklet ordning, da der ved bestemmelsens tilblivelse skønnedes ikke at være behov for en ligeså differentieret ordning som den der gælder for færdsels- og luftfartsområdet.

Bestemmelsens *stk. 1, nr. 1-3*, fastslår, at retten til at udføre sikkerhedsklassificerede funktioner skal frakendes, når der ved tjenestens udførelse er blevet tilsidesat væsentlige hensyn til jernbanesikkerheden eller hvis den pågældende har udført eller forsøgt at udføre sikkerhedsklassificerede funktioner efter at have indtaget spiritus eller andre bevidsthedsforstyrrende midler, jf. § 70, stk. 1, nr. 1 - 3.

Bestemmelsen i *stk. 2* er ny og præciserer, at ikke alle forhold medfører ubetinget frakendelse. Der

vil dog altid være ubetinget frakendelse når en person har udført eller forsøgt udføre en sikkerhedsklassificeret funktion efter at have indtaget spiritus eller andre bevidsthedsforstyrrende stoffer. Det er udgangspunktet, at hvis der ikke er tale om spiritus- eller bevidsthedsforstyrrende stoffer, frakendes retten betinget, medmindre der er tale om skærpende omstændigheder, der er listet op i bestemmelsen. Denne ændring medfører, at der ikke længere kun er tale om ubetinget frakendelse, og er lavet for at skabe overensstemmelse med reglerne i luftfartsloven.

Bestemmelsen i *stk. 3* fastslår, at ubetinget frakendelse sker for et bestemt tidsrum af ikke under 6 måneder eller for bestandig. Betinget frakendelse sker på vilkår af, at den pågældende i en prøvetid på indtil 3 år fra endelig dom ikke udfører sikkerhedsklassificerede funktioner under sådanne omstændigheder, at retten dertil skal frakendes.

Bestemmelsen i *stk. 4* fastslår, at Trafikstyrelsen midlertidigt kan inddrage retten til at udføre sikkerhedsklassificerede funktioner, såfremt der under udøvelsen af tjenesten sker væsentlig tilsidesættelse af gældende regler og krav. Trafikstyrelsen skal i forbindelse med afgørelsen vejlede den pågældende om prøvelsesadgangen, jf. *stk. 5*.

Bestemmelsen i *stk. 5* fastslår, at den, hvis ret til at udføre sikkerhedsklassificerede funktioner er midlertidigt inddraget, kan forlange inddragelsen prøvet af domstolene. Domstolene træffer ved kendelse afgørelse om inddragelsen.

Bestemmelsen *stk. 6* fastslår, at det tidsrum, hvori retten har været midlertidigt inddraget, fradrages i frakendelsestiden.

Bestemmelsen i *stk. 7* fastslår, at hvis en person, der har ret til at udføre sikkerhedsklassificerede funktioner, og som har dansk indfødsret eller er bosat i den danske stat eller ansat i en dansk jernbanevirksomhed eller hos en dansk infrastrukturforvalter, straffet i udlandet for et forhold, der bedømt efter denne lov ville have medført frakendelse af ret til at udføre sikkerhedsklassificerede funktioner, kan sådan frakendelse ske efter offentlig påtale i Danmark.

Bestemmelsen i *stk. 8* fastslår, at hvis en person, der har ret til at udføre sikkerhedsklassificerede funktioner, i medfør af færdselsloven frakendt retten til at føre motordrevet køretøj ubetinget, kan Trafikstyrelsen, for det tidsrum frakendelsen er sket, fratage den pågældende ret til at udføre sikkerhedsklassificerede funktioner, såfremt det strafbare forhold, for hvilket vedkommende er dømt, begrunder en nærliggende fare for misbrug af retten til at udføre sikkerhedsklassificerede funktioner. Den pågældende kan forlange fratagelsen indbragt for domstolene. Trafikstyrelsen skal i forbindelse med fratagelsen vejlede den pågældende herom.

## *Kapitel 20*

### *Lovens ikrafttræden, ophævelse af andre love og ændring af andre love*

#### *Til § 125*

Det foreslås i *stk. 1*, at loven træder i kraft d. 1. januar 2015.

