

UDKAST

Forslag

til

Lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB¹

(Revision af visse regler på jernbaneområdet)

§ 1

I jernbaneloven, jf. lov nr. 686 af 27. maj 2015, som ændret bl.a. ved lov nr. 1558 af 19. december 2017, lov nr. 1562 af 18. december 2018, lov nr. 510 af 1. maj 2019 og senest ved § 1 i lov nr. 2397 af 14. december 2021, foretages følgende ændringer:

1. Overalt i loven ændres »Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen« og »Trafik- og Byggestyrelsen« til: »Trafikstyrelsen« samt »Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens« og »Trafik- og Byggestyrelsens« til: »Trafikstyrelsens«.

2. § 2 affattes således:

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

Stk. 2. For veteranbaner gælder alene kapitel 8.

Stk. 3. Bybaner er ikke omfattet af §§ 4-8, § 9, stk. 2, §§ 10, 17 og 18, § 20, stk. 1, 2. pkt., § 21, § 53, stk. 3 og §§ 58-60 c. Jernbanelovens § 8 finder dog anvendelse for jernbanevirksomheder, der forestår transport i byer og forstæder samt regional transport på lokale og regionale særskilte banenet til befordring på jernbaneinfrastrukturer eller på net, der kun er beregnet til

¹ Loven indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU af 21. november 2012 om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde, EU-Tidende 2012, nr. L 343, side 32.

UDKAST

jernbanepassagertransport i byer og forstæder, hvis en sådan jernbanevirksomhed står under direkte eller indirekte kontrol af en virksomhed eller en anden enhed, der udfører eller integrerer andre jernbanetransportydelse end transport i byer og forstæder samt regional transport. Stk. 3, 2. pkt., gælder dog kun for så vidt angår forbindelserne mellem jernbanevirksomheden og den virksomhed eller enhed, som direkte eller indirekte kontrollerer den.

Stk. 4. Ud over de bestemmelser, der er angivet i stk. 3, er metro og letbaner ikke omfattet af §§ 20, 22 og §§ 66-68.

Stk. 5. Loven gælder ikke for privatejet jernbaneinfrastruktur, herunder sidespor, der anvendes af ejeren eller af en operatør i forbindelse med deres respektive godstransportaktiviteter eller personbefordring i ikkekommercielt øjemed, og køretøjer, der udelukkende bruges på sådan infrastruktur.

Stk. 6. Transportministeren kan fastsætte regler om, at lokale og regionale jernbaneinfrastrukturer og virksomheder der udfører transport på sådanne infrastrukturer, herunder privatbaner, delvist kan undtages bestemmelser i loven.«

3. § 5 affattes således:

»§ 5. Forvaltere af jernbanerelaterede servicefaciliteter omfattet af bilag II, punkt 2, litra a-i i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde, giver uden forskelsbehandling alle jernbanevirksomheder adgang, herunder sporadgang, til faciliteterne og til de ydelser, der leveres i disse faciliteter.

Stk. 2. Forvaltere omfattet af stk. 1 reserverer uden forskelsbehandling betjeningskapacitet på en jernbanerelateret servicefacilitet i tilknytning til tildelt jernbaneinfrastruktur til ansøgere, der ikke er jernbanevirksomheder.

Stk. 3. Transportministeren kan fastsætte regler om betaling for betjeningskapacitet på stationer, herunder om betaling for at stille billetsalgsudstyr til rådighed.

Stk. 4. Transportministeren fastsætter nærmere regler om forvaltning og betaling for brug af jernbanerelaterede servicefaciliteter og de ydelser, der leveres i disse faciliteter.«

4. § 6, stk. 1, affattes således:

UDKAST

»§ 6. Er en forvalter jf. § 5, kontrolleret direkte eller indirekte af en jernbanevirksomhed, der har en dominerende stilling på det nationale jernbanetransportmarked, hvor servicefaciliteten benyttes, skal forvalteren af faciliteten være organiseret på en måde, der sikrer, at forvalteren er uafhængig af den pågældende virksomhed med hensyn til organisation og beslutningstagning. En sådan uafhængighed indebærer ikke krav om, at der skal oprettes en særskilt juridisk enhed for servicefaciliteterne, men kan opnås med to særskilte afdelinger inden for én og samme juridiske enhed.«

5. I § 8 indsættes efter stk. 1 som nyt stykke:

»Stk. 2. Jernbanevirksomheder skal føre og offentliggøre særskilte driftsregnskaber og balancer for aktiviteter i forbindelse med udførelse af transport og for aktiviteter i forbindelse med virksomhedernes forvaltning af jernbaneinfrastrukturen.«

Stk. 2 og 3 bliver herefter stk. 3 og 4.

6. I § 8, stk. 2, der bliver stk. 3, indsættes efter »stk. 1«: »og 2«.

7. I § 8, stk. 3, der bliver stk. 4, ændres »jf. stk. 1 og 2« til: »jf. stk. 1-3«.

8. I § 11, stk. 1, 1. pkt., ændres »stk. 2« til: »stk. 3«.

9. I § 11, stk. 1, 2. pkt., ændres »stk. 2« til: »stk. 3«.

10. I § 11 indsættes efter stk. 1 som nyt stykke:

»Stk. 2. Virksomheder, der er certificeret efter regler fastsat i medfør af stk. 3, skal indgå en aftale med infrastrukturforvalteren om anvendelsen af jernbaneinfrastrukturen, inden der kan udføres kørsel på jernbanenettet.«

Stk. 2 bliver herefter stk. 3.

11. I § 16 indsættes som stk. 6:

»Stk. 6. Banedanmark kan mod betaling stille ERTMS-udstyr, ICI-udstyr, CBTC-udstyr, ERTMS-udrustet materiel og ICI-udrustet materiel til

rådighed for jernbanevirksomheder godkendt efter § 9, stk. 1, og virksomheder godkendt efter regler fastsat i medfør af § 11, stk. 3.«

12. Efter § 24 indsættes:

»*Ledningsarbejder*

§ 24 a. Arbejder på ledninger m.v. over, under eller langs baneareal, herunder om nødvendigt flytning af ledninger, i forbindelse med arbejder, der iværksættes af infrastrukturforvalteren inden for rammerne af de formål, som infrastrukturforvalteren kan varetage på egne arealer, betales af ledningsejeren.

Stk. 2. Stk. 1 finder ikke anvendelse, hvis andet er bestemt ved aftale, kendelse afsagt af en ekspropriationskommission nedsat i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom eller afgørelse truffet af en kommunalbestyrelse efter vandforsyningslovens §§ 37 og 38, jf. § 40.

Stk. 3. Foretages der i forbindelse med etablering af statslig jernbaneinfrastruktur arbejder på en kommunalt eller fælleskommunalt ejet ledning placeret i en kommunevej, afholder staten udgifterne til dette ledningsarbejde. Udgifter til senere arbejder på disse ledninger er dog omfattet af stk. 1.

§ 24 b. Arbejder på ledninger m.v. over, under eller langs baneareal udføres af vedkommende ledningsejer, medmindre andet er aftalt.

Stk. 2. Infrastrukturforvalteren kan kræve selv at udføre arbejder over, under eller langs baneareal i forbindelse med ledningsarbejder, hvis

- 1) der er behov for at koordinere ledningsarbejdet med andre arbejder på banearealet,
- 2) ledningsejeren ikke overholder vilkår, stillet i forbindelse med en tilladelse, eller
- 3) arbejdets udførelse kræver særlig faglig ekspertise.

Stk. 3. Infrastrukturforvalteren kan i særlige tilfælde lade ledningsarbejder udføre for ledningsejerens regning, når ledningsejeren, trods indskærpelse af vilkårene for ledningstilladelse, jf. § 24, nr. 2, ikke overholder disse.

§ 24 c. Ved infrastrukturforvalterens arbejder efter § 24 a skal infrastrukturforvalteren tage hensyn til ledninger m.v. over, under eller langs banearealet.

Stk. 2. Infrastrukturforvalteren skal så tidligt som muligt drøfte et planlagt arbejde med ledningsejeren med henblik på at undersøge, hvordan arbejdet kan tilrettelægges på den mest hensigtsmæssige måde for infrastrukturforvalteren og ledningsejeren.

Stk. 3. Opnås der ikke enighed mellem infrastrukturforvalteren og ledningsejeren, kan infrastrukturforvalteren efter at have meddelt ledningsejeren, at det planlagte arbejde påbegyndes, gennemføre arbejdet og kræve nærmere bestemte ledningsarbejder udført af ledningsejeren.

Stk. 4. Infrastrukturforvalteren kan i særlige tilfælde lade de ledningsarbejder, der er nævnt i stk. 3, udføre for ledningsejerens regning.

Stk. 5. Tvister om betaling for arbejder på eller af hensyn til ledninger kan indbringes for transportministeren.«

13. Efter § 29 indsættes i *kapitel 5*:

»Afvisning af nye anlæg samt omfattende ændringer på eksisterende anlæg

§ 29 a. Transportministeren kan afvise nye anlæg samt omfattende ændringer på eksisterende anlæg på og i tilknytning til samt i nærheden af det statslige jernbanenet, når det er nødvendigt af hensyn til jernbanenettets funktionalitet og sikkerhed.

Stk. 2. Transportministeren kan fastsætte nærmere regler om afvisning af projekter omfattet af stk. 1.«

14. I § 30, *stk. 2, nr. 7*, ændres »grundvand, eller« til: »grundvand«.

15. I § 30, *stk. 2, nr. 8*, ændres »tog.« til: »tog eller«.

16. I § 30, *stk. 2*, indsættes som *nr. 9*:

UDKAST

»9) etablering af erstatningsbiotoper og andre foranstaltninger til kompensation for banens indgreb i naturtilstanden.«

17. Efter § 54 indsættes i *kapitel 10*:

»§ 54 a. Transportministeren kan fastsætte regler om transport af farligt gods, herunder forbud mod transport af farligt gods, når det er begrundet i andre hensyn end sikkerheden under transport.«

18. Efter § 57 indsættes før overskriften før § 58:

»§ 57 a. Gods skal være anbragt således, at det ikke kan frembyde fare for personer eller medføre skade på ejendom. Gods må ikke kunne slæbe eller falde af, forårsage forstyrrende ulemper eller kunne flytte sig uden for togets profil under kørsel.«

19. § 61 affattes således:

»§ 61. Trafikstyrelsen kan fastsætte regler om infrastrukturforvalteres tekniske sikkerhedsregler, herunder krav om anvendelse af en uafhængig tredjeparts vurderinger i forbindelse med udarbejdelse og ændring af tekniske sikkerhedsregler.«

20. I § 62, *stk. 2, 1. pkt.*, udgår »omfattende« og efter »niveauoverkørsel« indsættes: », som kan påvirke jernbanesikkerheden«.

21. To steder i § 70, *stk. 1*, to steder i § 72, *stk. 1, 1. pkt.*, to steder i § 73, *stk. 1*, og to steder i § 74, *stk. 1, 1. pkt.*, ændres »§ 11, *stk. 2*« til: »§ 11, *stk. 3*«.

22. I § 78, *stk. 4*, ændres »i Trafikstyrelsen« til: »på Transportministeriets ressortområde«.

23. I § 80, *stk. 1, 2. pkt.*, ændres »virksomhedshjemneværet« til: »Hjemneværet«.

24. § 83, *stk. 6*, affattes således:

»Stk. 6. Transportministeren kan anmode Havarikommissionen om at foretage yderligere undersøgelser i en sag.«

25. § 103, stk. 1, affattes således:

»Jernbanenævnet er en særskilt myndighed, der organisatorisk, funktionelt, hierarkisk og med hensyn til beslutningstagning er retligt adskilt fra og uafhængigt af enhver anden offentlig eller privat enhed. Jernbanenævnet er med hensyn til organisation, finansieringsbeslutninger, retlig struktur og beslutningstagning være uafhængigt af enhver jernbanevirksomhed, infrastrukturforvalter, ansøger af infrastrukturkapacitet og ethvert tildelings- og afgiftsorgan. Jernbanenævnet er desuden funktionelt uafhængigt af enhver kompetent myndighed, der tager sig af tildelingen af en kontrakt om offentlig tjeneste. Jernbanenævnet er ikke undergivet transportministerens instruktionsbeføjelse.«

26. § 103, stk. 2, affattes således:

»Stk. 2. Jernbanenævnet varetager tilsyns- og klagefunktioner på jernbaneområdet. Jernbanenævnet kan undersøge sager på eget initiativ eller efter klage og kan træffe afgørelse i sådanne sager. Jernbanenævnets afgørelser er bindende.«

27. I § 103, stk. 7, indsættes efter »opgaver,«: »indholdet og rækkevidden af dets afgørelses- og tilsynskompetence,«.

28. § 109, stk. 6, ophæves, og i *stk. 9*, der bliver *stk. 8*, indsættes efter »herunder regler om«: »tidspunktet for opkrævning af afgiften og«.

Stk. 7-9 bliver herefter *stk. 6-8*.

29. Efter § 110 indsættes:

»§ 110 a. Transportministeren kan fastsætte regler om betaling af gebyr for Banedanmarks beredskabsydelse, kurser og uddannelser samt om betaling for opgaver i forbindelse med tredjepartsprojekter, herunder regler om opkrævning, rentetilskrivning efter renteloven, rykkerskrivelser m.v.«

UDKAST

30. § 111, stk. 5, ophæves, og i stk. 8, der bliver stk. 7, indsættes efter »herunder regler om«: »tidspunktet for opkrævning af afgiften og«.

Stk. 6-9 bliver herefter stk. 5-8.

31. I § 116, stk. 1, nr. 2, ændres: »en tilladelse eller« til: »et certifikat, et EU-certifikat, en tilladelse eller en«.

32. I § 116, stk. 1, nr. 4, indsættes efter »§ 48, stk. 1 og 2,«: »§ 57 a,«.

§ 2

I lov om DSB, jf. lovbekendtgørelse nr. 574 af 7. maj 2019, foretages følgende ændring:

1. § 13 affattes således:

»§ 13. Transportministeren kan fastsætte nærmere regler om krav til at føre og offentliggøre særskilte regnskaber for DSB.«

§ 3

Stk. 1. Loven træder i kraft den 1. januar 2023.

Stk. 2. Regler fastsat i medfør af § 2, stk. 5, 2. pkt., § 5, stk. 6 og 7, § 8, stk. 3, § 11, stk. 2, § 61, stk. 4 og 5, § 109, stk. 9, og § 111, stk. 7 og 8, forbliver i kraft, indtil de ophæves eller afløses af forskrifter udstedt i medfør af § 2, stk. 6, § 5, stk. 3 og 4, § 8, stk. 4, § 11, stk. 3, § 61, § 109, stk. 8, og § 111, stk. 6 og 7, som ændres ved denne lovs § 1, nr. 2, § 1, nr. 3, § 1, nr. 7, § 1, nr. 10, § 1, nr. 19, § 1, nr. 28, § 1, nr. 30.

UDKAST

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

1. Indledning

2. Lovforslagets hovedpunkter

2.1. Ændringer som følge af EU-regulering

2.1.1. Gældende ret

2.1.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

2.2. Indgåelse af anvendelsesaftale med virksomheder certificerede efter regler fastsat i medfør af § 11, stk. 2

2.2.1. Gældende ret

2.2.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

2.3. Udleje af ombordudstyr

2.3.1. Gældende ret

2.3.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

2.4. Knaphedsafgift og miljøpåvirkningsafgift

2.4.1. Gældende ret

2.4.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

2.5. Lovfæstelse af gæsteprincippet

2.5.1. Gældende ret

2.5.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

2.6. Afvisning af nye anlæg samt omfattende ændringer på eksisterende anlæg

2.6.1. Gældende ret

2.6.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

2.7. Ekspropriationshjemmel til brug for etablering af erstatningsnatur

2.7.1. Gældende ret

2.7.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

2.8. Transport af farligt gods

2.8.1. Gældende ret

2.8.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

2.9. Tilpasning af regler om niveauoverkørsler

2.9.1. Gældende ret

2.9.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

2.10. Særlige bestemmelser om tavshedspligt

2.10.1. Gældende ret

2.10.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

2.11. Gebyrer

2.11.1. Gældende ret

2.11.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

2.12. Opkrævningstidspunkt for afgifter

2.12.1. Gældende ret

2.12.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

2.13. Straffebestemmelser

2.13.1. Gældende ret

2.13.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

3. Konsekvenser for opfyldelsen af FN's verdensmål

4. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige

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

6. Administrative konsekvenser for borgerne

7. Klimamæssige konsekvenser

8. Miljø- og naturmæssige konsekvenser

9. Forholdet til EU-retten

10. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

11. Sammenfattende skema

1. Indledning

Formålet med lovforslaget er at gennemføre en revision af reglerne på jernbaneområdet særligt med henblik på at opdatere og præcisere de nugældende regler i jernbaneloven, jf. lov nr. 686 af 27. maj 2015 med senere ændringer.

Der er identificeret en række områder, hvor ændringer af lovgivningen er nødvendig for at leve op til EU-reguleringen, herunder som følge af åbningsskrivelse som Transportministeriet modtog i juni 2021 fra EU-Kommissionen. De relevante bestemmelser fra EU-reguleringen vil blive implementeret ud fra principperne om minimumsimplementering og er i høj grad præciseringer af den nuværende lovgivning, dvs. at der ikke sker en ændring af den nuværende retsstilling.

Endvidere er det nødvendigt som følge af åbningsskrivelsen at tilpasse reglerne om jernbanelovens anvendelsesområde for lokale og regionale jernbaneinfrastrukturer, herunder særligt privatbanerne. Med lovforslaget foreslås derfor en bemyndigelsesbestemmelse, hvorefter transportministeren kan fastsætte regler om, at disse virksomheder og infrastrukturer kan undtages delvist fra bestemmelserne i jernbaneloven. Forslaget til bestemmelsen skal sikre, at undtagelsesbestemmelser fra Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2016/797 af 11. maj 2016 om interoperabilitet i jernbanesystemet i Den Europæiske Union og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2016/798/EU af 11. maj 2016 om jernbanesikkerhed implementeres korrekt og udnyttes fuldt ud til fordel for jernbaneoperatører. Herudover er det hensigten, at bemyndigelsesbestemmelsen skal sikre, at jernbaneoperatører på en let og overskuelig måde skal kunne orientere sig i, hvilke regler som de kan undtages fra.

Ud over præciseringer af gældende EU-regulering foreslås, som ny regulering, bestemmelser, hvorefter Banedanmark mod betaling kan stille ombordudrustet materiel til rådighed for blandt andet jernbanevirksomheder, der ikke har fået deres egne togvogne ombordudrustet til at kunne køre på det nye signalsystem, som er udrullet på flere togstrækninger i Danmark.

Der foreslås ligeledes en bestemmelse, hvorefter gæsteprincippet kodificeres i jernbaneloven. Kodificeringen af gæsteprincippet skal sikre, at der undgås fortolkningstvivel om blandt andet ansvaret for arbejder vedrørende ledninger m.v. over, under eller langs banearealer. Gæsteprincippet er ligeledes lovfæstet i vejlovens §§ 77-79.

I lovforslaget foreslås ligeledes en udvidelse af den nuværende ekspropriationshjemmel, således, at der indføres en hjemmel til, at transportministeren kan iværksætte ekspropriation i forbindelse med etablering af erstatningsbiotoper og andre foranstaltninger til kompensation for banens indgreb i naturtilstanden. Når Banedanmark anlægger jernbane eller udfører arbejder i tilknytning til jernbanen, vil det kunne medføre væsentlige påvirkninger af naturområder, ved at naturen ændres, gennemskæres eller nedlægges. Dette sker eksempelvis, når Banedanmark i forbindelse med et anlægsarbejde skal igennem et beskyttet naturområde, hvor Banedanmark herved tilpligtes at etablere erstatningsnatur for de generelt beskyttede naturtyper efter naturbeskyttelseslovens § 3 samt for etablering af erstatningslevesteder for beskyttede arter. På nuværende tidspunkt har Banedanmark ikke hjemmel til at ekspropriere arealer til at opføre erstatningsnatur på. En sådan hjemmel findes dog allerede i vejloven, og den foreslåede bestemmelse vil således ensarte lovgivningen i forbindelse med opførelsen af erstatningsbiotoper og andre foranstaltninger til kompensation for banens indgreb.

2. Lovforslagets hovedpunkter

2.1. Ændringer som følge af EU-regulering

2.1.1. Gældende ret

Jernbaneloven udgør en rammelovgivning, som blandt andet implementerer en række EU-direktiver på jernbaneområdet. Jernbaneloven og regler i medfør heraf implementerer for eksempel direktiv 2012/34 om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde med senere ændringer, direktiv 2016/797 om interoperabilitet i jernbanesystemet i Den Europæiske Union med senere ændringer og direktiv 2016/798 om jernbanesikkerhed med senere ændringer.

Ovennævnte direktiver udgør ligeledes en del af rammen for EU-reguleringen på jernbaneområdet, der i høj grad suppleres af EU-retlige gennemførelsesretsakter udstedt af EU-Kommissionen.

Den EU-retlige regulering medfører således et løbende behov for justeringer i national lovgivning, således at EU-reguleringen kan implementeres tilstrækkeligt i national lovgivning.

Efter gældende ret er ovennævnte direktiver hovedsagligt implementeret ud fra en forudsætning om minimumsimplicitering, så erhvervslivet bliver underlagt færrest mulige byrder i forbindelse med den nationale implementering.

2.1.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

På en række områder vil det, blandt andet som følge af en modtaget åbningskrivelse fra EU-Kommissionen, være nødvendigt at foretage visse tilpasninger til den eksisterende ramme med henblik på at sikre korrekt implementering af EU-reguleringen i national ret.

EU-reguleringen indeholder en række muligheder for at undtage visse dele af jernbanen. Det omfatter blandt andet privatejede jernbaneinfrastrukturer og lokale og regionale jernbaneinfrastrukturer, herunder privatbaner og bybaner. Det har i forbindelse med den tidligere implementering været hensigten at minimumsimplicitering direktiverne, så erhvervslivet ville blive underlagt færrest mulige byrder. Det er fortsat hensigten at sikre minimumsimplicitering. Det vurderes, at visse bybaner og privatbaner/lokalbaner udfører en sådan virksomhed, som giver grundlag for at undtage denne type virksomhed fra visse dele af loven. Dette er delvist sikret med den nuværende formulering af jernbanelovens § 2, men det foreslås imidlertid, at transportministeren bemyndiges til at kunne fastsætte nærmere regler som gør det muligt for lokale og regionale infrastrukturer og virksomheder, der udfører transport på sådanne infrastrukturer, herunder privatbaner, delvist at blive undtaget bestemmelser i loven. En bemyndigelsesbestemmelse hertil

er hensigtsmæssig, idet jernbaneloven implementerer flere direktiver med forskellige undtagelsesmuligheder. Derudover udstedes løbende ny regulering fra EU, der gør det hensigtsmæssigt, at transportministeren løbende kan foretage nødvendige tilpasninger med henblik på at sikre erhvervslivet færrest mulige byrder under iagttagelse af EU-reguleringen.

Trafikale og tekniske sikkerhedsregler godkendes i dag af Trafikstyrelsen. Med henblik på at sikre reglernes overensstemmelse med EU-reguleringen, foreslås denne godkendelsesordning ændret, hvorefter udarbejdelse og ændring af sikkerhedsregler fremadrettet skal foretages af den pågældende virksomhed i henhold til virksomhedens sikkerhedsledelsessystem. Med lovforslaget foreslås således en ophævelse af den eksisterende ordning og indførelsen af en bemyndigelsesbestemmelse, der giver mulighed for at fastsætte regler om en overgangsordning, der medfører, at de trafikale sikkerhedsregler med lovforslagets ikrafttræden håndteres af virksomhederne selv, mens virksomhederne indtil juni 2024 kan lade de tekniske sikkerhedsregler godkende af Trafikstyrelsen, som det sker i dag.

Endvidere ses behov for blandt andet at tilpasse jernbanelovens regler om regnskaber og servicefaciliteter samt præcisere enkelte regler vedr. Jernbanelovens virke og Havarikommisionens virke. Disse tilpasninger og præciseringer indebærer dog ikke egentlige materielle ændringer af gældende ret, men foreslås foretaget med henblik på at sikre korrekt, formel implementering af EU-reguleringen. Forslagene til nye §§ 2, 5, 6, 8 og 103 i jernbaneloven har baggrund i en modtaget åbningsskrivelse fra EU-Kommissionens i juni 2021.

Der henvises til lovforslagets § 1, nr. 2-7, 19 og 24-27, samt § 2, nr. 1, og bemærkningerne hertil.

2.2. Indgåelse af anvendelsesaftale med virksomheder certificerede efter regler fastsat i medfør af § 11, stk. 2

2.2.1. Gældende ret

Som forvalter af statens infrastruktur stillede Banedanmark med virkning pr. 1. januar 2018 krav om, at alle entreprenører, der indgik kontrakt med Banedanmark, og som skulle køre på banen uden for sporspæringer, dvs. på det åbne jernbanenet, skulle have eget sikkerhedscertifikat.

§ 11 sikrer således grundlaget for, at virksomheder, som certificeres til kørsel på eget ansvar, sidestilles med jernbanevirksomheder på sikkerhedsområdet. Virksomheder, der certificeres efter regler fastsat i medfør af jernbanelovens § 11, stk. 2, der med lovforslaget bliver stk. 3, vil skulle efterleve de samme regler som jernbanevirksomheder, dog uden at virksomhederne vil blive at betragte som jernbanevirksomheder, da de ikke vil kunne opnå tilladelse til at drive jernbanedrift efter jernbanelovens § 9.

2.2.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Formålet med lovforslaget er at indføre en bestemmelse i jernbaneloven med krav om, at virksomheder, der har sikkerhedscertifikat efter regler fastsat i medfør af § 11, og infrastrukturforvalter skal indgå en aftale om anvendelse af jernbaneinfrastrukturen.

Lovforslaget har baggrund i praktiske behov for både infrastrukturvalter og sikkerhedscertificerede virksomheder og tilsigter at sikre de sikkerhedscertificerede virksomheder faste vilkår om kapacitetstildeling, sporadgang til servicefaciliteter og levering af services, ydelser som kørestrøm, forvarmning og vand, miljø, inkl. oliesplid og støj, forsikring og erstatning.

Det er derfor hensigtsmæssigt at indarbejde en hjemmel i jernbaneloven, således at virksomheden og infrastrukturforvalteren vil skulle indgå en anvendelsesaftale om samarbejdsrelationer, gensidige rettigheder og forpligtelser.

Aftalen vil have karakter af en ”brugsaftale”, der fastsætter praktisk betegnede aftalevilkår mellem en sikkerhedscertificeret virksomhed og infrastrukturforvalter.

Det følger af den foreslåede § 11, stk. 2, at virksomheder, som er certificeret efter regler, der er fastsat i medfør af § 11, stk. 2, der med lovforslaget bliver stk. 3, skal indgå en aftale med infrastrukturforvalteren om anvendelsen af jernbaneinfrastrukturen, inden der kan udføres kørsel på jernbanenettet.

