

UDKAST

til

Forslag

til

Lov om ændring af jernbaneloven

(certificering af virksomheder, der udfører opgaver for andre end jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere)

§ 1. I jernbaneloven, nr. 686 af 27. maj 2015, som ændret ved § 2 i lov nr. 658 af 8. juni 2016 og § 21 i lov nr. 285 af 29. marts 2017, foretages følgende ændringer:

1. § 11 affattes således:
» **§ 11.** For virksomheder, som er certificeret efter regler, der er fastsat efter stk. 2, gælder §§ 15, 21, 57, 58, 60, 61, 64 – 79, 103 og kapitel 10, 12 og 13 samt regler udstedt i medfør heraf.

Stk. 2. Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte regler om sikkerhedscertificering, jf. § 58, af virksomheder, som udfører kørsel på eget ansvar på jernbanenettet, og som ikke er omfattet af § 9 om tilladelse til at drive jernbanevirksomhed. Transport-, bygnings- og boligministeren kan i den forbindelse fastsætte regler om forsikring for disse virksomheder.«

§ 2. Loven træder i kraft den 1. januar 2018.

§ 3. Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland.

Bemærkninger til ændringslovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

1. Indledning
2. Lovforslagets enkelte hovedpunkter
 - 2.1 Krav om sikkerhedscertificering af virksomheder og personer, der udfører opgaver for jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere
 - 2.1.1 Gældende ret
 - 2.1.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige
4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.
5. Administrative konsekvenser for borgerne
6. Miljømæssige konsekvenser
7. Forholdet til EU-retten
8. Hørte myndigheder og organisationer m.v.
9. Sammenfattende skema

1. Indledning

Med lovforslaget foreslås det muligt for transport-, bygnings- og boligministeren at fastsætte regler om sikkerhedscertificering af virksomheder på jernbaneområdet, der udfører kørsel på eget ansvar, også i de tilfælde, hvor virksomhederne udfører opgaver for andre end infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder.

2. Lovforslagets indhold

2.1 Krav om sikkerhedscertificering af virksomheder og personer, der udfører opgaver for jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere

2.1.1 Gældende ret

Transport-, bygnings- og boligministeren kan i medfør af jernbanelovens § 11 fastsætte regler om sikkerhedscertificering af virksomheder og personer, som udfører opgaver for jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere, herunder regler om forsikring for disse virksomheder og personer. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen er af transport-, bygnings- og boligministeren bemyndiget til at udøve disse beføjelser. Reglerne er udmøntet i bekendtgørelse nr. 147 af 30. januar 2017 om sikkerhedsgodkendelse og sikkerhedscertifikat på jernbaneområdet. Det følger bl.a. af bekendtgørelsen, at virksomheder på jernbaneområdet skal være i besiddelse af et sikkerhedscertifikat udstedt af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, når de i forbindelse med anlægs- og vedligeholdelsesarbejde for infrastrukturforvaltere, ønsker at udføre kørsel på eget ansvar. På nuværende tidspunkt har ingen entreprenørvirksomheder ansøgt Trafik-, Bygge og Boligstyrelsen om sikkerhedscertifikat til sådanne kørsler, ej heller efter den tidligere gældende bekendtgørelse om sikkerhedscertificering af entreprenørvirksomheder på jernbaneområdet (bekendtgørelse nr. 626 af 15. juni 2012), da de i stedet lader sig trække af en allerede certificeret jernbanevirksomhed.

Bekendtgørelsen nr. 147 af 30. januar 2017 om sikkerhedsgodkendelse og sikkerhedscertifikat på jernbaneområdet afløser flere tidligere gældende bekendtgørelser om henholdsvis sikkerhedsgodkendelse af jernbaneinfrastrukturforvaltere (bekendtgørelse nr. 13 af 4. januar 2007), om sikkerhedscertifikat til jernbanevirksomheder (bekendtgørelse nr. 14 af 4. januar 2007), om sikkerhedscertificering af entreprenørvirksomheder på jernbaneområdet (bekendtgørelse nr. 626 af 15. juni 2012), samt om sikkerhedscertificering af virksomheder på jernbaneområdet, der udfører opgaver for jernbanevirksomheder (bekendtgørelse nr. 408 af 25. april 2014).

