



Dato 16.01.2019
J. nr. 2018-2891

Høringsnotat

Notat om de indkomne høringsvar vedrørende forslag til lov om ændring af jernbaneloven

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet hørte den 20. november 2018 en række myndigheder og organisationer, jf. vedlagte høringsliste i bilag 1, over udkast til forslag til lov om ændring af jernbaneloven. Høringsfristen udløb den 21. december 2018.

1. Følgende myndigheder og organisationer har afgivet bemærkninger til lovforslaget: Aarhus Letbane I/S, Dansk Jernbaneforbund, Datatilsynet, DSB, Forbrugerrådet Tænk Passagerpuls, Havarikommissionen, Hovedstadens Letbane og Metroselskabet.
2. Følgende myndigheder og organisationer har ikke haft bemærkninger til lovforslaget: Dansk Arbejdsgiverforening, DB Cargo, Erhvervsministeriet, Institut For Menneskerettigheder og Rigsrevisionen.
3. Følgende myndigheder og organisationer har ikke afgivet høringsvar til lovforslaget: Advokatsamfundet, AdvoNordic Advokatfirma, Akademikernes Centralorganisation (AC), Ankenævnet for Bus, Tog og Metro, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Arriva Danmark A/S, Arriva Tog A/S, Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik, Brancheforeningen Danske Advokater, Captrain Denmark ApS, Centralorganisationen af 2010 (CO2010), Centralorganisationernes Fællesudvalg (CFU), CFL Cargo Danmark ApS, COWI, Dansk Cyklistforbund, Danmarks Jurist- og Økonomforbund (DJØF), Danmarks Naturfredningsforening, Danmarks Statistik, DANSAM, Dansk Byggeri, Dansk Erhverv, Dansk Erhvervsfremme, Dansk Handicap Forbund, Dansk Industri (DI), Dansk Magisterforening (DM), Dansk Metal, Dansk Transport og Logistik – DTL, Danske Havne, Danske Havnevirksomheder (Brancheforeningen), Danske Regioner, Danske Speditører, Det Centrale Handicapråd, DI Transport, Domstolsstyrelsen, FOA, Forhandlingsfællesskabet, Funktionærernes og Tjenestemændenes Fællesråd, Hector Rail AB, HK Stat, HK Trafik og Jernbane, Håndværksrådet, Ingeniørforeningen (IDA), Institut for miljø, samfund og rumlig forandring – Roskilde Universitet, ITD, Jernbanenævnet, Kommunernes Landsforening – KL, Københavns Kommune, Landdistrikternes Fællesråd, Landsorganisationen i Danmark (LO), Lokaltog A/S, Metroservice A/S, Midtjyske Jernbaner, Midt-



trafik, Movia, NOAH-Trafik, Nordjyllands Trafikselskab, Nordjyske Jernbaner, Offentligt Ansattes Organisationer, Rambøll, Rådet for Bæredygtig Trafik, Rådet for Sikker Trafik, Serviceforbundet, Sydtrafik, Sund og Bælt Holding A/S, Teknisk Landsforbund, Teknologisk Institut, Trafikforbundet, Trafikselskaberne i Danmark, Udviklingselskabet By & Havn I/S, Vestbanen A/S, Øresundsbro Konsortiet.

Bemærkninger til lovforslaget

I det følgende gengives hovedindholdet af de modtagne høringssvar til det fremsatte lovforslag samt Transport-, Bygnings- og Boligministeriets bemærkninger hertil.

Bemærkninger af generel politisk karakter samt forslag og bemærkninger, der ikke vedrører det fremsatte lovforslag, indgår ikke i notatet.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet kan for en fuldstændig gennemgang af samtlige indsendte synspunkter henviser til høringssvarene, som er sendt til Folketingets Transport-, Bygnings- og Boligudvalg.

1. Godkendelse af køretøjer, herunder typegodkendelse

DSB bemærker, at der kommer til at opstå en diskrepans i ejerskabsforholdene for køretøjer, idet tilladelserne til ombyggede køretøjer under signalprogrammet søges af Banedanmark som ansøger. Banedanmark vil derfor med forslaget blive ansvarlig for at have en systematisk organisatorisk, teknisk og administrativ proces i hele køretøjstypens levetid.