Formålet med ændringen er at sikre, at virksomheder, som certificeres efter regler fastsat i medfør af § 11, der med lovforslaget bliver stk. 3, skal efterleve de samme regler som jernbanevirksomheder med de modifikationer, der følger af, at sikkerhedscertificerede virksomheder ikke kan opnå tilladelse til at drive jernbanedrift efter § 9.

En anvendelsesaftale i henhold til den foreslåede § 11, stk. 2, vil stå i kontrast til jernbanevirksomhedernes adgangskontrakt efter § 20, idet det ikke vil være relevant mellem infrastrukturforvalter og sikkerhedscertificerede virksomheder at aftale vilkår som minimumsydelser, infrastrukturafgifter, varslingsperioder og præstationsordning (bod/bonus).

Der henvises til lovforslagets § 1, nr. 8-10, og bemærkningerne hertil.

2.3 Udleje af ombordudstyr

2.3.1. Gældende ret

Jernbaneloven indeholder ingen direkte regler om, at Banedanmark kan tilbyde ydelser, herunder udlejning af trækraft med ombordudstyr, mod særskilt betaling fra jernbanevirksomheder.

Transportministeriet har dog fortolket gældende ret således, at ombordudstyr er omfattet af infrastrukturbegrebet i jernbanelovens § 16. Banedanmark har haft mulighed for at derved kunne udleje egen trækraft eller tillade, eksempelvis DSB m.fl., at udleje trækraft med Banedanmarks ERTMS-ombordudstyr i til andre jernbanevirksomheder i medfør af jernbanelovens § 21, stk. 3.

2.3.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

UDKAST

I forbindelse med udrulningen af Signalprogrammet, der medfører at jernbanen skal have udskiftet de nuværende signalsystemer, overgår stadig flere strækninger til nye digitale signaler på fjernbanen og S-banen. For at kunne køre på strækninger med de nye signaler skal eksisterende togsæt, lokomotiver, arbejdskøretøjer m.v. ombordudrustes med udstyr, der gør det muligt for togene at kommunikere med de nye signaler. Dette betyder, at togsæt, lokomotiver, arbejdskøretøjer m.v., som ikke har fået indbygget ombordudstyr, ikke vil kunne køre på strækninger, hvor nye digitale signaler er taget i brug.

Dette kan indebære, at godstransport ad jernbane vil risikere at skulle indstilles, hvis der ikke er nok udrustede lokomotiver m.v. Det samme gælder for entreprenører, som skal gennemføre arbejder for Banedanmark.

Frem til at et tilstrækkeligt antal eksisterende lokomotiver og arbejdskøretøjer er ombordudrustet, vil der være behov for at finde en løsning, hvor gods og arbejdskøretøjer kan transporteres med trækraft, der er ombordudrustet til at kunne køre på strækninger med de nye signaler. For Banedanmark gælder der desuden det forhold, at der på visse af Banedanmarks projekter er behov for, at Banedanmark udlejer trækraft blandt andet i form af arbejdskøretøjer til Banedanmarks entreprenører, som ikke selv råder over relevant ombordudrustning.

Det foreslås, at hjemmelsgrundlaget præciseres, så Banedanmarks opgaver også kan omfatte at stille ombordudstyr og ombordudrustet materiel til rådighed mod betaling.

Der henvises til lovforslagets § 1, nr. 11 og bemærkningerne hertil.

2.5. Lovfæstelse af gæsteprincippet

2.5.1. Gældende ret

På nuværende tidspunkt indeholder jernbanelovens § 24, nr. 2, alene et krav om, at der ikke uden tilladelse fra infrastrukturforvalteren må føres ledninger over, under eller langs med banen. Jernbaneloven indeholder i dag ikke

bestemmelser om, hvordan omkostningerne i forbindelse med nødvendige ledningsomlægninger skal afholdes.

Jernbaneinfrastrukturforvalteren har i dag ikke, på samme måde som vejmyndighederne i medfør af vejloven, mulighed for på baggrund af jernbaneloven at påtvinge en ledningsejer at udføre ledningsarbejder inden for en given frist. I de situationer, hvor der ikke er hjemmel i en konkret anlægslov, og hvor der ikke kan opnås enighed med ledningsejerne om ledningsarbejderne, har jernbaneinfrastrukturforvalteren heller ikke mulighed for at gennemføre ledningsarbejdet på ledningsejernes vegne og for deres regning, hvilke kan have økonomiske og tidsmæssige konsekvenser for store og komplekse anlægsprojekter med en stram tidsplan.

2.5.2. Transportministeriets overvejelser og den forslåede ordning
Der kan som led i Banedanmarks arbejder, inden for rammerne af de formål, som anlægsmyndigheden kan varetage, opstå behov for, at der sker flytning eller omlægning af ledninger m.v. samt andre forsyningsanlæg, eller etablering af andre tekniske løsninger end flytning m.v.

Banedanmark har ikke haft samme mulighed for at påberåbe reglerne om ledninger på gæsteprincippet som Vejdirektoratet, da reglerne ikke er lovfæstet i jernbaneloven som i vejloven. Dette har givet anledning til usikkerhed om, hvordan nødvendige ledningsflytninger skal håndteres på jernbaneområdet. Det har dog altid været muligt at påberåbe sig det ulovbestemte gæsteprincip.

”Gæsteprincippet” er en betegnelse for den udfyldende regel, der finder anvendelse i tilfælde, hvor der uden vederlag er givet tilladelse til at anbringe en ledning på en ejendom. Reglen indebærer, at ledningsejeren som ”gæst” skal bære ledningsarbejder, der er nødvendiggjort af arealejerens ændrede benyttelse af det areal, hvor ledningen er anbragt.

UDKAST

På grund af behovet for at lade tilsvarende regler finde anvendelse også på Banedanmarks område er der i samtlige anlægslove angående jernbaneprojekter indført tilsvarende regler om gæsteprincippet, blandt andet lov nr. 609 af 12. juni 2013 om elektrificering af jernbanen § 14, lov nr. 575 af 4 maj 2015 om anlæg og drift af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark samt i lov nr. 1424 af 17. december 2019 om anlæg af en ny jernbane over Vestfyn § 8.

Der er ligeledes blevet afsagt en række domme om gæsteprincippet på området, f.eks. dommen gengivet i Ugeskrift for Retsvæsen 2000, side 2098, hvor Vestre Landsret lagde vægt på, at der ikke var betalt vederlag parterne imellem, samt at der ikke var indgået andre særlige aftaler. Under de omstændigheder fandt landsretten ikke, at den daværende Banestyrelse havde afgivet noget af sin ejendomsret over arealerne, hvorover ledningerne befandt sig. Resultatet blev, at elselskabet skulle tilbagebetale de udgifter, som Banestyrelsen havde haft i forbindelse med ledningsflytningerne.

I forbindelse med anlægs-, vedligeholdelse- og fornyelsesprojekter på jernbaneområdet opstår der som følge af projekternes størrelse og kompleksitet ofte risici for forsinkelser og fordyrelser, hvilket kan medføre, at Banedanmark ifalder erstatningsansvar over for projektets entreprenør(er), som kan have økonomiske konsekvenser for den eller de rådgivere, som er ansvarlig for projekteringen af projektet, ligesom en forsinkelse vil kunne medføre, at andre projekter, der grænser op til projektet, bliver forsinket. Banedanmark er som anlægsmyndighed og infrastrukturforvalter grundlæggende forpligtet til at sikre, at et projekt færdiggøres rettidigt og inden for de økonomiske rammer, der er stillet til rådighed for projektet grundet jernbaneområdets samfundsøkonomiske vigtighed.

Det er en kendt problemstilling, at der kan forekomme forsinkelser og fordyrelser i forbindelse med anlægs-, vedligeholdelses- og fornyelsesarbejder, som enten kan skyldes, at infrastrukturforvalter og ledningsejer ikke kan nå til enighed om, hvem der skal afholde udgiften til ledningsarbejdet, eller

skyldes, at der ikke kan opnås enighed om vilkårene for selve ledningsarbejdet, herunder særligt om tidspunktet for, hvornår ledningsejeren skal have udført det pågældende ledningsarbejde.

Med lovforslaget foreslås det at skabe mulighed for, at infrastrukturforvalteren, når der skal udføres anlægsarbejder, vedligeholdelses- eller fornyelsesarbejder inden for rammerne af de formål, som infrastrukturforvalteren kan varetage, kan kræve nærmere bestemte ledningsarbejder udført af ledningsejeren. Der ønskes herved med dette lovforslag, at det ulovbestemte gæsteprincip lovfæstes i jernbaneloven efter principperne i lov nr. 1520 af 27. december 2014 om offentlige veje m.v. §§ 77-79.

Det bemærkes, at bestemmelserne ikke er afgrænset til alene at omfatte Banedanmark. Andre infrastrukturforvaltere er ligeledes omfattet af de foreslåede bestemmelser.

Der henvises til lovforslagets § 1, nr. 12, og bemærkningerne hertil.

2.6. Afvisning af nye anlæg samt omfattende ændringer på eksisterende anlæg

2.6.1. Gældende ret

Banedanmark udfører i dag opgaver for og i samarbejde med tredjeparter om nye anlæg og omfattende ændringer på eksisterende anlæg på og i tilknytning til samt i nærheden af det statslige jernbanenet. En tredjepart er en virksomhed eller offentlig myndighed, der er bygherre på et projekt i nærheden af jernbanen, f.eks. en kommune, der bygger en bro eller støttestruktur op ad jernbanen, eller et boligselskab, der laver en elevatorskakt i umiddelbar nærhed til jernbanen.

Jernbaneloven indeholder ikke i dag en bestemmelse, som gør det muligt for transportministeren at kunne afvise sådanne arbejder, når det er nødvendigt af hensyn til jernbanenettets funktionalitet og sikkerhed.

Banedanmarks eneste mulighed for at afvise et tredjepartsprojekt er, hvor der kan meddeles afslag på en gravetilladelse på grund af sikkerhedsmæssige årsager. Det fremgår af jernbanelovens § 24, nr. 1, at der ikke uden infrastrukturforvalterens tilladelse kan foretages udgravninger eller opfyldninger eller anbringes materiel eller materialer i en sådan nærhed af infrastrukturforvalterens område, at der derved kan opstå fare for driften. Bestemmelsen giver dermed infrastrukturforvalteren mulighed for at afværge handlinger, som tredjemand ønsker iværksat i nærheden af infrastrukturforvalterens grund for at sikre jernbanedriften. Bestemmelsen finder anvendelse for områder, som ejes af eller forvaltes af Banedanmark.

2.6.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Det vurderes hensigtsmæssigt at indføre en hjemmel til, at transportministeren kan afvise tredjeparters ønsker om, at infrastrukturforvaltere, for eksempel statens infrastrukturforvalter Banedanmark, iværksætter nye arbejder i nærheden af jernbanen, når det har væsentlig betydning for jernbaneinfrastrukturens funktionalitet samt ud fra mere generelle samfundsøkonomiske hensyn.

Transportministeren vil kunne delegere kompetencen til eksempelvis Banedanmark. Såfremt Banedanmark får delegeret denne kompetence, vil det være forventningen, at der samtidigt indføres en klageadgang til transportministeren.

Banedanmark forvalter statens jernbaneinfrastruktur og har til opgave at varetage planlægning, udvikling, anlæg, drift, vedligeholdelse og fornyelse af den statslige jernbaneinfrastruktur, herunder spor, sikringsystemer, broer m.v., jf. jernbanelovens § 16, stk. 1, og § 2, stk. 1, i bekendtgørelse nr. 1470 af 29. juni 2021 om Banedanmarks opgaver og beføjelser med senere ændringer. Hertil kan Banedanmark, jf. bekendtgørelsens § 2 stk. 2, endvidere udøve anden virksomhed, der ligger i naturlig forlængelse af de opgaver, der er nævnt i stk. 1, hvilke omfatter tredjepartsprojekter.

UDKAST

Jernbaneloven indeholder i dag ikke en specifik hjemmel til, at Banedanmark kan afvise tredjeparters ønsker om at foretage arbejder m.v. i nærheden af jernbaneinfrastrukturen, på nær hvor der kan meddeles afslag på en gravetilladelse på grund af sikkerhedsmæssige årsager, jf. jernbanelovens § 24, nr. 1.

Dette kan kollidere med Banedanmarks opgaveportefølje og det politiske opdrag, som Banedanmark får til opgave at udføre. Eksempelvis indbefatter gennemførelsen af Signalprogrammet en gennemgang med dertilhørende ændringer af samtlige overkørsler på banenettet. Såfremt der f.eks. skal etableres nye overkørsler på en kommunes initiativ, vil disse skulle indpasses i Banedanmarks anlægsplan. Såfremt dette ikke er muligt, vil det medføre forsinkelse og/eller fordyrelse af Signalprogrammets udrulning.

Nye anlæg, eksempelvis i forbindelse med krydsning af jernbanenettet, kan medføre negative konsekvenser i trafikafviklingen på grund af eksempelvis reduceret strækningshastighed og deraf følgende reduceret køreplanlægningskapacitet.

På samme måde kan andre tredjepartsprojekter, som kan omfatte alt fra små arbejder, hvor en entreprenør ønsker at nedgrave eller udskifte ledninger, som krydser Banedanmarks areal, til store sammensatte projekter, udgøre en risiko for sikkerheden, forsinkelse eller fordyrelse af et jernbaneprojekt.

Det foreslås på den baggrund, at der indføres en ny § 29 a i jernbaneloven, der vil give transportministeren mulighed for, efter dialog med Banedanmark, at afvise nye anlæg samt omfattende ændringer på eksisterende anlæg på og i tilknytning til samt i nærheden af det statslige jernbanenet, når det er nødvendigt af hensyn til jernbanenettets funktionalitet og sikkerhed.

Det skal bemærkes, at bemyndigelsesbestemmelsen ligeledes kan udnyttes til at fastsætte nærmere regler for andre infrastrukturforvaltere end Banedanmark.

Der henvises til lovforslagets § 1, nr. 13 og bemærkningerne hertil.

2.7. Ekspropriationshjemmel til brug for opførelse af erstatningsnatur

2.7.1. Gældende ret

Transportministeren kan efter jernbanelovens § 30, stk. 1, til statslige anlæg, når det er nødvendigt af hensyn til almenvellet, iværksætte eller, for så vidt angår ikke statslige anlæg, tillade, at anlægsmyndigheden iværksætter ekspropriation til de formål, der er oplistet i bestemmelsens stk. 2.

Ekspropriation kan i henhold til stk. 2 ske til 1) nyanlæg af jernbaner, 2) udvidelse eller ændring af eksisterende jernbaneanlæg, 3) nyanlæg, udvidelse eller ændring af veje i forbindelse med anlæg efter nr. 1 og 2, 4) sikring og regulering af færdslen ved krydsninger mellem veje og jernbaner, 5) vedligehold af jernbaneanlæg, nødvendige supplerende foranstaltninger og fyldtagning, 6) foranstaltninger af hensyn til udnyttelse, betjening, sikring, synlighed og drift på hensigtsmæssig måde af de anlæg, der er nævnt i nr. 1-5, herunder til etablering af fornødne adgangsveje, arbejdsarealer, garager, værksteder, administrationsbygninger, signaler, kørestrømsanlæg og sikringsanlæg, 7) klimarelaterede afværgeforanstaltninger, herunder ved etablering af regnvandsbassiner, kontrollerede oversvømmelser og etablering og vedligeholdelse af dræn og afvandringsanlæg samt sikring af grundvand, eller 8) nyanlæg, ændring eller vedligehold af master og dertilhørende tekniske anlæg til brug for mobil- og internetdækning i tog.

2.7.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Når Banedanmark anlægger jernbane eller udfører arbejder i tilknytning til jernbanen, vil det kunne medføre væsentlige påvirkninger af naturområder, ved at naturen ændres, gennemskæres eller nedlægges. Dette sker eksempelvis, når Banedanmark i forbindelse med et anlægsarbejde skal igennem natur, der er beskyttet efter naturbeskyttelseslovens § 3, hvor Banedanmark herved kan tilpligtes at skulle etablere erstatningsbiotoper for de generelt beskyttede naturtyper.

UDKAST

I denne forbindelse kan der opstå behov for som compensation at kunne etablere erstatningsbiotoper, som er krav der kan fremsættes af kommunen, men Banedanmark har i dag ikke ekspropriationshjemmel til at kunne ekspropriere arealer eller rettigheder over arealer til sådanne formål. Der foreslås derfor med lovforslaget at give transportministeren hjemmel til at foretage ekspropriationer med henblik på at etablere erstatningsbiotoper, så Banedanmark kan overholde sine forpligtigelser efter navnlig naturbeskyttelsesloven.

Ekspropriation til dette formål vil alene forekomme, såfremt det er nødvendigt at erhverve de pågældende arealer m.v., og hvis ikke det er muligt at indgå en frivillig aftale med lodsejere inden for projektets tidsramme.

Ekspropriationen vil ske i medfør af lovbekendtgørelse nr. 1161 af 20. november 2008 om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom som senest ændret ved lov nr. 1896 af 29. december 2015 og blive behandlet af Ekspropriationskommissionen, som foretager en prøvelse af Banedanmarks forslag om ekspropriation og fastsætter erstatning for de ekspropriationer som foretages, jf. lovens §§ 5 og 11-21.

Efter lov nr. 1520 af 27. december 2014 om offentlige veje m.v. (Vejloven) gælder der en bredere adgang til at foretage ekspropriation, idet der efter vejlovens § 97, stk. 1, kan eksproprieres til nyanlæg, udvidelse og ændring af bestående anlæg, tilbehør og nødvendige supplerende foranstaltninger.

Af bemærkningerne til loven fremgår en række eksempler på de tilfælde, hvor bestemmelsen kan benyttes med henblik på at foretage ekspropriation. Det fremgår f.eks. af bemærkningerne til vejlovens § 97, jf. Folketingstidende 2014-15, Tillæg A, L 20 som fremsat, side 75, at ”eksempler på sådanne anlæg og foranstaltninger f.eks. kan være erstatningsbiotoper og andre foranstaltninger til compensation for vejenes indgreb i naturtilstanden”.

Banedanmark og Vejdirektoratet agerer begge som offentlige bygherrer og varetager et alment hensyn til at etablere infrastruktur i Danmark. Det foreslås derfor med den foreslåede ændring i § 30, at der – svarende til Vejlovens § 97 – etableres hjemmel til, at Banedanmark i forbindelse med anlægsarbejde, der skal igennem beskyttet naturområder, kan foretage ekspropriation af andre områder med henblik på at yde kompensation ved at etablere erstatningsbiotoper.

Der henvises til lovforslagets § 1, nr. 14-16, og bemærkningerne hertil.

2.8. Transport af farligt gods

2.8.1. Gældende ret

Reglementet for international jernbanetransport af farligt gods (RID) blev gennemført i dansk ret den 1. januar 1997 ved implementering af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 96/49/EF af 23. juli 1996 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om jernbanebefordring af farligt gods. Som følge heraf skal RID også anvendes for national transport af farligt gods og ikke kun for grænseoverskridende transport. I Danmark er RID derfor det overordnede regelsæt, som alle infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder skal følge, når det drejer sig om transport af farligt gods på jernbanen. RID fastsætter detaljerede regler for blandt andet godsets emballering, læsning og mærkning, ligesom der fastsættes krav til det materiel, hvori godset befordres. RID pålægger endvidere godsforsenderen at emballere og læsse godset efter forskrifterne samt at give alle informationer, der er nødvendige for godsets befordring. RID regelsættet kan hentes på Trafikstyrelsens hjemmeside. Der udkommer en ny udgave af RID hvert andet år. Den seneste udgave er RID 2021, der har fundet anvendelse fra den 1. januar 2021.

Herudover fastsætter Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/68/EF af 24. september 2008 om indlandstransport af farligt gods krav til indlandstransport af farligt gods. Direktivet blev gennemført i dansk ret ved bekendtgørelse nr. 601 af 23. juni 2009 om jernbanetransport af farligt gods og er senest ændret ved bekendtgørelse nr. 1305 af 8. juni 2021. Direktivet giver

UDKAST

medlemsstaterne mulighed for at regulere eller forbyde transport af farligt gods på deres område, når det er begrundet i andre hensyn end sikkerheden under transport jf. artikel 1, stk. 5. Denne fakultative bestemmelse er imidlertid ikke implementeret i dansk ret.

Det følger af gældende § 54, 1. pkt., i jernbaneloven, at transportministeren kan fastsætte regler om transport af farligt gods på jernbaneområdet, herunder om virksomhedernes indberetninger om forhold vedrørende farligt gods. Af § 54, 2. pkt., fremgår det endvidere, at transportministeren kan fastsætte regler om afsenders erstatningsansvar over for jernbanevirksomheden, såfremt der ved indlevering af gods afgives urigtig, unøjagtig eller ufuldstændig betegnelse eller der sker overtrædelse af gældende sikkerhedsforskrifter.

Med baggrund i jernbanelovens § 54 er udstedt bekendtgørelse nr. 541 af 12. juni 2012 om anvendelse af RID i national transport og transport af farligt gods i håndbagage m.v. Bekendtgørelsen indeholder regler om, at RID finder anvendelse i national transport. Derudover giver § 54 mulighed for, at reglerne om farligt gods løbende kan tilpasses på baggrund af udviklingen i de internationale regelsæt på området for farligt gods på jernbaneområdet.

Reglerne om farligt gods på jernbaneområdet har en tæt sammenhæng med jernbanelovens § 56, hvorefter transportministeren kan fastsætte regler om sikkerhed og interoperabilitet på jernbanen. Det er således allerede efter gældende ret muligt at regulere og forbyde transport af farligt gods i transportsikkerhedsmæssige hensyn. Med baggrund i transportsikkerhedsmæssige hensyn er blandt andet udstedt BJ 5-070.001-2017, Bestemmelser om transport af eksplosiver i jernbanetunnelerne på Storebælt og Øresund (bekendtgørelse nr. 9539 af 11. maj 2017).

Jernbanelovens § 54 er således afgrænset til at give transportministeren hjemmel til at fastsætte regler med henblik på at sikre, at Danmarks forpligtelser i henhold til international regulering er iagttaget. Derudover er der mulighed for at fastsætte regler om indberetninger om transporter med far-

ligt gods. Med hjemmel i jernbanelovens § 56 er der mulighed for at fastsætte regler om farligt gods (herunder restriktioner og forbud), når dette er begrundet i sikkerhedsforhold. Efter de gældende regler kan der imidlertid ikke udstedes regler om restriktioner og forbud relateret til farligt gods i andre hensyn end sikkerhed under transport.

2.8.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Det foreslås at indsætte en bemyndigelsesbestemmelse i jernbaneloven, der giver transportministeren mulighed for at fastsætte nærmere regler om transport af farligt gods, herunder forbud mod transport af farligt gods, når det er begrundet i andre hensyn end sikkerheden under transport. Bestemmelsen vil medføre en implementering af artikel 1, stk. 5 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/68/EF af 24. september 2008 om indlandstransport af farligt gods krav til indlandstransport af farligt gods. En sådan bestemmelse vil dog have visse EU-retlige begrænsninger, idet reglerne om fri bevægelighed fortsat skal iagttages. Der vil alene kunne fastsættes restriktioner eller forbud, såfremt der er legitime og vægtige grunde, der taler herfor. Som eksempel på sådanne hensyn kan nævnes miljøbeskyttelsesmæssige hensyn eller hensynet til national sikkerhed.

Ifølge RID inddeles farligt gods i 9 klasser. Som eksempel kan nævnes klasse 1 om eksplosivstoffer og genstande med eksplosivstoffer. Denne klasse er som omtalt i afsnit 2.9.1. reguleret ved BJ 5-070.001-2017, Bestemmelser om transport af eksplosiver i jernbanetunnelerne på Storebælt og Øresund (bekendtgørelse nr. 9539 af 11. maj 2017) med baggrund i transportsikkerhedsmæssige forhold. Der kan dog efter omstændighederne være behov for at regulere eller forbyde transporter med særlige klasser af farligt gods i hensyn, der ikke omfattes af de transportsikkerhedsmæssige hensyn. Dette kunne f.eks. være klasse 7, som omfatter transporter med radioaktive stoffer.

En eventuel udmøntning af bemyndigelsesbestemmelsen vil kræve overvejelser om, hvorvidt udnyttelsen af beføjelsen og reglerne fastsat i medfør

heraf vil være i overensstemmelse med reglerne om fri bevægelighed. Det er således relevant at vurdere, hvilke legitime hensyn de pågældende restriktioner eller forbud tager udgangspunkt i samt at proportionalitets hensyn iagttages.

Der henvises til lovforslagets § 1, nr. 19 og bemærkningerne hertil.

2.9. Tilpasning af regler om niveauoverkørsler

2.9.1. Gældende ret

Bestemmelsen i § 62 i jernbaneloven fastslår det såkaldte ”skadevolderprincip”, hvorefter den instans, der er ansvarlig for et anlægsprojekt, der medfører ændrede forhold i sikkerhedsniveauet i niveauoverkørslen, som hovedregel også er den, der skal afholde udgifterne til, at ændringerne fortsat lever op til gældende sikkerhedskrav. Dog er det altid infrastrukturforvalteren for overkørslen, uanset hvilken instans som har opført eller ændret i anlægget, der skal afholde udgifter til almindelig drift og vedligeholdelse af sikkerhedsforanstaltninger i niveauoverkørsler, der er åbne for almindelig færdsel. Begrundelsen ligger i, at det er infrastrukturforvalteren, der er ansvarlig for sikkerheden i niveauoverkørsler.

Vejmyndighederne betaler derved udgifter for etablering af nye anlæg til sikring af vejtrafikken i niveauoverkørsler, hvis formålet med anlægget er at forøge kapaciteten af motorkøretøjer. Vejmyndigheden afholder ydermere udgifter til ændring af eksisterende anlæg, såfremt ændringen er så omfattende, at udgifterne til ændringen er at sidestille med udgifterne til etablering af et nyt anlæg. Infrastrukturforvalteren afholder tilsvarende udgifter til sikring af vejtrafikken ved sikrede niveauoverkørsler, hvor ændringen ikke har til formål at forøge kapaciteten for motorkøretøjer, herunder at sikre de svage trafikanter. Ved svage trafikanter sigtes der f.eks. til cyklister og fodgængere.

UDKAST

Sikrede niveauoverkørsler er blandt andet udstyret med klokker, blinklys eller automatiske bomme. Disse sikkerhedsforanstaltninger er reguleret i bekendtgørelse nr. 115 af 31. januar 2014 om sikkerhedsforanstaltninger i jernbaneoverkørsler, der er åbne for almindelig færdsel.

Udgifter til ændringer i anlæg til sikring af vejtrafikken i niveauoverkørsler, der ikke kan henføres til et anlægsprojekt på enten vej- eller banenettet, afholdes af infrastrukturforvalteren, der som ansvarlig for sikkerheden i niveauoverkørslen skal sørge for, at niveauoverkørslen lever op til gældende sikkerhedskrav. På samme vis er det infrastrukturforvalteren, der afholder udgifterne, såfremt Trafikstyrelsen i medfør af § 5 og § 16 i bekendtgørelse nr. 115 af 31. januar 2014 om sikkerhedsforanstaltninger i jernbaneoverkørsler, der er åben for almindelig færdsel, som tilsynsmyndighed vurderer, at der er behov for at pålægge infrastrukturforvalteren at etablere eller ændre anlæg til sikring af vejtrafikken i niveauoverkørsler.

