



15. marts 2023

Høringsnotat

Notat om de indkomne hørings svar vedrørende udkast til forslag til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB

1. Høringen

1.1. Høringsperiode

Transportministeriet hørte den 17. januar 2023 en række myndigheder og organisationer, jf. vedlagte høringsliste i bilag 1, over udkast til ovennævnte lovforslag. Høringsfristen udløb den 15. februar 2023.

Lovudkastet blev den 17. januar 2023 endvidere sendt til Transportudvalget til orientering.

Herudover blev lovudkastet offentliggjort på Høringsportalen den 17. januar 2023.

Det bemærkes, at en tidligere udgave af lovforslaget blev sendt i offentlig høring i perioden 29. juni 2022 til 18. august 2023 og at lovforslaget efterfølgende og tilpasset og sendt i en fornyet offentlig høring. Høringsparterne der afgav bemærkninger i den tidligere bortfaldene høring er opfordret til at genfremsende bemærkninger til nærværende høring, såfremt bemærkningerne fortsat har været relevante.

1.2. Hørte myndigheder, organisationer m.v.

Nedenfor følger en alfabetisk oversigt over hørte myndigheder, organisationer m.v.

Ud for hver høringspart er det ved afkrydsning angivet, om der er modtaget hørings svar, og om høringsparten i givet fald havde bemærkninger til udkastet til lovforslag.



Oversigten omfatter herudover interessenter, som ikke er blandt de hørte myndigheder, organisationer m.v., men som på egen foranledning har sendt bemærkninger til udkastet til lovforslag. Sådanne interessenter er i oversigten markeret med *.

Høringspart	Hørings-svar modtaget	Bemærkninger	Ingen bemærkninger
Ankenævnet for Bus, Tog og Metro			
Arriva Danmark A/S			
Banedanmark	X		X
Bravida Danmark A/S			
Captrain			
CFL Cargo Danmark ApS / Viking-Rail ApS	X	X	
Contec Rail AB	X	X	
C Rail Safety ApS			
Dansk Banegods	X	X	
Dansk Erhverv			
Dansk Industri Transport	X	X	
Dansk Jernbaneforbund	X	X	



Dansk Transport og Logistik – DTL			
Danske Maskinstationer og Entreprenører			
Danske Regioner	X	X	
Danske Shipping – Havnevirksomheder			
Danske Veterantogs Fællesrepræsentation			
DB Cargo Scandinavia A/S	X	X	
DSB	X		X
Erhvervsstyrelsen			
Forbrugerrådet Tænk	X	X	
Fredericia Shipping			
Green Cargo AB	X	X	
Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane			
Hector Rail AB	X	X	
Hovedstadens Letbane I/S	X	X	



HK Trafik og Jernbane			
ITD			
Jernbanenævnet			
Kommunernes Landsforening (KL)			
Landdistrikternes Fællesråd			
Lokaltog A/S	X		X
Malus ApS			
Metroselskabet I/S	X	X	
Midtjyske Jernbaner			
Nordjyske Jernbaner	X		X
Odense Letbane P/S			
RAVN Bane ApS			
Rådet for Bæredygtig Trafik			
SJ AB	X	X	
Spitzke SE			
Strukton Rail A/S			
Sund & Bælt Holding A/S	X	X	



Thomas Albøg Olsen (tidligere DSB ansat)*	X	X	
Trafikforbundet			
Trafikselskaberne i Danmark	X	X	
Trafikstyrelsen			
TX Logistik AB	X	X	
Vestbanen A/S			
Øresundsbro Konsortiet			
Aarhus Letbane I/S			
Aarsleff Rail A/S			

2. Høringssvarene

I det følgende gengives hovedindholdet af de modtagne høringssvar til det fremsatte lovforslag samt Transportministeriets bemærkninger hertil skrevet med kursiv.

Under pkt. 3 er det opsummeret, hvilke ændringer der er foretaget i forhold til det udkast, som har været i høring. Her omtales også ændringer, som ikke har baggrund i modtagne høringssvar, men er foretaget på ministeriets egen foranledning.

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

Transportministeriet kan for en fuldstændig gennemgang af samtlige indsendte synspunkter henvise til høringssvarene, som er sendt til Folketingets Transportudvalg.

2.1. Generelle bemærkninger til lovforslaget



Dansk Banegods, Dansk Industri Transport, DB Cargo Scandinavia A/S, Contec Rail AB, Green Cargo AB, Hector Rail, TX Logistik AB og Viking Rail ApS anfører, at det er positivt, at ministeriet har imødekommet bemærkningerne til tidligere høringsudkast vedrørende tidligere forslag til ændringer til jernbanelovens § 2 om lovens anvendelsesområde, § 20 a-c om Banedanmarks præstationsordning, § 21 a om afbestillingsafgiften og § 21 b om knaphedsafgiften og § 21 c om miljøpåvirkningsafgiften.