Sikkerhedsgodkendelser og sikkerhedscertifikater, der er udstedt, ændret eller fornyet efter disse hidtil gældende regler vil fortsat være gyldige, indtil de udløber eller tilbagekaldes, jf. § 21, stk. 5, i bekendtgørelse nr. 147 af 30. januar 2017 om sikkerhedsgodkendelse og sikkerhedscertifikat på jernbaneområdet.

Efter den gældende § 11 i jernbaneloven, kan Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen alene udstede regler om regulering af sikkerhedscertificering af virksomheder og personer på jernbaneområdet, der udfører opgaver for jernbanevirksomheder eller infrastrukturforvaltere.

I tilfælde af at andre end infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder skal udføre opgaver på jernbanenettet, skal dette derfor ske under infrastrukturforvalternes sikkerhedsgodkendelse, og disse entreprenørvirksomheder vil samtidig være underlagt infrastrukturforvalternes godkendelse og

tilsyn. Det giver kun entreprenørvirksomheden ret til at køre på jernbanen, når de udfører opgaver for den infrastrukturforvalter de er godkendt hos, og hvis jernbane, de kører på. I Banedanmarks tilfælde omfatter det også jernbane, Banedanmark ikke er ejer af. I alle andre tilfælde skal entreprenørvirksomhederne trækkes af en certificeret jernbanevirksomhed.

2.1.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Med lovforslaget foreslås det muligt for Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen at fastsætte regler om sikkerhedscertificering af virksomheder på jernbaneområdet, der udfører kørsel på eget ansvar, også i de tilfælde, hvor virksomhederne udfører opgaver for andre end infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder. Dette kan f.eks. være arbejder for kommuner, Vejdirektoratet eller andre, som indebærer kørsel på Banedanmarks infrastruktur.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens krav til udstedelse af et sikkerhedscertifikat indebærer bl.a., at virksomheden skal have et sikkerhedsledelsessystem. Med eget sikkerhedsledelsessystem kan virksomheden arbejde efter retningslinjerne heri, i stedet for efter de retningslinjer, der bestemmes af forvalteren til den infrastruktur, der køres på. Retningslinjerne skal opfylde de krav, som Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen stiller til et sikkerhedsledelsessystem i forbindelse med certificeringen. Hvor omfattende opfyldelsen af kravene vil være for den enkelte virksomhed, vil afhænge dels af virksomhedens størrelse, og dels af de opgaver, virksomheden varetager.

Banedanmark stiller med virkning pr. 1. januar 2018 krav om, at entreprenørvirksomheder, der udfører opgaver for Banedanmark skal have eget sikkerhedscertifikat. Det antages, at der i vid udstrækning vil være sammenfald mellem disse entreprenørvirksomheder og dem, der udfører opgaver for f.eks. kommuner, Vejdirektoratet og andre, og som dermed vil blive omfattet af lovforslaget.

Lovforslaget vil således gøre det muligt for entreprenørvirksomheder m.v., der allerede er certificerede, at transportere køretøjer og materiel igennem Banedanmarks infrastruktur ved kørsel på eget ansvar, selvom opgaven, der skal udføres, skal udføres for f.eks. en lokalbane, en kommune eller lignende. Uden eget certifikat vil entreprenørvirksomheden være henvist til – som det er i dag - at skulle indgå aftale med en jernbanevirksomhed om at blive trukket igennem Banedanmarks infrastruktur.

3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Forslaget vurderes ikke at medføre væsentlige økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.

Ændringen af jernbanelovens § 11 giver Transport-, Bygnings- og Boligministeren mulighed for at fastsætte regler, som giver entreprenører mulighed for, men ikke pligt til at blive sikkerhedscertificerede. Vælger entreprenørerne at blive sikkerhedscertificerede, vil de forbedre deres forretningsmuligheder, da certificerede entreprenører ikke vil skulle afholde omkostninger til at lade sig trække i de tilfælde, hvor de ikke arbejder for en jernbanevirksomhed eller en infrastrukturforvalter. Vælger entreprenører at lade sig certificere, vil entreprenørerne skulle afholde udgifter til erhvervelse af certifikatet, og entreprenørerne vil skulle tegne en ansvarsforsikring.

5. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget har ikke administrative konsekvenser for borgerne.

6. Miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget har ingen miljømæssige konsekvenser.

7. Forholdet til EU-retten

Lovforslaget har ingen EU-retlige konsekvenser.

8. Hørte myndigheder og organisationer

Lovforslaget har været i høring fra den [dd-mm-åå] til den [dd-mm-åå].

[Alfabetisk opstilling af de organisationer og myndigheder, der høres over lovforslaget]

9. Sammenfattende skema

Samlet vurdering af konsekvenser af lovforslaget

	Positive konsekvenser/mindre udgifter (hvis ja, angiv omfang)	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang)
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner		
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner		
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Med lovændringen får entreprenører mulighed for, men ikke pligt til at blive sikkerhedscertificerede. Vælger entreprenørerne at	Vælger entreprenører at lade sig certificere, vil entreprenørerne skulle afholde udgifter til erhvervelse af certifikatet, og entreprenørerne vil skulle tegne en

	blive sikkerhedscertificerede, vil de forbedre deres forretningsmuligheder, da certificerede entreprenører ikke vil skulle afholde omkostninger til at lade sig trække i de tilfælde, hvor de ikke arbejder for en jernbanevirksomhed eller en infrastrukturforvalter.	ansvarsforsikring.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet		
Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne		
Forholdet til EU-retten		
Overimplementering af EU-retlige minimumsforpligtelser (sæt X)	JA	NEJ X

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Bestemmelsen viderefører den gældende lovs § 11, som præciseres og udvides i sit anvendelsesområde. Der foretages en præcisering af, hvilke bestemmelser der vil komme til at gælde for en certificeret virksomhed, som ikke er en jernbanevirksomhed, jf. § 3, nr. 6 og § 9. Endvidere foreslås en udvidelse af gruppen af virksomheder, som kan certificeres i henhold til regler udstedt i medfør af bestemmelsen. Endeligt foreslås bestemmelsen præciseret med hensyn til, hvilke opgaver det er virksomhederne bliver certificeret til. Det sidste er ikke en ændring i forhold til praksis, idet sikkerhedscertifikater kun bliver udstedt til virksomheder, der udfører kørsel (transport) på det åbne jernbanenet.

Præciseringen og udvidelsen af bestemmelsen indebærer, at virksomheder også kan blive certificeret til at udføre kørsel på eget ansvar, selvom de ikke udfører opgaver for en jernbanevirksomhed eller en jernbaneinfrastrukturforvalter men f.eks. for en kommune. Grunden til, at disse virksomheder ikke skal have en tilladelse til at udføre jernbanevirksomhed, jf. § 9, er, at de ikke udfører jernbanevirksomhed som deres hovedaktivitet, jf. § 3, nr. 6 og artikel 3, nr. 1 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU af 21. november 2012 om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde.

Bestemmelsen i stk. 2 fastslår, at transportministeren bemyndiges til at fastsætte regler om sikkerhedscertificering af virksomheder og krav om forsikring af virksomheder, som udfører kørsel på jernbanenettet på eget ansvar.

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 til f.eks. såkaldt eget brug. Her tænkes på certificering af entreprenører, der udfører opgaver på jernbanenettet, virksomheder, der står for kørsel af måletog og målevogn, virksomheder, som tester jernbanekøretøjer for andre virksomheder, herunder fabrikanten samt virksomheder, som har ansvar for vedligeholdelse af køretøjer, værksteder m.fl. F.eks. vil en entreprenørvirksomhed, som ønsker at lade sig sikkerhedscertificere, skulle have et sikkerhedscertifikat jf. lovens § 58 samt en ansvarsforsikring for at fremføre trækraftenheder og transportere materialer og udstyr, herunder troljer og anden skinnébåren materiel, som ikke fremføres ved egen kraft på jernbanen. Dette betyder, at en entreprenørvirksomhed, der skal have transporteret køretøjer og materialer, ikke behøver at lade en jernbanevirksomhed forestå transporten, men kan blive sikkerhedscertificeret og selv forestå transporten af egne køretøjer og materialer til brug for infrastrukturarbejdet eller andet arbejde op til jernbaneområdet. Her tænkes f.eks. på arbejde som foregår på broer, som går over jernbanen og fjernelse, nedskæring og klipning af træer og anden beplantning ved banearerale m.v.