Transportministeren kan på baggrund af en høring af infrastrukturforvalteren og vejmyndigheden pålægge enten infrastrukturforvalteren eller vejmyndigheden at anlægge eller udbygge viadukter til sikring af vejtrafikken i jernbaneoverkørsler, der er åbne for almindelig færdsel, hvor udgifterne afholdes af staten. Såfremt anlæg eller udbygning af en viadukt vil medføre fremtidige lettelser i infrastrukturforvalterens årlige udgifter, skal infrastrukturforvalteren afholde et beløb, der svarer til den kapitaliserede værdi af udgiftsbesparselsen og andre indvundne fordele. Transportministeren vil i disse tilfælde fastsætte beløbets størrelse, hvis ikke der forekommer enighed herom.

Transportministeren kan efter forhandling med justitsministeren fastsætte regler om anlæg til sikring af vejtrafikken i niveauoverkørsler, der er åbne for almindelig færdsel. Der kan herved fastsættes regler om, hvem der har ansvaret for vejbelægningen i niveauoverkørsler fra nærmeste skinne og ud mod vejen. Reglerne finder anvendelse for anlæg i både eksisterende og nye

niveauoverkørsler. Nye niveauoverkørsler anlægges hovedsageligt, når eksisterende niveauoverkørsler, der er sikret med krydsmærker, nedlægges, og der etableres en ny niveauoverkørsel som erstatning.

I øvrigt bemærkes det, at hvor færdselsloven ikke er gældende, gælder jernbanelovens regler for niveauoverkørsler ligeledes for letbaner.

2.9.2. Transportministeriets overvejelser og den forslåede ordning
Det vurderes, at ordlyden ”omfattende ændring” i § 62, stk. 2, 1. pkt., kan give anledning til fortolkningstvivil om, hvor omfattende en ændring af eksisterende anlæg til sikring af vejtrafikken i niveauoverkørsel skal være, før udgifterne afholdes af vedkommende vejmyndighed.

Det er således fundet nødvendigt, at begrebet ”omfattende” udgår, hvorved alle ændringer i udgangspunktet vil kunne være omfattet af bestemmelsen uanset omfanget heraf.

Hertil foreslås det, at ”som kan påvirke jernbanesikkerheden” indsættes, så det præciseres, at ændringen skal have en karakter, der kan påvirke jernbanesikkerheden, og som ligger ud over infrastrukturforvalterens almindelige vedligeholdelses- og driftspligt. Da vedligeholdelse primært består i udskiftning af komponenter med samme funktion og ydeevne, kan dette ikke fortolkes som en ændring, hvorfor ”ændring” og særligt ”omfattende ændring”, må ligge uden for infrastrukturforvalterens drift- og vedligeholdelsespligt. Det er herved skadevolderen, som uanset ændringens størrelse skal afholde udgifterne til etablering eller ændring af anlægget, så længe det påvirker jernbanesikkerheden.

Der henvises til lovforslagets § 1, nr. 20 og bemærkningerne hertil.

2.10. Særlige bestemmelser om tavshedspligt

2.10.1. Gældende ret

Den gældende jernbanelovs § 78, stk. 4, medfører, at ansatte i Trafikstyrelsen og eventuelle tilkaldte sagkyndige under ansvar efter straffelovens §§

152-152 e er forpligtet til over for uvedkommende at hemmeligholde oplysninger, som indberettes efter stk. 1-3 eller efter regler fastsat i medfør af stk. 5.

2.10.2. Transportministeriets overvejelser og den forslåede ordning

Jernbanelovens § 78, stk. 2 har til formål at sikre, at virksomheder på jernbaneområdet eller deres ansatte giver indberetning til Trafikstyrelsen til brug for styrelsens forebyggende jernbanesikkerhedsmæssige arbejde om ulykker og forløbere til ulykker samt sikkerhedsmæssige uregelmæssigheder på jernbaneområdet. Ansatte i virksomheder skal også give indberetning til den virksomhed, som de er ansat i, om ulykker og forløbere for ulykker samt sikkerhedsmæssige uregelmæssigheder m.v. på jernbaneområdet.

Jernbanelovens bestemmelser om pligt til at indberette sikkerhedsmæssige uregelmæssigheder m.v. har til formål at fremme sikkerheden i jernbanevirksomheder og sikre indberetninger til Trafikstyrelsen. Indberetningsordningen sikrer, at den pågældende jernbanevirksomhed og Trafikstyrelsen får kendskab til visse sikkerhedsmæssige uregelmæssigheder m.v., der har betydning for jernbanesikkerheden. Henset til det forebyggende arbejde omkring jernbanesikkerhed er det vigtigt og nødvendigt, at Trafikstyrelsen, som sikkerhedsmyndighed, delagtiggøres i de erfaringer, der indhentes under det daglige arbejde i jernbanesektoren, uanset om dette omfatter mere eller mindre farlige situationer, således, at disse erfaringer kan bearbejdes og analyseres, til gavn for sikkerheden på jernbanen. Såfremt personer og virksomheder er i besiddelse af sådanne oplysninger, men ikke meddeler forholdene til Trafikstyrelsen, har det stor betydning for jernbanesikkerheden. Det er endvidere af stor betydning for denne indberetningsordning og det heraf afledte jernbanesikkerhedsmæssige arbejde i Trafikstyrelsen, at de virksomheder eller enkeltpersoner, der indberetter data, ikke behøver at overveje form og indhold ved udleveringen af disse data, da oplysningerne ikke vil være offentligt tilgængelige. Dette gør sig blandt andet gældende, fordi nogle af de uregelmæssigheder, forløbere til ulykker og ulykker, som forventes indberettet, vil være opstået med kun den person til stede, som har været impliceret i hændelsen. Hvis der ikke skabes fortrolighed om de fejl,

UDKAST

der skal indrapporteres, er der stor risiko for, at Trafikstyrelsen kun får rapporter om forhold, som påregnes også at blive indrapporteret af andre, som har været impliceret i eller observeret en given hændelse.

Såfremt der ikke er fortrolighed om indberetningerne, bliver konsekvensen, at hverken myndigheder, lokomotivførere, virksomhederne eller andre får indsigt i arten eller mængden af de fejl, der begås inden for jernbanedriften, til skade for jernbanesikkerheden.

Der foreslås en udvidelse af den personkreds, der er underlagt tavshedspligt i henhold til oplysninger omfattet af § 78, stk. 4. Det vil således ikke kun være ansatte i Trafikstyrelsen og eventuelle tilkaldte sagkyndige, der er omfattet af bestemmelsen, men ansatte på Transportministeriets ressortområde, herunder selvstændige statsejede virksomheder som Sund og Bælts ansatte samt ansatte i DSB, der omfattes.

Baggrunden for den foreslåede udvidelse af personkredsen omfattet af tavshedspligten er, at Transportministeriets departement, som ansvarlig for lovgivningen på jernbaneområdet, Sund & Bælt som følge af deres rolle som infrastrukturforvalter på udvalgte banestrækninger, DSB som en selvstændig offentlig virksomhed under Transportministeriets ressortområde og Bandedanmark, som følge af deres rolle som infrastrukturforvalter på statens jernbane, kan være i besiddelse af oplysninger, som er indberetningspligtige i medfør af § 78, stk. 3, eller regler fastsat i medfør af stk. 5.

Tavshedspligten vil således indebære, at f.eks. ansatte på Transportministeriets ressortområde ikke uberettiget må videregive oplysninger omfattet af jernbanelovens § 78, stk. 1-3, eller efter regler fastsat i medfør af stk. 5. Det er nødvendigt at udvide bestemmelsens anvendelsesområde, så oplysninger omfattet af § 78, stk. 1-3, nyder samme beskyttelse, uanset hvilken offentlig myndighed eller selvstændig offentlig virksomhed oplysninger kommer i hænde, da det ellers vil udhule beskyttelsen af de indberetningspligtige oplysninger, hvis der kan ske offentliggørelse af det indberettede materiale, jf. lov nr. 606 af 12 juni 2013 om offentlighed i forvaltningen (herefter benævnt

offentlighedsloven), herunder efter reglerne om meroffentlighed hos Transportministeriet og Banedanmark. Med den foreslåede udvidelse af bestemmelsens anvendelsesområde vil oplysningerne, der måtte blive ansøgt om aktindsigt i, blive undtaget efter offentlighedslovens § 35 uanset hvilken myndighed på Transportministeriets ressortområde, der ansøges ved.

Der henvises til lovforslagets § 1, nr. 22, og bemærkningerne hertil.

2.11. Gebyrer

2.11.1. Gældende ret

Grundlovens § 43, 1. led, bestemmer, at ingen skat kan pålægges, forandres eller ophæves uden ved lov.

Bestemmelsen indeholder et delegationsforbud, således at reguleringen af skatter kun kan ske umiddelbart ved lov.

Skattebegrebet i grundlovens § 43 omfatter ikke alene direkte skatter, men også indirekte skatter, herunder afgifter.

Uden for skattebegrebet – og dermed delegationsforbuddet i grundlovens § 43 – falder blandt andet gebyrer for udstedelse af offentlige tilladelser m.v., for så vidt gebyrerne ikke overstiger de omkostninger, der er forbundet med den pågældende ordning, men står i forhold til de administrative omkostninger, der er forbundet med at udstede den pågældende tilladelse m.v. Inden for disse rammer vil størrelsen af betalingen og reguleringen heraf kunne delegeres til en administrativ myndighed. Det bemærkes i den forbindelse, at offentlig myndighedsudøvelse som f.eks. meddelelse af tilladelser i almindelighed sker uden betaling, og opkrævning af et gebyr for myndighedsudøvelse kræver derfor lovhjemmel.

Det følger af Finansministeriets Budgetvejledning kapitel 2.3.1.2, at taksten for gebyrer skal fastsættes, så der opnås fuld dækning for omkostninger, der er forbundet med det pågældende gebyrbelagte område, over en løbende periode på maksimalt fire år. Det følger endvidere, at det mindst en gang årligt

skal vurderes, om omkostningerne skal reduceres eller gebyrsatsen justeres for at sikre balance. Hvis der opstår over- eller underdækning, skal der således foretages en justering på enten omkostningernes størrelse eller gebyrsatsen.

Jernbanelovens kapitel 17 indeholder regler om afgifter og gebyrer inden for jernbaneområdet, herunder § 110, hvorefter transportministeren kan fastsætte regler om gebyrer til dækning af Trafikstyrelsens omkostninger ved eksempelvis varetagelse af de øvrige opgaver i henhold til jernbaneloven eller regler fastsat i medfør af EU-regler på jernbaneområdet. Bestemmelsen er udmøntet i bekendtgørelse nr. 2544 af 15. december 2021 om Trafikstyrelsens og Jernbanenævnets gebyrer og afgifter på jernbaneområdet.

2.11.2. Transportministeriets overvejelser og den forslåede ordning

Formålet med lovforslaget er at indføre en bestemmelse i jernbaneloven, hvorefter transportministeren kan fastsætte nærmere regler om betaling af gebyr for Banedanmarks opgaver, og derved sikre samme hjemmel til Banedanmark, som Trafikstyrelsen har ved dækning af gebyrbaserede omkostninger.

Der foreslås med lovforslaget, at der kan fastsættes gebyrer for Banedanmarks beredskabsydelse, kurser og uddannelser samt opgaver i forbindelse med tredjepartsprojekter, herunder regler om opkrævning, rentetilskrivning efter renteloven, rykkerskrivelser m.v.

Der henvises til lovforslagets § 1, nr. 29, og bemærkningerne hertil.

2.12 Opkrævningstidspunkt for afgifter

2.12.1 Gældende ret

Det gælder i dag, jf. jernbanelovens § 109, at jernbanevirksomheder, virksomheder, der er certificerede efter regler fastsat i medfør af jernbanelovens § 11, stk. 2, der bliver til stk. 3, og infrastrukturforvaltere, herunder bybaner, opkræves en afgift for Trafikstyrelsens tilsyn. Afgiften består af et årligt

UDKAST

grundbeløb og en aktivitetsafgift baseret på antal kørte togkilometer. Afgifterne reguleres årligt pr. 1. januar med den sats for det generelle pris- og lønindeks, der er fastsat af Finansministeriet.

Grundbeløbet skal i dag ifølge lovens § 109, stk. 6, opkræves for det pågældende år i januar måned. Aktivitetsafgiften skal ligeledes opkræves i januar måned med regulering i september måned på grundlag af det foregående års opgjorte antal togkilometer.

De udgifter, der er forbundet med Jernbanenævnets drift, betales af de jernbanevirksomheder, som Jernbanenævnet fører tilsyn med efter loven eller regler fastsat i medfør heraf, jf. lovens § 111, stk. 1. Bybaner og privatbaner, der ikke kører på jernbaneinfrastruktur på det transeuropæiske transportnet (TEN-T-nettet), er undtaget fra betalingsforpligtelsen, jf. lovens § 111, stk. 3. Afgiften opgøres pr. kørt togkilometer på statens jernbaneinfrastruktur, jernbaneinfrastruktur ejet af A/S Storebælt eller A/S Øresund og anden jernbaneinfrastruktur beliggende på den danske del af det transeuropæiske transportnet (TEN-T-nettet), jf. § 111, stk. 2. Afgiften reguleres årligt pr. 1. januar med den sats for det generelle løn- og prisindeks, der er fastsat af Finansministeriet.

Det følger af lovens § 111, stk. 5, at afgiften opkræves for det pågældende år i januar måned med regulering i september måned på grundlag af det foregående års opgjorte antal togkilometer.

2.12.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Det er fundet uhensigtsmæssigt, at opkrævningen af afgifterne sker ad to omgange i løbet af året. Det giver unødigt administrativt arbejde for både virksomhederne og Trafikstyrelsen at skulle henholdsvis beregne, udsende og håndtere betalingen af fakturaer i både januar og september måned. Togkilometer-tallene, der er beregningsgrundlaget for aktivitetsafgiften og Jernbanenævnets tilsyn, er først tilgængelige i løbet af året, hvorfor det vurderes nemmere for både virksomhederne og styrelsen at opkræve både grundbeløb

og aktivitetsafgift samt afgift for Jernbanenævnets tilsyn samlet én gang i slutningen af året.

Det foreslås derfor at ændre loven, således at det ikke længere fremgår direkte af loven, at afgifterne for Trafikstyrelsens og Jernbanenævnets tilsyn skal opkræves i januar og september måned.

Det er fundet hensigtsmæssigt, at opkrævningstidspunktet i loven erstattes af en bemyndigelse til, at ministeren kan fastsætte nærmere regler om opkrævningstidspunkt ved bekendtgørelse. På den måde sikres mulighed for løbende at kunne fastsætte det betalingstidspunkt, der er mest hensigtsmæssigt for både virksomhederne og styrelsen.

Der henvises til lovforslagets § 1, nr. 28 og 30, og bemærkningerne hertil.

2.13. Straffebestemmelser

2.13.1. Gældende ret

Jernbanelovens § 116, stk. 1, nr. 1, medfører, at det straffes med bøde eller fængsel indtil 4 måneder, hvis man påbegynder eller driver virksomhed uden fornødne certifikater, jf. §§ 39 og 58, godkendelser, jf. §§ 39 a, 39 b, 59, 60 og 60 a, eller tilladelser, jf. § 9.

Lovens § 116, stk. 1, nr. 2, medfører, at det straffes med bøde eller fængsel indtil 4 måneder, hvis man tilsidesætter vilkår eller betingelser knyttet til en tilladelse eller godkendelse efter nr. 1.

Lovens § 116, stk. 1, nr. 4, medfører, at en række overtrædelser af jernbanelovens bestemmelser straffes med bøde eller fængsel indtil 4 måneder.

Efter lovens § 119 kan juridiske personer, herunder selskaber, pålægges strafansvar for overtrædelser af bestemmelser i loven.

2.13.2. Transportministeriets overvejelser og den forslåede ordning

UDKAST

Det er Transportministeriets vurdering, at nogle overtrædelser af lovgivningen udgør så væsentlig en risiko for jernbanesikkerhed, at der uanset indberetningsordningen i jernbanelovens § 78, skal kunne ifaldes et strafansvar, når jernbanelovens bestemmelser med dertilhørende bekendtgørelser og regler m.v., bliver overtrådt. Dette skal blandt andet være tilfældet, når jernbanevirksomheder overtræder vilkår fastsat i deres godkendelse, tilladelse, sikkerheds- eller EU-sikkerhedscertifikat eller de tilfælde, hvor virksomheders sikkerhedsledelsessystem ikke opfylder og efterlever kravene i jernbanelovgivningen vedrørende sikkerhed.

Der er særligt tænkt på tilfælde, hvor en virksomhed handler på en sådan måde, at det bringer jernbanesikkerheden i fare, f.eks. ved ikke i tilstrækkelig grad at sikre at rullende materiel er korrekt vedligeholdt, såfremt det benyttes til kørsel af en virksomhed. Derudover anses hændelser og ulykker, hvor gods eksempelvis er til fare for personer og ejendom fordi det er uden for profil eller falder af selve togvognen for, at være så alvorlige tilfælde, at anvendelsen af strafansvar over for den ansvarlige virksomhed er nødvendig.

Lovforslaget har til hensigt at skabe endnu højere grad af sikkerhed på den danske jernbane, forebygge ulykker, hvor gods ikke er fastspændt tilstrækkeligt samt at kunne gøre virksomheder strafferetligt ansvarlige, når deres togmateriel er årsag til ulykker eller farlige situationer. Det er hensigten, at lovens straffebestemmelser skal omfatte tilfælde, hvor en overtrædelse af jernbanelovgivningen er så sikkerhedsmæssigt alvorlig, at politianmeldelse og strafansvar bør kunne komme på tale uden, at der på forhånd er udstedt påbud eller forbud efter jernbanelovens §§ 72-75.

Hvis der sker en overtrædelse af den foreslåede § 57 a, vil der kunne ifaldes strafansvar på baggrund af den foreslåede ændring af § 116, stk. 1, nr. 4.

Transportministeriet er herudover blevet opmærksom på, at det vil være hensigtsmæssigt at præcisere den gældende § 116, stk. 1, nr. 2, således at der også vil kunne pålægges straf for overtrædelse af vilkår og betingelser i et sikkerheds- og et EU-sikkerhedscertifikat. Et sikkerhedscertifikat er det certifikat, der udstedes til jernbanevirksomheder, der opererer på bybaner

på baggrund af virksomhedens sikkerhedsledelsessystem, mens et EU-sikkerhedscertifikat er det tilsvarende certifikat, der udstedes på baggrund af sikkerhedsledelsessystemet til jernbanevirksomheder, der opererer på den konventionelle jernbane samt virksomheder, der udfører kørsel på eget ansvar (§ 11-virksomheder).

Der kan i medfør af § 116, stk. 1, nr. 2, straffes for overtrædelse af vilkår og betingelser knyttet til en tilladelse eller godkendelse efter § 116, stk. 1, nr. 1. Sikkerheds- og EU-sikkerhedscertifikater er tilladelser, der indholdsmæssigt svarer til sikkerhedsgodkendelserne, der er klart omfattet af bestemmelsen i dag. Sikkerheds- og EU-sikkerhedscertifikater udstedes til jernbanevirksomheder, mens sikkerhedsgodkendelser udstedes til infrastrukturforvaltere. § 116, stk. 1, nr. 2, omfatter dog efter sin nuværende ordlyd ikke overtrædelse af vilkår eller betingelser i et sikkerheds- og et EU-sikkerhedscertifikat, hvilket må antages ikke har været hensigten med bestemmelsen. Idet ordet certifikat ikke fremgår eksplicit af bestemmelsen, kan det give anledning til fortolkningstvivl, om overtrædelse af vilkår og betingelser fastsat i et certifikat vil medføre strafansvar. Da det må antages, at det ikke har været hensigten, at der skulle være forskel på, hvordan overtrædelse af vilkår og betingelser skal sanktioneres, foreslås bestemmelsen præciseret.

Den foreslåede ændring af jernbanelovens § 116, stk. 1, nr. 2, vil således medføre, at virksomheder vil kunne straffes med bøde, når vilkår og betingelser knyttet til deres sikkerheds- eller EU-sikkerhedscertifikat overtrædes.

Der henvises til lovforslagets § 1, nr. 18 og 31-32, og bemærkningerne her-til.

3. Konsekvenser for opfyldelsen af FN's verdensmål

For så vidt angår ekspropriationshjemmel om oprettelse af erstatningsbiotoper vil forslaget understøtte FN's Verdensmål 15 "Livet på land", særligt delmål 15.5:

"Der skal tages omgående og væsentlig handling for at begrænse forringelse af naturlige levesteder, stoppe tab af biodiversitet og, inden 2020, beskytte og forhindre udryddelse af truede arter".

4. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige

For så vidt angår lovforslagets bestemmelse om en ny ekspropriationshjemmel til brug for etablering af erstatningsnatur vil lovforslaget ikke have væsentlige økonomiske og administrative konsekvenser for staten. Banedanmark, som er en styrelse under Transportministeriet, afholder almindeligvis samtlige omkostninger ved tinglysning. Det vurderes, at der ikke vil forekomme væsentlige merudgifter i forbindelse med indføring af ekspropriationshjemlen, da Banedanmark på samme vis som i dag indgår aftaler i samme størrelsesorden som ekspropriation.

Der vil endvidere for staten, herunder særligt Banedanmark og Ekspropriationskommissionerne potentielt forekomme enkelte implementeringsmæssige konsekvenser, idet der forventes få supplerende sager for Ekspropriationskommissionen. Omfanget er dog uvist men forventes at være under bagatelgrænsen, da det er forventningen, at Banedanmark fortsat vil håndtere størstedelen af ekspropriationssager ved indgåelse af aftaler med lodsejer.

For så vidt angår de syv principper for digitaliseringsklar lovgivning bemærkes det, at bestemmelserne i lovforslaget er udarbejdet så enkelt og klart som muligt (princip nr. 1) med anvendelse af eksisterende IT-løsninger (princip nr. 6) og genbrug af begreber, herunder erstatningsbiotoper, der kendes fra Miljøministeriets ressort (princip nr. 4.). For så vidt angår princip 2 er det udgangspunktet, at der anvendes digital kommunikation ved borgernes kommunikation med Transportministeriet og underliggende styrelser. For så vidt angår princip 3 om at muliggøre hel eller delvis automatisk sagsbehandling bemærkes det bl.a., at udleje af ombordudstyr og ombordudrustet materiel og afvisning af nye anlæg samt omfattende ændringer på eksisterende anlæg er baseret på manuel sagsbehandling. Efterlevelse af disse principper er således fraveget for så vidt angår kontrollen med ordningen som følge af, at det ikke er muligt at lave en model, hvor sagsbehandling sker automatisk, men er underlagt en konkret vurdering. For princip nr. 5,

der omhandler tryk og sikker datahåndtering, og princip nr. 7, om forebyggelse af snyd og fejl, har lovforslaget ikke givet anledning til nye, særlige opmærksomhedspunkter.

Lovforslaget forventes dermed ikke at have væsentlige økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for staten.

Lovforslaget har ingen økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for regionerne og kommunerne.

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

For så vidt angår forslag til ny ekspropriationshjemmel til brug for etablering af erstatningsnatur vurderes det, at lovforslaget ikke i sig selv har væsentlige økonomiske konsekvenser for erhvervslivet. Banedanmark har før dette lovforslag indgået aftaler med lodsejere om rådighedsbegrænsning af deres ejendom til udlæg til erstatningsbiotoper. Lodsejere har derfor haft mulighed for at afslå Banedanmarks forespørgsel om aftaler mod erstatning. Med den foreslåede ekspropriationshjemmel vil lodsejerne nu kunne blive pålagt at afstå ejendom til erstatningsbiotoper. Lodsejere vil både ved ekspropriation og ved aftale blive pålagt at vedligeholde det etablerede erstatningsnatur. Lodsejere vil som regel bevare ejerskabet, men miste den fulde råderet over den pågældende del af deres ejendom, idet arealet udlægges som beskyttet natur.

Der kan være tale om privatøkonomiske og erhvervsøkonomiske konsekvenser som f.eks. mere begrænsede muligheder for landbrug og skovbrug som følge af kravet om friholdelse af erstatningsnaturarealet.

De administrative konsekvenser vil primært bestå i form af midlertidige administrative konsekvenser afledt af processen omkring ekspropriation. Således vil lodsejerne af de berørte ejendomme blandt andet blive inddraget direkte ved korrespondance med Banedanmark og ekspropriationskommissionen.

For så vidt angår trafikale sikkerhedsregler medfører et ændret sikkerhedsregelregime, som den foreslåede ændring af § 61 skal sikre, at infrastrukturforvalteres og jernbanevirksomheders trafikale sikkerhedsregler (og infrastrukturforvalteres tekniske sikkerhedsregler på sigt) ikke længere skal godkendes af Trafikstyrelsen, hvorfor virksomhederne ikke længere vil skulle afholde udgifter hertil. Overholdelse af krav vil fremover skulle påses ved styrelsens tilsyn med virksomhederne. Virksomhedernes fremadrettede arbejde med at udarbejde tekniske og trafikale regler vil som udgangspunkt være uændret. Det er muligt, at nogle virksomheder i den første periode i forbindelse med skiftet vil bruge mere tid på udarbejdelsen af sikkerhedsregler end under godkendelsesregimet i dag, hvor Trafikstyrelsen kvalitets-sikrer og godkender virksomhedernes sikkerhedsregler. Dette vurderes dog at aftage over tid. De økonomiske og administrative konsekvenser således vurderes at være positive over tid, men under bagatelgrænsen.

6. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget medfører ingen konsekvenser for borgere.

7. Klimamæssige konsekvenser

Erstatningsbiotoperne anlægges som erstatning for den nedlagte beskyttet natur, og oftest også i en større størrelsesorden, jf. afsnit 8, om: "Miljø- og naturmæssige konsekvenser". Det vil sige, at de positive konsekvenser i udgangspunktet opvejer de negative konsekvenser. Erstatningsbiotoperne danner sig over tid, hvorfor ny skov eksempelvis ikke vil bidrage i samme grad til CO₂ reduktionen som ældre skov vil.

Klimaeffekten vil afhænge af, hvilke arealer der konkret udpeges til erstatningsnatur. Det er derfor ikke muligt på forhånd at give et entydigt billede af klimaeffekten. Forskellige faktorer kan bidrage til klimaeffekten og både trække i en positiv og negativ retning.

F.eks. kan der ved udlægning af arealer til urørt skov være en midlertidig positiv klimaeffekt ved kulstoflagring i vedmasse og i skovbunden i de første år. Samtidig kan en rydning af træarter af hensyn til biodiversiteten give

en umiddelbar negativ klimaeffekt, og græsningen kan modvirke opvækst af ny skov.

