

## NOTAT

Dato 18. februar 2015  
J. nr. 2010-4523/2015-1211

### Høringsnotat vedrørende forslag til jernbanelov L 162

Et udkast af forslag til jernbanelov har været i offentlig høring fra den 9. juli 2014 til 26. august 2014. På baggrund af sensommerens indkomne høringssvar blev forslag af jernbaneloven revideret og sendt i supplerende høring fra den 22. december 2014 til den 16. januar 2015. Lovforslaget har desuden været offentligtgjort på høringsportalen i forbindelse med begge høringsrunder.

Det skal bemærkes, at bemærkninger fra 1. høringsrunde ikke er medtaget i høringsnotatet, hvor bemærkningerne er imødekommet og indarbejdet i det udkast til lovforslag, der har været i supplerende høring og videre fremgår af det endelige forslag til jernbanelov.

#### 1. Hørte myndigheder og organisationer.

Følgende myndigheder og organisationer er blevet hørt:

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 Cyklist Forbund, 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, DSB, Energinet.dk, Frie Jernbaneingenører ApS, Fagligt Fælles Forbund, Friluftsrådet, Forbrugerrådet, Havarikommissionen, Hector Rail AB, HK Trafik & Jernbane, Hove Rail Consult, Hovedstadens Lokalbaner A/S, Håndværksrådet, Interfleet Technology ApS, Jernbanenævnet, 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, Lokalbanen A/S, Malus ApS, Metro Selskabet, Midtjyske Jernbaner A/S, Midttrafik, Movia,



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

Dertil har Gjedser Jernbane, Projekt Aabenraa Veteranbane, Projekt Sydjyllands Veterantog, Metro Service A/S og Nordjyllands Trafikselskab fået lovforslaget til høring.

## **2. Høringssvarene med bemærkninger**

Transportministeriet har ved de to høringer samlet modtaget 60 høringssvar, som er vedlagt som bilag til ordførersnotatet. Flere af høringssvarerne har afgivet høringssvar til både 1. og 2. hørringsrunde.

Transportministeriet har ved den 1. hørringsrunde modtaget høringssvar fra:

- Trafikforbundet
- Øresundsbro Konsortiet
- Forbrugerrådet Tænk
- Rådet for Bæredygtig Trafik
- Landsforeningen for bygnings- og landskabskultur
- Rigsrevisionen
- Dansk Handicap Forbund
- Vejdirektoratet
- Kommissarius ved Statens Ekspropriationer på Øerne
- Odense Letbane
- DI Transport
- Arriva
- Danske Havne
- DB Schenker
- Metroselskabet
- Jernbanenævnet



- Danske Veterantogs Fællesrepræsentation (DVF)
- KL
- Sund & Bælt Holding
- Dansk Erhverv
- Aarhus Letbane
- Danmarks Naturfredningsforening
- Movia
- Danske Regioner
- Friluftsrådet
- Ankenævnet for Bus, Tog og Metro
- Dansk Energi
- Regionstog
- Aalborg Kommune
- Dansk Byggeri
- Transportstyrelsen, SE
- Dansk Arbejdsgiverforening
- Advokatsamfundet
- Håndværksrådet
- By og Havn
- Dansk Transport og Logistik
- Dansk Jernbaneforbund
- DSB
- Vigand Rasmussen

Transportstyrelsen, SE, Dansk Arbejdsgiverforening, Advokatsamfundet, Håndværksrådet, By og Havn, Dansk Transport og Logistik samt Dansk Jernbaneforbund har meddelt, at de ikke har bemærkninger til lovforslaget. Dansk Transport og Logistik finder, at loven er blevet lettere tilgængelig i sin struktur og sprog, og har ikke yderligere bemærkninger. Idet Dansk Byggeri takker for høringsmuligheden kan de meddele, at de støtter revisionen af loven om jernbane. Movia henviser i sit høringssvar til det af Danske Regioner afgivne høringssvar. Dansk Erhverv henviser til DB Schenkers høringssvar og kan ellers oplyse, at de ikke har yderligere bemærkninger til forslaget. Dertil har Bandedanmark telefonisk tilkendegivet, at de ikke har bemærkninger til lovforslaget.

Transportministeriet har ved den 2. høringsrunde modtaget høringssvar fra:

- Øresundsbro Konsortiet
- Forbrugerrådet Tænk
- Captrain
- DSB
- Vejdirektoratet
- Movia
- Danske Regioner
- Kommissarius ved Statens Ekspropriationer på Øerne
- Arriva
- Metroselskabet



- Aarhus Letbane
- Jernbanenævnet
- Dansk Jernbaneforbund
- Transportstyrelsen, SE
- Advokatsamfundet
- Havarikommissionen
- Dansk Erhverv
- Dansk Ledningsejerforum
- Rigsrevisionen
- Dansk Arbejdsgiverforening
- Carl Dixen Pedersen

Dansk Jernbaneforbund, Transportstyrelsen, SE, Advokatsamfundet, Havarikommissionen, Dansk Erhverv og Dansk Ledningsejerforum har meddelt, at de ikke har bemærkninger til lovforslaget. Rigsrevisionen har noteret sig, at Rigsrevisionens bemærkninger afgivet i forbindelse med 1. høringsrunde er blevet imødekommet, og Rigsrevisionen har ellers ikke yderligere kommentarer. Dansk Arbejdsgiverforening (DA) har meddelt, at de ikke ønsker at afgive bemærkninger, da sagen falder uden for DA's virkefelt.

I det nedenstående gennemgås de væsentligste emner fra de indkomne høringsvar afgivet i forbindelse med begge høringsrunder. Høringsvarene behandles samlet. Høringsvarene er gennemgået i hovedtræk, og derfor er alle forhold i høringsvarene ikke kommenteret.

*Transportministeriets bemærkninger er anført med kursiv.*

## **2.1. Markedsadgang - Gennemførelse af omarbejdningen af 1. jernbanepakke**

### Generelt

DB Schenker, Danske Havne, DI Transport, Arriva, DSB og Captrain har haft bemærkninger til lovforslagets bestemmelser om markedsadgang.

*Lovforslagets bestemmelser om markedsadgang lovfæster det gældende princip i jernbaneloven om, at der som udgangspunkt er adgang for alle jernbanevirksomheder til på lige og gennemsigtige vilkår at benytte statens jernbaneinfrastruktur til såvel national som international trafik. Bestemmelserne om markedsadgang indeholder dertil nye elementer. Lovforslaget indebærer, at kredsen af ansøgere nu også omfatter andre end jernbanevirksomheder, hvad følger af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU af 21. november 2012 om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde (i det følgende benævnt omarbejdningen af 1. jernbanepakke). Lovforslaget præciserer endvidere, at der som udgangspunkt også er lige adgang til jernbanerela-*



terede serviceydelse, som eksempelvis vedligeholdelsesfaciliteter, vaske- og rengøringsfaciliteter m.v.

Side 5/27

DB Schenker har stillet spørgsmål vedrørende det forhold, at ansøgerkredsen, som kan søge om infrastrukturkapacitet (kanaler), er udvidet til nu også at omfatte andre end jernbanevirksomheder. DB Schenker mener, at det alene er jernbanevirksomheder, der har adgang til infrastrukturen, hvorfor lovforslagets § 4, stk. 1 alene bør omhandle jernbanevirksomheder.

Dertil mener DB Schenker, at det bør udgå af lovforslagets § 5, stk. 2, at tilde-  
ling af betjeningskapacitet på kombiterminaler skal ske i samarbejde med in-  
frastrukturforvalteren for det baneafsnit, hvor kombiterminalen er beliggende.  
DB Schenker mener, at infrastrukturforvalteren skal tildele frem til kombiter-  
minalen, mens forvalteren af kombiterminaler tildeler inden for og på selve  
kombiterminalen. Dertil mener DB Schenker, at det i bemærkningerne til lov-  
forslagets § 5, stk. 2 bør præciseres, at jernbanevirksomheder som udgangs-  
punkt ikke har adgang til "egen-handling" på kombiterminaler.

Slutteligt mener DB Schenker, at Trafikstyrelsen bør pålægges særlig tavsheds-  
pligt i forbindelse med Trafikstyrelsen tilsyn.