Bemyndigelsen er i dag udmøntet i bekendtgørelse nr. 147 af 30. januar 2017 om sikkerhedsgodkendelse og sikkerhedscertifikat på jernbaneområdet. Bekendtgørelsen giver adgang for f.eks. en vedligeholdelsesvirksomhed til selv at køre på jernbane med henblik på at afhente materiale til brug for vedligeholdelse.

Bestemmelsen i stk. 2 indebærer, at virksomheder, som certificeres til kørsel på eget ansvar skal opfattes som jernbanevirksomheder men uden tilladelse hertil i medfør af § 9 jf. ovenfor. Baggrunden herfor er at sikre, at der ved kørsel på det åbne jernbanelovnet gælder ensartede bestemmelser for virksomhederne og omgivelserne. Bestemmelsen betyder bl.a., at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har de samme beføjelser i jernbaneloven i forhold til alle virksomheder, som udfører kørsel på det åbne jernbanelovnet.

I forhold til lovens kap. 10 om erstatning, forsikring og farligt gods betyder det bl.a. at virksomheder certificeret efter § 11 skal tegne ansvarsforsikring ligesom jernbanevirksomheder og opfylde de regler, der udstedes i medfør af bestemmelserne i kapitel 10 på lige vis med jernbanevirksomheder. Umiddelbart bør §§ 49 og 50 ikke få betydning, idet virksomheder certificeret i henhold til denne bestemmelse ikke vil få ret til at kunne komme til at køre med passagerer.

I forhold til de nævnte bestemmelser i lovens kapitel 11 - §§ 57, 58, 60, 61, 64 – 79 samt kapitel 12 dvs. bl.a. bestemmelserne om tilsyn, påbud, trafikale sikkerhedsregler, sagkyndig bistand ved tilsyn, sikkerhedsrapporter, beredskab, jernbanesikring m.v. – skal virksomheder certificeret efter regler udstedt i medfør af § 11 anses som jernbanevirksomheder. Det samme gælder i forhold til regler udstedt i medfør af de nævnte bestemmelser i lovensom f. eks. regler om lokomotivførere, køretøjer, beredskab og jernbanesikring m.v. Virksomheder certificeret i henhold til § 11, anses som nævnt ovenfor, som jernbanevirksomheder i forhold til disse regler.

Bestemmelserne nævnes specifikt for at sikre at sikkerhedsmyndigheden har de rette beføjelser i forhold til bl.a. tilsyn, påbud og forbud.

I opremsningen af bestemmelser i kapitel 11 er der også nævnt bestemmelser, som gælder for alle virksomheder uanset om de har fået udstedt et sikkerhedscertifikat i medfør af § 58. Som eksempel kan nævnes godkendelser af køretøjer i § 60. Disse bestemmelser opremses specifikt, fordi der i regler udstedt i medfør af de nævnte bestemmelser som fx § 60 fremgår, specielle rettigheder eller pligter for jernbanevirksomheder. I disse tilfælde vil der gælde det samme for virksomheder certificeret efter regler udstedt i medfør af § 11, som der gælder for jernbanevirksomheder.

Udover de regler der specifikt opremses i § 11 kan andre af jernbanelovens bestemmelser også finde anvendelse for virksomheder certificeret efter § 11 f.eks. fremgår det direkte af § 109 at den også gælder for virksomheder certificeret efter § 11. Andre bestemmelser fremgår det mere indirekte som f.eks. § 100 og som nævnt ovenfor vil § 60 også finde anvendelse selvom det ikke fremgik af § 11 på grund af bestemmelsens ordlyd, hvor virksomhedstyper ikke nævnes.

Til § 2

Det foreslås, at loven træder i kraft den 1. januar 2018.

Til § 3

Det foreslås, at loven ikke gælder for Færøerne og Grønland.