DSB bemærker endvidere, at de tillader sig at forudsætte, at der i forhold til de bestemmelser og forudsætninger, der fastsættes omkring ibrugtagningstilladelser, er taget højde for køretøjer i drift, som er omfattet af den gældende jernbanelovs § 25, stk. 5, under henvisning til § 21, stk. 4 og 6.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet bemærker indledningsvist, at reglerne i Kommissionsforordning 2018/545/EU¹ er direkte gældende, og derfor ikke er reguleret af dette lovforslag. Kommissionsforordningen betyder, at det er indehaveren af typegodkendelsen, der bliver ansvarlig for konfigurationsstyringen for køretøjstypen og for det dossier, der ledsager afgørelsen om typegodkendelsen, jf. forordningens art. 5. Det vil sige, at den ansøger, der har modtaget typegodkendelsen, bliver ansvarlig for konfigurationsstyringen for køretøjstypen. Bestemmelsen regulerer processen efter udstedelsen af typegodkendelsen og har til formål at placere et entydigt ansvar for konfigura-

¹ Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/545 af 4. april 2018 om praktiske bestemmelser for jernbanekøretøjsgodkendelses- og jernbanekøretøjstypogodkendelsesprocessen i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/797



tionsstyring, hvilket ikke har været entydigt placeret tidligere. Bestemmelsen ændrer ikke på reglerne om eller kravene til at opnå en typegodkendelse. Da disse regler fremgår af førnævnte forordning, regulerer lovforslaget ikke dette spørgsmål.

2. Bybaner - adskillelse af reglerne om bybaner og konventionel jernbane

Hovedstadens Letbaner og Metroselskabet udtrykker tilfredshed med, at bybanerne udskilles fra den konventionelle jernbane.

Aarhus Letbane I/S udtrykker ligeledes tilfredshed med lovforslagets bestemmelser, der adskiller reguleringen af bybaner fra den konventionelle jernbane. Aarhus Letbane I/S bemærker i den henseende, at de har en forventning om, at udmøntningen af de nye regler for sikkerhedscertificering af bybaner vil medføre lempeligere krav i forhold til det nuværende set up, og at der ikke sker opstilling af nye, unødvendige nationale særkrav.

DSB bemærker, at begrebet ”bybanefører” indføres i lovgivningen og foreslår, at begrebet defineres i loven for at tydeliggøre hvilke kompetencer, der forventes af denne personalegruppe.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal hertil samlet bemærke, at lovforslaget i al væsentlighed viderefører de gældende regler for bybaner. De gældende hjemler til, at ministeren kan fastsætte nærmere regler om særlige forhold for bybaner, herunder om bl.a. sikkerhedscertifikater, sikkerhedsgodkendelser og ibrugtagningstilladelser for infrastruktur og køretøjer videreføres således. Men da bybaner ikke fremover er, eller kan være, omfattet af jernbanesikkerhedsdirektivet og interoperabilitetsdirektivet, er det hensigten fremover at anvende bemyndigelserne til at fastsætte regler, der er uafhængige af europæisk lovgivning, så de i højere grad tager højde for de særlige hensyn, der gør sig gældende for bybaner. For så vidt angår bekymringen om opstilling af nye, unødvendige nationale særkrav, er det Transport-, Bygnings- og Boligministeriets forventning, at der vil være mulighed for at udmønte et nationalt regelsæt for bybaner, der - som minimum - ikke er mere omfattende end den regulering, som den konventionelle jernbane i medfør af de europæiske regler vil være underlagt.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal herudover bemærke, at forslaget § 39 c er en videreførelse af den gældende § 39, hvor begrebet ”bybanefører” anvendes. Transport-, Bygnings- og Boligministeriet vurderer ikke, at det er nødvendigt at indføre en definition i loven, da begrebet ”bybane” er defineret i lovens § 3, stk. 1, nr. 3. Spørgsmålet om, hvilke kompetencer, man skal have som bybanefører, reguleres ved bekendtgørelse.