*Transportministeriet bemærker, at det følger af omarbejdningen af 1. jernba-  
nepakke, at ansøgning om adgang til infrastruktur kan indgives både af jern-  
banevirksomheder og af ansøger. Ansøgere kan f.eks. være speditører og ope-  
ratorer inden for kombineret transport. For at kunne benytte infrastruktur-  
kapaciteten skal ansøgere, der ikke er jernbanevirksomheder dog udpege en  
jernbanevirksomhed, der skal indgå en aftale med Banedanmark. Det følger  
af lovforslaget, at ansøgere har lige adgang på ikke-diskriminerende vilkår til  
at søge om at købe (jernbanevirksomheder) eller reservere (andre ansøgere)  
infrastrukturkapacitet på statens jernbaneinfrastruktur.*

*Transportministeriet er enig med DB Schenker i, at infrastrukturforvalteren  
tildeler kapacitet (kanaler) frem til kombiterminalen, mens forvalteren af  
kombiterminalen tildeler kapacitet (kanaler) inden for og på kombitermina-  
len. Samarbejdet mellem forvalter af kombiterminaler og infrastrukturforval-  
ter skal sikre, at der sker bedst mulig sammenhæng i togtrafikken frem til  
kombiterminalen.*

*Transportministeriet finder, at spørgsmålet om "egen-handling" bør regule-  
res af bekendtgørelse om kombiterminaler og yderligere suppleres ved afta-  
ler mellem forvalter af kombiterminaler og jernbanevirksomhederne. Det  
bemærkes, at bekendtgørelse om modtagerpligt på kombiterminaler vil blive  
revideret i forbindelse med lovforslagets ikrafttrædelse.*

*Trafikstyrelsens medarbejdere er underlagt forvaltningsrettens regler om  
tavshedspligt, når Trafikstyrelsen foretager tilsyn med virksomheder på jern-  
banen. Det er ikke nødvendigt, at medarbejderne pålægges særlig tavsheds-*



*pligt i forbindelse med disse tilsyn. For så vidt angår oplysninger tilvejebragt i forbindelse med indberetning ved ulykker og hændelser, beredskabsforhold samt undersøgelser af ulykker og hændelser er der fastsat særlige regler om tavshedspligt i §§ 78, 80 og 98.*

Captrain ønsker, at lovforslaget tydeliggør bestemmelserne om udførelse af selvstændig rangering på kombiterminaler af andre operatører end forvalteren af kombiterminaler, jævnfør lovforslagets § 5 og bemærkninger hertil. Captrain ønsker, at andre operatører får adgang til selvstændig rangering, da Captrain mener, at det vil skabe konkurrence på markedet.

*Transportministeriet har noteret sig Captrains bemærkninger. Som det fremgår af ovennævnte svar til DB Schenker om adgang til "egen handling", reguleres forholdet i bekendtgørelse om modtagerpligt på kombiterminaler. Som det følger af lovforslaget, skal bekendtgørelsen om modtagepligt på kombiterminaler, revideres. Der vil i revisionen af bekendtgørelsen inddrages overvejelser om tydeliggørelse af reglerne omkring jernbanevirksomhedernes anvendelse af kombiterminalens faciliteter og ydelser.*

*Transportministeriet er enig i, at det er vigtigt med konkurrence på jernbanemarkedet, men skal ligeledes bemærke, at forvalter af kombiterminaler skal have uafhængighed vedrørende organisation og beslutningstagning. Dette er for at sikre fuld gennemsigtighed og adgang uden forskelsbehandling til servicefaciliteter og levering af ydelser ved disse faciliteter. I lovforslaget er ordet tilbudte fjernet i forbindelse med de ydelser, som forvaltere af kombiterminaler stiller til rådighed. Der vil være mulighed for at klage over kombiterminalens takster til Jernbanenævnet.*

DB Schenker og DI Transport finder det vigtigt, at lovforslagets kompensationsordning, om at understøtte konkurrencemæssig ligestilling af jernbanegods-transport med andre former for godstransport (det såkaldte miljøtilskud), fastholdes. DB Schenker ønsker, at ordningen skal være obligatorisk og ikke fakultativ i form af, at transportministeren kan fastsætte en kompensationsordning.

*Det er med lovforslaget Transportministeriets intention at give mulighed for at fastsætte en kompensationsordning (miljøtilskuddet) uden at være bundet til at fastholde en sådan. Lovforslagets fakultative ordlyd følger af art. 34 i omarbejdningen af 1. jernbanepakke, hvorfor Transportministeriet ikke ser, at det skal ændres.*

DSB forudsætter, at når det følger af § 5, at spor inden for reparationsværksteder og lokomotivremiser er undtaget fra begrebet "jernbaneinfrastruktur", så er hele værkstedsområdet undtaget fra bestemmelsen. Dertil ønsker DSB, at det fastslås, at det ved tildeling af infrastrukturkapacitet(kanaler) kun er international godstrafik i internationale godskorridorer, der har forrang i forhold til passagertrafik. DSB antager, at fortrinsretten til godstrafik ikke gælder i situa-



tioner med driftsforstyrrelser, således at der vil ske prioritering af passagertrafikken ved genopretning af trafikken. DSB mener, at det er beklageligt, at der i lovforslagets § 5 sondres mellem hvilken betaling, der kan opkræves for standsning på henholdsvis stationer beliggende på jernbaneinfrastruktur ejet af staten eller på privatejet jernbaneinfrastruktur. DSB lægger til grund, at DSB alene skal stille eksisterende billetsalgsudstyr til rådighed efter § 5, og at Transportministeriet vil tage højde for DSB's varetagelse af opgaver relateret til stationer og billetsalg ved eventuel udskæring af trafik og kontraktjusteringer.

*Værkstedsområder er ikke eksplicit undtaget fra § 5 om adgang til stationer, kombiterminaler og jernbanerelaterede serviceydelse. Hvorvidt værkstedsområder skal undtages fra bestemmelsen beror på en konkret vurdering af afgrænsningen af området, herunder om det er muligt for andre at køre ind og ud af området uden ærinde til det pågældende værksted.*

*Begrebet godstrafik i internationale godskorridorer er videreført fra gældende ret. Det følger af godsforordningens art. 1, at forordningen fastsætter regler for etablering og organisering af internationale jernbanekorridorer for konkurrencebaseret jernbanegodstransport med sigte på udvikling af et europæisk banenet med henblik på konkurrencebaseret godstransport. Ved kanaltildeling af overbelastet infrastruktur følger det af art. 47 i omarbejdningen af 1. jernbanepakke, at der skal tages behørigt hensyn til betydningen af godstransporttjenester og især internationale godstransporttjenester ved fastlæggelsen af prioriteringskriterierne. Med godsforordningens er der på visse strækninger indført forhåndsprioriteringer til godstog, der krydser mindst én landegrænse, jf. godsforordningens art. 14, stk. 4.*

*Det er hverken reguleret i gældende jernbanelov eller i lovforslaget, hvordan der skal prioriteres i forbindelse med genopretning af togtrafikken efter driftsforstyrrelser.*

*Transportministeriet bemærker, at der allerede i dag sondres mellem hvilken betaling, der kan opkræves for standsning på henholdsvis stationer beliggende på jernbaneinfrastruktur ejet af staten eller på privatejet jernbaneinfrastruktur efter bekendtgørelse om modtagerpligt på stationer, der alene vedrører stationer beliggende på jernbaneinfrastruktur ejet af staten.*

*Det er hensigten, at DSB alene skal stille eksisterende billetsalgsudstyr til rådighed efter § 5. Ved eventuelt fremtidigt behov for investeringer, vil der tages konkret og særskilt stilling til udgiftsfordelingen.*

*Transportministeriet forudsætter, at der ved udskæring af trafik og tilhørende justeringer af kontraktbetaling sker reguleringsfastsættelse med afsæt i den faktiske omkostningspåvirkning af DSB.*

Danske Havne forstår de specielle bemærkninger til § 5 som om, at bekendtgørelserne om modtagerpligt på stationer og kombiterminaler ikke ændres på baggrund af lovforslaget. Dertil ønsker Danske Havne, at det overvejes om tak-





ster for kombiterminaler bør fastsættes ud fra fri prisfastsættelse på fair og gennemsigtige vilkår.

Side 8/27

*Det følger af lovforslagets bemærkninger, at bekendtgørelserne om modtagerpligt på stationer og kombiterminaler skal revideres på baggrund af lovforslaget. I forbindelse med revisionen vil forhold om takster og adgang blive gennemgået. Det er ikke hensigten, at gældende takstforhold for terminaler på havne skal ændres.*

Arriva mener, at det er uhensigtsmæssigt, at det i lovforslagets § 5, stk. 3 gengives, at jernbanerelaterede serviceydelser omfatter vedligeholdelsesfaciliteter, klargøringscentre mv., men ikke vedligeholdelsesfaciliteter, der er beregnet for specifikke materieltyper, uden at det videre forklares, hvad specifikke materieltyper omfatter. Dertil forslår Arriva, at ”offentlig tjeneste” i lovforslagets § 4, stk. 2 ændres til ”offentlig service trafik”.

Slutteligt lægger Arriva vægt på, at hvis havnespor i lovforslaget er at betragte som privatejede spor, så skal det eksplicit fremgå af lovforslaget, at havnespor er omfattet af jernbaneloven.

*De jernbanerelaterede serviceydelser fremgår af omarbejdningen af 1. jernbanepakke. Det fremgår af bemærkningerne til lovforslagets § 5, stk. 3, at der med vedligeholdelsesfaciliteter, der er beregnet til specifikke materieltyper, tænkes på faciliteter, der er specielt bygget til og begrænset til vedligeholdelse af bestemte typer togsæt; som eksempel kan nævnes IC3 klargøringscentre.*

*Begrebet ”offentlig tjeneste” følger af artikel 11 punkt 1, anden del i omarbejdningen af 1. jernbanepakke. Begrebet fastholdes af den grund i lovforslaget.*

*Det følger af bemærkningerne til lovforslaget, at 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. Havnespor skal ikke betragtes som privatejede spor og er derfor omfattet af jernbaneloven, hvilket ligeledes følger af bemærkningerne til lovforslagets § 5.*

## **2.2. Bybaner generelt**

Der er modtaget flere bemærkninger til lovforslagets bestemmelser om bybaner herunder fra Metroselskabet, Aalborg Kommune, Aarhus Letbane, Odense Letbane, Arriva og Rådet for Bæredygtig Trafik.

Metroselskabet, Aarhus Letbane, Odense Letbane, Rådet for Bæredygtig Trafik og Arriva har stillet spørgsmål til definitionerne af bybaner samt lovforslagets anvendelsesområde i forhold til bybaner.