8. Miljø- og naturmæssige konsekvenser

Med forslaget tillægges infrastrukturforvalteren beføjelse til at kunne opkræve en afgift, der tager hensyn til omkostningerne ved miljøvirkninger, der er forårsaget af togdriften, og som skal differentieres efter omfanget af den forårsagede virkning. Eventuelle afgifter for støjgener skal støtte en modernisering af jernbanevogne med den mest økonomisk levedygtige bremseteknologi med lavt støjniveau.

Det er vurderingen, at dette vil tilskynde jernbanevirksomhederne til at investere i og anvende mere miljøvenlige teknologier i deres jernbanedrift.

Når Banedanmark anlægger jernbane eller udfører arbejder i tilknytning til jernbanen, kan det medføre væsentlige påvirkninger af naturområder, ved at naturen ændres, gennemskæres eller nedlægges. Banedanmark skal indhente de nødvendige dispensationer fra f.eks. bestemmelserne i bekendtgørelse af lov nr. 1986 af 27. oktober 2021 om naturbeskyttelse, om § 3 natur, skovbyggelinje, sø- og å-beskyttelseslinjer samt forbud mod etablering af anlæg i fredskov i bekendtgørelse af lov nr. 315 af 28. marts 2019 om skove, når dette er påkrævet. Der vil foregå en dialog med de berørte myndigheder, herunder kommunerne.

I anledning af at Banedanmark opnår dispensation til at nedlægge beskyttet natur mod at opføre erstatningsbiotoper, kan Banedanmark pålægges at skulle genoprette erstatningsbiotoper i størrelsesorden 1:2 eller 1:3. Der kan stilles vilkår om erstatningsnaturtypen, der om muligt bør være af samme type som det nedlagte naturareal, om erstatningsarealets størrelse og placering på kort. Efter behov kan der stilles vilkår om fremgangsmåde ved etablering af naturområdet, om evt. behov for naturpleje for at sikre at området udvikler sig som ønsket, således at det er muligt at overholde og føre tilsyn med at vilkåret overholdes. Erstatningsarealet tinglyses ofte på ejendommen for at sikre, at det bibeholdes.

For så vidt angår ekspropriationshjemmel om oprettelse af erstatningsbiotoper vil forslaget medføre, at erstatningsbiotoper samlet set på sigt vil kunne tilbyde nye og større naturområder og dermed levesteder for en række nye og eksisterende arter.

9. Forholdet til EU-retten

Jernbaneloven, som udgør en rammelovgivning på jernbaneområdet, implementerer en lang række bestemmelser fra EU-retlige direktiver. Jernbaneloven og regler fastsat i medfør heraf implementerer blandt andet direktiv 2008/68/EF om indlandstransport af farligt gods med senere ændringer, 2012/34/EU om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde med senere ændringer, direktiv 2016/797/EU om interoperabilitet i jernbanesystemet i Den Europæiske Union med senere ændringer og direktiv 2016/798/EU om jernbanesikkerhed med senere ændringer.

Implementeringen af ovenstående direktiver i jernbaneloven og regler i medfør heraf sker efter principperne om minimumsimplementering med henblik på at sikre mindst mulig regulering over for erhvervslivet.

De bemyndigelsesbestemmelser, der foreslås med nærværende lovforslag, forventes ligeledes udmøntet under iagttagelse af principperne om minimumsimplementering.

Det bemærkes, at forslag til § 54 a og forslag til ændring af § 116, stk. 1, nr. 4 som affattet ved dette lovforslags § 1, nr. 18 og 32 vil være forbundet med en væsentlig procesrisiko, idet Det Europæiske Jernbaneagentur har gjort gældende, at reglerne er i strid med punkt 4.2.2.4.1. i bilaget til EU-Kommissionens forordning (EU) 2019/773 af 16. maj 2019 om den tekniske specifikation for interoperabilitet gældende for delsystemet Drift og trafikstyring i jernbanesystemet i Den Europæiske Union. Det er overordnet Det Europæiske Jernbaneagentur's vurdering, at udkastet til de foreslåede regler ikke er i overensstemmelse med kravet om, at ansvaret for en sikker drift af

Unionens jernbanesystem og kontrollen med de risici, der opstår i dette system, ligger hos infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder, hver for sin del af systemet jf. direktiv 2016/798 af 11. maj 2016 om jernbanesikkerhed artikel 4, stk. 1(d).

Det er dog regeringens opfattelse, at bestemmelserne er nødvendige at indføre i dansk ret med henblik på at sikre, at virksomhederne der opererer på jernbaneområdet kan stilles til ansvar i strafferetlig forstand, såfremt virksomhederne har anbragt gods til fare for personer eller ejendom og ikke lever op til det ansvar der følger af førnævnte regler.

Med den foreslåede ændring af lovens § 61 indføres en bemyndigelse til at fastsætte regler om en overgangsordning, der bringer den gældende ordning i overensstemmelse med de grundlæggende principper bag EU-reguleringen på jernbaneområdet, særligt direktiv 2016/798/EU om jernbanesikkerhed. Direktivet indeholder regler om, at det er virksomhederne, der er ansvarlige for sikkerheden på deres del af jernbanesystemet, og at håndteringen af jernbanesikkerheden skal være systembåret og ske i et sikkerhedsledelsessystem.

10. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den 30. juni 2022 til den 18. august 2022 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

Ankenævnet for Bus, Tog og Metro, Arriva Danmark A/S, Banedanmark, Captrain, CFL Cargo Danmark ApS, COWI, Dansk Erhverv, Dansk Industri, Dansk Banegods, Danske Advokater, Dansk Jernbaneforbund, Dansk Transport og Logistik – DTL, Danske Shipping – Havnevirksomheder, Danske Regioner, DB Cargo Scandinavia A/S, DB Schenker Rail Scandinavia A/S, Den Danske Dommerforening, DI Transport, DSB, Erhvervsstyrelsen, Fredericia Shipping, Green Cargo AB, Havarikommissionen, Hector Rail AB, Hovedstadens Letbane I/S, HK Trafik og Jernbane, ITD, Jernbanenævnet, Kommunernes Landsforening (KL), Landdistrikternes Fællesråd, Lokaltog A/S, Metroselskabet I/S, Midtjyske Jernbaner, Nordjyllands Trafik-selskab, Nordjyske Jernbaner, Odense Letbane P/S, Rådet for Bæredygtig

UDKAST

Trafik, SJ AB, Sund & Bælt Holding A/S, Sydtrafik, Trafikforbundet, Trafikselskaberne i Danmark Trafikstyrelsen, TX Logistik AB, Vestbanen A/S, Øresundsbro Konsortiet og Aarhus Letbane I/S.

11. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindreudgifter (hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, an- før »Ingen«)	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, an- før »Ingen«)
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Implementeringskonsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Der forventes en mindre øget administrationsbyrde for Banedanmark i forbindelse med håndtering af ekspropriationshjælpen.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Jernbanevirksomhedernes og infrastrukturforvalternes udgifter til godkendelse af trafikale sikkerhedsregler bortfalder med lovforslaget	Der kan opstå erhvervsøkonomiske tab for særligt lodsejere som følge af ekspropriation til erstatningsnatur.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Der kan opstå midlertidige administrative konsekvenser i forbindelse med eventuel behandling af ekspropriationssager vedrørende erstatningsnatur og i forbindelse med virksomhedernes omlægning til at indarbejde processer om trafikale og tekniske sikkerhedsregler i deres sikkerhedsledelsessystemer.

UDKAST

Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Klimamæssige konsekvenser	Banedanmarks opretholdelse af erstatningsbiotoper vil reducere tabet af biodiversitet og bevare naturlige levesteder. Erstatningsnaturen anlægges i en større størrelsesorden end den nedlagte natur, hvilket medfører at de positive konsekvenser opvejer de negative.	Ingen
Miljø- og naturmæssige konsekvenser	I anledning af at Banedanmark opnår dispensation til at nedlægge beskyttet natur mod at opføre erstatningsbiotoper, kan Banedanmark pålægges at skulle genoprette erstatningsbiotoper i størrelsesorden 1:2 eller 1:3. Samlet set vil erstatningsbiotoperne på sigt kunne tilbyde nye og større naturområder og dermed levesteder for en række nye og eksisterende arter.	Ingen
Forholdet til EU-retten	<p>Lovforslaget indeholder forslag til bestemmelser, der implementerer dele af direktiv 2012/34/EU af 21. november 2012 om oprettelsen af et fælles europæisk jernbaneområde og dele af direktiv 2008/68/EF af 24. november 2008 om indlandstransport af farligt gods.</p> <p>Det bemærkes, at forslag til § 54 a og forslag til ændring af § 116, stk. 1, nr. 4 som affattet ved dette lovforslags § 1, nr. 18 og 32 vil være forbundet med en væsentlig procesrisiko. Der henvises nærmere til afsnit 9.</p>	
Er i strid med de fem principper		

UDKAST

	Ja	Nej
for implementering af erhvervsrettet EU-regulering/ Går videre end minimumskrav i EU-regulering (sæt X)		X

UDKAST

UDKAST

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Før Kongelig resolution af 21. januar 2021, hvor Transport- og Boligministeriet fik ændret navn til Transportministeriet, hed Trafikstyrelsen: Trafik-Bygge- og Boligstyrelsen. Styrelsen har også tidligere heddet Trafik- og Byggestyrelsen.

Efter det foreslåede nr. 1 ændres overalt i loven "Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen" og "Trafik- og Byggestyrelsen" til: "Trafikstyrelsen" samt "Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens" og "Trafik- og Byggestyrelsens" til: "Trafikstyrelsens".

Styrelsen ændrede navn til Trafikstyrelsen efter den Kongelige resolution af 21. januar 2021, om end dette ikke direkte fremgik af resolutionen. Bestemmelsen har til formål at bringe den tidligere betegnelse for styrelsens forskellige navne i jernbaneloven i overensstemmelse med det korrekte navn efter gældende ret (Trafikstyrelsen).

Til nr. 2

Jernbanelovens § 2 omhandler lovens anvendelsesområde og undtagelsesmuligheder. Det fremgår af stk. 1, at loven gælder for jernbaner, herunder bybaner. Dog gælder jernbanelovens kapitel 8 om veteranbaner alene for veteranbaner jf. stk. 2. Stk. 3, bestemmer, at bybaner ikke er omfattet af kapitel 3, § 9, stk. 2, §§ 10, 17 og 18, § 53, stk. 3, og §§ 58-60 c. Bestemmelsen i stk. 4 indskrænker yderligere jernbanelovens anvendelsesområde for letbaner og metro, idet §§ 20-22 og §§ 66-68 er undtaget ud over de bestemmelser, der også fremgår af stk. 3. Bestemmelsen i stk. 5, 1. pkt., bestemmer, at privatbaner ikke er omfattet af kapitel 3 og § 17. Stk. 5, 2.

pkt., giver dog hjemmel til at transportministeren kan fastsætte regler om, at kapitel 3 og § 17 delvist skal gælde for privatbaner. Denne hjemmel er delvist udnyttet ved bekendtgørelse nr. 2023 af 9. november 2021 om regnskabsreglement og konkurrenceretlige vilkår for privatbanerne, hvor der er fastsat supplerende krav til privatbanerne blandt andet i relation til regnskaber, ud over de bestemmelser, der er angivet i årsregnskabsloven. Bestemmelsen i stk. 6 bestemmer at, loven ikke gælder for privatejet jernbaneinfrastruktur, herunder sidespor, der anvendes af ejeren eller af en operatør i forbindelse med deres respektive godstransportaktiviteter eller personbefordring i ikkekommercielt øjemed, og køretøjer, der udelukkende bruges på sådan infrastruktur.

Det foreslås med § 2, *stk. 1*, at loven gælder for jernbaner, herunder bybaner, jf. dog stk. 2-6.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre en videreførelse af gældende ret, hvorefter loven gælder for jernbaner, herunder bybaner, med undtagelse af de følgende stykker 2-6, der omhandler hhv. veteranbaner, bybaner (herunder særlige undtagelser for metro og letbaner), privatejet infrastruktur og lokal og regionale infrastrukturer, herunder privatbaner.

Det foreslås med § 2, *stk. 2*, at for veteranbaner gælder alene kapitel 8.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre en videreførelse af gældende ret for veteranbanerne.

Det foreslås med § 2, *stk. 3*, at bybaner ikke vil være omfattet af §§ 4-8, § 9, stk. 2, §§ 10, 17 og 18, § 20, stk. 1, 2. pkt., § 21, § 53, stk. 3 og §§ 58-60 c. Jernbanelovens § 8 finder dog anvendelse for jernbanevirksomheder, der forestår transport i byer og forstæder samt regional transport på lokale og regionale særskilte banenet til befordring på jernbaneinfrastrukturer eller på net, der kun er beregnet til jernbanepassagertransport i byer og forstæder, hvis en sådan jernbanevirksomhed står under direkte eller indirekte kontrol af en virksomhed eller en anden enhed, der udfører eller integrerer andre jernbanetransportydelse end transport i byer og forstæder samt regional

UDKAST

transport. Stk. 3, pkt. 2, gælder dog kun for så vidt angår forbindelserne mellem jernbanevirksomheden og den virksomhed eller enhed, som direkte eller indirekte kontrollerer den.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre en videreførelse af gældende ret dog med den ændring, at opremsningen af bestemmelser, der vil blive undtaget for bybaner fra jernbanelovens anvendelsesområde, udvides med jernbanelovens § 20, stk. 1, 2. pkt. og § 21.

Bybaner er defineret i jernbanelovens § 3, stk. 1, nr. 4 som: Metro, letbaner og S-baner, som udfører transport i byer og forstæder.

§ 20, stk. 1, 2. pkt. foreslås undtaget for bybaner og det vil medføre, at der ikke mellem infrastrukturforvalteren og jernbanevirksomheden skal indgås vilkår om præstationsordning på bybaner, der ejes af staten (statens infrastruktur). Der vil fortsat skulle indgås en adgangskontrakt efter § 20, stk. 1, 1. pkt.

Reglerne om præstationsordninger udspringer af direktiv 2012/34/EU om oprettelsen af et fælleseuropæisk jernbaneanråde artikel 35. Formålet med at indføre en præstationsordning er at tilskynde jernbanevirksomheder og infrastrukturforvalteren til at minimere forstyrrelser på jernbanenettet og forbedre nettets ydeevne. Dette er dog ikke aktuelt hvor andre operatører ikke bliver påvirket på bybanenettet, når nettet alene opereres af en aktør.

§ 21 foreslås undtaget for bybaner, og dette vil medføre, at der ikke kan opkræves infrastrukturafgifter med hjemmel i jernbanelovens § 21 på statens jernbaneinfrastruktur. § 21 er en bemyndigelsesbestemmelse, der giver transportministeren mulighed for at fastsætte regler om dels jernbanevirksomhedernes betaling for at benytte statens jernbaneinfrastruktur jf. stk. 1, dels regler om en kompensationsordning, der kan understøtte konkurrencemæssig ligestilling af jernbanegodstransport med andre former for gods-transport jf. stk. 2 og sidst men ikke mindst kan transportministeren bestemme, at jernbanevirksomheder mod særskilt betaling kan købe særlige

UDKAST

ydelser af infrastrukturforvalteren, der ikke er omfattet af betaling i stk. 1, herunder forvarmning af passagertog jf. stk. 3.

Banedanmark er ejer af infrastrukturen på S-banen, hvor alene DSB opererer. Efter gældende ret er der ikke med hjemmel i § 21 fastsat regler om opkrævning af infrastrukturafgifter på S-banen. Det er endvidere ikke på nuværende tidspunkt hensigten, at dette skal ske for fremtiden. Det bemærkes dog, at reglerne på området forventes revideret ved indførelsen af førerløse tog på S-banen, når dette implementeres.

Det foreslåede pkt. 2 og 3, vil medføre at jernbanevirksomheder, der forestår transport på bybaner, og samtidigt står under direkte eller indirekte kontrol af en virksomhed eller en anden enhed, der udfører eller integrerer andre jernbanetransportydelse end transport på bybanenet vil være omfattet af kravene i jernbanelovens § 8. Dette gælder dog kun for så vidt angår forbindelserne mellem jernbanevirksomheden og den virksomhed eller enhed, som direkte eller indirekte kontrollerer den.

Den foreslåede § 2, stk. 3, 2. og 3. pkt. vil medføre en korrekt implementering af direktiv 2012/34/EU om oprettelsen af et fælles europæisk jernbaneområde artikel 2, stk. 1, sidste pkt. og udgør en del af den modtagende åbningsskrivelse fra EU-Kommissionen fra juni måned 2021.

Bestemmelsen har således en tæt tilknytning til direktivets artikel 6 om kravet om at udarbejde adskilte regnskaber, som er implementeret i jernbanelovens § 8.

Det foreslås med § 2, *stk. 4*, at metro og letbaner ud over de bestemmelser, der er angivet i stk. 3, ikke omfattes af §§ 20, 22 og §§ 66-68.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre en videreførelse af gældende ret for metro og letbaner. Metro og letbaner var tidligere undtaget fra både § 20, stk. 1, 2. pkt., og § 21, der nu udvides til også at blive undtaget S-banen

jf. stk. 3. Ændringen vil derfor ikke føre til ændringer af retsstillingen for metro og letbaner.

Det foreslås med § 2, stk. 5, at loven ikke vil gælde for privatejet jernbaneinfrastruktur, herunder sidespor, der anvendes af ejeren eller af en operatør i forbindelse med deres respektive godstransportaktiviteter eller personbefordring i ikkekommercielt øjemed, og køretøjer, der udelukkende bruges på sådan infrastruktur.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre en videreførelse af gældende ret dog med den formelle ændring at bestemmelsen vil være placeret i lovens § 2, stk. 5 i stedet for efter gældende ret i § 2, stk. 6.

Det foreslås med § 2, stk. 6, at transportministeren vil kunne fastsætte regler om, at lokale og regionale jernbaneinfrastrukturer og virksomheder der udfører transport på sådanne infrastrukturer, herunder privatbaner, delvist kan undtages bestemmelserne i loven.

Den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse i stk. 6 har til formål at sikre, at løbende tilpasninger til lovens anvendelsesområde effektivt kan implementeres i national lovgivning, der ofte også udmøntes ved bekendtgørelse. Bemyndigelsesbestemmelsen nødvendiggøres på grund af den løbende dialog med Europa-Kommissionen om direktivernes anvendelsesområde og behovet for at udnytte de muligheder, der er for at undtage privatbaner (og eventuelt andre lokale og regionale jernbaneinfrastrukturer) fra EU-reguleringen. Direktiverne omfatter blandt andet Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2016/797 af 11. maj 2016 om interoperabilitet i jernbanesystemet i Den Europæiske Union og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2016/798/EU af 11. maj 2016 om jernbanesikkerhed.

Bestemmelsen i det foreslåede stk. 6 vil i forhold til den eksisterende bemyndigelsesbestemmelse medføre en mulighed for at kunne undtage yderligere bestemmelser for privatbanerne inden for rammerne af EU-direktivernes minimumskrav. Der er efter direktiverne i et vist omfang mulighed for

UDKAST

at undtage privatbanerne for en række yderligere bestemmelser. Af direktiv 2012/34 artikel 2 fremgår blandt andet, at regional transport på lokale og regionale særskilte banenet til befordring på jernbaneinfrastrukturer eller på net, der kun er beregnet til jernbanetransport i byer og forstæder kan undtages visse af direktivets bestemmelser. Tilsvarende gælder for lokale og regionale særskilte net, hvor der kun udføres passagertransport.

Det er således formålet med bemyndigelsesbestemmelsen, at samtlige kriterier vedrørende mulighederne for at undtage privatbaner udnyttes med den foreslåede bestemmelse. Det bemærkes dog, at enkelte gældende regler omkring jernbanesikkerhed forventes bevaret for visse lokale og regionale jernbaneinfrastrukturer, herunder privatbaner, idet der fortsat er ønske om at sikre et højt sikkerhedsniveau på disse dele af jernbanen. Dette vurderes i forbindelse med den konkrete udmøntning i samarbejde med Trafikstyrelsen, som er sikkerhedsmyndighed på jernbaneområdet.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 3

§ 5 i jernbaneloven indeholder regler om markedsadgangen til jernbanerelaterede servicefaciliteter.

Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2017/2177 af 22. november 2017 om adgang til servicefaciliteter og jernbanerelaterede tjenesteydelser opstiller nærmere regler for tjenesteydelser, som skal leveres i de servicefaciliteter, der er anført i punkt 2, 3 og 4 i bilag II til direktivet, og finder direkte anvendelse for operatører af jernbanerelaterede servicefaciliteter.

Den foreslåede bestemmelse er en videreførelse af principperne i den nu gældende jernbanelovs § 5 og er en præcisering af gældende ret med henblik på at bringe bestemmelsen i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU af 21. november 2012 om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde. Forslaget ændrer således ikke på den nuværende retsstilling.

UDKAST

Det følger af det foreslåede § 5, *stk. 1*, at forvaltere af jernbanerelaterede servicefaciliteter uden forskelsbehandling og mod betaling, skal give alle jernbanevirksomheder adgang, herunder sporadgang, til faciliteterne og til de ydelser, der leveres heri.

En servicefacilitet skal fortolkes i overensstemmelse med artikel 3, nr. 11, i direktivet, som et anlæg, herunder grunde, bygninger og udstyr som er særligt indrettet, helt eller delvist, med henblik på levering af en eller flere ydelser, der er omhandlet i bilag II, punkt 2-4.

Lovforslagets forvalterbegreb skal fortolkes i overensstemmelse med direktivets artikel 3, nr. 12, som en offentlig eller privat enhed, der er ansvarlig for forvaltningen af en eller flere servicefaciliteter eller for leveringen af en eller flere ydelser til jernbanevirksomheder, der er omhandlet i bilag II, punkt 2-4.

Ikke-diskriminerende adgang til servicefaciliteter og levering af jernbane-relaterede tjenester i disse faciliteter bør sætte jernbanevirksomhederne i stand til at yde bedre service til brugerne af personbefordring og godstransport.

Den foreslåede bestemmelse vil indebære, at forvaltere stiller faciliteten og dens øvrige faciliteter til rådighed for jernbanevirksomheder på ikke-diskriminerende vilkår.

Det er infrastrukturforvalteren, der tildeler kapacitet (kanaler) frem til servicefaciliteten, mens forvalteren tildeler betjeningskapacitet (kanaler) inden for og på servicefacilitetens område. Samarbejdet mellem forvalter af servicefaciliteter og infrastrukturforvalter skal sikre, at der sker bedst mulig sammenhæng mellem togtrafikken frem til en servicefacilitet.

Kanaler skal forstås i overensstemmelse med direktivets artikel 3, nr. 27, og er den infrastrukturkapacitet der er nødvendig for, at et tog kan køre fra et punkt til et andet i en bestemt periode.

UDKAST

Bestemmelsen i stk. 1 vil alene finde anvendelse for jernbanerelaterede servicefaciliteter som nævnt under bilag II, punkt 2, litra a-i i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU af 21. november 2012 om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde, samt på de ydelser, der leveres i disse.

Det vil således være direktivets bilaget II, punkt 2, der definerer hvilke jernbanerelaterede faciliteter, der betragtes som en servicefacilitet og derved er omfattet af den foreslåede § 5.

Det følger af det foreslåede § 5, *stk. 2*, at forvaltere af jernbanerelaterede servicefaciliteter uden forskelsbehandling reserverer betjeningskapacitet i tilknytning til tildelt jernbaneinfrastruktur på den jernbanerelaterede servicefacilitet til ansøgere, der ikke er jernbanevirksomheder.

Den foreslåede bestemmelse vil gennemføre omarbejdningen af 1. jernbapakke og fastslår, at ansøgere, der ikke er jernbanevirksomheder, og som ansøger om at reservere infrastrukturkapacitet, kan søge om kapacitet på jernbanerelaterede servicefaciliteter ved den strækning, hvortil der søges kanaler.

Ansøgere, der ikke er jernbanevirksomheder, har mulighed for at reservere jernbanekapacitet med henblik på at kunne planlægge en bestemt trafik, der skal gennemføres af en jernbanevirksomhed, med hvem ansøgeren indgår kontrakt. I konsekvens heraf har ansøgere adgang til at forberede og reservere ressourcer til den til trafikens gennemførelse svarende hensigtsmæssige brug af servicefaciliteter. Det foreslåede skal give mulighed for, at ansøgere kan planlægge alle led i transportkæden for den del, der vedrører jernbanen.

Det følger af det foreslåede § 5, *stk. 3*, at transportministeren kan fastsætte regler om betaling for betjeningskapacitet på stationer, herunder om betaling for at stille billetsalgsudstyr til rådighed.

UDKAST

Bestemmelsen er en bemyndigelsesbestemmelse og har til formål at sikre, at forvaltere af stationer stiller eksisterende billetsalgsudstyr til rådighed uden omkostninger for jernbanevirksomheder.

Det følger af det foreslåede § 5, stk. 4, at transportministeren kan fastsætte nærmere regler om forvaltning og betaling for brug af jernbanerelaterede servicefaciliteter og de ydelser, der leveres i disse faciliteter.

Bestemmelsen er en bemyndigelsesbestemmelse og har til formål at sikre, at transportministeren kan fastsætte nærmere regulering af jernbanerelaterede servicefaciliteter og sikre, at reguleringen heraf er i overensstemmelse med EU-regler på området, herunder direktivet. Dette omfatter særligt principperne for betaling og brugen af servicefaciliteterne, jf. direktivets artikel 13 og 31. Det er ikke hensigten med en kommende bekendtgørelse, at transportministeren fastsætter selve taksterne og priserne for brugen af servicefaciliteterne.

Transportministeren vil endvidere kunne fastsætte nærmere regler for brug og adgang til jernbanerelaterede servicefaciliteter og vil ved nærmere regulering kunne fastsætte kriterier for, hvorvidt der er tale om en jernbanerelateret servicefacilitet, herunder hvorvidt arealer med tilhørende bygninger, faciliteter og ydelser, hører med til servicefaciliteten.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 4

§ 6 i jernbaneloven indeholder regler om markedsadgangen til jernbanerelaterede servicefaciliteter.

Den foreslåede bestemmelse er en videreførelse af principperne i den nu gældende jernbanelovs § 6 og er en præcisering af gældende ret med henblik på at bringe bestemmelsen i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU af 21. november 2012 om oprettelse af et

UDKAST

fælles europæisk jernbaneområde. Den foreslåede bestemmelse ændrer således ikke på den nuværende retsstilling.

Det følger af det foreslåede § 6, 1. pkt., at forvaltere af jernbanerelaterede servicefaciliteter, jf. § 5, der kontrolleres direkte eller indirekte af en jernbanevirksomhed, der har en dominerende stilling på det nationale transportmarked, hvor servicefaciliteten benyttes, skal være organiseret således, at de er uafhængige af den pågældende virksomhed med hensyn til organisation og beslutningstagning.

Af det foreslåede § 6, 2. pkt., fremgår, at en sådan uafhængighed ikke indebærer krav om, at virksomheden opretter en særskilt juridisk enhed for servicefaciliteten for at sikre uafhængighed, men kan opnås med to særskilte afdelinger inden for én og samme juridiske enhed.