3. Havarikommissionens afgrænsning af undersøgelser

Side 4/12

Havarikommissionen bemærker i høringssvaret, at partsbegrebet i § 83, stk. 5 bør afgrænses ved at indføre et relevanskriterium.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet bemærker, at der er indført et relevanskriterium i bemærkningerne til § 83, stk. 5, således at Havarikommissionen vil kunne afgrænse partsbegrebet ud fra hensynet til, hvilke erfaringer man forventer at kunne drage af høringen og ulykken, og under hensyntagen til, at Havarikommissionen bør holde de parter, der har et sikkerhedsrelateret ansvar ajour om fremskridtene med undersøgelsen. Herudover bør Havarikommissionen tage hensyn til ofrenes og deres familieres rimelige behov, når Havarikommissionen afgrænser partsbegrebet.

Havarikommissionen bemærker, at alle ifølge den foreslåede § 83, stk. 3, skal have mulighed for at fremlægge relevante tekniske oplysninger – hvilket, ifølge Havarikommissionen, ikke afviger fra den nuværende praksis.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet bemærker, at bemærkningerne til § 83, stk. 3, er blevet præciseret, så det fremgår af bemærkningerne, at bestemmelsen indebærer, at Havarikommissionen vil skulle tage imod tekniske oplysninger, som fremlægges af den relevante infrastrukturforvalter, de involverede jernbanevirksomheder, Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, agenturet, ofrene og deres familie, ejere af beskadigede genstande, fabrikanter, involverede beredskabstjenester og repræsentanter for personale og brugere.

Havarikommissionen bemærker i forhold til § 88, at trafikstyrings- og signalanlæg efter Havarikommissionens opfattelse er en del af jernbaneinfrastrukturen.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet er enig i, at Havarikommissionen i dag i medfør af § 88 har adgang til at undersøge trafikstyrings- og signalanlæg, da Havarikommissionen har adgang til at undersøge den infrastruktur samt de anlæg, som er i interaktion med jernbanen. Ændringen af § 88 vil ikke ændre Havarikommissionens beføjelser. Ændringen præciserer alene bestemmelsens ordlyd, således at bestemmelsens ordlyd i højere grad vil svare til ordlyden af artikel 21, stk. 2, 2. pkt., litra a i jernbanesikkerhedsdirektivet.

Dansk Jernbaneforbund bemærker til den foreslåede § 93, stk. 1, at Havarikommissionen under normale omstændigheder må kunne afslutte den endelige rapport indenfor 12 måneder.

Den foreslåede § 93, stk. 1, foreskriver, at hvis Havarikommissionen ikke kan offentliggøre den endelige rapport inden for 12 måneder, udsender Havarikommissionen en foreløbig erklæring, som minimum på hver årsdag for ulyk-



ken med nærmere oplysninger om fremskridt i relation til undersøgelsen og eventuelle sikkerhedsspørgsmål, der er blevet rejst.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet er enig i Dansk Jernbaneforbunds betragtninger. Bemærkningerne giver dog ikke anledning til at ændre den foreslåede § 93, stk. 1, da bestemmelsen regulerer tilfældet, hvor Havarikommisionen mod forventning ikke har kunnet afslutte den endelige rapport indenfor 12 måneder.

4. Havarikommisionens pligt til at underrette agenturet om undersøgelser

Havarikommisionen bemærker, at den foreslåede § 81, stk. 4, vil være en udvidelse af gældende praksis, da Havarikommisionen vil skulle underrette agenturet om alle undersøgelser, som Havarikommisionen indleder.

DSB bemærker til det foreslåede § 81, stk.4, at begrebet ”tildragelse” indføres i lovforslaget. Herudover bemærker DSB, at begrebet er defineret som ”ulykker og øvrige ulykker”.