*Med lovforslaget foreslås som noget nyt indført begrebet bybaner, som omfatter metro, letbaner og S-tog. Baggrunden for definitionen er, at der findes en række fællestræk for disse baner, f.eks. at de er undtaget fra interoperabilitetsdirektivet fra 2008 og kører i deres eget system eller er adskilt fra resten af jernbanenettet. Det foreslås derfor at samle disse tre typer baner under et begreb. Begrebet bybaner relaterer sig til transport i byer og forstæder, som det er defineret i omarbejdningen af 1. jernbanepakke.*

*Lovforslaget gælder som udgangspunkt for jernbaner, herunder bybaner, dvs. al skinnebåren trafik i modsætning til den, der kører på gummihjul. Fælles for bybaner er, at de er omfattet af hovedparten af lovforslagets bestemmelser. Dertil bemyndiges transportministeren til at fastsætte regler om specielle forhold for bybaner. Det skal kort bemærkes, at privatbanerne ikke er at betragte som bybaner i lovforslagets sammenhæng. Transportministeriet ser det ikke nødvendigt at udspecificere definitioner på området yderligere i lovforslaget, men det kan blive relevant i forbindelse med bekendtgørelser eller andre administrative forskrifter på området.*

### **2.3. Særligt for letbaner og Metro**

Aarhus Letbane bemærker, at lovforslagets bestemmelser om adgang til jernbanestationer m.v. ikke gælder for letbaner. Aarhus Letbane mener at skulle være omfattet af §§ 17 og 53, stk. 3 om henholdsvis kapacitetstildeling og erstatningsansvar for gods, da der ifølge anlægsloven for Aarhus Letbane er lagt op til, at der skal være mulighed for at køre gods mellem Aarhus H og Grenaa.

*Det følger af særlov for Aarhus Letbane, at letbanen består af en letbane fra Aarhus H, men det er ikke hensigten med forslag til jernbanelov at give letbaner generel adgang til jernbanestationer. I overensstemmelse hermed er letbaner ikke omfattet af omarbejdningen af 1. jernbanepakkes bestemmelser om markedsadgang. Aarhus Letbanes eventuelle adgang til stationer skal derfor følge af andet retsgrundlag end lovforslaget.*

*Det følger af politisk aftale af 26. november 2010 om Bedre mobilitet, at anlægget mellem Aarhus H og Grenaa i dag er udformet til kørsel med godstog, men at strækningen ikke benyttes til godstog. Såfremt der i fremtiden skal køre godstog på strækningen mellem Aarhus H og Grenaa er parterne bag aftalen indforstået med, at disse kun må køre om natten, og samtidig skal banen være lukket for passagertrafik.*

*Transportministeriet ser på den baggrund ikke behov for, at bybaner skal være omfattet af § 17. Hvor der bliver behov for godskørsel, vil det blive vurderet, om § 53, stk. 3 skal omfatte bybaner, men lige nu er der intet behov herfor.*

Metroselskabet og Arriva bemærker, at lovforslagets bestemmelser om kompetence- og helbreds krav ikke gælder for metro og letbaner. Metroselskabet vil



gerne vide, hvorfor metro og letbaner ikke er omfattet. Arriva har endvidere ønsket oplyst, hvilke regler, der gælder for S-togsførere.

Side 10/27

*Det er angivet i lovforslagets anvendelsesområde, at bestemmelserne om helbreds- og kompetencekrav ikke gælder for metrosteward og letbaneførere, men for S-baneførere. Det ses hensigtsmæssigt at skabe ensrettede regler for metro og letbaner, da de driftsmæssigt er sammenlignelige. Dermed kommer de særlige regler, der i dag gælder for letbaneførere, ligeledes til at gælde for metrosteward og på sigt for S-togsførere. Lovforslagets hjemmel til ministeren til at fastsætte regler om helbreds- og kompetencekrav for bybaneførere, giver mulighed for at lade regler for letbaneførere og metrosteward også gælde for S-baneførere, hvis der opstår behov herfor.*

Metroselskabet oplyser, at bekendtgørelsen om jernbanevirksomhed på letbaner (den københavnske metro) som blandt andet ligger til grund for afgrænsningen af metroens område, er vigtig for Metroselskabet. Det oplyses, at der på begge sider af metroens strækninger m.v. er opsat skilte med henvisning til denne bekendtgørelse, og det er forbudt og forbundet med livsfare at færdes på de indhegnede dele af metroens område. Metroselskabet ønsker, at der indsættes ny bestemmelse i lovforslaget om, at en jernbane, herunder en bybane, under anlæg, når anlægsprocessen er så langt, at dette er rimeligt, bliver omfattet af jernbaneloven, herunder dennes politibestemmelser. Metroselskabet foreslår, at det tilføjes i § 41, at infrastrukturforvalterens og jernbanevirksomhedernes område ligeledes omfatter tunnelstrækninger og højbanestrækninger. Metroselskabet mener, at bybaner mangler i forhold til at være omfattet af §§ 30-33 om ekspropriation.

*Transportministeriet kan oplyse, at bekendtgørelsen om jernbanevirksomhed på letbaner (den københavnske metro) forbliver i kraft, men vil blive ændret i henhold til lovforslaget. Metro bliver med lovforslaget selvstændigt defineret som en underkategori under bybaner og ikke en underkategori under letbaner, som det ses i dag.*

*Transportministeriet har forståelse for, at der kan være ordensmæssige udfordringer i forbindelse med anlæggelse af baner. Dog finder Transportministeriet, at eventuelle problemstillinger bør løses gennem anden regulering, da jernbaneloven først finder anvendelse, når et anlæg er opført og godkendt til ibrugtagning.*

*Det er tilføjet i lovforslagets § 41, at infrastrukturforvalterens og jernbanevirksomhedernes område ligeledes omfatter tunneler og højbaner.*

*Bybaner er omfattet af bestemmelserne om ekspropriation i henhold til jernbanelovens anvendelsesområde, hvor det fremgår, at loven gælder for jernbaner, herunder bybaner, med de få undtagelser, der følger af § 2, stk. 3.*



Metroselskabet og Odense Letbane mener, at det skal sikres, at lovforslagets afsnit om sikring af baneafsnittet og driften på sporene ligeledes skal omfatte letbaner og metro, og dette gøres ved ikke at benytte ”infrastrukturforvalterens grund” eller ”banearealer”, da disse ikke harmonerer med definitioner på letbane- eller metroområdet. Metroselskabet mener, at banearealer, som brugt i § 25 om rydning af beplantning, bør ændres til infrastrukturforvalterens og jernbanevirksomhedens område.

*Eftersom at bybaner i det væsentligste er omfattet af jernbaneloven finder jernbanelovens terminologi ligeledes anvendelse på bybaneområder og banearealer omkring bybaner. Det er ikke hensigtsmæssigt at bruge infrastrukturforvalterens område i § 25, idet begrebet jernbaneinfrastrukturforvalterens område omfatter mere end begrebet baneareal. Baneareal omfatter alene arealer umiddelbart op til skinnerne, hvilket er hensigten med bestemmelsen i § 25.*

*I bemærkningerne til de bestemmelser i lovforslaget, som vedrører forhold af ovennævnte karakter, fremgår det, at banearealer er en generel benævnelse, der skal forstås bredt og dermed ligeledes omfatte banearealer omkring bybaner.*

Odense Letbane foreslår, at letbaners matrikulære forhold beskrives i lovbetragtningerne, herunder at letbaner ofte vil være beliggende i et udmatrikuleret vejareal, og at letbaner derfor bør have en stedsevarende og uopsigelig brugsret til vejarealet.

*Transportministeriet finder ikke, at ovennævnte forhold skal reguleres i lovforslaget. Lovforslaget indeholder en hjemmel til ekspropriation både midlertidig og permanent. Denne hjemmel kan bl.a. bruges af anlægsselskaber oprettet ved lov til brug for et projekt, som de ved lov har fået hjemmel til at anlægge. På den baggrund ses det ikke nødvendigt, at indsætte en stedsevarende og uopsigelig brugsret til vejarealet.*

#### **2.4. Havarikommisionen**

DB Schenker bemærker, at de finder det uhensigtsmæssigt, at Havarikommisionens undersøgelsespligt med lovforslaget ændres til at omfatte alvorlige ulykker og hændelser på jernbaneområdet. Dertil ønsker DB Schenker, at der fastsættes en eksplicit tidsfrist for afslutning af Havarikommisionens undersøgelse.

*Efter gældende ret har Havarikommision for Civil Luftfart og Jernbane (Havarikommisionen) pligt til at undersøge alle ulykker og hændelser på jernbaneområdet. Lovforslagets foreslår, at Havarikommisionen forpligtes til at undersøge alvorlige ulykker og hændelser på jernbaneområdet i Danmark, mens Havarikommisionen kan vælge at undersøge øvrige ulykker og hændelser på jernbaneområdet i Danmark. Den foreslåede ændring vil med-*



*føre en harmonisering af retstilstanden i Danmark med EU-reglerne i henhold til jernbanesikkerhedsdirektivet. Transportministeriet ser ikke, at denne ændring vil medføre en forringelse af jernbanesikkerheden i Danmark. Ved Havarikommissionens afgørelse af hvorvidt der skal gennemføres en undersøgelse af en ikke-almindelig ulykke eller hændelse, vil der blandt andet blive taget hensyn til ulykkens eller hændelsens alvor, hvorvidt ulykken eller hændelsen er et led i en række ulykker eller hændelser af relevans for systemet som helhed samt hændelsens indvirkning på jernbanesikkerheden.*

*Vedrørende fastsættelse af en tidsfrist for en undersøgelses afslutning bemærker Transportministeriet, at det følger af jernbanesikkerhedsdirektivets art. 23, at en undersøgelse skal afsluttes så hurtigt som muligt og så vidt det er muligt inden for 12 måneder efter ulykken eller hændelsen. Af lovforslagets § 85 fremgår det, at undersøgelseslederen skal udføre sine opgaver så effektivt og hurtigt som muligt.*

Aarhus Letbane mener, at det er uklart hvilke regler, der gælder i tilfælde af, at et letbanekøretøj havarerer eller påkører en bil i f.eks. et vejkryds.