Dansk Industri Transport har derudover anført, at udformningen af lovgivningen i stigende omfang synes at tildele Banedanmark forskellige roller i forskellige sammenhænge. I visse sammenhænge tildeles Banedanmark myndighedsbeføjelser og i andre fremstår Banedanmark som tilsynsobjekt. DI Transport er bekymrede i forhold til de forskelligartede roller og opfordrer til, at spørgsmålet eventuelt vurderes nærmere i forbindelse med en fremtidig revision af loven. DI Transport har derudover generelt anført, at forslaget på en række punkter modvirker de politiske målsætninger om at få mere gods og flere passagerer på jernbanen. Det betyder også, at de politiske målsætninger om jernbanens rolle i den grønne omstilling ikke bliver fremmet.

Forbrugerrådet Tænk giver udtryk for, at det er positivt, at det tidligere offentliggjorte lovudkast vedrørende forslag om nye regler for præstationsordning er taget ud af det reviderede lovudkast.

SJ AB, anfører, at det er positivt, at ministeriet har været lydhør over for SJ AB's bemærkninger til det tidligere offentliggjorte lovforslags §§ 20 og 21. SJ AB har ikke yderligere bemærkninger til nærværende høring.

Trafikselskaberne i Danmark hilser det meget velkomment, at den danske implementering har fokus på at mindske byrderne for jernbaneselskaberne.

Danske Regioner tilslutter sig Trafikselskaberne i Danmarks bemærkninger.

Transportministeriet skal hertil samlet bemærke, at det tages til efterretning, at høringsparterne isoleret set er positive over de tidligere elementer, der var en del af det tidligere lovforslag, nu er udgået af lovforslaget. Sammenholdt med det lovforslag der blev sendt i høring i sommeren 2022, er det af høringssvarene generelt fremhævet, at høringsparterne finder det positivt, at der ikke med det reviderede lovforslag indføres en ny præstationsordning, ny



obligatorisk afbestillingsafgift ved aflysning af gentagne afbestillinger af jernbanekapacitet og miljøpåvirkningsafgift. Transportministeriet bemærker dog, at visse af reglerne fortsat kan vise sig nødvendige at gennemføre i dansk lovgivning som følge af EU-reguleringen. Ændringerne forventes dog at kunne blive gennemført ved brug af de eksisterende beføjelser, der er tillagt transportministeren i jernbaneloven. Parterne vil få lejlighed til at fremkomme med bemærkninger hertil, når reglerne er udarbejdet og sendes i offentlig høring.

Transportministeriet anerkender at de forskellige roller Banedanmark har i forskellige sammenhænge som anført af DI Transport kan føre til potentielle udfordringer, idet Banedanmark som myndighed henholdsvis tilsynsobjekt har forskellige roller og beføjelser. Det bemærkes i denne sammenhæng, at EU-reguleringen ikke stiller krav om, at infrastrukturforvaltere skal drives som hverken som styrelse/myndighedsorganisation eller som en virksomhedsorganisation. Der findes forskellige eksempler på infrastrukturforvalternes organisering i de forskellige medlemsstater. Der gælder dog visse andre organisatoriske krav om uafhængighed over for jernbaneselskaber og disse krav er iagttaget med den nuværende konstruktion. Transportministeriet er således opmærksom på de potentielle problemstillinger der kan opstå og er i løbende dialog med Trafikstyrelsen og Banedanmark herom.

Afslutningsvist skal Transportministeriet bemærke, at det generelt er ministeriets intention i den fremadrettede regulering på jernbaneområdet at have øget fokus på hvordan reguleringen kan tilrettelægges med henblik på at sikre, at lokale og regionale jernbaneinfrastrukturer underlægges færrest mulige EU-krav, dog uden at dette går på kompromis med sikkerheden.

2.2. Bemærkninger til de enkelte punkter i lovforslaget

2.2.1. Ændringer som følge af EU-regulering

2.2.1.1. Generelle bemærkninger

Dansk Banegods, DB Cargo Scandinavia A/S, Contec Rail AB, Green Cargo AB, Hector Rail, TX Logistik AB og Viking Rail ApS bemærker, at det overordnet set positivt, at loven gøres mere direktivkonform. EU-harmoniseringen gør jernbanetransporten mere effektiv og styrker jernbanetransporten konkurrencemæssigt i forhold til andre transportformer, hvilket vi ser som en meget stor fordel for det danske jernbanemarked og som et vigtigt element i regeringens klimamål for nedbringelse af CO₂-udledningen frem mod 2030.