Transport Bygnings- og Boligministeriet bemærker, at forpligtelsen til at underrette agenturet, når Havarikommisionen indleder en undersøgelse, i medfør af § 81, stk. 4, følger af artikel 25, stk. 1, i direktiv 2016/798 om jernbanesikkerhed. Havarikommisionens bemærkninger giver ikke anledning til at ændre § 81, stk. 4.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet bemærker, at DSB's definition af begrebet er ikke korrekt. Det er præciseret i bemærkningerne, at begrebet ”tildragelse” er en samlet betegnelse for alvorlige ulykker, ulykker og hændelser. Herudover er det præciseret i bemærkningerne, at begreberne alvorlige ulykker, ulykker og hændelser skal forstås i overensstemmelse med definitionerne af begreberne, som følger af bemærkningerne til jernbanelovens § 81, stk. 2.

5. Pligt til at videregive oplysninger om ulykker og hændelser til Havarikommisionen

Datatilsynet henleder i forhold til lovforslagets § 1, nr. 22, opmærksomheden på databeskyttelsesforordningens artikel 5, stk. 1, litra c, hvorefter personoplysninger skal være tilstrækkelige, relevante og begrænset til, hvad der er nødvendigt i forhold til de formål, hvortil de behandles. Hvis de tilgængelige oplysninger indeholder personoplysninger, må der alene videregives de personoplysninger, der er relevante og nødvendige til Havarikommisionen. Datatilsynet forudsætter i øvrigt, at reglerne i databeskyttelsesforordningen og databeskyttelsesloven vil blive iagttaget i forbindelse med eventuelle behandlinger af personoplysninger foranlediget af lovforslaget.



Transport-, Bygnings- og Boligministeriet bemærker i den forbindelse, at bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 22 er blevet præciseret, så det nu fremgår, at det forudsættes, at reglerne i databeskyttelsesforordningen og databeskyttelsesloven vil blive iagttaget i forbindelse med eventuelle behandlinger af personoplysninger foranlediget af, at jernbanevirksomheder vil skulle videregive alle tilgængelige oplysninger om ulykken eller hændelsen til Havarikommissionen.

6. Betydning for passagererne

Passagerpulsens, Forbrugerrådet, lægger vægt på, at sikkerheden er altafgørende for passagererne. Passagerpulsens lægger derfor vægt på, at sikkerhedsstandarderne opretholdes på samme niveau, når kompetencen til sikkerhedscertificering i visse tilfælde flyttes, og procedurerne i visse tilfælde ændres. De lægger desuden vægt på, at passagererne i en ny struktur har god og nem klageadgang, hvis de oplever sikkerhedsbrister eller oplever at have været udsat for fare i forbindelse med deres togrejse. Generelt lægger Passagerpulsens vægt på, at implementeringen af den tekniske del af jernbanepakken ikke fører til længere administrative processer og tungere bureaukrati, der kan medføre, at passagererne skal vente længere tid på, at nye jernbaner kan ibrugtages end nødvendigt.

Passagerpulsens noterer sig, at lovforslaget medfører en sænkning af Jernbanenævnets afgift og hermed de midler, som nævnet har til rådighed til drift. Passagerpulsens lægger stor vægt på, at Jernbanenævnet har gode rammer for deres arbejde, herunder deres tilsynsforpligtelse i forhold til jernbaneselskabernes overholdelse af EU's forordning om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser. Passagerpulsens kan være bekymrede for, om en sænkning af afgiften svækker rammerne for nævnets arbejde.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal hertil samlet bemærke, at lovforslaget ikke ændrer ved den klageadgang, der findes for jernbanepassagerer i dag. Jernbanenævnet er afgiftsfinansieret og baggrunden for at sænke afgiften er alene, at der oparbejdet et overskud i afgiftsordningen. Overskuddet er oparbejdet, fordi nævnets omkostninger er lavere end forudsat ved seneste afgiftsfastsættelse. Ændringen af satsen ændrer således ikke ved Jernbanenævnets mulighed for at udøve sit virke. I forhold til passagerklager skal det bemærkes, at Jernbanenævnet alene behandler de klager vedrørende passagerrettighedsforordningen², der falder uden for Ankenævnet for Bus, Tog og Metros afgørelseskompetence. Det bemærkes i øvrigt, at det ikke er hensigten med lovforslaget at ændre på det nuværende sikkerhedsniveau på jernbanen.

² Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1371/2007 af 23. oktober 2007 om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser



7. Udvidelse af hjemlen til afbureaukratisering af sikkerhedsregler, herunder tekniske sikkerhedsregler

Aarhus Letbane I/S er positivt indstillet over for udvidelsen af muligheden for at afbureaukratisere reglerne om godkendelse af sikkerhedsregler. I den forbindelse opfordrer de til en præcisering af grænseområdet mellem Trafik-, Bygge-, og Boligstyrelsen og den uafhængige tredjepartsvurdering i forbindelse med ansøgning om godkendelse af sikkerhedsregler og trafikale sikkerhedsregler.

DSB støtter den intention om afbureaukratisering, der ligger i udvidelsen af muligheden for at afbureaukratisere reglerne om godkendelse af trafikale sikkerhedsregler og sikkerhedsregler. I den forbindelse bemærker DSB, at de imødeser, at det tydeliggøres ved udmøntningen af reglerne, hvor og hvornår der kommer til at blive stillet krav om tredjepartsvurdering. DSB gør endvidere opmærksom på, at ordet ”trafikale” mangler til sidst i forslaget til § 61, stk. 6.

Hovedstadens Letbaner og Metroselskabet udtrykker tilfredshed med udsigten til øget selvforvaltning. De bemærker, at de sammen med Trafik- Bygge- og Boligstyrelsen og Metro Service A/S er i færd med at konkretisere, hvad trafikale og tekniske sikkerhedsregler er for metroer og letbaner, og de udtrykker ønske om, at dette kunne fremgå af bemærkningerne til loven, når konkretiseringen er på plads. Da denne konkretisering ikke er færdigbehandlet, har de ikke mulighed for at fremsende den inden høringsfristens udløb.

Passagerpulsens, Forbrugerrådet bemærker, at de, under forudsætning af at sikkerhedsstandarderne opretholdes, er positive overfor de elementer af lovforslaget, der afbureaukratiserer reglerne om sikkerhedsgodkendelser og giver mulighed for at overlade mere af sikkerhedsarbejdet til selvforvaltning.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal hertil samlet bemærke, at Jernbaneloven i dag indeholder hjemmel til at fastsætte regler om, at infrastrukturforvalteren – under visse betingelser - kan udarbejde og ændre egne sikkerhedsregler (tekniske og fælles) uden Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens godkendelse. Med lovforslaget foreslås at udvide denne hjemmel til også at omfatte de trafikale sikkerhedsregler, der udarbejdes af både infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder. Der lægges hermed op til, at virksomhederne selv skal forvalte deres sikkerhedsregler, både når der laves nye regler og foretages ændringer af eksisterende. I dag myndighedsgodkendes disse regler løbende. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen vil i løbet af 2019 gå i dialog med branchen om den videre udmøntning af intentionen i lovforslaget om selvforvaltningen af sikkerhedsregler.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet bemærker i øvrigt, at indførelsen af selvforvaltningen forudsætter, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen i udmøntende bekendtgørelser fastsætter overordnede funktionskrav for såvel



trafikale som tekniske sikkerhedsregler. Sådanne myndighedsfastsatte funktionskrav for sikkerhed findes ikke i dag. Fastsættelsen af disse funktionskrav, som vil skulle opfyldes af alle infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder, vil derfor sikre, at der indføres et ensartet og transparent grundlag for virksomhederne. Dette grundlag, som kan sammenlignes med Bygningsreglementet, vil ligesom på byggeområdet, dels sikre, at anlæg, vedligeholdelse og ikke mindst den løbende drift af jern- og bybaneinfrastruktur, vil skulle ske i henhold til myndighedsfastsatte regler og dels skabe et mere entydigt grundlag for Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens fremtidige tilsyn med virksomhedernes overholdelse af sikkerhedskrav til anlæg, vedligeholdelse og den løbende drift.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal endvidere bemærke, at de emner, der er påpeget i høringssvarene, vil indgå i overvejelserne omkring udarbejdelsen af de udmøntende bekendtgørelser. Disse regler vil naturligvis også sendes i høring, hvor der vil være endnu en mulighed for at kommentere på dem.