*Det fremgår af bemærkningerne til lovforslagets § 81, at alvorlige ulykker og ulykker for bybaner ligeledes er omfattet af Havarikommissionens undersøgelse, selvom jernbanesikkerhedsdirektivet giver mulighed for at undtage disse baner. Dette gælder også for ulykker, hvor letbaner kører i delt tracé på færdselslovens område. Efter færdselslovens § 9, stk. 3 skal køretøjer, der har været indblandet i uheldet, flyttes, hvis dets placering er til fare for færdslen. Det samme vil kunne gøre sig gældende ved ulykker, der reguleres af jernbaneloven. En sådan flytning vil skulle ske i sammenråd med Havarikommissionen, med mindre der er tale om en akut faresituation.*

*Det følger af bemærkningerne til § 85, at de indblandede køretøjer kan være jernbanekøretøjer eller f.eks. biler, lastbiler og lignende.*

## **2.5. Ekspropriation, klimatilpasning m.v.**

### Generelt

Danske Regioner, Kommissarius ved Statens Ekspropriationer på Øerne, Vejdirektoratet, Aalborg Kommune og Lokalbanen har haft bemærkninger til lovforslagets bestemmelser om kapitlet om ekspropriation og anlæg af baner.

*Indledningsvis skal det bemærkes, at der har udviklet sig en praksis for at indføre ekspropriationshjemler i de enkelte anlægslove sideløbende med hjemlerne, der findes i ekspropriationsloven fra 1965. Med lovforslaget foreslås det, at 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 flere forskellige tiltag i forbindelse med anlæg af baner, herunder*



*byggelinjer og fremrykket ekspropriation i seneste ændring af jernbaneloven i lov nr. 747 af 25. juni 2014.*

Side 13/27

Vejdirektoratet gør opmærksom på, at der bliver brugt lidt blandet sprogbrug vedrørende fremrykket ekspropriation og fremrykket overtagelse i lovforslagets § 39. I vejloven bruges ekspropriation, når en ejendom tages mod borgerenes ønske, mens fremrykket overtagelse bruges, når borgerne selv skal bede staten om at overtage ejendommen. Dertil gør Vejdirektoratet opmærksom på, at der ikke er enslydende forklaringer i § 33, stk. 2 og § 37, stk. 4.

*Begrebet fremrykket ekspropriation bruges alene i overskriften til lovforslagets § 39 for at udtrykke, at bestemmelsen har tæt tilknytning til ekspropriation. Det fremgår af selve bestemmelsen, at der er tale om overtagelse af ejendom før tidspunktet for de ordinære ekspropriationer.*

*§ 33, stk. 2 og § 37, stk. 4 er blevet ensrettet.*

Danske Regioner, Lokalbansen og Movia anmoder om, at det i bemærkningerne præciseres, at privatbanerne, i forhold til allerede gældende praksis, også fremover kan iværksætte ekspropriation.

*Privatbanerne er i dag omfattet af ekspropriationslovens hjemmel om, at transportministeren for ikke-statslige anlæg kan tillade, at der iværksættes ekspropriation til samme formål som til statslige anlæg. Det har med lovforslaget være hensigten at fastholde denne hjemmel, hvilket er blevet præciseret i lovforslagets bemærkninger.*

Kommissarius ved Statens Ekspropriationer på Øerne mener, at lovforslaget bør ensrettes med udkast til forslag til offentlig vej, herunder bør bestemmelser vedr. overtagelse i forbindelse med pålæg af byggelinjer og fremrykket ekspropriation svare til hinanden, således at behandlingen af disse sager sker ens på vej- og jernbaneområdet. Kommissarius gør opmærksom på, at lovforslagets bestemmelse om klimatilpasning er en ny bestemmelse, som pålægger eventuelle nye sager til Kommissariatet. Kommissariatet kan på nuværende tidspunkt ikke vurdere et eventuelt ekstra ressourceforbrug til behandlingen af sager.

Dertil ønsker Kommissarius, at det skal præciseres i bemærkningerne til bestemmelserne om overtagelse før tidspunktet for de ordinære ekspropriationer (§ 33) og overtagelse i forbindelse med pålæg af byggelinjer (§ 37), hvad der skal ske i den mulige situation, hvor ekspropriationskommissionen ændrer et afslag på overtagelse til overtagelse.

*Transportministeriet har taget bemærkningerne til efterretning og har korriigeret lovforslagets bestemmelser om ekspropriation, således de i videst mulige udstrækning er i overensstemmelse med vejlovens bestemmelser om ekspropriation. Der er dermed sket en ensretning i forhold til lovforslagets bestemmelser om pålæg af byggelinjer, forundersøgelse og fremrykket ekspropriation.*



*I situationer, hvor ekspropriationskommissionen ændrer et afslag på overtagelse til overtagelse, forestiller Transportministeriet sig, at Kommissarius i første omgang alene behandler forholdet om overtagelse og i sin kendelse gør opmærksom på, at ejeren kan forfølge en forhandlet løsning med henholdsvis transportministeren eller anlægsmyndigheden, eller bede om, at sagen henvises direkte til Kommissarius til erstatningsfastsættelse. Ejeren har på den måde mulighed for at indgå en forhandlet løsning, og hvis der ikke kan opnås enighed om prisen for ejendommens overtagelse, kan sagen efterfølgende henvises til Kommissarius.*

Aalborg Kommune ønsker at vide, hvordan kommunen får viden om et konkret anlægs udstrækning og placering og dermed betydningen for et ansøgt byggeri, hvis anlægget ikke er offentliggjort i de databaser, hvor bygningsmyndigheden laver en konfliktsøgning i forbindelse med sagsbehandlingen.

*Lovforslaget er ændret, så det følger af § 34 om forbud, at Transportministeren skal offentliggøre forbud og sende meddelelse til de ejere og brugere, hvis ejendomme direkte berøres af forbuddet, og hvis adkomst fremgår af tingbogen. På den måde skulle kommuner og andre kunne gøre sig bekendt med forbud og pålæg af byggelinjer.*

Friluftsrådet ønsker, at det fremgår af lovforslaget, at der ved ekspropriation kan gives tilladelse til, at midlertidige arbejdsvej etableres som permanente rekreative banestier.

*Det følger af gældende ret, at transportministeren kan ekspropriere 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, herunder f.eks. til etablering af fornødne adgangsveje, fyrilinjer, oplagspladser, garager, værksteder, tjenesteboliger, administrationsbygninger, signaler og sikringsanlæg. Lovforslaget viderefører i vid udstrækning dette anvendelsesområde, som ekspropriation til rekreative banestier ikke naturligt falder ind under. Dette spørgsmål bør derfor efter Transportministeriets opfattelse reguleres i anden sammenhæng.*

## **2.6. Afgifter**

Aalborg Kommune har bemærkninger til lovforslagets afgiftsbestemmelse i forhold til Trafikstyrelsen tilsyn med bybaner, herunder mener Aalborg Kommune ikke, at en letbane bør betale for at køre på sit eget net.

*Afgiften opkræves i forhold til Trafikstyrelsens tilsyn med virksomhedernes sikkerhedscertifikater og/eller sikkerhedsgodkendelse. I overensstemmelse med gældende ret vil en bybane, herunder en letbane, som er indehaver af både en sikkerhedsgodkendelse som infrastrukturforvaltere og et sikkerhedscertifikat, skulle betale for både tilsynet med sikkerhedsgodkendelsen og sik-*





kerhedscertifikatet. Hertil skal der lægges en aktivitetsafhængig afgift pr. kørt togkilometer, der betales af infrastrukturforvaltere, jernbanevirksomheder, bybaner og entreprenører m.fl., som ønsker at lade sig sikkerhedscertificere.

Da der er tale om en afgift, er denne fastsat ved lov. Det er præciseret i lovforslagets bestemmelse om afgifter, at virksomheder, som udfører transport på bybaner, betaler et årligt grundbeløb på 50.900 kr. pr. sikkerhedscertifikat samt en årlig aktivitetsafgift på 0,0445 kr. pr. kørt togkilometer. Dertil betaler forvaltere af bybaner et årligt grundbeløb på og 50.900 kr. pr. sikkerhedsgodkendelse samt 0,0445 kr. pr. kørt togkilometer på den pågældendes infrastruktur. Hvor bybaner udfylder en dobbeltrolle som både jernbanevirksomhed og infrastrukturforvalter, skal der betales afgifter for begge disse funktioner.

Øresundsbro Konsortiet udtaler, at de ikke mener, at Konsortiet er omfattet af lovforslagets § 109 om betaling af afgift for udførelse af tilsyn.