7. juli 2014

Transportministeriets J.nr. 2010-4523

Det forslås i *st.* 2, at Transportministeren fastsætter tidspunktet for ikrafttræden af lovens § 16, stk. 4. Ministeren kan herunder fastsætte, at de enkelte dele af § 16, stk. 4 træder i kraft på forskellige tidspunkter. Dette da lov om Femern A/S og Femern A/S landanlæg ikke er vedtaget endnu, men forventes vedtaget primo 2014.

Det foreslås i *stk.* 3, at lov om jernbane, jf. lovbekendtgørelse nr. 1249 af 11. november 2010, ophæves.

Det forslås i *stk.* 4, at Lov nr. 96 af 31. marts 1965 om ekspropriationer under Trafikministeriet ophæves.

I *Stk.* 5. forslås det, at bekendtgørelser, regulativer og aftaler m.v., der er udstedt i medført af de love angivet i *stk.* 3 og 4, forbliver i kraft, indtil de afløses eller ophæves af bestemmelser fastsat i medfør af denne lov.

#### *Til § 126*

Bestemmelsen viderefører med en enkelt sproglig ændring den gældende jernbanelovs § 8, stk. 4 og 5.

Det er fundet hensigtsmæssigt, at disse forhold reguleres i lov om DSB, jf. lovbekendtgørelse nr. 1184 af 12. oktober 2010 med senere ændringer.

For at skabe reel mulighed for konkurrence kan transportministeren i henhold til *stk.* 1 pålægge DSB – på lejevilkår – at stille rullende materiel til rådighed for udbudsforretninger vedrørende trafik udført som offentlig service. Jernbanevirksomheder, der byder på kontrakter om udførelse af offentlig service, vil derfor som hovedregel have mulighed for at kunne disponere over materiel fra DSB, hvis de vinder kontrakten. Hvis DSB selv byder på den pågældende kontrakt, forudsættes udgifterne til materiel indregnet i DSB's bud svarende til, hvad materiellet stilles til rådighed for til andre bydende jernbanevirksomheder. Hensigten hermed er at sikre, at DSB's ejerskab til materiel ikke forvrider konkurrencen om selve trafikopgaven.

Som hovedregel vil gælde, at materiellet via udbudsbetingelserne stilles til rådighed på vilkår, så den vindende jernbanevirksomhed har ret, men ikke pligt til at gøre anvendelse af det. Den vindende jernbanevirksomhed kan således som hovedregel frit vælge at anvende eget materiel til brug for trafik udført som offentlig service.

I særlige tilfælde vil udbudsbetingelserne dog kunne udformes, så de indeholder en pligt til at anvende DSB's materiel. Dette princip forudsættes alene benyttet i tilfælde, hvor kontrakten omfatter så betydelige eller specielle materielressourcer, at der ville være store vanskeligheder ved at finde anvendelse for lediggjort DSB-materiel, hvis en vindende jernbanevirksomhed måtte ønske at anvende andet materiel.

Det forudsættes, at materiellet prissættes, så lejen dækker DSB's omkostninger – herunder fuld afskrivning og forrentning – samt en af transportministeren fastsat normal fortjeneste. Det antages

at vedligeholdelsesudgifter bæres af lejerer separat.

Bestemmelsen i *stk. 2* fastslår, at transportministeren kan pålægge DSB at udføre trafik som offentlig service mod betaling. Hensigten bag bestemmelsen er at sikre offentlig service trafik i tilfælde, hvor der ikke indgives kvalificerede bud.

For at staten kan sikre den ønskede trafikering under alle omstændigheder, blev det skønnet nødvendigt at give transportministeren bemyndigelse til at pålægge DSB en forpligtelse til at udføre trafik som offentlig service i disse tilfælde. Dette skal ske ved en forhandlet kontrakt i overensstemmelse med PSO-forordningen.

Det er ikke fundet hensigtsmæssigt at videreføre klageadgangen til Klagenævnet for udbud i den gældende lovs § 24 c, stk. 3 som knytter sig til den gældende lovs § 8, stk. 4, i det der ikke vurderes at være et forhold af udbudsretlig karakter.