Slutteligt skal det bemærkes, at Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har udarbejdet en ny affattelse af § 61 i stedet for de ændringer i de enkelte stykker i den gældende § 61, som har været sendt i høring. Baggrunden for dette er et ønske om at lave en mere overskuelig bestemmelse, hvor sikkerhedsregler samtidig gøres til overbegreb for alle typer sikkerhedsregler. I dag anvendes begrebet "sikkerhedsregler" og "trafikale sikkerhedsregler" i loven som to forskellige typer af sikkerhedsregler. Der er alene tale om en lovteknisk omskrivning af bestemmelsen, og der er ikke tilsigtet ændringer i forhold til indholdet af den ændring af § 61, der har været sendt i høring.

8. Perronovergange

DSB anderkender intentionen om at undgå personpåkørsler i perronovergange ved indførelse af en straffebestemmelse og ønsket om at opnå opmærksomhed på de farer, som er i forbindelse med færden i og ved jernbanearealer. DSB er desuden bevidst om, at der har været en del hændelser i perronovergange de sidste par år. I den sammenhæng bemærker DSB dog, at disse hændelser alene er en brøkdelen af de hændelser, der sker i og ved uautoriseret og uhensigtsmæssig færden i og ved jernbanearealer. DSB foretrækker på den baggrund, at bestemmelsen udvides til at omfatte andet og mere end blot perronovergange.

DSB udtrykker desuden en undren over, at en hændelse, som kan have en omfattende og alvorlig jernbanesikkerhedsmæssig konsekvens, og som indføres i loven med henblik på forebyggelse, foreslås takseret med en bødesats, der er lavere end en kontrolafgift eller en parkeringsbøde. DSB savner proportionalitet mellem forslaget og takseringen af overtrædelsen.



Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal hertil bemærke, at infrastrukturforvalterens og jernbanevirksomhedens område ifølge jernbanelovens § 41, omfatter stationsområder, banelinjer med tilhørende skråninger, banketter og grøfter, broer, tunneler, højbaner, arbejdspladser og andre anlæg, tog og andre køretøjer og forpladser og adgangsveje til stationer og jernbanefærgesteder, hvor disse ejes af jernbanevirksomheden eller ejes eller forvaltes af infrastrukturforvalteren.

Ingen må, ifølge jernbanelovens § 46, færdes eller lade dyr færdes på de områder, der er nævnt i § 41, og som ikke er åbne for offentligheden, uden infrastrukturforvalterens eller jernbanevirksomhedens tilladelse. Enhver som overtræder forbuddet vil, i medfør af jernbanelovens § 116, stk. 1, kunne straffes med bøde eller fængsel indtil 4 måneder. Uautoriseret og uhensigtsmæssig færden i og ved jernbanearealer, der ikke er åbne for offentligheden, vil således allerede efter den nuværende jernbanelov kunne straffes med bøde eller fængsel indtil fire måneder. Transport-, Bygnings- og Boligministeriet ser ikke grund til at udvide forbuddet i den foreslåede § 47 a til også at omfatte jernbanearealer, som ikke er åbne for offentligheden.

Perronovergange er imidlertid ikke omfattet af strafbestemmelsen i jernbanelovens § 46, da perronovergange er åbne for offentligheden.

Jernbanelovens § 42, stk. 1, foreskriver, at enhver, der søger adgang til eller opholder sig på de områder, der er nævnt i § 41, og som 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. Enhver som overtræder forskrifterne vil, i medfør af jernbanelovens § 116, stk. 1, kunne straffes med bøde eller fængsel indtil 4 måneder. Krydsning af perronovergange er imidlertid ikke omfattet af strafbestemmelsen i jernbanelovens § 42, stk. 1, da der ikke findes forskrifter, som forbyder krydsning af jernbanen via perronovergange.