Transportministeriet skal bemærke, at dette spørgsmål tidligere har været rejst og besvaret i forbindelse med afgiftens indførelse i 2012. Øresundsbro Konsortiet har opnået en sikkerhedsgodkendelse som infrastrukturforvalter fra Trafikstyrelsen, og Trafikstyrelsen fører tilsyn med konsortiet. Da afgiften efter lovforslaget § 109 bygger på tilsyn med virksomhedernes eller infrastrukturforvalters sikkerhedscertifikat eller sikkerhedsgodkendelse, er konsortiet ligeledes omfattet af lovforslagets afgiftsbestemmelse.

DSB forudsætter, at opdelingen af tilsynet med DSB regnskabsreglement mellem Jernbanenævnet og Transportministeriet ikke vil medføre væsentligt øget administration og dermed omkostninger for DSB, idet DSB i modsat fald må kompenseres herfor.

Transportministeriet ser ikke, at opdelingen vil medføre øget administration.

## **2.7. Tilsynsorganet - Gennemførelse af omarbejdningen af 1. jernbanepakke**

### Generelt

Jernbanenævnet, Forbrugerrådet Tænk, Arriva, DSB og Danske Regioner har afgivet bemærkninger til lovforslagets bestemmelser om tilsynsorganet (i Danmark Jernbanenævnet).

Lovforslagets bestemmelser om Jernbanenævnet, herunder om markedsovervågning og tilsyn tilpasses for at tage højde for de ændringer, der følger af omarbejdningen af 1. jernbanepakke. Det drejer sig bl.a. om hjemler til at fastsætte regler om uafhængighed, udpegning af medlemmer, at iværksætte revision, herunder ekstern revision for at kontrollere regnskabsmæssig ad-





*skillelse samt at opkræve tvangsbøder i forbindelse med undladelse af at indgive oplysninger eller efterkomme en afgørelse truffet af Jernbanenævnet.*

Side 16/27

Jernbanenævnet og Forbrugerrådet Tænk har udtrykt betænkeligheder ved, at Jernbanenævnets sekretariatsbetjening foreslås varetaget af Trafikstyrelsen, da Trafikstyrelsen er en af de myndigheder, hvis afgørelser er underkastet Jernbanenævnets tilsyns- og afgørelseskompetence. Jernbanenævner mener, at det er af helt central betydning for nævnet, at sekretariatsopgaverne placeres i en selvstændig enhed på en sådan måde, at enhver tvivl om almindelig og speciel inhabilitet for sekretariatets ledelse og medarbejdere – eller for andre dele af styrelsen – effektivt forebygges.

*Transportministeriet er enig i, at det er centralt for nævnets virksomhed, at der ikke kan herske tvivl om habilitet i forhold til sekretariatsbetjeningen.*

*Artikel 55, nr. 2 i omarbejdningen af 1. jernbanepakke giver mulighed for, at medlemsstaterne organisatorisk kan slå tilsynsorganet sammen med den nationale konkurrencemyndighed eller den sikkerhedsmyndighed, der er oprettet i henhold til jernbanesikkerhedsdirektivet eller det licensudstedende organ, omhandlet i kapitel III i omarbejdningen af 1. jernbanepakke. I Danmark er Trafikstyrelsen sikkerheds- og licensudstedende myndighed.*

*Trafikstyrelsen træffer ikke afgørelser i forbindelse med Trafikstyrelsens udarbejdelse af overordnede trafikplaner, analyser mv., og deltagelse i udarbejdelse af overordnede rammer for korridorsamarbejdet efter godsforordningen. Bestemmelsen, der i dag fastsætter, at Trafikstyrelsen træffer afgørelse om jernbanevirksomhedernes bidrag til et centralt system for kundeoplysning med informationer om egen togdrift og takster mv., videreføres ikke med lovforslaget. Det er med lovforslaget ikke hensigten, at Trafikstyrelsen skal træffe afgørelser på områder omfattet af nævnets kompetence, herunder i forbindelse med modtagerpligt på kombiterminaler.*

*Det er i øvrigt hensigten, at sekretariatet vil blive organisatorisk placeret i et overordnet juridisk miljø, hvor der ikke varetages jernbanerelaterede sager.*

*Transportministeriet har haft drøftelser med Kommissionen vedrørende Trafikstyrelsens varetagelse af Jernbanenævnets sekretariat. Under disse drøftelser har Kommissionen lagt vægt på, at det er vigtigt, at hverken Jernbanenævnet eller dets sekretariat kan presses til at træffe specifikke afgørelser.*

*Lovforslaget ændrer ikke på, at der vil være tale om en permanent og tilstedeværende sekretariatsbetjening af Jernbanenævnet, da det påtænkes, at Jernbanenævnet vil blive betjent af en fast medarbejderskare, der dertil kan gøre brug af allerede tilstedeværende faglige kompetencer hos Trafikstyrelsen. Dette er hensigtsmæssigt, idet der blandt andet er knaphed på personer, der besidder relevant jernbaneekspertise og markedsovervågningskompetencer inden for jernbaneområdet. Ordningen vil endvidere skabe mulighed for*



effektivt og hurtigt at justere Jernbanenævnets ressourcer afhængig af arbejdsopgaverne.

Side 17/27

*Det følger allerede af bemærkninger til gældende ret, § 24, stk. 3, at Trafikstyrelsen skal stille medarbejdere til rådighed for nævnet. Jernbanenævnets uafhængighed understøttes i lovforslaget af, at Trafikstyrelsens medarbejdere ved behandling af sager for Jernbanenævnet, samt ved sekretariatsbetjening af Jernbanenævnet, alene vil være underlagt Jernbanenævnets formands instruktion. Endvidere vil væsentlige personalemæssige dispositioner vedrørende medarbejdere, der varetager sekretariatsbetjeningen for Jernbanenævnet, blive foretaget i samråd med Jernbanenævnets formand.*

**Jernbanenævnet og Forbrugerrådet Tænk** bemærker, at bestemmelserne om nævnets finansiering skal udformes, så Jernbanenævnet har tilstrækkelige ressourcer til at varetage sine opgaver.

*Med lovforslaget hæves afgiften for Jernbanenævnets tilsyn fra nuværende 0,077 kr. til 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-T-nettet. Stigningen i afgiften er fremkommet ved at sammenholde Jernbanenævnets nuværende ressourceforbrug inkl. overhead med et estimat for Jernbanenævnets fremtidige ressourceforbrug ved varetagelse af ny opgaveportefølje. Transportministeriet ønsker ikke at øge afgiften yderligere, da det vil medføre en yderligere økonomisk belastning af jernbanesektoren. Det er i sagens natur vanskeligt at forudsige Jernbanenævnets eksakte ressourcebehov år frem i tiden. Blandt andet fordi EU-retten med dens krav til Jernbanenævnets virksomhed udvikler sig. Transportministeriet holder derfor muligheden åben for, efter en indkørselsperiode, at vurdere, hvorvidt beløbet skal op- eller nedjusteres.*

**Jernbanenævnet** finder de nye håndhævelsesbestemmelser (adgangen til at fastsætte tvangsbøder) hensigtsmæssige. Nævnet foreslår dog, at der skabes hjemmel til en yderligere håndhævelsesbeføjelse (afgørelser på det foreliggende grundlag). Dertil ønsker Jernbanenævnet, at det yderligere præciseres, at Jernbanenævnet i forlængelse af § 103, stk. 2 også skal være uafhængig af ethvert afgiftsorgan og desuden skal være funktionelt uafhængigt af enhver kompetent myndighed, der tager sig af tildelingen af en kontrakt om offentlig tjeneste.

*Transportministeriet vurderer, at lovforslaget med den nye hjemmel til at udstede tvangsbøder giver Jernbanenævnet behørig mulighed for at håndhæve sine beføjelser i forbindelse med afgørelser.*

*Transportministeriet har rettet lovforslaget til i henhold til Jernbanenævnets forslag om uafhængighed.*



DSB lægger til grund, at eventuelle omkostninger ved, at Jernbanenævnet kan igangsætte eksterne revisioner for at kontrollere, at bl.a. jernbanevirksomheder overholder regler om adskillelse af regnskaber, afholdes af Jernbanenævnet og således er dækket af det gebyr, virksomhederne betaler hertil.

*Transportministeriet bemærker, at omkostninger ved Jernbanenævnets revision ikke vil medføre yderligere betalingsforpligtelse for jernbanevirksomhederne.*

Danske Regioner har foreslået, at nævnets årsberetninger indsendes til Det Europæiske Jernbaneagentur (ERA).

*Transportministeriet ser det ikke nødvendigt at indskrive det i lovforslaget, da det ikke er et krav, der følger af omarbejdningen af 1. jernbanepakke eller anden lovgivning på området.*

Arriva opfordrer til, at det sikres, at mere end én af Jernbanenævnets medlemmer har konkurrenceretlige ekspertise, og at Jernbanenævnet anvender ekspertise og bistand fra Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen til at løfte opgaven med at føre tilsyn med konkurrencesituationen på markederne for jernbanetransporttydelser.