Dansk Industri Transport bemærker, at de foreslåede ændringer, jf. høringsudkastets bemærkninger, har afsæt i EU-Kommissionens åbningsskrivelse fra juni 2021. Udkastet er dog tavst om det nærmere indhold af åbningsskrivelsen. Det finder DI Transport problematisk, fordi det besværliggør en vurdering af, om forslaget adresserer kritikpunkterne proportionalt.

Transportministeriet skal hertil samlet bemærke, at indholdet af åbningsskrivelsen er fortrolig, hvorfor det nærmere indhold ikke kan oplyses. Det bemærkes dog, at der med henvisning til de enkelte regler, der implementerer EU-regulering er henvist til de relevante bestemmelser i EU-retsakterne i lovbemærkningerne. Det vil således være muligt på den baggrund at vurdere lovforslagets forenelighed med direktivet. Det kan yderligere oplyses, at der i forbindelse med implementeringsprocessen har været fokus på at implementere reglerne i dansk ret i overensstemmelse med principperne om minimumsimplicitering.

2.2.1.2 Lovens anvendelsesområde

Metroselskabet I/S og Hovedstadens Letbane I/S bemærker, at der ønskes et klart, tydeligt og hensigtsmæssigt retsligt grundlag. Metroselskabet I/S og Hovedstadens Letbane I/S finder, at det – ikke mindst i lovbemærkningerne - bør tydeliggøres hvilke bestemmelser, som finder anvendelse på metro og letbane (bybaner), og hvilke som evt. undtages. Metroselskabet I/S og Hovedstadens Letbane I/S opfordrer til, at der i ordlyden af lovudkastet - i lovbestemmelser såvel som i bemærkninger - anvendes en konsekvent ordlyd, som ikke indbyder til modsætningslutninger.

Trafikselskaberne i Danmark bemærker, at det hilses varmt velkomment, at der bliver mulighed for at differentiere og for at undtage privatbanerne for krav, der ikke er relevante for dem.

Danske Regioner tilslutter sig Trafikselskaberne i Danmarks bemærkninger.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at det tages til efterretning, at trafikselskaberne finder det positivt, at lovforslaget giver muligheden for at differentiere og for at undtage privatbanerne for krav, der ikke er relevante for dem.

Transportministeriet bemærker endvidere at lovforslaget enkelte steder har givet anledning til fortolkningstvivl om lovens anvendelsesområde, navnlig spørgsmålet om hvorvidt regler der gælder for Banedanmark også gælder andre infrastrukturforvaltere.



Disse forhold er forsøgt imødekommet jf. de konkrete bemærkninger hertil under henvisning til høringsnotatets punkt 2.2.3. – 2.2.5.

2.2.1.3. Jernbanerelaterede servicefaciliteter

Dansk Industri Transport bemærker til udkastets § 5, stk. 4, at direktiv 2012/34/EU af 21. november 2012 om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde angiver, at medlemslande kan fastsætte ”afgiftsprincipperne” og ikke ”betaling” for brug af jernbanerelaterede servicefaciliteter og de heri leverede ydelser. DI Transport anbefaler, at ordlyden ændres til ”regler om forvaltning af og afgiftsprincipper for brug af jernbanerelaterede servicefaciliteter og de ydelser, der leveres i disse faciliteter.”

Forbrugerrådet Tænk anerkender behovet for en justering af jernbaneloven med udgangspunkt i reviderede EU-regler, og velkommer ændringerne af adgang til jernbanerelaterede servicefaciliteter, som skal sikre, at forvaltere af jernbanerelaterede servicefaciliteter forvalter tildelingen af servicefaciliteter uafhængigt og transparent.

Transportministeriet skal hertil samlet bemærke, at det er hensigten, at transportministeren bemyndiges til at kunne fastsætte regler om principperne for betaling for brugen af jernbanerelaterede servicefaciliteter og de heri leverede ydelser. Det er imidlertid ikke hensigten, at selve satserne for brugen heraf fastsættes af transportministeren. Der henvises i høringssvaret til Direktivet 2012/34, hvoraf det blandt andet følger af kapitel IV, at medlemsstaterne under iagttagelse af den forvaltningsmæssige uafhængighed, kan fastsætte de nærmere regler for afgifterne eller overdrage beføjelserne til infrastrukturforvalteren.

Transportministeriet vurderer, at DI Transport’s høringssvar, giver anledning til at foretage justeringer i bestemmelsens ordlyd, for at undgå fortolkningstviivl om bestemmelsens formål. Ordlyden er således præciseret til ”fastsætter de nærmere regler om forvaltning af, og principperne for afgifter for brug af, servicefaciliteter...”.