Perronovergange er karakteriseret ved, at de leder personer på tværs af jernbanen fra en perron til en anden. Krydsningen af jernbanen sker i samme niveau, som toget kører. Tilsvarende karakteristika gælder for jernbaneoverkørsler, som er åbne for almindelig færdsel, da overkørslerne leder trafikanter på tværs af jernbanen fra en vej til en anden, og da trafikanterne passerer jernbanesporerne i samme niveau, som toget kører.

Krydsning af jernbaneoverkørsler, som er åbne for almindelig færdsel, er reguleret i færdselslovens § 5, som forbyder trafikanter at passere jernbaneoverkørsler, når 1) pligt til standsning er tilkendegivet ved signalanlæg, 2) bomme er lukkede, eller medens bomme lukkes eller åbnes, eller 3) jernbanens personale tilkendegiver, at tog nærmer sig. Herudover foreskriver færdselslo-



vens § 5, at færdsel over en jernbaneoverkørsel ikke må finde sted, når det kan ses eller høres, at et tog nærmer sig.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet ønsker at mindske antallet af ulykker og hændelser, som finder sted, når folk krydser perronovergang, idet der kommer tog, ved at øge opmærksomheden på de farer, som er ved krydsning af jernbanen via perronovergange. På trods af de farer, som er forbundet med at krydse jernbanen via en perronovergang, er det ikke i dag, som ved krydsning af jernbanen via jernbaneoverkørsler, forbudt at krydse jernbanen via en perronovergang, når et tog nærmer sig, eller når det ved signal er indikeret, at et tog nærmer sig. På trods af farerne er personer heller ikke ved lov forpligtet til at udvise særlig opmærksomhed, når de skal passere jernbanen via en perronovergang, og personerne er ikke forpligtet til at krydse jernbanen via en perronovergang uden unødigt ophold. På den baggrund finder Transport-, Bygnings- og boligministeriet ikke, at bestemmelsens gerningsindhold bør ændres.

Den, som overtræder den foreslåede § 47 a, vil kunne straffes med bøde, jf. den foreslåede § 120 a. Transport-, Bygnings- og Boligministeriet vurderer i den forbindelse, at det vil være hensigtsmæssigt at udmåle bøden til 700 kr., og for personer med særlig lav indtægt til 500 kr. Transport-, Bygnings- og Boligministeriet er ikke enig med DSB i, at der mangler proportionalitet mellem bødens påtænkte størrelse og lovovertrædelsen. Denne bødestørrelse for overtrædelse af den foreslåede § 47 a svarer til størrelsen af den bøde, som en gående og fører af cykel, hestekøretøj eller hest, i medfør af færdselslovens § 118 a, stk. 1, kan ifalde, hvis personen overtræder færdselslovens § 5, når personen krydser jernbanen via en jernbaneoverkørsel, der er åben for almindelig færdsel. Det fremgår af bemærkningerne til færdselsloven, at der ved overtrædelser af færdselsloven, efter Rigsadvokatens opfattelse, som udgangspunkt ikke bør udstedes bøder på under 1.000 kr. for overtrædelser af færdselsloven med motordrevet køretøj, mens minimumsbøden for gående, efter Rigsadvokatens opfattelse, passende kunne fastsættes til 700 kr. Som grundlag for bødestørrelserne fremhævede Rigsadvokaten netop størrelsen af standsnings- og parkeringsafgifter, som udgjorde, og stadig udgør, 510 kr. og kontrolafgiften for at køre uden gyldig rejsehjemmel, som udgjorde og stadig udgør 750 kr. Rigsadvokaten bemærkede desuden i den forbindelse, at overtrædelser, der begås med motordrevne køretøjer, generelt må vurderes som mere trafikfarlige for både føreren selv og andre trafikanter end de overtrædelser, der begås af de såkaldte »bløde trafikanter« som gående og cyklister. Der findes således, ifølge Rigsadvokaten, overtrædelser af færdselsloven begået af gående, cyklister m.fl., som efter Rigsadvokatens opfattelse ikke kan begrunde en minimumsbøde på 1.000 kr. henset til disse trafikanters generelt lavere trafikfarlighed. Endvidere kunne bøden for personer med særlig lav indkomst, efter Rigsadvokatens opfattelse, passende udmåles til 500 kr. Justitsministeriet tilsluttede sig Rigsadvokatens og udformede færdselslovens § 118, stk. 1 i overensstemmelse hermed. På den baggrund finder Transport-,



Bygnings- og Boligministeriet ikke, at de af ministeriet vurderede hensigtsmæssige bødestørrelser ved overtrædelse af den foreslåede § 47 a bør ændres.