*Transportministeriet er enig i, at det er vigtigt, at Jernbanenævnet besidder konkurrenceretlige ekspertise, såvel som det er vigtigt, at Jernbanenævnet råder over jernbanefaglig viden. Transportministeriet har noteret sig Arrivas opfordring, og lader den indgå i udarbejdelse af bekendtgørelse om Jernbanenævnet, hvor regler om udpegning af Jernbanenævnets medlemmer vil fremgå.*

## **2.8. Privatbaner og veteranbaner**

Danske Regioner og Rådet for Bæredygtig Trafik har haft bemærkninger til lovforslagets bestemmelser om privatbanernes kørsel på statens jernbanenet. Danske Regioner bemærker bl.a., at lovforslagets kapitel 3 om markedsadgang og om kapacitetstildeling ikke gælder for privatbanerne.

*For så vidt angår privatbanernes kørsel på statens jernbanenet viderefører lovforslaget gældende ret, hvor ministeren kan bestemme, i hvilket omfang lovforslagets kapitel om markedsadgang og reglerne om kapacitetstildeling skal gælde for privatbanerne. Denne bestemmelse skal ses i sammenhæng med lov om trafikselskaber, hvor ministeren kan tillade, at privatbanerne kan udføre trafik på strækninger uden for deres koncessionerede strækninger. Dette forudsætter dog, at privatbanerne opgiver deres eneret på egne strækninger, således at andre jernbanevirksomheder kan køre på privatbanernes net.*

Danske Veteranogs Fællesrepræsentation (DVF), Trafikforbundet og Rådet for Bæredygtig Trafik gør alle opmærksom på, at det bør fremgå klart, at jernbane-



loven omfatter såvel kørsel med veteranbaner på eget net og kørsel på det øvrige net.

Side 19/27

DVF bemærker endvidere, at det angives i lovforslagets anvendelsesområde, at det kun er forslaget kapitel 8, der gælder for veteranbanerne. DVF finder, at dette er uhensigtsmæssigt, idet jernbaneloven ifølge DVF i det store hele bør gælde for veteranbanerne.

Dertil bemærker DVF, at det kan medføre en økonomisk belastning for veteranbanerne, at transportministeren ifølge lovforslaget vil kunne bemyndige sagkyndige, privat virksomheder eller offentlige institutioner til at udstede helbredsgodkendelser. I dag er Trafikstyrelsen udstedelse af helbredsgodkendelser gratis for veteraner, men ved udlicitering til private virksomheder kan det ikke længere forventes at være gratis.

*Lovforslagets bestemmelser om veteranbaner er en videreførelse af gældende ret, hvor veteranbaner (ikke-erhvervs-mæssig jernbanedrift) er omfattet af § 5 og kapitel 8 c. Der er dog enkelte nye tiltag i lovforslaget i form af, at der er indsat en definition på veteranbaner, og at der er fastsat regler om Trafikstyrelsens tilsyn med veteranbaner samt udførsel af veteranogskørsel. Dertil præciseres det, at reglerne om niveauoverkørsler, §§ 62-63 og 48, også gælder på veteranbaner samt at § 81 om Havarikommissionens undersøgelsesforpligtelse ved ulykker ligeledes gælder for veteranbaner, der kører på det åbne net.*

*Grundet deres specielle status skal veteranbaner ikke opfylde samme krav for drift af infrastruktur og veteranogskørsel, som der stilles til den erhvervs-mæssige jernbanedrift. Det skal dog bemærkes, at ved udførelse af veteranogskørsel på det åbne jernbanenet gælder de samme grundlæggende krav for denne kørsel, som gælder for andres, herunder jernbanevirksomheders kørsel. Det skal altså stadig være adgang for veteranbaner til at befærde det offentlige jernbanenet, hvad er præciseret i bemærkningerne til bestemmelsen om veteranbaner.*

*Det skal bemærkes, at på veteranbanernes egne, private jernbanestrækninger, har veteranbaner den råderet, som normalt følger af almindelig privatretlige regler i forhold til tredjemand, herunder til at fastsætte ordensbestemmelser.*

*Et af formålene med lovforslaget er at forenkle reglerne og skabe større overblik i bestemmelserne ved hjælp af en ny struktur og opbygning. På den baggrund indeholder lovforslaget en overordnet bestemmelse, der giver en generel hjemmel til fastsættelse af regler for veteranbaner. Herefter er det hensigten, at detailreguleringen for veteranbaner skal fastsættes ved bekendtgørelse. Også i dag er nærmere regler om veteranbaner udmøntet i særlig bekendtgørelse. Det er hensigten, at denne bekendtgørelse vil blive ændret, således at gældende ret videreføres i bekendtgørelsesform efter lovforslagets ikrafttræden.*



*Lovforslaget giver hjemmel til, at der kan indføres en ordning om udlicitering af helbredsgodkendelser, hvis der findes behov for en omorganisering. Den problemstilling DVF rejser vil skulle håndteres på det tidspunkt og i den sammenhæng, man måtte beslutte at udnytte hjemlen.*

## **2.9. Niveauoverkørsler**

Danske Regioner forudsætter, at det med lovforslagets § 62 om niveauoverkørsler, der er åbne for almindelig færdsel, er hensigten, at ansvaret for overkørsler svarer til nuværende praksis.

*Transportministeriet kan bekræfte, at det er hensigten at videreføre gældende praksis på området.*

KL anfører, at § 62, stk. 2 må opfattes således, at § 3, stk. 2 i lov nr. 613 af 18. juni 2012 om ændring af lov om jernbane og lov om offentlige veje bortfalder, således at alle sikrede overkørsler er ejet af infrastrukturforvalteren.

KL anfører, at skadevolderprincippet blev ændret med lov nr. 613 af 18. juni 2012 om ændring af lov om jernbane og lov om offentlige veje, uden at denne ændring fremstod klart af lovens bemærkninger. KL foreslår endvidere, at der indføres en bestemmelse om vejbelægning i niveauoverkørsler for at få et klart vedligeholdelsesnit mellem infrastrukturforvalter og vejbestyrelse. Endeligt forstår Transportministeriet KL's høringssvar som om, at KL foreslår, at den nuværende § 8a, stk. 3, jf. § 21 z, om pålæg om udbygning af viadukter ikke bortfalder.

*Transportministeriet bemærker, at ejerskabet for niveauoverkørsler ikke reguleres i lovforslaget. Lovforslagets § 62, stk. 2 handler alene om afholdelse af udgifter til drift og vedligehold af anlæg til sikring af vejtrafikken. Udgangspunktet er, at udgifter til drift og vedligehold afholdes af infrastrukturforvalteren. For så vidt der måtte eksistere aftaler om fordeling af udgifter i niveauoverkørsler, følger det af lovforslagets ikrafttrædelsesbestemmelse, at aftaler m.v., der er udstedt i medfør af den gældende lov, forbliver i kraft, indtil de afløses eller ophæves. Dermed videreføres gældende ret på området.*

*Det er blevet tilføjet bemærkningerne til lovforslagets § 62, stk. 2, at vejmyndigheden betaler udgifter for etablering af nye anlæg til sikring af vejtrafikken i niveauoverkørsler, hvis formålet med anlægget er at forøge kapaciteten af motorkørertøjer. Vejmyndigheden skal ligeledes afholde udgifter ved ændring af eksisterende anlæg, hvor ændringen er så omfattende, at udgifterne til ændringen er at sidestille med udgifterne til etablering af nye anlæg. Derimod betaler infrastrukturforvalteren for udgifter for sikring af vejtrafikken ved sikrede niveauoverkørsler, hvor ændringen ikke har til formål at forøge kapaciteten for motorkørertøjer, herunder at sikre de svage trafikanter. Ved svage trafikanter sigtes der f.eks. på cyklister og forgængere. Infrastruktur-*



*forvalteren har i disse tilfælde ret til at tage højde for samspillet med eksisterende og planlagte arbejder og projekter på banen med henblik på effektiv ressourceudnyttelse, reduktion af gener for banens brugere og lignende.*

*Der ses ikke at være behov for at indføre en særskilt bestemmelse om ansvar for vejbelægning i selve lovteksten. Det følger af lovforslaget, at transportministeren bemyndiges til at fastsætte regler om anlæg til sikring af vejtrafikken. Reglerne vil blive fastsat i en bekendtgørelse.*

*Transportministeriet viderefører gældende rets § 8 a og 21 z i § 62 i lovforslaget. Det skal bemærkes, at lovforslaget indeholder andre mulighed for at sikre eller fastsætte regler om at sikre vejtrafikken. F.eks. kan Trafikstyrelsen i dag pålægge infrastrukturforvalterne at ændre sikkerhedsforanstaltninger i en overkørsel, hvis der af hensyn til vej- eller jernbanesikkerhed er behov for, at de eksisterende sikkerhedsforanstaltninger ændres.*

Carl Dixen Pedersen stiller spørgsmål til, hvad der menes med gældende sikkerhedskrav, som fremgår af bemærkningerne til § 62, og hvornår den almindelige udvikling i vejtrafikken medfører, at yderligere anlæg til sikring af vejtrafikken i niveauoverkørsler er påkrævet.

Carl Dixen Pedersen foreslår, at det i bemærkningerne til § 62 tilføjes, at vejmyndigheden overtager vejbelægningen i niveauoverkørsler, når infrastrukturforvalteren har bragt belægningen i overensstemmelse med gældende vejregler. Carl Dixen Pedersen foreslår i sammenhæng hermed, at der i § 62 indføres regler for spærretiden i niveauoverkørsler, og at alle færdselsretninger mod en overkørsel sikres med automatiske bomme. Carl Dixen Pedersen foreslår ligeledes, at der i § 64 bør indsættes standard for projektmateriale for infrastrukturforvalterens projekter.