Bestemmelsen vil sikre, at forvaltere af jernbanerelaterede servicefaciliteter, som samtidig kontrolleres direkte eller indirekte af en jernbanevirksomhed, der har en dominerende stilling på jernbanetransportmarkedet, hvor faciliteten benyttes, forvalter tildelingen på servicefaciliteten uafhængigt af den pågældende virksomhed.

Bestemmelsen vil sikre adgang uden forskelsbehandling til servicefaciliteter og til de ydelser, der leveres i disse faciliteter.

Udtrykket "dominerende stilling" kommer fra omarbejdningen af 1. jernbanepakke og skal forstås i almindelig konkurrenceretlig forstand, hvorefter det følger, at en virksomhed er dominerende, når den i høj grad kan handle uafhængigt af sine konkurrenter og kunder. Hvorvidt en virksomhed har en dominerende stilling på et marked, afhænger af, hvordan konkurrencen på det pågældende marked er. Det vil blandt andet være af betydning, hvor stor en markedsandel virksomheden har på det pågældende marked. Samtidig er det væsentligt, hvor store og effektive virksomhedens konkurrenter er, og om det er vanskeligt for andre virksomheder at komme ind eller ekspandere på markedet, f.eks. som følge af strukturelle eller lovgivningsmæssige barrierer. Det, at en virksomhed er stor, behøver derfor ikke at være det samme som, at virksomheden er dominerende.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 5

Det følger af jernbanelovens § 8, stk. 1, at jernbanevirksomheder skal føre og offentliggøre særskilte driftsregnskaber og balancer for aktiviteter i forbindelse med jernbanegodstransport og for aktiviteter i forbindelse med passagertransport. Offentlige midler, der udbetales til aktiviteter i forbindelse med transporttjenester som led i offentlig tjeneste, skal figurere særskilt i de relevante regnskaber, og de må ikke overføres til aktiviteter i forbindelse med andre transporttjenester eller anden form for aktivitet.

Bestemmelsen implementerer artikel 6, stk. 3 og 4, i direktiv 2012/34 om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde. Det følger af de specielle bemærkninger til § 8 i lov nr. 686 af 27. maj 2015, jf. Folketingstidende 2014-15, A, L 162 som fremsat, side 37, at det ikke er fundet relevant at implementere artikel 6, stk. 1 og 2, der vedrører adskillelse mellem infrastrukturforvaltning og jernbanevirksomhed, i bestemmelsen, idet Banedanmark allerede er organisatorisk adskilt fra DSB. Der gælder således ingen regler om, at der skal føres og offentliggøres særskilte driftsregnskaber og balancer for aktiviteter i forbindelse med jernbanevirksomheders udførelse af transport og for aktiviteter i forbindelse med forvaltning af jernbaneinfrastrukturen.

Det foreslås, at der i § 8 indsættes et nyt *stk.* 2, hvorefter jernbanevirksomheder skal føre og offentliggøre særskilte driftsregnskaber og balancer for aktiviteter i forbindelse med jernbanevirksomheders udførelse af transport og for aktiviteter i forbindelse med forvaltning af jernbaneinfrastrukturen.

Den foreslåede bestemmelse har til formål at gennemføre forpligtelsen efter direktivets artikel 6, stk. 1 og 2, i national ret. Selvom Banedanmark og DSB blev adskilt i to forskellige organisationer, indebærer direktivet fortsat en forpligtelse til at implementere reglerne i artikel 6, stk. 1 og 2, om adskillelse mellem infrastrukturforvaltning og jernbanedrift på trods af, at

UDKAST

reglerne hverken på daværende eller nuværende tidspunkt er af praktisk relevans. Bestemmelsen er udfærdiget på baggrund af EU-Kommissionens modtagende åbningsskrivelse fra juni 2021.

Direktivbestemmelser bør implementeres i national lovgivning, hvis der er risiko for at sådanne regler kan blive relevante på et senere tidspunkt. Det kan ikke udelukkes, at jernbanevirksomheder i visse tilfælde kan ende med at have infrastrukturforvalterelementer i deres virksomhedsporfølge, hvorefter reglerne kan blive relevante. Bestemmelsen vil således sikre, at forpligtelsen til at implementere artikel 6 er fuldt ud imødekommet.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 6

Der er tale om en konsekvensændring, hvorefter bestemmelsen i § 8, stk. 2, som bliver stk. 3, også vil finde anvendelse for det foreslåede stk. 2, jf. lovforslagets § 1, nr. 5.

Til nr. 7

Der er tale om en konsekvensændring, hvorefter bemyndigelsesbestemmelsen i § 8 stk. 3, som bliver stk. 4, også vil give mulighed for at fastsætte nærmere regler om forhold, der relaterer sig til det foreslåede § 8 stk. 2, jf. lovforslagets § 1, nr. 5.

I denne sammenhæng kan fremhæves, at opfyldelsen af adskillelse af regnskaber ifølge direktiv 2012/34 om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde artikel 6, stk. 2, kan ske ved, at der er særskilte organisatoriske afdelinger i samme virksomhed, eller at forvaltningen af infrastruktur og transportvirksomhed varetages af særskilte enheder. Bemyndigelsesbestemmelsen kan således udnyttes til at fastsætte regler om, at en af ovennævnte løsninger skal anvendes. Såfremt bemyndigelsesbestemmelsen ikke udnyttes til at fastsætte regler om metode for adskillelse af regnskaber

UDKAST

og balancer, vil der være en valgfrihed for virksomhederne til at iagttage reglerne i det foreslåede stk. 2.

Til nr. 8-9

Der er tale om lovtekniske konsekvensændringer af jernbanelovens § 11, stk. 1, som følge af lovforslagets § 1, nr. 10, som med den foreslåede indsættelse af et nyt stk. 2 i § 11 vil indebære, at de to nuværende henvisninger til stk. 2 vil skulle ændres til stk. 3.

Til nr. 10

Det fremgår af § 20, stk. 1, 1. pkt., i jernbaneloven, at infrastrukturforvalteren indgår en kontrakt med jernbanevirksomheden om samarbejdsrelationer og betingelser for benyttelse af jernbaneinfrastrukturen. En tilsvarende bestemmelse gælder ikke for virksomheder, der er sikkerhedscertificerede efter regler fastsat i medfør af § 11, stk. 2, som bliver stk. 3, til trods for et praktisk behov for at aftale betingelser for anvendelse af jernbaneinfrastrukturen mellem infrastrukturforvalter og sikkerhedscertificerede virksomheder efter regler fastsat i medfør af § 11, stk. 2, som bliver stk. 3.

Det følger af den foreslåede § 11, stk. 2, at virksomheder, som er certificeret efter regler, der er fastsat i medfør af stk. 3, skal indgå en aftale med infrastrukturforvalteren om anvendelsen af jernbaneinfrastrukturen, inden der kan udføres kørsel på jernbanenettet.

Det foreslåede § 11, stk. 2, vil indebære, at virksomheder, som certificeres efter regler fastsat i medfør af § 11, stk. 2, som bliver stk. 3, skal efterleve de samme regler som jernbanevirksomheder, med de modifikationer, der følger af, at sikkerhedscertificerede virksomheder ikke kan opnå tilladelse til at drive jernbanedrift efter § 9.

Det foreslåede § 11, stk. 2, vil endvidere indebære, at en sikkerhedscertificeret virksomhed skal indgå en aftale med infrastrukturforvalteren om anvendelse af jernbaneinfrastrukturen. Anvendelsesaftalen vil fastlægge samarbejdsrelationer, gensidige rettigheder og forpligtelser. Anvendelsesaftalen

UDKAST

vil have karakter af en praktisk betonede aftale, der vil kunne indeholde bestemmelser om kapacitetstildeling, sporadgang til servicefaciliteter og levering af services, ydelser som kørestrøm, forvarmning og vand, miljø, inkl. oliesplid og støj, forsikring og erstatning.

En anvendelsesaftale i henhold til den foreslåede § 11, stk. 2, vil have fællestrek i forhold til den adgangskontrakt jernbanevirksomhederne indgår med infrastrukturforvalteren efter § 20. Det vil dog ikke være relevant mellem infrastrukturforvalter og sikkerhedscertificerede virksomhed at aftale vilkår som minimumsydelser, infrastrukturafgifter, varslingsterminer og præstationsordning (bod/bonus).

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 11

Gældende ret indeholder ingen direkte regler om, at jernbanevirksomhederne kan leje ombordudrustningsudstyr til brug for de nye Signalprogrammer. Virksomhederne er forpligtet til selv løbende at sikre ombordudrustningsudstyr til sit togmateriel, i takt med at signalprogrammerne udrulles.

Det foreslås at indsætte nyt § 16, stk. 6, i jernbaneloven, hvorefter Banedanmark mod betaling kan stilles ERTMS-udstyr, ICI-udstyr, CBTC-udstyr, ERTMS-udrustet materiel og ICI-udrustet materiel til rådighed for jernbanevirksomheder godkendt efter § 9, stk. 1 og virksomheder godkendt efter regler fastsat i medfør af § 11, stk. 2, som bliver stk. 3, jf. lovforslagets § 1, nr. 10.

Forslaget vil medføre, at Banedanmark kan udleje ERTMS-udstyr, ICI-udstyr, CBTC-udstyr, ERTMS-udrustet materiel og ICI-udrustet materiel til jernbanevirksomheder godkendt i henhold til § 9, stk. 1 og virksomheder, som er certificeret efter regler fastsat i medfør af § 11, stk. 2, som bliver stk. 3, jf. lovforslagets § 1, nr. 10.

UDKAST

Med forslaget vil Banedanmarks opgaver også kunne omfatte tilrådighedsstillelse af ERTMS-udstyr, ICI-udstyr, CBTC-udstyr, ERTMS-udrustet materiel og ICI-udrustet materiel mod betaling. ERTMS-udrustet materiel og ICI-udrustet materiel kan eksempelvis omfatte arbejdskøretøjer.

Jernbanevirksomheder godkendt i henhold til jernbanelovens § 9, stk. 1, omfatter jernbanevirksomheder, der både opererer på et kommercielt såvel som et ikke-kommercielt marked. Virksomheder, som certificeres efter regler fastsat i medfør af § 11, stk. 2, som bliver stk. 3, jf. lovforslagets § 1, nr. 10, omfatter ligeledes virksomheder, der opererer på et kommercielt såvel som et ikke-kommercielt marked.

Forslaget vil indebære, at ERTMS-udstyret, ICI-udstyret, CBTC-udstyr, ERTMS-udrustede materiel og ICI-udrustede materiel kan stilles til rådighed med henblik på kommerciel anvendelse såvel som ikke-kommerciel anvendelse. Det betyder, at tilrådighedsstillelsen også kan ske til aktører, som agerer kommercielt uden en trafikaftale med en offentlig trafikfører. Dette kunne eksempelvis være godsoperatører eller virksomheder, som certificeres efter regler fastsat i medfør af § 11, stk. 2, som bliver stk. 3, jf. lovforslagets § 1, nr. 10. Denne opgave med tilrådighedsstillelse skal ses som en del af Banedanmarks rolle som infrastrukturforvalter og det sektoransvar, der ligger i naturlig forlængelse af denne rolle.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.3 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 12

I dag gælder det ulovbestemte gæsteprincip i forbindelse med ledningsarbejder, når ikke andet fremgår ved aftale. Gæsteprincipet er betegnelsen for en udfyldende regel, der anvendes i de tilfælde, hvor der vederlagsfrit er givet tilladelse til at anbringe en ledning på en ejendom. Ledningsejeren agerer herved som ”gæst” og skal bekoste ledningsarbejder, der er nødvendiggjort af arealejerens ændrede benyttelse af det areal, hvor ledningen er anbragt. Gæsteprincipet er påberåbt i flere domme og er fastslået i U 2009.2978 H (M3-dommen).

UDKAST

På Transportministeriets ressortområde er gæsteprincippet kodificeret i vejlovens § 77-79 og en række anlægslove, herunder blandt andet lov nr. 609 af 12. juni 2013 om elektrificering af jernbanen § 14, lov nr. 575 af 04 maj. 2015 om anlæg og drift af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark samt i lov nr. 1424 af 17. december 2019 om anlæg af en ny jernbane over Vestfyn § 8. Gæsteprincippet er ikke implementeret i jernbaneloven.

De foreslåede §§ 24 a-c er udarbejdet med baggrund i vejlovens §§ 77-79 jf. lov nr. 1520 af 27. december 2014 om offentlige veje m.v. som senest ændret ved lov nr. 434 af 16. marts 2021. Hensigten med det foreslåede §§ 24 a-c er, at ensarte lovgivningen for vej- og baneprojekter vedrørende gæsteprincippet.

Der indsættes ”Ledningsarbejder” som overskrift til de foreslåede §§ 24 a-c, dvs. efter lovens § 24.

Det følger af det foreslåede § 24 a, stk. 1, at arbejder på ledninger m.v. over, under, eller langs banearealet, herunder om nødvendigt flytning af ledninger, i forbindelse med arbejder, der iværksættes af infrastrukturforvalteren inden for rammerne af de formål, som infrastrukturforvalteren kan varetage på egne arealer, betales af ledningsejeren.

Det foreslåede § 24 a, stk. 1, vil medføre, at det ulovbestemte gæsteprincip kodificeres i loven på jernbaneområdet. Ledningsejere kan herved placere deres ledninger over, under eller langs banearealet uden bekostning, så længe de selv gennemfører og afholder udgifterne til arbejder på deres ledninger over, under eller langs banearealet, såfremt dette måtte være nødvendigt af hensyn til gennemførelse af et arbejde, der iværksættes af infrastrukturforvalteren inden for rammerne af de formål, som myndigheden kan varetage.

UDKAST

Arbejderne på ledningerne kan ligeledes indebære flytning af ledninger, om-lægning af ledninger m.v. samt andre forsyningsanlæg, eller etablering af andre tekniske løsninger end flytning m.v. Dette skal ske i forbindelse med infrastrukturforvalteren arbejder inden for rammerne af de formål, som kan infrastrukturforvalteren kan varetage på egne arealer.

Det følger af det foreslåede § 24 a, stk. 2, at stk. 1 ikke finder anvendelse, hvis andet er bestemt ved aftale, kendelse afsagt af en ekspropriationskommission nedsat i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom eller afgørelse truffet af en kommunalbestyrelse efter vandforsyningslovens §§ 37 og 38, jf. § 40.

Det foreslåede § 24 a, stk. 2 vil medføre, at arbejder efter stk. 1 kan fraviges, såfremt andet er særligt bestemt ved overenskomst eller kendelse afsagt af en ekspropriationskommission eller afgørelse truffet af en kommunalbestyrelse.

Det følger af det foreslåede § 24 a, stk. 3, at såfremt der foretages arbejder i forbindelse med etablering af statslig jernbaneinfrastruktur på en kommunal eller fælleskommunal ejet ledning placeret i en kommunevej, afholder staten udgifterne til dette ledningsarbejde. Udgifter til senere arbejder på disse ledninger er dog omfattet af stk. 1.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at staten vil afholde udgifterne til ledningsarbejde ved etablering af statslig jernbaneinfrastruktur på en kommunalt eller fælleskommunalt ejet ledning placeret i en kommunevej. Udgifterne til senere arbejder på omtalte ledninger vil dog blive omfattet af det foreslåede stk. 1. Dette omfatter dog ikke ledninger ejet af privatretlige selskaber, hvor en kommune er medejer eller eneejer.

Det følger af det foreslåede § 24 b, stk. 1, at arbejder på ledninger m.v. over, under eller langs banearialet udføres af vedkommende ledningsejer, medmindre andet særligt er aftalt.

UDKAST

Bestemmelsen i det foreslåede stk. 1 vil omhandle arbejder på banearealet med henblik på f.eks. at finde frem til ledninger over, under eller langs banearealet og om nødvendigt at frilægge ledningen eller retablere banearealet efter endt ledningsarbejde.

Det bør fortsat være undtagelsesvist, at infrastrukturforvalteren udfører arbejder i form af frilægning af ledningen, ledningsgraven eller retablere banearealet efter et ledningsarbejde.

Det følger af det foreslåede § 24 b, stk. 2, nr. 1-3, at infrastrukturforvalteren kan kræve selv at udføre arbejder over, under eller langs baneareal i forbindelse med ledningsarbejder, hvis der er behov for at koordinere ledningsarbejdet med andre arbejder på banearealet, ledningsejeren ikke overholder vilkår stillet i forbindelse med en tilladelse, eller arbejdets udførelse kræver særlig faglig ekspertise.

Bestemmelsen i det foreslåede stk. 2, vil udgøre en undtagelse til det foreslåede stk. 1 og vil give mulighed for, at infrastrukturforvalteren selv kan udføre arbejder over, under eller langs baneareal i forbindelse med ledningsarbejder i de i bestemmelsens nævnte situationer. Det gælder eksempelvis i de situationer, hvor der forekommer et behov for at koordinere ledningsarbejdet med andre arbejder, hvor ledningsejeren ikke overholder vilkår stillet i forbindelse med en tilladelse eller hvor arbejdet kræver en særlig faglig ekspertise eksempelvis i henhold til kritisk jernbaneinfrastruktur.

Det følger af det foreslåede § 24 b, stk. 3, at infrastrukturforvalteren i særlige tilfælde kan lade ledningsarbejder udføre for ledningsejerens regning, når ledningsejeren trods indskærpelse af vilkårene for ledningstilladelse, jf. § 24, nr. 2, ikke overholder disse.

Bestemmelsen i det foreslåede stk. 3 vil medføre, at infrastrukturforvalteren kan udføre de påbudte ledningsarbejder for ledningsejerens regning, hvis ledningsejeren ikke selv udfører de krævede ledningsarbejder og dermed forsinker infrastrukturforvalterens arbejde. Det vil blandt andet kunne være

UDKAST

i de tilfælde, hvor en forsinkelse af færdiggørelsen af ledningsarbejder vil medføre store fordyrelser for infrastrukturforvalteren i form af erstatninger/kompensation til andre entreprenører, eller hvor baneprojekter og trafikspærringer forsinkes.

Bestemmelsen vil have karakter af en undtagelse og skal derved kun anvendes efter, der er fastsat realistiske frister for udførelse af ledningsarbejderne.

Det følger af det foreslåede § 24 c, stk. 1, at ved infrastrukturforvalterens arbejder efter § 24 a skal infrastrukturforvalteren tage hensyn til ledninger m.v. over, under eller langs banearealet.

Det foreslåede stk. 1 vil indebære en pligt for infrastrukturforvalteren til i videst muligt omfang at tage hensyn til de omkringliggende ledninger m.v., over, under eller langs banearealet.

Bestemmelsen vil ikke medføre at infrastrukturforvalteren forpligtes til at betale for fordyrende ændringer i det påtænkte infrastrukturarbejde af hensyn til beskyttelse af andres ledninger, der er omfattet af gæsteprincippet. Bestemmelsen er alene en kodificering af den allerede eksisterende forpligtelse til at tage hensyn til andre ledningsejere.

Det følger af det foreslåede § 24 c, stk. 2, at infrastrukturforvalteren så tidligt som muligt skal drøfte et planlagt arbejde med ledningsejeren med henblik på at undersøge, hvordan arbejdet kan tilrettelægges på den mest hensigtsmæssige måde for infrastrukturforvalteren og ledningsejeren.

Bestemmelsen i det foreslåede stk. 2 vil medføre, at infrastrukturforvalteren så tidligt som muligt skal drøfte planlagte arbejder med ledningsejeren med henblik på at tilrettelægge de kommende arbejder på den mest hensigtsmæssige måde for alle parter. Formålet med bestemmelsen er at sikre, at ledningsejeren får mulighed for at fremsætte forslag til ændring af infrastrukturforvalterens planlagte arbejder, når dette medfører, at ledningsejeren skal afholde udgifter til arbejder på eller af hensyn til ledningen. Ledningsejeren

UDKAST

skal således inddrages i planlægningen af, hvordan infrastrukturforvalterens arbejder efter forslaget § 24 c, stk. 1, kan tilrettelægges på den samfundsøkonomisk mest hensigtsmæssige og forsvarlige måde.

Det følger af det foreslåede § 24 c, stk. 3, at såfremt der ikke opnås enighed mellem infrastrukturforvalteren og ledningsejeren, kan infrastrukturforvalteren efter at have meddelt ledningsejeren, at det planlagte arbejde påbegyndes, gennemføre arbejdet og kræve nærmere bestemte ledningsarbejder udført af ledningsejeren.

Bestemmelsen i det foreslåede stk. 3 vil medføre at infrastrukturforvalteren kan kræve, at ledningsejeren udfører de ledningsarbejder, som er nødvendige for gennemførelse af infrastrukturforvalterens planlagte arbejder. Bestemmelsen i stk. 3 skal herved sikre, at infrastrukturforvalterens arbejder kan gennemføres rettidigt. Samtidig skal bestemmelsen administreres med respekt for pligten, jf. stk. 2, for at udvise hensyn til ledningsejerne og drøfte med henblik på at finde frem til brugbare løsninger, der i videst muligt omfang respekterer de forskellige forsyningsbehov.

Det følger af det foreslåede § 24 c, stk. 4, at infrastrukturforvalteren i særlige tilfælde kan lade de ledningsarbejder, der er nævnt i stk. 3, udføre for ledningsejerens regning.

Bestemmelsen i det foreslåede stk. 4 vil give mulighed for, at infrastrukturforvalteren kan udføre de påbudte ledningsarbejder for ledningsejerens regning, såfremt ledningsejeren ikke udfører de påkrævede ledningsarbejder og dermed forsinker infrastrukturforvalterens arbejde. Denne bestemmelse er alene tiltænkt anvendt for at kunne fastsætte realistiske frister for udførelse af ledningsarbejder, og at disse arbejder udføres af ledningsejeren som forudsat.

Det følger af det foreslåede § 24 c, stk. 5, at tvister om betaling for arbejder på eller af hensyn til ledninger kan indbringes for transportministeren.

UDKAST

Det foreslåede stykke vil medføre, at der indføres en klageadgang til transportministeren. Ved behandlingen af tvisten, vil det skulle vurderes, om der reelt har været taget hensyn til begge parter, og om drøftelserne om tilrettelæggelsen har fundet sted. Hermed sikres, at parterne kan få prøvet omfanget af betalingsforpligtelsen.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.5 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 13

Jernbaneloven indeholder ikke hjemmel til, at transportministeren kan afvise opførelse af nye anlæg eller omfattende arbejder på eksisterende anlæg på og i tilknytning til samt i nærheden af det statslige jernbanelinjen. På samme vis hjemler loven ikke, at transportministeren kan afvise tredjeparters ønske om at foretage arbejder på og i tilknytning til samt i nærheden af det statslige jernbanelinjen, på nær hvor der kan meddeles afslag på en gravetilladelse på grund af sikkerhedsmæssige årsager jf. jernbanelovens § 24, nr. 1.

Det følger af det foreslåede § 29 a, stk. 1, at transportministeren kan afvise nye anlæg samt omfattende ændringer på eksisterende anlæg på og i tilknytning til samt i nærheden af det statslige jernbanelinjen, når det er nødvendigt af hensyn til jernbanelinjenets funktionalitet og sikkerhed.

Den foreslåede § 29 a, stk. 1, vil medføre, at eksempelvis transportministeren med en sådan hjemmel får mulighed for at afvise anmodninger om arbejder i nærheden af jernbanen ud fra hensyn til jernbanelinjenets funktionalitet, herunder samfundsøkonomiske hensyn samt sikkerhedsmæssige hensyn.

Baggrunden for bestemmelsen er, at etablering af nye eller ændring af eksisterende anlæg samt arbejder i nærheden af jernbanen kan have betydning for trafikafviklingen, skabe forsinkelse eller fordyrelse af et jernbaneprojekt samt have direkte betydning for rettidigheden. Eksempelvis indbefatter Bannedanmarks gennemførelse af Signalprogrammet blandt andet gennemgang

UDKAST

og ændringer af samtlige overkørsler. Såfremt der ved et tredjepartsprojekt skal etableres nye overkørsler på vejmyndighedens initiativ, vil disse skulle indpasses i Banedanmarks projektportefølje. Er dette ikke muligt, vil det medføre forsinkelse og/eller fordyrelse af Signalprogrammets udruhning.

Det er forventningen at transportministerens beføjelse i § 29 a, stk. 1 delegeres til Banedanmark vedr. statens infrastruktur.

Det følger af det foreslåede § 29 a, stk. 2, at transportministeren kan fastsætte nærmere regler om afvisning af projekter omfattet af stk. 1.

Den foreslåede § 29 a, stk. 2, vil medføre, at der gives mulighed for at fastsætte nærmere regler om afvisning af projekter, herunder nye anlæg samt omfattende ændringer på eksisterende anlæg på og i tilknytning til samt i nærheden af det statslige jernbanenet. Der er forventningen, at kompetencen vil blive delegeret til Banedanmark, som herefter vil fastsætte nærmere regler om sagsbehandling af sager omfattet af bestemmelsen.

Det bemærkes at bestemmelsen også kan være af relevans for anden infrastruktur end statens infrastruktur.

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

Til nr. 14

Der er tale om lovteknisk konsekvensændring af jernbanelovens § 30, stk. 2, nr. 7, som følge af indsættelse af et nyt nr. 9.

Der henvises til lovforslagets § 1, nr. 16.

Til nr. 15

Der er tale om lovteknisk konsekvensændring af jernbanelovens § 30, stk. 2, nr. 8, som følge af indsættelse af et nyt nr. 9.

Der henvises til lovforslagets § 1, nr. 16.

Til nr. 16

Når en anlægsmyndighed, herunder Banedanmark, anlægger jernbane eller udfører arbejder i tilknytning til jernbanen, vil det kunne medføre væsentlige påvirkninger af naturområder, ved at naturen ændres, gennemskæres eller nedlægges. Naturbeskyttelsesloven, som har til formål at beskytte naturen med dens bestand af vilde dyr og planter samt deres levesteder og de landskabelige, kulturhistoriske, naturvidenskabelige og undervisningsmæssige værdier, indeholder eksempelvis et forbud mod tilstandsændring af udpeget naturtyper, jf. § 3 i lovbekendtgørelse nr. 1986 af 27. oktober 2021 om naturbeskyttelse. Herudover indeholder lovbekendtgørelse nr. 315 af 28. marts 2019 om skove ligeledes forbud mod at opføre bygninger, etablering af anlæg samt gennemførelse af terrænændringer eller anbringes affald på fredskovspligtige arealer, jf. lovens § 11, stk. 1.

I nogle tilfælde vil det være nødvendigt, at anlægsmyndigheden anlægger jernbane eller udføre jernbanerelaterede arbejder i beskyttet natur. I sådanne tilfælde vil anlægsmyndigheden skulle søge dispensation til at kunne udføre arbejder på et sådant areal.

Erstatningsbiotoperne skal ofte efter krav fra kommunen anlægges som erstatning for den nedlagte beskyttede natur i en større størrelsesorden (1:2 eller 1:3). Erstatningsbiotoperne vil danne sig over tid, hvorefter ny skov eksempelvis ikke vil bidrage i samme grad til CO₂ reduktionen som ældre skov vil.