9. Andre bemærkninger

DSB har haft en række lovtekniske bemærkninger.

Datatilsynet har bemærket, at de forudsætter, at reglerne i databeskyttelsesforordningen³ og databeskyttelsesloven⁴ vil blive iagttaget i forbindelse med eventuelle behandlinger af personoplysninger foranlediget af lovforslaget.

Havarikommissionen bemærker til forslaget til ændring af § 2, stk. 6, at de tolker ændringen således, at S-tog, privatbaner, Metro og letbaner ikke kan betragtes som privatejet infrastruktur. Hvis tolkningen ikke er korrekt, beder de om, at dette præciseres.

Passagerpulsen, Forbrugerrådet ser positivt på, at satserne for afgiften til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens tilsyn øges, så der er gode rammer for et effektivt sikkerhedsarbejde under de nye rammer.

Til Havarikommissionens bemærkning om § 2, stk. 6, skal Transport-, Bygnings- og Boligministeriet bemærke, at ændringen udvider én af undtagelsesbestemmelserne til loven. Bestemmelsen undtager privatejet infrastruktur og køretøjer, der udelukkende anvendes på sådan infrastruktur. Ændringen udvider anvendelsesområdet for undtagelsen en smule. Undtagelsesbestemmelsen gælder i dag også for S-tog, privatbaner, Metro og letbaner, og det vil den også gøre efter ændringen. Transport-, Bygnings- og Boligministeriet finder det ikke nødvendigt at præcisere dette yderligere i loven, idet loven gælder for bybaner, jf. lovens § 2, stk. 1, og dermed også § 2, stk. 6. I tilfælde af at Havarikommissionens bemærkning skal forstås som et spørgsmål om, hvorvidt hele S-togsnettet, privatbaner, Metro og letbaner som helhed er undtaget fra lovens anvendelsesområde, skal det bemærkes, at dette ikke er tilfældet. Som nævnt er bybaner omfattet af lovens anvendelsesområde, jf. lovens § 2, stk. 1.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal herudover samlet bemærke, at Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har justeret lovforslaget på baggrund af DSB's lovtekniske bemærkninger, hvor det er fundet nødvendigt og at reglerne om databeskyttelse, som fremhævet af Datatilsynet, naturligvis vil blive iagttaget i forbindelse med behandling af personoplysninger.

³ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/679 af 27. april 2016 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger og om ophævelse af direktiv 95/46/EF.

⁴ Lov nr. 502 af 23. maj 2018 om supplerende bestemmelser til forordning om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger.



10. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets øvrige ændringer siden høringen

Side 12/12

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har i forhold til det forslag, der har været i høring foretaget en række lovtekniske justeringer og ændringer, herunder en justering af § 11, stk. 1, sammenskrivning af de foreslåede § 60 og 60 a til én bestemmelse, en ny affattelse af § 61 og justering af § 76 a.

11. Havarikommisionens bemærkninger om uafhængighed

Havarikommisionen bemærker, at der fornylig har været gennemført et Peer-Review af jernbaneanheden i Havarikommisionen. I den forbindelse har Havarikommisionen modtaget skriftlige bemærkninger, hvori det fremhæves, at jernbanelovens § 83, stk. 2, som bliver til stk. 6, og jernbanelovens § 94 ikke er i overensstemmelse med jernbanesikkerhedsdirektivets bestemmelser om Havarikommisionens uafhængighed.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet bemærker, at lovforslaget om ændring af jernbaneloven ikke ændrer de pågældende bestemmelser. Transport-, Bygnings- og Boligministeriet vil i forlængelse af Havarikommisionens bemærkninger igangsætte en undersøgelse af, om de pågældende bestemmelser skal ændres.