Dertil stiller Carl Dixen Pedersen spørgsmål til sammentænkningen af vejlovens §§ 5, 49, 80-81, 84, 87 og 93 og cirkulære om sikring af jernbaneoverkørsler, dateret 25. juni 1993.

*Gældende sikkerhedskrav er de krav, der er angivet i bekendtgørelse nr. 115 af 31. januar 2014 (overkørselsbekendtgørelse). Trafikstyrelsen fører tilsyn med at reglerne efterleves. Infrastrukturforvaltere skal gennem sit sikkerhedsledelsessystem vurdere det generelle risikobillede for overkørslen, herunder f.eks. øget trafik og hvorvidt der er behov for yderligere sikring i niveauoverkørsler.*

*Transportministeriet vurderer, at forslagene om vejbelægningen og spærretiden i niveauoverkørsler samt om automatiske bomme er for specifikke til at fremgå af lovforslaget. Forhold om spærretid og automatiske bomme fremgår allerede i dag af overkørselsbekendtgørelsen, hvad ligeledes er hensigten skal ske med regler om vejbelægning.*





*Transportministeriet forudsætter, at infrastrukturforvaltere ved alle projekter udarbejder udførligt projektmateriale af en høj standard. Dette er uafhængigt af, om der er tale om anlægsprojekter eller projekter til sikring af niveauoverkørsler. Transportministeriet ser dog ikke denne problemstilling løst gennem et paradigme i lovforslaget, men gennem dialog mellem infrastrukturforvaltere og vejmyndigheder.*

*Transportministeriet vurderer, at spørgsmål om sammentænkningen af vejloven og cirkulære om sikring af jernbaneoverkørsler bør rejses i andet regi, da det ikke omhandler konkret bemærkninger til lovforslagets bestemmelser.*

*Regionstog anfører, at præcisering af begrebet overkørsler "åbne for almindelig færdsel" og det modsatte er påkrævet, herunder for at afklare om 100 km/t-baner, hvor der ikke er led, er at betragte som åbne for almindelig færdsel. Der til anfører Regionstog, at bestemmelser om at trække dyr over banen og, at særligt langsomt kørende transportere skal aftales med infrastrukturforvalteren, bør bibeholdes i lovtæksten. Derudover ønskes den nuværende praksis om vejmyndighedens ansvar ind til overkørselskonstruktionen bibeholdt.*

*Transportministeriet ser ikke behov for at definere begrebet niveauoverkørsler "åbne for almindelig færdsel" nærmere i lovforslaget. Begrebet er videreført fra vejlovens terminologi og stemmer overens med den tidligere praksis, hvor det afgørende for valget af anlæg til sikring af vejtrafikanterne er vejens faktiske benyttelse. Det betyder også, at de såkaldte private niveauoverkørsler ikke anses for at være åbne for almindelig færdsel, da der, som anført i lovbemærkningerne til bestemmelse om krydsende trafik i niveauoverkørsler, der ikke er åbne for almindelig færdsel, hovedsageligt er tale om markoverkørsler, hvor det alene er den landmand, der ejer markerne på begge sider af banen, der har adgang til niveauoverkørslen.*

*I lovforslagets bestemmelse om krydsende trafik i niveauoverkørsler, der ikke er åbne for almindelig færdsel, bemyndiges transportministeren til at fastsætte regler om passage og benyttelse af de private niveauoverkørsler. Det er hensigten at videreføre de gældende bestemmelser om niveauoverkørsler, der ikke er åbne for almindelig færdsel, i en bekendtgørelse, herunder bestemmelser om at trække dyr over banen og at særligt langsomt kørende transportere skal aftales med infrastrukturforvalteren, i det omfang disse stadig er tidsvarende.*

*Som nævnt ovenfor under transportministeriets bemærkninger til KL's høringssvar, ændrer lovforslaget ikke i vejmyndighedens ansvar for vejkonstruktionen ind til niveauoverkørslen. Lovbemærkningerne til lovforslagets bestemmelse om niveauoverkørsler, der er åben for almindelig færdsel, præciserer, at transportministeren kan fastsætte regler om vejbelægningen i niveauoverkørsler fra nærmeste skinne og ud mod vejen.*

## **2.10. Infrastrukturforhold**





DSB ønsker, at DSB – og andre jernbanevirksomheder med tilsvarende begrænset ejerskab af jernbaneinfrastruktur – undtages fra at skulle iagttage forpligtelser som infrastrukturforvalter, herunder f.eks. pligten til at udarbejde en netredegørelse efter § 18.

*Det følger af omarbejdningen af 1. jernbanepakke, at der skal udarbejdes en oversigt over infrastruktur, hvor denne stilles til rådighed for andre end ejeren selv. Transportministeriet kan derfor ikke undtage DSB eller andre infrastrukturforvaltere fra denne forpligtelse.*

Arriva foreslår, som supplerende til § 25, at infrastrukturforvalteren skal etablere et bælte langs banearealet, hvor der ryddes for beplantning 10 m til hver side fra spormidte de steder langs banearealet, hvor det er muligt, for at skabe mere sikkerhed omkring baneafsnittet.

*Transportministeriet finder det hensigtsmæssigt, at det er infrastrukturforvalter der, som ansvarlig for sikkerheden på en banestrækning, fastsætter, hvilke foranstaltninger der skal til for at sikre sigtbarhed ved baneafsnittet. Det ligger i § 25 om fjernelse af beplantning, at der i forbindelse med administrationen af bestemmelsen skal være proportionalitet mellem det indgreb i beplantningen, der kræves i forhold til det formål, som indgrebet skal imødekomme. Det er derfor ikke muligt at fastsætte en regel om, at der altid skal ryddes for beplantning 10 m til hver side fra spormidte. Det følger ligeledes af bemærkningerne til bestemmelsen, at den ikke kan benyttes i forbindelse med oversigtsforhold. Transportministeriet kan derfor ikke følge Arrivas forslag.*

Rådet for Bæredygtig Trafik mener, at det bør fremgå af lovforslagets § 5, at infrastrukturforvalteren er forpligtet til at have deres baneanlæg i en tilstand, der til enhver tid sikrer, at operatører kan få adgang hertil. Rådet for Bæredygtig Trafik mener endvidere, at det bør fremgå af lovforslagets § 29, at der kan være forskellige normer for forskellige typer af jernbanestrækninger.

*Transportministeriet finder ikke, at forholdet om standen af infrastrukturforvalters baneanlæg er et forhold, der vedrører lovforslagets § 5 om adgang til stationer, kombiterminaler og jernbanerelaterede serviceydelse.*

*Det er korrekt, at der kan være forskellige normer for forskellige typer af jernbanestrækninger. Sådanne normer følger af gældende rets § 21 j og lovforslagets § 61. Lovforslagets § 29 giver transportministeren hjemmel til at fastsætte regler for anlæg, vedligeholdelse, drift og nedlæggelse af infrastruktur, herunder for infrastrukturens forhold til omgivelserne, for entreprisedingelser og for sådanne forhold, som i øvrigt er af betydning for infrastrukturens ensartethed og sikkerhed. Transportministeriet finder det derfor ikke hensigtsmæssigt at inddrage banenormer i bemyndigelsesbestemmelsen efter § 29, da der er tale om tekniske normer, der udarbejdes af infrastrukturforvalteren og godkendes af Trafikstyrelsen.*



## 2. 11. Andet

Side 24/27

### Generelt

Ud over ovenstående er der modtaget kommentarer og bemærkninger til en række andre emner. Nogle af disse emner berøres nedenfor.

Arriva mener, at private jernbanevirksomheder skal have adgang til at få SKAT til at foretage inddrivelse af skyldigt beløb i forhold til Rejsekortets ”Tank-op-aftaler”.

*Transportministeriet forstår Arrivas spørgsmål således, at det drejer sig om skyldige beløb, som relaterer sig til selve ”Tank-op-aftalen” og ikke til en udstedt kontrolafgift. Lovforslagets § 14, stk. 2 følger af lov om inddrivelse af gæld til det offentlige og forarbejderne hertil. Adgangen til at opnå inddrivelse efter lov om inddrivelse af gæld til det offentlige gælder for de i bestemmelsen angivne kontrolafgifter og ekspeditionsgebyrer.*

Forbrugerrådet Tænk finder, at det under afsnittet om virksomhed på jernbanelområdet bør tilføjes, at jernbanevirksomhederne skal informere tydeligt om vilkårene for gyldig rejsehjemmel og betingelser for opkrævning af kontrolafgifter og sanktioner i øvrigt.

*Det følger af lovforslaget, at Transportministeren kan fastsætte regler om jernbanevirksomheders adgang til at opkræve kontrolafgift. Disse regler er i dag udmøntet i bekendtgørelse, der fastsætter, at kontrolafgift og ekspeditionsgebyr fastsættes i jernbanevirksomhedens forretningsbetingelser. Ifølge lovforslaget skal disse forretningsbetingelser være offentligt tilgængelige f.eks. på jernbanevirksomhedens hjemmeside, hvor passagerer kan og bør gøre sig bekendte hermed.*

Øresundsbro Konsortiet ønsker, at det fremgår af lovforslaget, at Øresundsbro Konsortiets fritages for kravet om, at der skal indgå bestemmelser om bod og bonus i kontrakterne mellem jernbanevirksomhederne og infrastrukturforvalter.