Ved den nuværende praksis søger Banedanmark at indgå aftale med lodsejer om ret til at kunne opføre erstatningsbiotoper på lodsejers areal. I praksis betyder det, at Banedanmark, efter indgåelse af aftale med lodsejeren, tinglyser en servitut på lodsejers ejendommen med Banedanmark som påtaleberettiget. Servituten pålægger lodsejeren at vedligeholde det etablerede erstatningsbiotop indtil aftalens ophør. Banedanmark afholder almindeligvis samtlige omkostninger ved tinglysning.

Muligheden for at kunne indgå aftaler med lodsejere om etablering af erstatningsbiotoper begrænses af saglige, herunder blandt andet naturfaglige, hensyn til erstatningsbiotoperne. Det anbefales blandt andet ofte, at erstatningsnatur udlægges tættest muligt på det sted, hvor et naturområde fjernes af hensyn til den økologiske funktionalitet, andelen af naturareal i det lokale landskab og for at bevare de rekreative muligheder lokalt.

Miljø- og Fødevarerklagenævnet anfører i flere af sine afgørelser, at erstatningsnaturen som udgangspunkt bør udlægges på arealer i nærheden af de naturområder, der påvirkes af projektet, når det er muligt.

Når der skal opsøges et egnet areal til erstatningsbiotopen, vil det dog ikke nødvendigvis være muligt, at det ligger i umiddelbar forlængelse af den nedlagte natur. Nærhedskriteriet kan ligeledes fremgå som et vilkår i en dispensation til naturbeskyttelseslovens § 3 og er fremhævet i bemærkningerne til nogle anlægslove, jf. f.eks. Folketingstidende 2009-10, A, L 134 som fremsat, side 13, hvor det i afsnit 8.2.3.9 om Jersie Mose er anført, at: ”Erstatningsnatur kan placeres i lavbundsarealer inden for den biologiske spredningskorridor ved Jersie Mose”.

Banedanmark og Vejdirektoratet foretager begge store anlægsarbejder, hvor det er nødvendigt at kunne ekspropriere til statslige formål, herunder til brug for etablering af erstatningsbiotoper. I den nugældende jernbanelovgivning er der ikke udtrykkelig hjemmel til, at Banedanmark kan tilegne sig arealer eller rettigheder til arealer ved ekspropriation med henblik på at opføre erstatningsbiotoper, når dette er påkrævet som et vilkår udstedt af kommunen i form af en dispensation efter naturbeskyttelseslovens § 3. Dette har Vejdirektoratet mulighed for i vejlovens § 97.

Det foreslås med den foreslåede ændring af bestemmelsen i § 30, stk. 2, at indføre en ny hjemmel i et nyt nr. 9, hvorefter transportministeren, til statslige anlæg, kan iværksætte eller, for så vidt angår ikke-statslige anlæg, til-

UDKAST

lade, at anlægsmyndigheden iværksætter ekspropriation til etablering af erstatningsbiotoper og andre foranstaltninger til kompensation for banens indgreb i naturtilstanden.

Ved det foreslåede § 30, stk. 2, nr. 9, foretages der, med afsæt fra vejlovens ekspropriationshjemmel i § 97, en udvidelse af ekspropriationshjemlen på jernbaneområdet. Det foreslåede § 30, stk. 2, nr. 9, skal sikre en ensartet anvendelse og fortolkning af hvilke formål og foranstaltninger, der kan eksproprieres til, herunder at denne skal afhænge af den til enhver tid relevante tekniske udvikling. Det fremgår af bemærkningerne til lov nr. 1520 af 27. december 2014 om offentlige veje m.v., jf. Folketingstidende 2014-15, A, L 20, som fremsat, side 75, at § 97 eksempelvis kan anvendes til at ekspropriere til erstatningsbiotoper og andre foranstaltninger til kompensation for vejenes indgreb i naturtilstanden. Der er med nærværende lovforslag til ændring af jernbaneloven valgt at benytte samme formulering, som der er anvendt fra bemærkningerne til vejloven.

Det foreslåede § 30, stk. 2, nr. 9, vil medføre, at der kan foretages ekspropriation til etablering af erstatningsbiotoper og andre foranstaltninger til kompensation for banens indgreb i naturtilstanden. Det foreslåede § 30, stk. 2, nr. 9, vil sidestille anlægsprojekter på vej- og baneområdet, hvor det er nødvendigt, at ekspropriere til etablering af erstatningsbiotoper og andre foranstaltninger til kompensation for banens indgreb i naturtilstanden.

Ekspropriation i henhold til den foreslåede § 30, stk. 2, nr. 9, skal ske efter de gældende regler i jernbaneloven, jf. lovens kapitel 6, hvilket betyder, at enten Kommissarius ved Statens Eksproportioner i Jylland eller på Øerne, afhængig af placeringen af erstatningsbiotopen, foretager en prøvelse af, om den enkelte ekspropriation er nødvendig. Nødvendighedskravet er udtryk for, at det almindelige proportionalitetsprincip skal være opfyldt.

Banedanmark vil som udgangspunkt afsøge muligheden for at indgå privatretnlige aftaler med lodsejere om afståelse eller rådighedsbegrænsning af are-

UDKAST

aler til brug for ved etablering af erstatningsbiotoper og andre foranstaltninger til kompensation for banens indgreb i naturen. Såfremt en aftale kan opnås med lodsejer på acceptable vilkår, vil Banedanmark indgå sådanne aftaler. Såfremt det ikke er muligt at indgå en privatretlig aftale med en lodsejer om afståelse eller rådighedsbegrænsning af et areal, vil det være nødvendigt at foretage ekspropriation i medfør af den foreslåede § 30, stk. 2, nr. 9.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.7. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 17

Efter gældende ret kan transportministeren med hjemmel i § 54 i jernbaneloven fastsætte regler om transport af farligt gods på jernbaneområdet, herunder om virksomhedernes indberetninger om forhold vedrørende farligt gods. Når det gælder muligheden for at fastsætte restriktioner eller forbud relateret til farligt gods, er der efter gældende ret alene hjemmel hertil, når dette kan begrundes i jernbanesikkerhedsmæssige hensyn. Hjemmel hertil er fastsat i jernbanelovens kapitel 11 om jernbanesikkerhed og interoperabilitet. Det fremgår blandt andet af § 56, at transportministeren kan fastsætte regler om sikkerhed og interoperabilitet på jernbaneområdet. Beføjelsen efter § 56 er delegeret til Trafikstyrelsen, og det er også Trafikstyrelsen, der fører tilsyn med jernbanevirksomhederne. Såfremt Trafikstyrelsen kan konstatere, at gældende lovgivning ikke lever op til de sikkerhedsmæssige forskrifter, kan Trafikstyrelsen udstede påbud og forbud, jf. §§ 70-75. Transportministeren kan efter gældende ret imidlertid ikke fastsætte regler, der regulerer eller forbyder transport af farligt gods ud fra andre hensyn end sikkerheden under transport.

Det foreslås at indsætte en ny § 54 a i jernbaneloven, hvorefter transportministeren kan fastsætte regler om at regulere eller forbyde transport af farligt gods, når det er begrundet i andre hensyn end sikkerheden under transport.

UDKAST

Den foreslåede bestemmelse skal fortolkes i lyset af artikel 1, stk. 5, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/68/EF af 24. september 2008 om indlandstransport af farligt gods. Bestemmelsens anvendelsesområdet vil dog være begrænset, idet reglerne om EU-rettens fri bevægelighed fortsat skal iagttages. Såfremt der fastsættes regler om at regulere eller forbyde transport af farligt gods, skal dette således være begrundet i hensyn, som er i overensstemmelse med EU-retten. Det omfatter blandt andet restriktioner eller forbud af hensyn til miljøbeskyttelse eller hensynet til den nationale sikkerhed, som det fremgår af direktivets præambel nr. 11. Derudover kan øvrige legitime hensyn såsom hensynet til den offentlige orden, offentlige sikkerhed og offentlige sundhed efter EU-domstolens praksis ligeledes efter omstændighederne konkret begrunde en restriktion eller et forbud mod transport af farligt gods på jernbaneområdet.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.8 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 18

Der findes ikke i dag bestemmelser i jernbaneloven, der fastlægger hvordan gods skal være anbragt under transport. Det skyldes, at det ifølge EU-reglerne på området er op til virksomheden selv at fastsætte, hvordan gods transporteres sikkert. Det følger af Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/773 af 16. maj 2019 om den tekniske specifikation for interoperabilitet gældende for delsystemet Drift og trafikstyring i jernbanesystemet i Den Europæiske Union og om ophævelse af afgørelse 2012/757/EU, at jernbanevirksomheder skal sørge for, at godsvogne er læsset på en sikker og forsvarlig måde under hele transporten. Jernbaneloven indeholder ikke en bestemmelse, hvorefter der kan ifaldes strafansvar, hvis gods ikke er anbragt sikkerhedsmæssigt forsvarligt under transport.

Det følger af den foreslåede § 57 a, at gods skal være anbragt således, at det ikke kan frembyde fare for personer eller medføre skade på ejendom. Det

UDKAST

må endvidere ikke kunne slæbe eller falde af, forårsage forstyrrende ulemper eller kunne flytte sig uden for togets profil under kørsel.

Den foreslåede § 57 a vil medføre, at virksomheder skal sikre, at deres gods er fastspændt på en sådan måde, at det ikke kan frembyde fare for personer eller medføre skade på ejendom.

Bestemmelsen skal ses som et skærpet ansvar for virksomheder til at sikre, at deres gods er sikkerhedsmæssigt forsvarligt anbragt inden transport. Det er ikke nødvendigt for at have overtrådt bestemmelsen, at der har været konkret fare for personer eller fare for skade på ejendom. Godset vil alene skulle have være anbragt således, at det er egnet til at kunne frembyde fare for personer og skade på ejendom.

Gods, som defineret i den foreslåede § 57 a, skal fortolkes bredt og dækker bl.a. over almindeligt gods, herunder varer, men dækker ligeledes over sættevognstrailere på lommevogne, trailer med sidesmækker og presenninger, som ligeledes skal anses som gods. Også andre genstande og objekter, der stammer fra en togvogn omfattes af begrebet. Materialer og genstande fra arbejdskøretøjer er også omfattet af bestemmelsen. Opregningen er ikke udtømmende.

Den foreslåede § 57 a anses for overtrådt når eksempelvis gods eller tredjemandsgenstande falder af togvogne, herunder når presenninger helt eller delvist falder af togvogne under kørsel, når sættevognstrailere på lommevogne eller andet på togmateriellet er profiloverskridende under kørsel. Det vil eksempelvis sige, hvor dele overskrider et af de foreskrevne læsseprofiler, som er gældende for den pågældende strækning under kørsel m.m. Fritrumsprofilet er højden og bredden på det frie rum, der altid skal være til stede omkring et jernbanespor for at sikre den frie passage af rullende materiel.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.13 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

UDKAST

Det følger af jernbanelovens § 61, stk. 1, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen (nu Trafikstyrelsen) godkender de sikkerhedsregler, herunder trafikale sikkerhedsregler, som infrastrukturforvaltere udarbejder, jf. dog stk. 3. Efter bestemmelsens stk. 2 godkender Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen jernbanevirksomheders trafikale sikkerhedsregler, jf. dog stk. 3. Det følger af bestemmelsens stk. 3, at infrastrukturforvaltere kan udarbejde og ændre egne sikkerhedsregler, herunder trafikale sikkerhedsregler, i henhold til virksomhedens sikkerhedsledelsessystem uden Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens godkendelse, hvis de krav, der er fastsat i medfør af stk. 4, er opfyldt. Tilsvarende gælder for jernbanevirksomheder i forbindelse med udarbejdelse og ændring af trafikale sikkerhedsregler. Stk. 4 giver Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen mulighed for at fastsætte regler om, hvilke krav infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder skal opfylde, for at de kan udarbejde og ændre sikkerhedsregler, herunder trafikale sikkerhedsregler i henhold til deres sikkerhedsledelsessystem uden Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens godkendelse. Dette indbefatter regler om brug af en uafhængig tredjeparts vurdering i forbindelse med udarbejdelse og ændringer af sikkerhedsregler, herunder trafikale sikkerhedsregler. Efter stk. 5 kan transport-, bygnings- og boligministeren fastsætte nærmere regler om godkendelse af sikkerhedsregler, jf. stk. 1 og 2.

Trafikstyrelsen har i medfør af den nuværende bestemmelse i jernbaneloven godkendt trafikale og tekniske sikkerhedsregler og i vidt omfang gjort brug af uafhængige tredjeparters vurderinger i den forbindelse.

Der er udstedt bekendtgørelse nr. 814 af 3. juni 2022 om infrastrukturforvalteres tekniske sikkerhedsregler på jernbanen, som fastsætter krav om Trafikstyrelsens godkendelse af infrastrukturforvalteres tekniske sikkerhedsregler, herunder krav om brug af en uafhængig tredjeparts vurdering i forbindelse med udarbejdelse og ændring af tekniske sikkerhedsregler.

UDKAST

Der er samtidigt i bekendtgørelsen fastsat regler indeholdende krav, som gør, at infrastrukturforvaltere kan udarbejde og ændre tekniske sikkerhedsregler i henhold til deres sikkerhedsledelsessystem uden forudgående godkendelse fra Trafikstyrelsen.

Det følger af den foreslåede ændring af § 61, at Trafikstyrelsen kan fastsætte regler om infrastrukturforvalteres tekniske sikkerhedsregler, herunder regler om krav om brug af en uafhængig tredjeparts vurdering i forbindelse med udarbejdelse og ændring af sikkerhedsregler.

Det foreslås, at der også fremover er hjemmel til at kræve, at infrastrukturforvaltere gør brug af uafhængige tredjeparters vurderinger i forbindelse med udarbejdelse og ændring af tekniske sikkerhedsregler.

Det foreslås samtidigt, at den nuværende bestemmelses krav om blandt andet Trafikstyrelsens godkendelse af trafikale sikkerhedsregler udgår, hvorefter infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder i overensstemmelse med EU-reguleringen skal sikre sig, at udarbejdelse og ændring af trafikale sikkerhedsregler sker i overensstemmelse med den pågældende virksomheds sikkerhedsledelsessystem, og i fornødent omfang med inddragelse af vurdering fra uafhængig tredjepart.

Det vil være hensigten, at førømtalte bekendtgørelse om infrastrukturforvalteres tekniske sikkerhedsregler på jernbanen videreføres.

Det bemærkes, at Trafikstyrelsen efter lovens almindelige tilsynsregler også fremover vil føre tilsyn med jernbanevirksomheders og infrastrukturforvalteres sikkerhedsledelsessystemer, herunder om virksomhedernes sikkerhedsledelsessystemer indeholder de nødvendige processer for udarbejdelse og ændring af sikkerhedsregler.

UDKAST

Tilsvarende har Trafikstyrelsen fortsat mulighed for at udstede påbud og forbud i de tilfælde, hvor sikkerhedsledelsessystemerne er mangelfulde, eller hvor manglende overholdelse af de krav, der følger af EU-reguleringen, kan udgøre en fare for jernbanesikkerheden.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 20

Bestemmelsen i § 62, stk. 2, fastslår det såkaldte ”skadevolderprincip”, hvorefter den instans, der er ansvarlig for et anlægsprojekt, der medfører ændrede forhold i sikkerhedsniveauet i niveauoverkørslen, som hovedregel også er den, der skal afholde udgifterne til de ændringer i anlæg til sikring af vejtrafikken i niveauoverkørsler, der er påkrævet for, at niveauoverkørslen lever op til gældende sikkerhedskrav. Det betyder, at hvis sikkerhedsniveauet i niveauoverkørslen ændres som følge af et anlægsarbejde på vejnettet, afholdes udgifterne til ændringer eller etablering af anlæg til sikring af vejtrafikken i niveauoverkørsler af vejmyndigheden. Efter vejloven er vejmyndigheden den myndighed, som administrerer en offentlig vej. Tilsvarende afholdes udgifterne til ændringer eller forbedringer af anlæg til sikring af vejtrafikken i niveauoverkørsler af infrastrukturforvalteren, hvis sikkerhedsniveauet i niveauoverkørslen ændres som følge af et anlægsarbejde på banenettet.

Udgifterne til den fremtidige drift og vedligeholdelse af sikkerhedsforanstaltningerne afholdes dog altid af infrastrukturforvalteren, jf. stk. 1, uanset hvem der har afholdt udgiften til ændringen eller etableringen af anlæg til sikring af vejtrafikken i niveauoverkørslen. Anlæg til sikring af vejtrafikken i niveauoverkørsler er blandt andet krydsmærker, klokker, advarselssignalanlæg og bomanlæg, og er blandt andet udstyret med klokker, blinklys eller automatiske bomme.

UDKAST

Ud fra gældende ret skal pågældende vejmyndighed alene betale for anlægsarbejder på vejnettet ved etablering af nye eller omfattende ændringer på det eksisterende anlæg til sikring af vejtrafikken i niveauoverkørsel. Ordlyden ”omfattende” kan give anledning til fortolkningstvivel.

Det foreslås at ændre § 62, *stk. 2, 1. pkt.*, således at ”omfattende” udgår, og at ”som kan påvirke jernbanesikkerheden” indsættes efter ”niveauoverkørsel”.

Hermed præciseres, at ændringens omfang skal have en karakter, der kan påvirke jernbanesikkerheden, og som ligger ud over infrastrukturforvalteren almindelige vedligeholdelses- og driftspligt. På denne måde er det skadevolderen, som uanset ændringens størrelse skal afholde udgifterne til etablering eller ændring af anlægget, så længe det påvirker jernbanesikkerheden. Der er ikke med ændringen tiltænkt en ændring af gældende ret, men har i første række været et ønske om en sproglig præcisering.

Ændringen af lovtæksten har yderligere til formål at tydeliggøre, hvorvidt det er infrastrukturforvalteren eller vejmyndigheden, der skal finansiere udgifterne til sikring af svage trafikanter. Ved svage trafikanter sigtes der f.eks. til cyklister og fodgængere.

Det foreslås således tydeliggjort, at vejmyndighederne betaler udgifterne for etablering af nye anlæg til sikring af vejtrafikken i niveauoverkørsler, hvis formålet med anlægget er at forøge kapaciteten af motorkøretøjer, herunder til sikring af de svage trafikanter. Vejmyndigheden skal ligeledes afholde udgifter ved ændring af eksisterende anlæg.

Derimod betaler infrastrukturforvalteren for udgifter til sikring af vejtrafikken ved sikrede niveauoverkørsler, hvor ændringen foretages af hensyn til togtrafikken, og som ikke har til formål at forøge kapaciteten for motorkøretøjer eller at sikre de svage trafikanter.

UDKAST

Udgifter til ændringer i anlæg til sikring af vejtrafikken i niveauoverkørsler, der ikke kan henføres til et anlægsprojekt på enten vej- eller banenettet, afholdes af infrastrukturforvalteren, der som ansvarlig for sikkerheden i niveauoverkørslen skal sørge for, at niveauoverkørslen lever op til gældende sikkerhedskrav. Det vil typisk være tilfældet, hvor infrastrukturforvalteren selv vurderer, f.eks. som følge af den almindelige udvikling i vejtrafikken, at yderligere anlæg til sikring af vejtrafikken i niveauoverkørslen er påkrævet. Herudover kan Trafikstyrelsen som tilsynsmyndighed vurdere, at der er behov for at pålægge infrastrukturforvalteren at etablere eller ændre anlæg til sikring af vejtrafikken i niveauoverkørsler. Også i disse tilfælde afholdes udgifterne af infrastrukturforvalteren.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.9 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 21

Der er tale om en konsekvensændring, idet § 11, stk. 2, bliver til § 11, stk. 3, med henvisning til lovforslagets § 1, nr. 10.

Til nr. 22

Den gældende bestemmelse i § 78, stk. 4, medfører, at ansatte i Trafikstyrelsen og eventuelle tilkaldte sagkyndige under ansvar efter straffelovens § 152-152 e er forpligtet til over for uvedkommende at hemmeligholde oplysninger, som indberettes i henhold til § 78, stk. 1-3, samt i henhold til regler fastsat i medfør af det foreslåede stk. 5

Der er tale om en særlig bestemmelse om tavshedspligt for så vidt angår oplysninger, der er indberetningspligtige efter lovens § 78, stk. 1-3, samt i henhold til regler fastsat i medfør af det foreslåede stk. 5.

De særlige hensyn bag tavshedspligten er at sikre, at sikkerhedsmyndigheden i forbindelse med det forebyggende jernbanesikkerhedsarbejde modtager flest mulige oplysninger. Det er vurderingen, at sikkerhedsmyndigheden

UDKAST

kun vil få et tilstrækkeligt stort antal indberetninger til brug for det forebyggende jernbanesikkerhedsmæssige analysearbejde, hvis det sikres, at indberetningerne er underlagt særlige bestemmelser om tavshedspligt i forbindelse med myndighedernes efterfølgende håndtering af indberetningerne.

Det følger af den foreslåede ændring af § 78, stk. 4, at, ansatte på Transportministeriets ressortområde og eventuelle tilkaldte sagkyndige under ansvar efter straffelovens § 152-152 e er forpligtet til over for uvedkommende at hemmeligholde oplysninger, som indberettes i henhold til § 78, stk. 1-3 samt i henhold til regler fastsat i medfør af det foreslåede stk. 5.

Den foreslåede bestemmelse i § 78, stk. 4, vil medføre, at omfanget af personer, der er forpligtet til at hemmeligholde oplysninger, der skal indberettes i henhold til § 78, stk. 1-3, samt i henhold til regler fastsat i medfør af det foreslåede stk. 5, udvides. Det er således ikke alene ansatte i Trafikstyrelsen og eventuelle tilkaldte sagkyndige, der vil være omfattet, men derimod ansatte på Transportministeriets ressortområde som vil blive omfattet af bestemmelsen. Der er tale om en tavshedspligt, som svarer til den tavshedspligt, der gælder i forbindelse med ulykker og hændelser luftfartsområdet efter luftfartslovens § 89 b.

Ansatte på Transportministeriets område skal forstås bredt. Bestemmelsen vil bl.a. omfatte offentlige myndigheder på Transportministeriets ressortområde, men herudover også offentlige virksomheder som Sund & Bælt Holding A/S og DSB. Det betyder blandt andet også, at ansatte i f.eks. Transportministeriets departement, Banedanmark og DSB fremadrettet er omfattet af tavshedspligten. Transportministeriet kan, som ansvarlig for lovgivningen på jernbaneområdet, komme i besiddelse af oplysninger om indberetninger omfattet af jernbanelovens § 78, stk. 1-3, samt indberetninger efter bekendtgørelse nr. 707 af 20. maj 2020 om indberetning af data på jernbaneområdet vedrørende ulykker og forløbere til ulykker m.v. til Trafikstyrelsen. Herudover kan Banedanmark, som følge af deres rolle som infrastrukturforvalter på statens jernbane, ligeledes være i besiddelse af sådanne oplysninger. Det er på den baggrund nødvendigt at udvide bestemmelsens anvendel-

UDKAST

sesområde, så oplysninger omfattet af § 78, stk. 1-3, nyder samme beskyttelse, uanset hvem på Transportministeriets ressortområde de omhandlede oplysninger forelægges hos, da det ellers vil udhule beskyttelsen af indberetningspligtige oplysninger og indebære risiko for, at kvaliteten og mængden af data, der indberettes til Trafikstyrelsen, vil blive sænket til skade for sikkerheden på jernbanen.

Det fremgår af bestemmelsen, at indberetninger skal hemmeligholdes for uvedkommende. Uvedkommende skal forstås som, at oplysningerne alene må deles med personer, der beskæftiger sig med jernbanesikkerhedsrelaterede arbejde, eller personer, der er direkte involveret i, eller fremtidigt skal deltage i behandlingen af sager, der omfatter oplysningerne, der er indberetningspligtige efter § 78, stk. 1-3. I tilfælde, hvor oplysninger om indberetninger allerede er offentligt tilgængelige andre steder, vil de offentligt tilgængelige oplysninger ikke være underlagt tavshedspligt efter § 78, stk. 4, og derfor kunne videregives, for eksempel ved aktindsigt.

Oplysninger omfattet af bestemmelsen kan videregives til udenlandske myndigheder og internationale organisationer, når det følger af Danmarks internationale forpligtelse og den pågældende myndighed eller organisation er undergivet tavshedspligt i samme omfang som Trafikstyrelsen.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.10 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 23

Efter den gældende § 80, stk. 1, i jernbaneloven skal jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere indbyrdes koordinere planlægning og udførelse af beredskabsopgaver, herunder også vedrørende jernbanesikringsopgaver og opgaver varetaget af virksomhedshjemmeværnet.

Det foreslås, at der i § 80, stk. 1, 2. pkt., foretages en ændring, således at "virksomhedshjemmeværnet" ændres til: "Hjemmeværnet".

UDKAST

Virksomhedshjemmeværnet blev pr. 1. januar 2017 nedlagt som selvstændig myndighed. Ændringen fremgår af Forsvarsministeriets cirkulære nr. 9014 af 10. januar 2017 om Hjemmeværnets inddeling m.v. i medfør af § 5 i lov om hjemmeværnet, jf. lovbekendtgørelse nr. 198 af 9. februar 2007, som ændret ved lov nr. 1552 af 13. december 2016 i lov om ændring af lov om hjemmeværnet. Virksomhedshjemmeværnet har herefter haft status som underafdelinger ved hærhjemmeværnsdistrikterne. Der er ikke ud over den organisatoriske ændring af Hjemmeværnet med bestemmelsen tiltænkt nogle materielle ændringer af retstilstanden. Det er fortsat hensigten, at det er den del af Hjemmeværnet, der løbende modtager uddannelse i, hvordan man færdes på jernbanen, der omfattes af bestemmelsen i jernbanelovens § 80, stk. 1.

Til nr. 24

Den gældende bestemmelse i lovens § 83, stk. 6, bestemmer, at transportministeren på ethvert tidspunkt kan pålægge Havarikommissionen, at foretage yderligere undersøgelser i en sag.

Det følger af den foreslåede ændring af § 83, stk. 6, at transportministeren kan anmode Havarikommissionen om at foretage yderligere undersøgelser i en sag.

Den foreslåede ændring af § 83, stk. 6, er en videreførelse af principperne i den nugældende jernbanelovs § 83, stk. 6, og vil medføre, at der sker en præcisering af gældende ret, således at bestemmelsen bringes i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2016/798/EU af 11. maj 2016 om jernbanesikkerhed.