#### *Til § 127*

Det forslås, at der indsættes ny bestemmelse i § 127, om at lov nr. 588 af 24/06/2005 om Sund og Bælt Holding A/S ændres ved at der efter sidste pkt. i § 22, stk. 2 i Sund og Bælt loven indsættes, at transportministeren desuden kan fastsætte, at § 4 i lov om Sund og Bælt Holding A/S kun sættes i kraft for en del af de i § 4 nævnte jernbanetilslutningsanlæg og herunder bestemme, at visse dele af de nævnte anlæg ikke omfattes af ikraftsættelsen.

Bestemmelsen udgør en tilføjelse til § 22 i lov om Sund og bælt Holding A/S.

I § 4, stk. 2, i lov om Sund og Bælt Holding, bestemmes det, at A/S Storebæltsforbindelsen forestår vedligeholdelse og reinvesteringer i relation til jernbanedelen af den faste forbindelse over Storebælt. Tilsvarende gælder for A/S Øresundsforbindelsen i relation til de danske jernbanetilslutningsanlæg til den faste forbindelse over Øresund (Kastrupbanen og Vigerslevbanen). Efter Sund og Bælt lovens § 22 fastsætter transportministeren tidspunkt for ikrafttræden af § 4, herunder at dele af § 4 kan træde i kraft på forskellige tidspunkter.

P.t. er de dele af Sund og Bælt lovens § 4, stk. 2, der vedrører den faste forbindelse over Storebælt sat i kraft, jf. bekendtgørelse nr. 172 af 14/03/2006. De dele af Sund og Bælt lovens § 4, stk. 2, der vedrører den faste forbindelse over Øresund er imidlertid ikke sat i kraft, hvilket betyder, at ansvaret for vedligeholdelse af og reinvesteringer i de danske jernbanetilslutningsanlæg til den faste forbindelse over Øresund (Kastrupbanen og Vigerslevbanen) p.t. forestås af Banedanmark.

I forbindelse med det forberedende arbejde med at overdrage ansvaret for vedligehold af og reinvesteringer i Kastrupbanen og Vigerslevbanen fra Banedanmark til A/S Øresund, er det fundet

7. juli 2014

Transportministeriets J.nr. 2010-4523

hensigtsmæssigt at lade en del af jernbaneanlægget forblive under Banedanmarks ansvar. Visse dele af Kastrupbanen og Vigerslevbanen, herunder specifikke anlægselementer, udgør en følsom del af den øvrige jernbaneinfrastruktur og har stor betydning for driftsikkerheden for visse dele af den landsdækkende togdrift. Banedanmark er således for nuværende ved at gøre klar til en udskiftning af signalsystemerne på det danske jernbanenet, der skal udskiftes i løbet af de kommende år. En overdragelse af sikringsanlæggene i tilknytning hertil kan derfor med fordel afvente, at det nye signalprogram er fuldt ud implementeret.

Den foreslåede bestemmelse vil tilvejebringe den fornødne hjemmel til, at transportministeren kan fastsætte bestemmelse om en overdragelse af kun en del af de nævnte jernbanetilslutningsanlæg, herunder visse anlægselementer. Formålet er at give transportministeren mulighed for at differentiere i overdragelsen - eksempelvis i forhold til fysisk, geografisk eller funktionel afgrænsning - og dermed lade visse dele af Kastrupbanen og Vigerslevbanen være undtaget af en overdragelse fra Banedanmark til A/S Øresund bl.a. med henblik på at gennemføre overdragelsen, når dette vurderes hensigtsmæssigt.

Bestemmelsen tager i udgangspunktet sigte på en nærmere geografisk afgrænset del af jernbanen omkring Københavns Hovedbanegård samt anlægselementer med relation til sikringsområdet på hele strækningen.

Det er hensigten, at den præcise karakter af overdragelsen af ansvar for vedligehold af og reinvesteringer i Kastrupbanen og Vigerslevbanen, herunder den nærmere geografiske afgrænsning, udmøntes af transportministeren ved bekendtgørelse i umiddelbar forlængelse af ikrafttræden af jernbaneloven.