*Bestemmelser om bod og bonus er en del af den kontrakt, der indgås mellem jernbanevirksomheden og infrastrukturforvalter i forbindelse med tildeling af infrastrukturkapacitet. Selve udmøntningen af bod og bonus aftalen er fastsat i bekendtgørelse om infrastrukturafgifter mv. for statens jernbanelov og bør ikke reguleres i forslag til ny jernbanelov.*

*Transportministeriet skal bemærke, at det er blevet præciseret, at kontrakter mellem jernbanevirksomheden og infrastrukturforvalter skal indeholde en præstationsordning, der kan omfatte bestemmelser om bonus og om bod for togforsinkelser og for manglende overholdelse af aftalens bestemmelser.*



Dansk Handicap forbund ønsker, at lovforslaget klart indeholder en generel sikring af handicaptilgængelighed herunder vedrørende bybaner og i forbindelse med beredskab.

Side 25/27

*Transportministeriet bemærker, at handicaptilgængelighed er et fokusområde, selvom det ikke fremgår eksplicit af forslag til jernbaneloven. Det fremgår af Regeringens Handicappolitiske Handlingsplan for 2013, at det vil søges sikret at skabe så god tilgængelighed som muligt på de nye letbaner og metro. Endvidere vil regeringen arbejde for, at hensynet til mennesker med handicap inddrages ved nyanskaffelse af tog, ved væsentlige stations- og perronændringer og ved nyanlæg i forbindelse med realisering af midlerne i Togfonden DK.*

*Lovforslaget indeholder en forpligtelse til jernbanevirksomheder og infrastrukturforvalter til at foretage nødvendig planlægning og træffe nødvendige foranstaltninger for at sikre passagerers personlige sikkerhed i beredskabssituationer og andre ekstraordinære situationer. Denne forpligtelse skal konkret udmøntes i form af en beredskabsplan, hvori der kan indgå forhold om konkret passager grupper.*

Danske Regioner og DB Schenker har bemærkninger til lovforslagets bestemmelse om, at transportministeren gives kompetence til at fastsætte regler om indberetningspligt for jernbanevirksomhederne. Danske Regioner mener, at bestemmelsen skal gøres obligatorisk og ikke fakultativ, så den svarer til lignende bestemmelse i lov om trafikkselskaber. DB Schenker mener, at bestemmelsen bør indskrænkes til kun at angå bestemte data.

*Bestemmelsen indføres for at søge at sikre et bedre grundlag for varetagelse af planlægning, analyseopgaver mv. på området for kollektiv trafik og på godsområdet, hvorfor der er brug for en ensartet registrering og indsamling af data fra jernbanevirksomheder, herunder data vedrørende gods- og passagerstrømme. De nærmere regler for indberetning af data forventes fastsat i en særskilt bekendtgørelse.*

DB Schenker mener, at oplysningsudvekslingen i lovforslagets bestemmelse om, at Trafikstyrelsen kan udveksle oplysninger med andre sikkerhedstjenester, bør indskrænkes til alene at omfatte bestemte oplysninger.

*Det er formålet med bestemmelsen om at udveksle oplysninger mellem Trafikstyrelsen og tilsvarende udenlandske nationale sikkerhedsmyndigheder at sikre en effektiv opfølgning i sikkerhedsmyndighedens tilsyn med virksomhedernes sikkerhedsledelsessystem på tværs af landegrænserne. Det skal bl.a. ses i lyset af, at der pågår et arbejde med Danmarks nabolande om at indgå en multilateral aftale om udveksling af oplysninger vedrørende sikkerhedscertifikater, certificeringsordninger, m.v. Det vil primært være oplysninger, der er relevante for sikkerhedsledelsessystemet, der udveksles.*



DSB konstaterer med beklagelse, at § 28, stk. 2-4 om indskrænkningen af mulighederne for på jernbanearealer at rejse nye fredningssager eller udpege jernbanearealer som naturbeskyttede, er faldet bort.

*Baggrunden for forslag om bestemmelsen var, at de bånd, der pålægges i en fredning, ikke findes forenelige med udvikling af en moderne jernbane som et konkurrencedygtigt transportmiddel, der står over for flere udbygninger og renoveringer inden for de nærmeste år. Det skal bemærkes, at undtagelserne for naturbeskyttelsesloven og bygningsfredningsloven er afgrænset til kun at finde anvendelse på matrikulerede jernbanearealer, hvor jernbanen er anlagt ved lov.*

*På baggrund af hørings svar afgivet i forbindelse med 1. høringsrunde har Transportministeriet været i dialog med relevante myndigheder på området, der oplyser, at de ikke ser konkrete problemer i forhold til fredninger af matrikulerede jernbanearealer eller infrastruktur. Dertil vil der lægges vægt på det samfundsmæssige hensyn, som jernbaner tjener ved eventuel sagsbehandling af fredninger på jernbaneområdet. Fredninger på jernbaneområdet vil derfor være meget særegent. På den baggrund er forslag til ovennævnte bestemmelser fjernet fra lovforslaget.*

*Transportministeriet vil dog fortsat have fokus på, om eventuelle fredninger kan svække funktionaliteten af en moderne jernbane som et konkurrencedygtigt transportmiddel og have konsekvenser for jernbaneområdet, hvor Folketinget har besluttet, at der skal anlægges jernbane eller foretages jernbanerelaterede ændringer f.eks. i forbindelse med elektrificering af banestrækninger.*

Dansk Energi finder det hensigtsmæssigt, at der gennem lovforslaget sikres uhindret adgang til elmålere og elanlæg tilhørende netvirksomheden placeret på jernbanearealer. Dertil finder Dansk Energi, at deres medlemmer fra tid til anden oplever, at udrulning af eldistributionsnettet eller fibernet støder på forhindringer, når forsyningskabler ønskes fremført i arealer, hvor der er etableret infrastruktur til den skinnebårne trafik, det vil sige under skinnerne. Dansk Energi ønsker, at der fastsættes regler om mere effektiv og procesbesparende sagsbehandling til fremtidssikring af en fortsat udvikling af forsyningsnettet i Danmark.

*Transportministeriet finder ikke, at der er brug for at lovfæste Dansk Energis adgangsret. For så vidt angår statens infrastruktur oplyser Banedanmark, at Banedanmark og Dansk Energi har været i dialog om en løsning, der sikrer Dansk Energis adgang til relevante jernbanearealer, herunder ved at Banedanmark sørger for at stille gratis sikkerhedsuddannelse til rådighed for netvirksomhedernes vedkommende personale, da disses lovlige færden forudsætter gennemførelse af sikkerhedskursus og iagttagelse af foreskrevne sikkerhedsprocedurer.*



*Banedanmark oplyser, at deres sagsbehandling i forbindelse med fremføring af forsyningskabler og fibernet er underlagt CSM-RA-forordningen, der kræver signifikansvurdering af alle ændringer i jernbaneinfrastrukturen, herunder langs- og tværgående ledningskrydsninger. For at imødekomme en hurtigere sagsbehandling har Banedanmark lige været igennem en optimering af ansøgningsprocessen vedrørende udrulning af eldistributionsnettet eller fibernet. Transportministeriet ændrer derfor ikke i lovforslaget.*

DI Transport gør opmærksom på, at der i lovforslagets § 14 fastlægges vilkår for kontrolafgift og mulighederne for at kræve forevisning af legitimation til identifikation af passagerer, der ikke er i besiddelse af gyldig rejsehjemmel. DI Transport mener, at lovforslagets bestemmelse om kontrolafgifter kan udvides, således at jernbanevirksomheden også har mulighed for at foretage identifikationen på anden vis, f.eks. oplysning af personlige data og kontrol-spørgsmål, da der i Danmark ikke er pligt til at bære personlig ID. Dertil mener DI Transport, at det bør klarlægges, hvorledes begrebet ”ugyldig billet / kort” (og deraf følgende bødestraf), jf. lovforslagets § 121, står i forhold til begrebet ”ugyldig rejsehjemmel” (og deraf følgende kontrolafgift).

*Transportministeriet har forståelse for, at det til tider kan være svært for jernbanevirksomhederne at foretage identifikation på passagerer. Transportministeriet finder det dog ikke hensigtsmæssigt, at jernbanevirksomhederne får adgang til at foretage identifikationen f.eks. via oplysning af personlige data, da Transportministeriet forudsætter, at en sådan adgang vil medføre, at jernbanevirksomhederne får adgang til passagerers personlige data.*

*Det er præciseret i lovbemærkningerne til § 121, at det ved ugyldig billet eller kort vil være op til domstolene at fastsætte bødestrafen efter regler om dokumentfalsk i straffeloven. Derimod følger det, af lovforslagets § 14, at der er tale om, at passageren ikke kan fremvise en gyldig billet, og altså ikke at passageren f.eks. selv har prøvet at fabrikere en billet.*

### **3. Lovforslaget**

Lovforslaget er tilrettet i overensstemmelse med det ovenfor anførte.

Dertil er der på opfordring indsat en territorialbestemmelse i lovforslaget, der bestemmer, at loven ikke er gældende for Grønland og Færøerne. Klagegebyret for Jernbanenævnet er indsat i lovforslaget. Gebyret fastholdes i overensstemmelse med gældende praksis på kr. 4.000 pr. sag.

Derudover er der foretaget tilføjelser og justeringer af lovteknisk i lovforslagets bestemmelser samt bemærkninger. Herudover er der alene foretaget andre mindre justeringer herunder af redaktionel og sproglig karakter.