Bestemmelsen ændrer således ikke på den nuværende retsstilling og skal ses i lyset af, at Havarikommissionen er en uafhængig myndighed, jf. jernbanelovens § 94, stk. 2. Transportministerens adgang til at kunne anmode Havarikommissionen om at foretage yderligere undersøgelser relaterer sig således alene til undersøgelsens omfang og ikke dens resultat.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 25

Efter gældende ret er Jernbanenævnet uafhængigt og ikke undergivet instruktionsbeføjelse fra transportministeren. Jernbanenævnet skal i sin sammensætning, organisering og virke være uafhængigt af enhver jernbanevirksomhed, infrastrukturforvalter og ansøger og ethvert afgiftsorgan. Jernbanenævnet skal desuden være funktionelt uafhængigt af enhver kompetent myndighed, der tager sig af tildelingen af en kontrakt om offentlig tjeneste. Bestemmelsen er en implementering af direktiv 2012/34 om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde artikel 55, stk. 1. Bestemmelsen er i dag implementeret i jernbanelovens § 103, stk. 2.

Med lovforslaget foreslås det, at § 103, stk. 1, affattes således, at Jernbanenævnet er en særskilt myndighed, der organisatorisk, funktionelt, hierarkisk og med hensyn til beslutningstagning er retligt adskilt fra og uafhængigt af enhver anden offentlig eller privat enhed. Jernbanenævnet er med hensyn til organisation, finansieringsbeslutninger, retlig struktur og beslutningstagning være uafhængigt af enhver jernbanevirksomhed, infrastrukturforvalter, ansøger af infrastrukturkapacitet og ethvert tildelings- og afgiftsorgan. Jernbanenævnet er desuden funktionelt uafhængigt af enhver kompetent myndighed, der tager sig af tildelingen af en kontrakt om offentlig tjeneste. Jernbanenævnet er ikke undergivet transportministerens instruktionsbeføjelse.

Der er med den foreslåede bestemmelse alene tale om en præcisering af bestemmelsen, således at bestemmelsen får en mere tekstnær ordlyd i forhold til artikel 55, stk. 1, i direktiv 2012/34 om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde. Det foreslås imidlertid, at bestemmelser om Jernbanenævnets oprettelse og krav til uafhængighed vil blive placeret indledningsvist i stk. 1, hvor den tidligere har været placeret i stk. 2. Bestemmelsen relaterer sig til EU-Kommissionens åbningsskrivelse fra juni 2021 og medfører en korrekt implementering af artikel 55, stk. 1.

Den foreslåede bestemmelse har ikke til formål at ændre materielt på Jernbanenævnets virke, og der er med justeringerne i forhold til den eksisterende

UDKAST

bestemmelse alene tale om at fremhæve nævnets uafhængighed fra andre myndigheder. Det bemærkes dog hertil, at Jernbanenævnet organisatorisk kan slås sammen med Trafikstyrelsen, der er sikkerhedsmyndighed på jernbaneområdet, såfremt en sådan fælles enhed opfylder de krav om uafhængighed, som fremgår af den foreslåede § 103, stk. 1, jf. direktivets artikel 55, stk. 2.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 26

Efter gældende ret varetager Jernbanenævnet tilsyns- og klagefunktioner på jernbaneområdet, og Jernbanenævnet kan undersøge sager på eget initiativ eller efter klage. Dette følger af jernbanelovens § 103, stk. 1. Det følger imidlertid ikke direkte af bestemmelsens ordlyd, at Jernbanenævnet kan træffe bindende afgørelser for virksomheder på jernbaneområdet, trods dette har været hensigten med bestemmelsen, der implementerer direktiv 2012/34 om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde.

Højesteret har ved dom af 15. juni 2020 (gengivet i Ugeskrift for Retsvæsen 2020, side 2922) slået fast, at jernbanelovens § 103, stk. 1, jf. stk. 3, generelt må forstås således, at Jernbanenævnet som tilsynsmyndighed på eget initiativ kan træffe bindende afgørelser med henblik på at korrigere forskelsbehandling af ansøgere, markedsforvridning og alle andre former for uønsket udvikling på de nævnte markeder. Højesteret anførte videre, at en sådan hjemmel må være forudsat i § 107, nr. 2, om tvangsbøder og fremgår herudover af den dagældende § 4 (nugældende § 9) i bekendtgørelse nr. 2424 af 13. december 2021 om Jernbanenævnet. Det i forarbejderne anførte om, at Jernbanenævnet kan afgive vejledende udtalelser er ifølge Højesteret alene et eksempel på nævnets beføjelser som tilsynsmyndighed og ikke udtryk for at nævnet ikke har kompetence til at træffe afgørelser med bindende virkning.

UDKAST

Med lovforslaget foreslås det, at § 103, stk. 2, affattes således, at Jernbanenævnet varetager tilsyns- og klagefunktioner på jernbaneområdet. Jernbanenævnet kan undersøge sager på eget initiativ eller efter klage og kan træffe afgørelse i sådanne sager. Jernbanenævnets afgørelser er bindende.

Den foreslåede ændring vil medføre at Jernbanenævnets kompetencebestemmelse flyttes ned i et stk. 2 efter stk. 1 om nævnets organisering. Derudover vil det medføre, at bestemmelsen præciseres, hvorefter det udtrykkeligt vil fremgå, at Jernbanenævnet har beføjelse til at træffe afgørelser med bindende virkning. Præciseringen er på linje med Højesterets dom af 15. juni 2020, som omtalt ovenfor. Jernbanenævnets afgørelser er ikke underlagt klageadgang til anden offentlig myndighed, men vil dog fortsat være underlagt domstolsprøvelse, såfremt Jernbanenævnets afgørelser indbringes inden for de nærmere angivne frister. Klagefrist fastsættes ved bekendtgørelse og fremgår i dag ved bekendtgørelse om Jernbanenævnet.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 27

Det følger af gældende jernbanelovens § 103, stk. 7, at transportministeren fastsætter nærmere regler om Jernbanenævnet, herunder om udpegning af medlemmer, udførelse af dets virksomhed, opgaver, sammensætning, sekretariatsbetjening og uafhængighed. Det fremgår imidlertid ikke udtrykkeligt af denne bestemmelse, at transportministeren kan fastsætte nærmere regler om indholdet og rækkevidden af Jernbanenævnets afgørelses- og tilsynskompetence. Reglerne er i dag udmøntet ved bekendtgørelse om Jernbanenævnet.

Med lovforslaget foreslås det, at § 103, stk. 7, affattes således, at transportministeren kan fastsætte nærmere regler om Jernbanenævnet, herunder om udpegning af medlemmer, udførelse af dets virksomhed, opgaver, indholdet og rækkevidden af dets afgørelses- og tilsynskompetence, sammensætning, sekretariatsbetjening og uafhængighed.

UDKAST

Med den foreslåede ændring af § 103, stk. 7, vil det blive præciseret, at kompetencen til at fastsætte nærmere regler om de opgaver, Jernbanenævnet skal varetage, også vil omfatte mulighed for at fastsætte nærmere regler om indholdet og rækkevidden af Jernbanenævnets afgørelses- og tilsynskompetence. Det fremgår ikke udtrykkeligt af ordlyden efter gældende ret, at transportministeren kan fastsætte nærmere regler om indholdet og rækkevidden af Jernbanenævnets afgørelses- og tilsynskompetence. Dette har dog været hensigten, og kan blandt andet udledes af bemærkningerne til jernbaneloven, jf. Folketingstidende 2014-15, A, L 162 som fremsat, side 88.

Endvidere kan det udledes af Højesterets dom af 15. juni 2020 (gengivet i Ugeskrift for Retsvæsen 2020 side 2922), at Jernbanenævnet generelt, men dog ikke i den konkrete sag, blandt andet har hjemmel til at træffe bindende afgørelser med henvisning til bekendtgørelse om Jernbanenævnets § 4 (nu § 9), der er udstedt med hjemmel i jernbanelovens § 103, stk. 7. Østre Landsret var kommet til det modsatte resultat.

Formålet med præciseringen af bemyndigelsesbestemmelsen er således at tilvejebringe en udtrykkelig hjemmel til, at regler om afgørelses- og tilsynskompetencen nærmere kan fastsættes ved bekendtgørelse. Bemyndigelsesbestemmelsen har hovedsagligt til formål at fastsætte regler om afgørelses- og tilsynskompetencer, der følger af EU-reguleringen på jernbaneområdet. Sådanne regler fremgår i dag ved bekendtgørelse om Jernbanenævnet. Det er ikke forventningen, at lovforslaget giver anledning til at ændre reglerne i bekendtgørelsen.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 28

Den gældende bestemmelse i § 109, stk. 6, medfører, at den afgift, som jernbanevirksomheder, virksomheder, der er certificerede efter regler fastsat i medfør af § 11, stk. 2, der bliver til stk. 3, jf. lovforslagets § 1, nr. 10, og

UDKAST

infrastrukturforvaltere, herunder bybaner, betaler, skal opkræves i januar med regulering i september måned. Mere specifikt skal grundbeløbet for det pågældende år opkræves i januar måned, og aktivitetsafgiften skal ligeledes opkræves i januar måned med regulering i september måned på grundlag af det foregående års opgjorte antal kørte togkilometer.

Den gældende bestemmelse i § 109, stk. 9, medfører, at transportministeren kan fastsætte nærmere regler om opkrævning m.v. af afgiften nævnt i stk. 1-4, herunder regler om betaling for rykkerskrivelser. Bemyndigelsen i § 109, stk. 9, er i dag delegeret til Trafikstyrelsen, jf. bekendtgørelse nr. 2432 om Trafikstyrelsens opgaver og beføjelser, klageadgang og kundgørelse af visse af Trafikstyrelsens forskrifter.

Det foreslås at ophæve § 109, stk. 6 og at der i stk. 9, der bliver stk. 8, efter ”herunder regler om” indsættes: ”tidspunktet for opkrævning af afgiften og”.

Den foreslåede ændring af bestemmelsen i § 109, stk. 9, der bliver stk. 8 vil medføre, at bemyndigelsen ligeledes vil indeholde mulighed for fastsættelse af regler om opkrævningstidspunkt.

Det foreslåede forventes udmøntet således, at opkrævningstidspunktet fremover fastsættes ved bekendtgørelse, så afgiften ikke længere skal opkræves i januar med regulering i september måned. Det er hensigten at fastsætte opkrævningstidspunktet til slutningen af året, hvor togkilometertallet er kendt, så der fremover ikke er behov for at opkræve virksomhederne to gange i løbet af året. Med bemyndigelsen til at fastsætte nærmere regler om blandt andet opkrævningstidspunkt sikres, at processen er nemmere at administrere for både virksomheder og Trafikstyrelsen.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.12 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 29

UDKAST

Den gældende bestemmelse i § 110, stk. 1, i jernbaneloven medfører, at transportministeren kan fastsætte regler om gebyrer til dækning af Trafikstyrelsens omkostninger ved varetagelse af de øvrige opgaver i henhold til denne lov eller regler fastsat i medfør af EU-regler på jernbaneområdet, herunder regler om opkrævning, rentetilskrivning efter renteloven, rykkerskrivelser m.v. Bemyndigelsen er udmøntet ved bekendtgørelse nr. 1544 af 15. december 2021 om Trafikstyrelsens og Jernbanenævnets gebyrer og afgifter på jernbaneområdet.

En tilsvarende bestemmelse gælder ikke for Banedanmarks opgavevaretagelse.

Banedanmark leverer beredskabsydelse til jernbanevirksomheder, virksomheder med eget sikkerhedscertifikat efter regler fastsat i medfør af jernbanelovens § 11, stk. 2, der bliver stk. 3, jf. lovforslagets § 1, nr. 10, samt andre private og offentlige parter. En beredskabsydelse kan eksempelvis ydes, hvor et tog eller anden type af maskine skal sporsættes efter et uheld eller en ulykke. Med den foreslåede bestemmelse vil der kunne fastsættes regler om brugerbetaling i form af timesatser.

Banedanmark er som infrastrukturforvalter forpligtet til at udbyde uddannelser for sikre af kompetencer og vedligeholdelse af disse. Dette følger af Banedanmarks sikkerhedsgodkendelse, jf. jernbanelovens § 59, stk. 1, og bekendtgørelse nr. 147 af 30. januar 2017 om sikkerhedsgodkendelse og sikkerhedscertifikat på jernbaneområdet. Der er ikke andre steder i jernbaneloven eller tilknyttede bekendtgørelser hjemmel til opkrævning af betaling for den uddannelse, som Banedanmark stiller til rådighed som infrastrukturforvalter.

Banedanmark udfører opgaver for og i samarbejde med eksterne aktører, på jernbaneinfrastrukturen, der ikke foranlediges af Banedanmark, men som f.eks. er, i en sådan nærhed af jernbanen, at arbejdet kan have betydning for jernbanenettets funktionalitet og sikkerhed. Fakturering for disse såkaldte tredjepartsprojekter udføres på baggrund af et skadevolderprincip, der blandt andet findes i jernbanelovens § 62 og på ulovbestemt grundlag, således at Banedanmark ikke får omkostninger forbundet med projektet.

UDKAST

Det følger af den foreslåede § 110 a, at transportministeren vil kunne fastsætte regler om betaling af gebyr for Banedanmarks opgavevaretagelse i forhold til beredskabsydelse, kurser og uddannelser og gebyr for opgaver i forbindelse med tredjepartsprojekter. De nærmere fastsatte regler vil kunne omfatte regler om opkrævning, rentetilskrivning efter renteloven, rykker-skrivelser m.v.

Den foreslåede bestemmelse i § 110 a vil medføre, at transportministeren kan fastsætte regler om, at Banedanmark kan opkræve gebyr for en række ydelser. Gebyrerne vil være omkostningsbaserede og blive udregnet i overensstemmelse med Finansministeriets budgetvejledning.

Med den foreslåede bestemmelse i § 110 a, vil der kunne fastsættes regler om gebyr i form af deltagerbetaling, herunder betaling forud for deltagelse, udeblivelse, tilbagebetaling m.v.

Den foreslåede bestemmelse i § 110 a vil medføre, at transportministeren vil kunne fastsætte regler om gebyr i form af timesatser, således at der opnås en klar hjemmel til faktureringen for samtlige af Banedanmarks udgifter i forbindelse med alle tredjepartsprojekter, herunder for sagsbehandlingen og myndighedsopgaver i relation til det konkrete tredjepartsprojekt, samt for de udgifter, Banedanmark måtte afholde til Trafikstyrelsen ved deres godkendelse af projektet.

Der henvises i øvrigt til den foreslåede § 29 a og pkt. 2.6 i lovforslagets bemærkninger om afvisning af nye anlæg samt omfattende ændringer på eksisterende anlæg.

Den foreslåede bestemmelse i § 110 a, vil derudover også medføre, at der kan fastsættes regler om opkrævning, rentetilskrivning efter renteloven, rykkerskrivelser m.v.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.11 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 30

UDKAST

Den nugældende § 111, stk. 5, medfører, at den afgift, der skal betales for Jernbanenævnets tilsyn, opkræves for det pågældende år i januar måned med regulering i september måned på grundlag af det foregående års opgjorte antal kørte togkilometer.

Den nugældende § 111, stk. 8, medfører, at transportministeren kan fastsætte nærmere regler om opkrævning m.v. af afgiften nævnt i stk. 1-4, herunder regler om betaling for rykkerskrivelser. Bemyndigelsen i § 111, stk. 8, er i dag delegeret til Trafikstyrelsen, jf. bekendtgørelse nr. 2432 om Trafikstyrelsens opgaver og beføjelser, klageadgang og kundgørelse af visse af Trafikstyrelsens forskrifter.

Det foreslås at ophæve § 111, stk. 5, og at der i stk. 8, der bliver stk. 7, efter "herunder regler om" indsættes: "tidspunktet for opkrævning af afgiften og".

Den foreslåede ændring af bestemmelsen i § 111, stk. 8, der bliver til stk. 7 vil medføre, at bemyndigelsen i den gældende stk. 8, ændres således, at bestemmelsen ligeledes indeholder fastsættelse af regler om opkrævningstidspunkt.

Det foreslåede forventes udmøntet således, at opkrævningstidspunktet for afgiften fremover fastsættes ved bekendtgørelse, så afgiften ikke længere skal opkræves i januar med regulering i september måned. Det er hensigten, at opkrævningstidspunktet fastsættes til slutningen af året, hvor togkilometer tallet er kendt, så der fremover ikke er behov for at opkræve virksomhederne to gange i løbet af året. Med bemyndigelsen til at fastsætte nærmere regler om blandt andet opkrævningstidspunkt sikres, at der fleksibelt kan fastsættes det tidspunkt, der er nemmest at administrere for både virksomheder og Trafikstyrelsen.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.12 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 31

UDKAST

Det følger af § 116, stk. 1, nr. 1, i jernbaneloven, at det straffes med bøde eller fængsel indtil 4 måneder, hvis man påbegynder eller driver virksomhed uden fornødne certifikater, jf. §§ 39 og 58, godkendelser, jf. §§ 39 a, 39 b, 59, 60 og 60 a, eller tilladelser, jf. § 9. Det følger af § 116, stk. 1, nr. 2, at det straffes med bøde eller fængsel indtil 4 måneder, hvis man tilsidesætter vilkår og betingelser knyttet til en tilladelse eller godkendelse efter nr. 1.

Det foreslås at ændre § 116, stk. 1, nr. 2, således at det fremgår, at med bøde eller fængsel indtil 4 måneder straffes den, der tilsidesætter vilkår eller betingelser knyttet til et certifikat, et EU-certifikat, en tilladelse eller godkendelse efter nr. 1.

Den foreslåede ændring af § 116, stk. 1, nr. 2, vil medføre, at det kommer til at fremgå klart, at det ikke alene er tilsidesættelse af vilkår og betingelser knyttet til en tilladelse eller godkendelse, som er strafbelagt, men også tilfælde, hvor vilkår og betingelser i et certifikat tilsidesættes. Et vilkår eller betingelse kan f.eks. være, at jernbanevirksomheden ikke må befare strækninger, der er udstyret med ERTMS (European Rail Traffic Management System), at jernbanevirksomheden skal levere en handlingsplan til Trafikstyrelsen for arbejdet med bestemte emner i sikkerhedsledelsessystemet eller, at jernbanevirksomheden skal gennemføre kompetencevurdering af medarbejdere i sikkerhedskritiske funktioner.

Det vil også være en betingelse i § 116's forstand, at man lever op til de regler, der er grundlaget for, at man kan opretholde sikkerheds- og EU-sikkerhedscertifikatet. Ud over muligheden for at kunne pålægge straf, vil sikkerheds- og EU-sikkerhedscertifikatet kunne tilbagekaldes, hvis grundlaget for sikkerheds- og EU-sikkerhedscertifikatet ikke efterleves, jf. bekendtgørelse nr. 712 af 20. maj 2020 om sikkerhedsgodkendelse, EU-sikkerhedscertifikat og sikkerhedscertifikat på jernbaneområdet.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.13 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 32

UDKAST

Det fremgår af § 116, stk. 1, nr. 4, i jernbaneloven, at det straffes med bøde eller fængsel indtil 4 måneder, hvis §§ 24 eller 26, § 42, stk. 1, §§ 43-46, § 48, stk. 1 og 2, § 80, stk. 1 og 2, eller § 85, overtrædes.

Det følger af den foreslåede ændring af § 116, stk. 1, nr. 4, at med bøde eller fængsel indtil 4 måneder straffes den, der overtræder den foreslåede § 57 a.

Den foreslåede ændring af § 116, stk. 1, nr. 4, vil medføre et strafansvar, hvorefter overtrædelse af den foreslåede § 57 a om krav til anbringelse af gods straffes med bøde eller fængsel indtil 4 måneder.

Den foreslåede ændring vil endvidere indebære, at straffen for overtrædelse af den foreslåede § 57 a vil kunne stige til fængsel indtil 2 år, hvis overtrædelsen er begået forsætligt eller ved grov uagtsomhed, og hvis der ved overtrædelsen er forvoldt skade på personer, materiel eller miljø eller fremkaldt nærliggende fare herfor, jf. jernbanelovens § 116, stk. 5.

Det er Transportministeriets vurdering, at nogle overtrædelser af jernbanelovgivningen udgør så væsentlig en risiko for jernbanesikkerhed, at anvendelsen af strafansvar over for den ansvarlige virksomhed er nødvendig. Dette skal blandt andet være tilfældet, når f.eks. jernbanevirksomheder handler på en sådan måde, at det bringer jernbanesikkerheden i fare, f.eks. ved ikke at sikre, at rullende materiel er korrekt vedligeholdt, såfremt det benyttes til kørsel af en virksomhed, eller når der sker hændelser eller ulykker, hvor gods eksempelvis er til fare for personer og ejendom fordi det er uden for profil eller falder af selve togvognen.

Bestemmelsen tænkes anvendt i de situationer, hvor manglende iagttagelse af § 57 a har medført en ulykke, en forløber til en ulykke eller hvor der er tale om særlige omstændigheder i forbindelse med sikkerhedsmæssige uregelmæssigheder f.eks. gentagelsestilfælde af samme sikkerhedsmæssige uregelmæssigheder. Det er således ikke hensigten, at der generelt skal ske politianmeldelse på baggrund af indberetninger foretaget efter § 78. Ved vurderingen af, om der skal ske politianmeldelse bør der f.eks. ses på hvor ofte indberetninger af samme karakter har fundet sted, og om virksomheden i øvrigt i tilstrækkeligt omfang har implementeret nødvendige processer i sit

UDKAST

sikkerhedsledelsessystem om korrekt sikring af gods med henblik på at minimere fare for personer og ejendom. I praksis vil det som udgangspunkt være Trafikstyrelsen, der i medfør af sin rolle som sikkerhedsmyndighed på jernbaneområdet, politianmelder forhold efter § 57 a jf. § 116, stk. 1, nr. 4.

Pligten efter den foreslåede § 57 a påhviler primært virksomheden som sådan. Det betyder, at det først og fremmest vil være virksomheden som vil være ansvarlig for overtrædelser af den foreslåede § 57 a og at overtrædelser sanktioneres med bødestraf til den ansvarlige virksomhed. Der kan i en række tilfælde være anledning til – ud over tiltalen mod virksomheden – tillige at rejse tiltale mod en eller flere fysiske personer, såfremt den eller de pågældende har handlet forsætligt eller udvist grov uagtsomhed i forbindelse med det sikkerhedsmæssige ved sikringen af gods inden kørsel. Har ledelsen af virksomheden eller en overordnet ansat, herunder direktøren eller virksomhedens sikkerhedsansvarlige, handlet forsætligt eller udvist grov uagtsomhed, skal tiltalen foruden imod virksomheden som udgangspunkt rejses mod den eller de personligt ansvarlige. Tiltale mod underordnede ansatte skal i almindelighed ikke rejses, medmindre der foreligger særlige omstændigheder. Dette kan f.eks. være tilfældet, såfremt der er tale om en grov overtrædelse, som den underordnede ansatte har begået forsætligt og eventuelt tillige på eget initiativ. I dette tilfælde bør der tillige rejses tiltale mod virksomheden. I henhold til nærmere bemærkninger vedrørende ansvarssubjekt se bemærkninger til lovforslagets § 1, nr. 18.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.13 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til § 2

Til nr. 1

Det følger af regnskabsreglement for DSB, at formålet med reglementet er, at sikre indsigt i anvendelsen af statens kontraktbetaling for indkøb af offentlige serviceydelser efter forhandlet kontrakt i DSB og DSB's datterselskaber og sikre grundlag for, at midlerne kun anvendes til dette formål.

UDKAST

Regnskabsreglementet tilvejebringer blandt andet et detaljeret overblik over DSB's faktiske anvendelse af kontraktbetaling på offentlige serviceydelser med tilhørende redegørelse for opgørelsesmetode. Derudover opstilles blandt andet regler, der sikrer, at DSB ikke direkte eller indirekte betaler overpris for ydelser, der er nødvendige for udførelsen af offentlig service- trafik.

Det fremgår af den foreslåede § 13, at transportministeren kan fastsætte nærmere regler om krav til at føre og offentliggøre særskilte regnskaber for DSB.

Den foreslåede § 13, vil medføre, at der med hjemmel i lov om DSB kan udstedes regler om krav til at føre og offentliggøre særskilte regnskaber for DSB. Bestemmelsen skal ses i sammenhæng med årsregnskabsloven, ligesom bestemmelsen skal ses i sammenhæng med gældende ret vedrørende skattelovgivning, konkurrenceret, statsstøtteren og eventuel særlovgivning.

Formålet med bemyndigelsesbestemmelsen er, at kunne fastsætte regler, der skal sikre indsigt i anvendelsen af statens kontraktbetaling for indkøb af offentlige serviceydelser efter forhandlet kontrakt i DSB og DSB's datterselskaber, og sikre grundlag for, at midlerne blot anvendes til dette formål.

Bestemmelsen forventes udmøntet i bekendtgørelse om regnskabsreglement for DSB og vil i det væsentligste videreføre reglerne fra det eksisterende DSB regnskabsreglement.

Til § 3

Det foreslås i lovforslagets § 3, stk. 1, at loven træder i kraft den 1. januar 2023.

Ændringsloven vil ikke gælde for Færøerne og Grønland, da hverken jernbaneloven eller lov om DSB gælder for Færøerne og Grønland og heller ikke kan sættes i kraft for Færøerne og Grønland.

UDKAST

Det foreslås i lovforslagets § 3, stk. 2, at regler fastsat i medfør af jernbanelovens § 2, stk. 5, 2. pkt., § 5, stk. 6 og 7, § 8, stk. 3, § 11, stk. 2, § 20, stk. 2, § 61, stk. 4 og 5, § 109, stk. 9 og § 111, stk. 7 og 8 forbliver i kraft, indtil de ophæves eller afløses af forskrifter udstedt i medfør af lovens § 2, stk. 6, § 5, stk. 3 og 4, § 8, stk. 4, § 11, stk. 3, § 20, stk. 3, § 61, § 109, stk. 8 og § 111, stk. 6 og 7.

Den foreslåede bestemmelse i § 3, stk. 2, vil medføre at allerede udstedte bekendtgørelser i medfør af de opremsede bemyndigelsesbestemmelser fortsat vil have gyldighed, indtil nye bekendtgørelser udstedes i medfør af de foreslåede bemyndigelsesbestemmelser.

UDKAST

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

<i>Gældende formulering</i>	<i>Lovforslaget</i>
	<p style="text-align: center;">§ 1</p> <p>I jernbaneloven, jf. lov nr. 686 af 27. maj 2015, som ændret bl.a. ved lov nr. 1558 af 19. december 2017, lov nr. 1562 af 18. december 2018, lov nr. 510 af 1. maj 2019 og senest ved § 1 i lov nr. 2397 af 14. december 2021, foretages følgende ændringer:</p>
	<p>1. Overalt i loven ændres »Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen« og »Trafik-og Byggestyrelsen« til: »Trafikstyrelsen« samt »Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens« og »Trafik- og Byggestyrelsens« til: »Trafikstyrelsens«.</p>
<p>§ 2. Loven gælder for jernbaner, herunder bybaner, jf. dog stk. 2-6.</p> <p><i>Stk. 2.</i> For veteranbaner gælder alene kapitel 8.</p> <p><i>Stk. 3.</i> Bybaner er ikke omfattet af kapitel 3, § 9, stk. 2, §§ 10, 17 og 18, § 53, stk. 3, og §§ 58-60 c.</p> <p><i>Stk. 4.</i> Ud over de bestemmelser, der er angivet i stk. 3, er metro og</p>	<p>2. § 2 affattes således:</p> <p>»§ 2. Loven gælder for jernbaner, herunder bybaner, jf. dog stk. 2-6.</p> <p>Stk. 2. For veteranbaner gælder alene kapitel 8.</p> <p>Stk. 3. Bybaner er ikke omfattet af §§ 4-8, § 9, stk. 2, §§ 10, 17 og 18, § 20, stk. 1, 2. pkt., § 21, § 53, stk. 3 og §§ 58-60 c. Jernbanelovens § 8 finder dog anvendelse for jernba-</p>

<p>letbaner ikke omfattet af §§ 20-22 og 66-68.</p> <p><i>Stk. 5.</i> Privatbaner er ikke omfattet af kapitel 3 og § 17. Transportministeren kan dog bestemme, at kapitel 3 og § 17 helt eller delvis skal gælde for privatbaner.</p> <p><i>Stk. 6.</i> Loven gælder ikke for privatejet jernbaneinfrastruktur, herunder sidespor, der anvendes af ejeren eller af en operatør i forbindelse med deres respektive godstransportaktiviteter eller personbefordring i ikkekommercielt øjemed, og køretøjer, der udelukkende bruges på sådan infrastruktur.</p>	<p>nevirksomheder, der forestår transport i byer og forstæder samt regional transport på lokale og regionale særskilte banenet til befordring på jernbaneinfrastrukturer eller på net, der kun er beregnet til jernbanepassagertransport i byer og forstæder, hvis en sådan jernbanevirksomhed står under direkte eller indirekte kontrol af en virksomhed eller en anden enhed, der udfører eller integrerer andre jernbanetransporttydelser end transport i byer og forstæder samt regional transport. Stk. 3, 2. pkt., gælder dog kun for så vidt angår forbindelserne mellem jernbanevirksomheden og den virksomhed eller enhed, som direkte eller indirekte kontrollerer den.</p> <p><i>Stk. 4.</i> Ud over de bestemmelser, der er angivet i stk. 3, er metro og letbaner ikke omfattet af §§ 20, 22 og §§ 66-68.</p> <p><i>Stk. 5.</i> Loven gælder ikke for privatejet jernbaneinfrastruktur, herunder sidespor, der anvendes af ejeren eller af en operatør i forbindelse med deres respektive godstransportaktiviteter eller personbefordring i ikkekommercielt øjemed, og køretøjer, der udelukkende bruges på sådan infrastruktur.</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

	<p>Stk. 6. Transportministeren kan fastsætte regler om, at lokale og regionale jernbaneinfrastrukturer og virksomheder der udfører transport på sådanne infrastrukturer, herunder privatbaner, delvist kan undtages bestemmelser i loven.«</p>
<p>§ 5. Forvaltere af stationer tildeler uden forskelsbehandling jernbanevirksomheder betjeningskapacitet på stationer og tilhørende faciliteter, der ligger på de baneafsnit, som jernbanevirksomheden befærder.</p> <p>Stk. 2. Forvaltere af kombiterminaler tildeler uden forskelsbehandling og mod betaling Jernbanevirksomheder betjeningskapacitet på kombiterminaler. Tildeling sker i samarbejde med den infrastrukturforvalter, der forvalter det baneafsnit, hvorved kombiterminalerne er beliggende.</p> <p>Stk. 3. Forvaltere af jernbanerelaterede servicefaciliteter tildeler uden forskelsbehandling og mod betaling jernbanevirksomheder betjeningskapacitet til de pågældende faciliteter og deri leverede ydelser.</p> <p>Stk. 4. Forvaltere som angivet i stk. 1-3 og 5 reserverer uden forskelsbehandling betjeningskapacitet i</p>	<p>3. § 5 affattes således:</p> <p>»§ 5. Forvaltere af jernbanerelaterede servicefaciliteter omfattet af bilag II, punkt 2, litra a-i i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde, giver uden forskelsbehandling alle jernbanevirksomheder adgang, herunder sporadgang, til faciliteterne og til de ydelser, der leveres i disse faciliteter.</p> <p>Stk. 2. Forvaltere omfattet af stk. 1 reserverer uden forskelsbehandling betjeningskapacitet på en jernbanerelateret servicefacilitet i tilknytning til tildelt jernbaneinfrastruktur til ansøgere, der ikke er jernbanevirksomheder.</p> <p>Stk. 3. Transportministeren kan fastsætte regler om betaling for betjeningskapacitet på stationer, herunder om betaling for at stille billetsalgsudstyr til rådighed.</p>

<p>tilknytning til tildelt jernbaneinfrastruktur til ansøgere, der ikke er jernbanevirksomheder.</p> <p><i>Stk. 5.</i> I havne, hvortil der er knyttet jernbaneaktiviteter og dertil hørende faciliteter til omladning, gælder tilsvarende bestemmelser for betjeningskapacitet som angivet i stk. 1-3.</p> <p><i>Stk. 6.</i> Transportministeren fastsætter regler om betaling for tildeling af betjeningskapacitet på stationer, jf. stk. 1, på statens jernbaneinfrastruktur og jernbaneinfrastruktur ejet af A/S Storebælt eller A/S Øresund, herunder om betaling for at stille billetsalgsudstyr til rådighed. På stationer på jernbaneinfrastruktur, der ikke ejes af staten, kan forvaltere af stationer fastsætte krav om, at tildeling af betjeningskapacitet sker mod betaling.</p> <p><i>Stk. 7.</i> Transportministeren fastsætter nærmere regler om forvaltning af og adgang til stationer, kombiterminaler og jernbanerelaterede servicefaciliteter og heri leverede ydelser.</p>	<p><i>Stk. 4.</i> Transportministeren fastsætter nærmere regler om forvaltning og betaling for brug af jernbanerelaterede servicefaciliteter og ydelser, der leveres i disse faciliteter.«</p>
<p>§ 6. Hvis forvaltere af de faciliteter, der er nævnt i § 5, stk. 1-3 og 5, samtidig kontrolleres direkte eller indirekte af en jernbanevirksomhed, der har en dominerende stilling</p>	<p>4. § 6, stk. 1, affattes således:</p> <p>» § 6. Er en forvalter jf. § 5, kontrolleret direkte eller indirekte af en jernbanevirksomhed, der har en dominerende stilling på det nationale</p>

UDKAST

<p>på jernbanetransportmarkedet, hvor faciliteten benyttes, skal tildelingen efter § 5 forvaltes uafhængigt af den pågældende virksomhed.</p>	<p>jernbanetransportmarked, hvor servicefaciliteten benyttes, skal forvalteren af faciliteten være organiseret på en måde, der sikrer, at forvalteren er uafhængig af den pågældende virksomhed med hensyn til organisation og beslutningstagning. En sådan uafhængighed indebærer ikke krav om, at der skal oprettes en særskilt juridisk enhed for servicefaciliteterne, men kan opnås med to særskilte afdelinger inden for én og samme juridiske enhed.«</p>
<p>§ 8. Jernbanevirksomheder skal føre og offentliggøre særskilte driftsregnskaber og balancer for aktiviteter i forbindelse med jernbanegodstransport og for aktiviteter i forbindelse med passagertransport. Offentlige midler, der udbetales til aktiviteter i forbindelse med transporttjenester som led i offentlig tjeneste, skal figurere særskilt i de relevante regnskaber, og de må ikke overføres til aktiviteter i forbindelse med andre transporttjenester eller anden form for aktivitet.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Regnskaberne vedrørende de forskellige aktivitetsområder, der henvises til i stk. 1, skal føres således, at det er muligt at overvåge forbuddet mod overførsel af offentlige</p>	<p>5. I § 8 indsættes efter stk. 1 som nyt stykke:</p> <p>»Stk. 2. Jernbanevirksomheder skal føre og offentliggøre særskilte driftsregnskaber og balancer for aktiviteter i forbindelse med udførelse af transport og for aktiviteter i forbindelse med virksomhedernes forvaltning af jernbaneinfrastrukturen.«</p> <p>Stk. 2 og 3 bliver herefter stk. 3 og 4.</p> <p>6. I § 8, stk. 2, der bliver stk. 3, indsættes efter »stk. 1«: »og 2«.</p>

<p>midler, der er betalt til ét aktivitetsområde, til et andet og at overvåge anvendelsen af overskud fra andre forretningsaktiviteter.</p> <p><i>Stk. 3.</i> Transportministeren kan fastsætte nærmere regler om virksomhedernes pligt til at føre og offentliggøre særskilte regnskaber, jf. stk. 1 og 2.</p>	<p>7. I § 8, stk. 3, der bliver stk. 4, ændres »jf. stk. 1 og 2« til: »jf. stk. 1-3«.</p>
<p>§ 11. For virksomheder, som er certificeret efter regler, der er fastsat efter stk. 2, gælder §§ 15, 21, 39, 50-54, 57, 58, 61, 64, 67, 69, 71, 76, 76 a, 77, 79 og 103 og kapitel 12 og 13 og regler, der er udstedt i medfør heraf.</p> <p>Reglerne i §§ 50-54 finder dog kun anvendelse ved skader på ejendom eller personer, der ikke befordres med virksomheder, som er certificeret efter regler, der er fastsat efter stk. 2.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte regler om sikkerhedscertificering 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 endvidere fastsætte regler om forsikring for disse virksomheder.</p>	<p>8. I § 11, stk. 1, 1. pkt., ændres »stk. 2« til: »stk. 3«.</p> <p>9. I § 11, stk. 1, 2. pkt., ændres »stk. 2« til: »stk. 3«.</p> <p>10. I § 11 indsættes efter stk. 1 som nyt stykke:</p> <p>»<i>Stk. 2.</i> Virksomheder, der er certificeret efter regler fastsat i medfør af stk. 3, skal indgå en aftale med infrastrukturforvalteren om anvendelsen af jernbaneinfrastrukturen, inden der kan udføres kørsel på jernbanenettet.«</p> <p>Stk. 2 bliver herefter stk. 3.</p>

UDKAST

<p>§ 16. - - - Stk. 2-3 - - -</p> <p><i>Stk. 4.</i> Banedanmark kan endvidere varetage kapacitetstildeling på jernbaneinfrastruktur ejet af Femern A/S.</p> <p><i>Stk. 5.</i> Banedanmark kan forvalte anden jernbaneinfrastruktur i henhold til aftale med infrastrukturejeren.</p>	<p>11. I § 16 indsættes som stk. 6:</p> <p>»Stk. 6. Banedanmark kan mod betaling stille ERTMS-udstyr, ICI-udstyr, CBTC-udstyr, ERTMS-udrustet materiel og ICI-udrustet materiel til rådighed for jernbanevirksomheder godkendt efter § 9, stk. 1, og virksomheder godkendt efter regler fastsat i medfør af § 11, stk. 3.«</p>
	<p>12. Efter § 24 indsættes:</p> <p style="text-align: center;"><i>»Ledningsarbejder</i></p> <p>§ 24 a. Arbejder på ledninger m.v. over, under eller langs baneareal, herunder om nødvendigt flytning af ledninger, i forbindelse med arbejder, der iværksættes af infrastrukturforvalteren inden for rammerne af de formål, som infrastrukturforvalteren kan varetage på egne arealer, betales af ledningsejeren.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Stk. 1 finder ikke anvendelse, hvis andet er bestemt ved aftale, kendelse afsagt af en ekspropriationskommission nedsat i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom eller afgørelse truffet af en kommunalbestyrelse efter vandforsyningslovens §§ 37 og 38, jf. § 40.</p> <p><i>Stk. 3.</i> Foretages der i forbindelse med etablering af statslig jernbaneinfrastruktur arbejder på en kommunalt eller fælleskommunalt ejet</p>

ledning placeret i en kommune vej, afholder staten udgifterne til dette ledningsarbejde. Udgifter til senere arbejder på disse ledninger er dog omfattet af stk. 1.

§ 24 b. Arbejder på ledninger m.v. over, under eller langs baneareal udføres af vedkommende ledningsejer, medmindre andet er aftalt.

Stk. 2. Infrastrukturforvalteren kan kræve selv at udføre arbejder over, under eller langs baneareal i forbindelse med ledningsarbejder, hvis

- 1) der er behov for at koordinere ledningsarbejdet med andre arbejder på banearealet,
- 2) ledningsejeren ikke overholder vilkår, stillet i forbindelse med en tilladelse, eller
- 3) arbejdets udførelse kræver særlig faglig ekspertise.

Stk. 3. Infrastrukturforvalteren kan i særlige tilfælde lade ledningsarbejder udføre for ledningsejeren regning, når ledningsejeren, trods indskærpelse af vilkårene for ledningstilladelse, jf. § 24, nr. 2, ikke overholder disse.

§ 24 c. Ved infrastrukturforvalterens arbejder efter § 24 a skal infrastrukturforvalteren tage hensyn til

	<p>ledninger m.v. over, under eller langs banearealet.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Infrastrukturforvalteren skal så tidligt som muligt drøfte et planlagt arbejde med ledningsejeren med henblik på at undersøge, hvordan arbejdet kan tilrettelægges på den mest hensigtsmæssige måde for infrastrukturforvalteren og ledningsejeren.</p> <p><i>Stk. 3.</i> Opnås der ikke enighed mellem infrastrukturforvalteren og ledningsejeren, kan infrastrukturforvalteren efter at have meddelt ledningsejeren, at det planlagte arbejde påbegyndes, gennemføre arbejdet og kræve nærmere bestemte ledningsarbejder udført af ledningsejeren.</p> <p><i>Stk. 4.</i> Infrastrukturforvalteren kan i særlige tilfælde lade de ledningsarbejder, der er nævnt i stk. 3, udføre for ledningsejerens regning.</p> <p><i>Stk. 5.</i> Tvister om betaling for arbejder på eller af hensyn til ledninger kan indbringes for transportministeren.«</p>
	<p>13. Efter § 29 indsættes i kapitel 5:</p> <p>»Afvisning af nye anlæg samt omfattende ændringer på eksisterende anlæg</p> <p>§ 29 a. Transportministeren kan afvise nye anlæg samt omfattende ændringer på eksisterende anlæg på</p>

UDKAST

	<p>og i tilknytning til samt i nærheden af det statslige jernbanenet, når det er nødvendigt af hensyn til jernbanenettets funktionalitet og sikkerhed.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Transportministeren kan fastsætte nærmere regler om afvisning af projekter omfattet af stk. 1.«</p>
<p>§ 30. ---</p> <p><i>Stk. 2.</i> Ekspropriation i henhold til stk. 1 kan ske til</p> <p>1-6) ---</p> <p>7) klimarelaterede afværgeforanstaltninger, herunder ved etablering af regnvandsbassiner, kontrollerede oversvømmelser og etablering og vedligeholdelse af dræn- og afvandringsanlæg samt sikring af grundvand, eller</p> <p>8) nyanlæg, ændring eller vedligehold af master og dertilhørende tekniske anlæg til brug for mobil- og internetdækning i tog.</p>	<p>14. I § 30, stk. 2, nr. 7, ændres »grundvand, eller« til: »grundvand«.</p> <p>15. I § 30, stk. 2, nr. 8, ændres »tog.« til: »tog eller«.</p> <p>16. I § 30, stk. 2, indsættes som nr. 9:</p> <p>» 9) etablering af erstatningsbiotoper og andre foranstaltninger til kompensation for banens indgreb i naturtilstanden.«</p>

UDKAST

<p><i>Stk. 3-5 ---</i></p>	
	<p>17. Efter § 54 indsættes i kapitel 10: »§ 54 a. Transportministeren kan fastsætte regler om transport af farligt gods, herunder forbud mod transport af farligt gods, når det er begrundet i andre hensyn end sikkerheden under transport.«</p>
	<p>18. Efter § 57 indsættes før overskriften før § 58: »§ 57 a. Gods skal være anbragt således, at det ikke kan frembyde fare for personer eller medføre skade på ejendom. Gods må ikke kunne slæbe eller falde af, forårsage forstyrrende ulemper eller kunne flytte sig uden for togets profil under kørsel.«</p>
<p>§ 61. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen godkender de sikkerhedsregler, herunder trafikale sikkerhedsregler, som infrastrukturforvaltere udarbejder, jf. dog stk. 3.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Infrastrukturforvalteren kan udarbejde og ændre egne sikkerhedsregler i henhold til virksomhedens sikkerhedsledelsessystem uden Trafikstyrelsens godkendelse, hvis de krav, der er fastsat i medfør af stk. 3, er opfyldt.</p>	<p>19. § 61 affattes således: »§ 61. Trafikstyrelsen kan fastsætte regler om infrastrukturforvalteres tekniske sikkerhedsregler, herunder krav om anvendelse af en uafhængig tredjeparts vurderinger i forbindelse med udarbejdelse og ændring af tekniske sikkerhedsregler.«</p>

<p><i>Stk. 3.</i> Trafikstyrelsen fastsætter, hvilke krav sikkerhedsledelsessystemet skal opfylde, for at infrastrukturforvaltere kan udarbejde og ændre sikkerhedsregler i henhold til deres sikkerhedsledelsessystem.</p> <p><i>Stk. 4.</i> Trafikstyrelsen godkender jernbanevirksomhedens og infrastrukturforvalterens trafikale sikkerhedsregler.</p> <p><i>Stk. 5.</i> Transportministeren fastsætter nærmere regler om jernbanevirksomhedens og infrastrukturforvalterens trafikale sikkerhedsregler, jf. stk. 4. Niveauoverkørsler, der er åbne f</p>	
<p>§ 62. ---</p> <p><i>Stk. 2.</i> Når anlægsarbejder på vejnettet medfører behov for etablering af nye eller omfattende ændring af eksisterende anlæg til sikring af vejtrafikken i niveauoverkørsel, afholdes udgifterne hertil af vedkommende vejmyndighed. Udgifterne afholdes af infrastrukturforvalteren, hvis etablering af eller ændring i sikkerhedsforanstaltningerne skyldes anlægsarbejder på banenettet.</p> <p><i>Stk. 3-4</i> ---</p>	<p>20. I § 62, stk. 2, 1. pkt., udgår »omfattende« og efter »niveauoverkørsel« indsættes: », som kan påvirke jernbanesikkerheden«.</p>

UDKAST

	<p>21. To steder i § 70, stk. 1, to steder i § 72, stk. 1, 1. pkt., to steder i § 73, stk. 1, og to steder i § 74, stk. 1, 1. pkt., ændres »§ 11, stk. 2« til: »§ 11, stk. 3«.</p>
<p>§ 78. Stk. 1-3 ---</p> <p><i>Stk. 4.</i> Ansatte i Trafikstyrelsen og eventuelle tilkaldte sagkyndige er under ansvar efter straffelovens §§ 152-152 e forpligtet til over for uvedkommende at hemmeligholde oplysninger, som indberettes efter stk. 1-3 eller efter regler fastsat i medfør af stk. 5.</p> <p><i>Stk. 5 ---</i></p>	<p>22. I § 78, stk. 4, ændres »i Trafikstyrelsen« til: »på Transportministeriets ressortområde«.</p>
<p>§ 80. Jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere skal foretage nødvendig planlægning og træffe nødvendige foranstaltninger for at sikre jernbanen og jernbanedriften i beredskabssituationer og andre ekstraordinære situationer. Jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere skal indbyrdes koordinere planlægning og udførelse af beredskabsopgaver, herunder også vedrørende jernbanesikringsopgaver og opgaver varetaget af virksomhedshjemmeværnet.</p> <p><i>Stk. 2-8 ---</i></p>	<p>23. I § 80, stk. 1, 2. pkt., ændres »virksomhedshjemmeværnet« til: »Hjemmeværnet«.</p>
<p>§ 83. Stk. 1-5 ---</p>	

<p><i>Stk. 6.</i> Transportministeren kan på ethvert tidspunkt pålægge Havarikommissionen at foretage yderligere undersøgelser i en sag</p> <p><i>Stk. 7</i> ---</p>	<p>24. § 83, stk. 6, affattes således:</p> <p>»<i>Stk. 6.</i> Transportministeren kan anmode Havarikommissionen om at foretage yderligere undersøgelser i en sag.«</p>
<p>§ 103. Jernbanenævnet varetager tilsyns- og klagefunktioner på jernbaneområdet. Jernbanenævnet kan undersøge sager på eget initiativ eller efter klage.</p>	<p>25. § 103, stk. 1, affattes således:</p> <p>» Jernbanenævnet er en særskilt myndighed, der organisatorisk, funktionelt, hierarkisk og med hensyn til beslutningstagning er retligt adskilt fra og uafhængigt af enhver anden offentlig eller privat enhed. Jernbanenævnet er med hensyn til organisation, finansieringsbeslutninger, retlig struktur og beslutningstagning være uafhængigt af enhver jernbanevirksomhed, infrastrukturforvalter, ansøger af infrastrukturkapacitet og ethvert tildelings- og afgiftsorgan. Jernbanenævnet er desuden funktionelt uafhængigt af enhver kompetent myndighed, der tager sig af tildelingen af en kontrakt om offentlig tjeneste. Jernbanenævnet er ikke undergivet transportministerens instruktionsbeføjelse.«</p> <p>26. § 103, stk. 2, affattes således:</p>

<p><i>Stk. 2.</i> Jernbanenævnet er uafhængigt og er ikke undergivet instruktionsbeføjelse fra transportministeren. Jernbanenævnet skal i sin sammensætning, organisering og virke være uafhængigt af enhver jernbanevirksomhed, infrastrukturforvalter og ansøger og ethvert afgiftsorgan. Jernbanenævnet skal desuden være funktionelt uafhængigt af enhver kompetent myndighed, der tager sig af tildelingen af en kontrakt om offentlig tjeneste.</p> <p><i>Stk. 3-5 ---</i></p> <p><i>Stk. 6.</i> Jernbanenævnets øvrige medlemmer, jf. stk. 5, udpeges af erhvervs- og vækstministeren efter høring af transportministeren.</p> <p><i>Stk. 7.</i> Transportministeren fastsætter nærmere regler om Jernbanenævnet, herunder om udpegning af medlemmer, udførelse af dets virksomhed, opgaver, sammensætning, sekretariatsbetjening og uafhængighed.</p>	<p>»<i>Stk. 2.</i> Jernbanenævnet varetager tilsyns- og klagefunktioner på jernbaneområdet. Jernbanenævnet kan undersøge sager på eget initiativ eller efter klage og kan træffe afgørelse i sådanne sager. Jernbanenævnets afgørelser er bindende.«</p> <p>27. I § 103, stk. 7, indsættes efter »opgaver,«: »indholdet og rækkevidden af dets afgørelses- og tilsynskompetence,«.</p>
<p>§ 109. <i>Stk. 1-5 ---</i></p> <p><i>Stk. 6.</i> Grundbeløbet, jf. stk. 2-4, opkræves for det pågældende år i</p>	<p>28. § 109, stk. 6, ophæves, og i stk.</p>

<p>januar måned. Aktivitetsafgiften opkræves ligeledes i januar måned med regulering i september måned på grundlag af det foregående års opgjorte antal kørt togkilometer.</p> <p><i>Stk. 7.</i> En virksomhed, der er underlagt det tilsyn, der er nævnt i stk. 1, betaler grundbeløbet og aktivitetsafgiften, jf. stk. 2-4, uanset om virksomheden ophører eller påbegyndes i løbet af det pågældende år.</p> <p><i>Stk. 8.</i> Ved oparbejdelse af store overskud i ordningen kan overskuddet tilbagebetales til de virksomheder, som har betalt afgift.</p> <p><i>Stk. 9.</i> Transportministeren kan fastsætte nærmere regler om opkrævning m.v. af afgiften nævnt i stk. 1-4, herunder regler om betaling for rykkerskrivelser.</p>	<p>9, der bliver stk. 8, indsættes efter »herunder regler om«: »tidspunktet for opkrævning af afgiften og«</p> <p><i>Stk. 7-9</i> bliver herefter stk. 6-8.</p>
	<p>29. Efter § 110 indsættes:</p> <p>»§ 110 a. Transportministeren kan fastsætte regler om betaling af gebyr for Banedanmarks beredskabsydelse, kurser og uddannelser samt om betaling for opgaver i forbindelse med tredjepartsprojek-</p>

	<p>ter, herunder regler om opkrævning, rentetilskrivning efter renteloven, rykkerskrivelser m.v.«</p>
<p>§ 111. <i>Stk. 1-4</i> ---</p> <p>Stk. 5. Det beløb, der er anført i stk. 2, opkræves for det pågældende år i januar måned med regulering i september måned på grundlag af det foregående års opgjorte antal kørte togkilometer.</p> <p>Stk. 6. Ved oparbejdelse af store overskud i ordningen kan overskuddet tilbagebetales til de virksomheder, som har betalt afgift.</p> <p>Stk. 7. Transportministeren kan fastsætte nærmere regler om betaling for Jernbanenævnets tilsyn, herunder om, at jernbanevirksomheder, der ikke i fuldt omfang er underlagt tilsynet, kan undtages fra betalingsforpligtelsen.</p> <p>Stk. 8. Transportministeren kan fastsætte nærmere regler om opkrævning m.v. af afgiften nævnt i stk. 1-4, herunder regler om betaling for rykkerskrivelser.</p> <p>Stk. 9. For behandling af klager, der indbringes for Jernbanenævnet,</p>	<p>30. § 111, stk. 5, ophæves, og i stk. 8, der bliver stk. 7, indsættes efter »herunder regler om«: »tidspunktet for opkrævning af afgiften og«. Stk. 6-9 bliver herefter stk. 5-8.</p>

<p>betaler klager et gebyr på 4.000 kr. Transportministeren kan fastsætte nærmere regler om gebyret.</p>	
<p>§ 116. Med bøde eller fængsel indtil 4 måneder straffes den, der</p> <p>1) ---</p> <p>2) tilsidesætter vilkår eller betingelser knyttet til en tilladelse eller godkendelse efter nr. 1,</p> <p>3) ---</p> <p>4) overtræder §§ 24 eller 26, § 42, stk. 1, §§ 43-46, § 48, stk. 1 og 2, § 80, stk. 1 og 2, eller § 85 eller</p> <p>5) ---</p> <p><i>Stk. 2-5 ---</i></p>	<p>31. I § 116, stk. 1, nr. 2, ændres: »en tilladelse eller« til: »et certifikat, et EU-certifikat, en tilladelse eller en«.</p> <p>32. I § 116, stk. 1, nr. 4, indsættes efter »§ 48, stk. 1 og 2,«: »§ 57 a,«.</p>
	<p style="text-align: center;">§ 2</p> <p>I lov om DSB, jf. lovbekendtgørelse nr. 574 af 7. maj 2019, med de ændringer, der følger af lov nr. 1402 af 23. december 2012, § 125 i lov nr. 686 af 27. maj 2015, § 1 i lov nr. 172 af 27. februar 2016 og lov nr. 276 af 26. marts 2019, foretages følgende ændring:</p>
	<p>1. § 13 affattes således:</p> <p style="padding-left: 2em;">»§ 13. Transportministeren kan fastsætte nærmere regler om krav til at føre og offentliggøre særskilte regnskaber for DSB.«</p>

UDKAST