Det skal dog bemærkes, at beføjelsen allerede gælder for stationer efter gældende ret (gældende jernbanelov § 5, stk. 6). Det bemærkes hertil, at bekendtgørelse om modtagepligt på stationer (bekendtgørelse nr. 1380 af 1. december 2015 som ændret ved bekendtgørelse nr. 785 af 2. juni 2020) og jernbanerelaterede servicefaciliteter og tjenesteydelser (bekendtgørelse nr. 1503 af 29.



juni 2021) skal slås sammen til én bekendtgørelse, hvorfor der foreslås en mindre præcisering til hjemmelsbestemmelserne. Der er ikke i dag fastsat satser ved bekendtgørelse for benyttelse af stationer, og det vil ej heller være formålet med nærværende ændring. Satserne skal fastsættes af forvalterne af servicefaciliteterne og vil derimod være underlagt Jernbanenævnets tilsyn i overensstemmelse med direktivet og Kommissionens gennemførelsesforordning nr. 2017/2177 om adgang til servicefaciliteter og jernbanerelaterede tjenesteydelser.

2.2.1.4 Trafikale og tekniske sikkerhedsregler

DB Cargo Scandinavia A/S, Contec Rail AB, Green Cargo AB, Hector Rail, TX Logistik AB og Viking Rail ApS bemærker, at det er ønskeligt, at det nuværende samspil mellem jernbanevirksomhederne og Trafikstyrelsen, som godkender jernbanevirksomhedernes trafikale sikkerhedsregler, fastholdes. Såfremt reglerne fastholdes, er det ønskeligt med en længere overgangsperiode på 5 år.

Metroselskabet I/S og Hovedstadens Letbane I/S finder, at der skal stilles sådanne krav til trafikale og tekniske sikkerhedsregler, at der sikres optimal sikkerhed for trafikanter og mennesker. En opgivelse af godkendelsesordningen, som der er lagt op til med lovforslaget, bør ikke gennemføres, hvis dette kan vurderes til at medføre en forringelse af sikkerheden.

Trafikselskaberne i Danmark bemærker, at det fremgår, at jernbanevirksomhederne vil få færre udgifter til godkendelse af trafikale sikkerhedsregler, da Trafikstyrelsens godkendelse af disse bortfalder. Der tages dog forbehold for, om dette også vil være tilfældet i praksis, med henvisning til, at de forenklinger, der i sin tid blev stillet trafikselskaberne i udsigt med 4. jernbanepakke i stedet, har vist sig at være meget udgiftskrævende grundet tunge EU-procedurer.

Transportministeriet skal hertil samlet bemærke, at baggrunden for den foreslåede ændring af jernbaneloven er, at Trafikstyrelsen har været i dialog med Det Europæiske Jernbaneagentur i forbindelse med høring over bekendtgørelse om tekniske og trafikale sikkerhedsregler på jernbanen. Konklusionen af denne dialog har været, at den hidtidige praksis med godkendelse af trafikale og tekniske sikkerhedsregler ikke stemmer overens med principperne i EU-reguleringen. Det er derfor vurderingen, at ændringen af reglerne om de trafikale sikkerhedsregler ikke kan indføres med en overgangsperiode, da ambitionen er hurtigst muligt at gøre reguleringen EU-konform, hvorfor indholdet i bekendtgørelsen vedrørende



trafikale sikkerhedsregler måtte udgå. Regeludarbejdelse og ændringshåndtering skal således fremadrettet håndteres af virksomhederne selv igennem procedurer fastsat i sikkerhedsledelsessystemet. For de tekniske sikkerhedsregler er der af bl.a. af hensyn til jernbanesikkerheden med bekendtgørelse nr. 814 af 3. juni 2022 om infrastrukturforvalteres tekniske sikkerhedsregler på jernbanen, indført en overgangsperiode.

Det skal for god ordens skyld fremhæves, at Trafikstyrelsens godkendelse af trafikale sikkerhedsregler ikke erstattes af en EU-proces, men derimod bortfalder og således skal selvforvaltes fremadrettet.

Det skal bemærkes, at virksomhedernes allerede godkendte gældende trafikale og tekniske sikkerhedsregler fortsat vil være gældende efter lovens ikrafttræden. Konsekvenserne af den foreslåede ændring vil derfor først være aktuel i den situation, hvor virksomhederne skal udarbejde nye trafikale og tekniske sikkerhedsregler eller foretage ændringer. Det skal yderligere bemærkes, at Trafikstyrelsen vil understøtte virksomhederne bedst muligt igennem vejledning.

De indgivne høringssvar giver derfor ikke anledning til ændringer i lovforslaget.

2.2.1.5. Jernbanenævnet

DI Transport bemærker, at der er behov for at fastsætte nærmere krav til, hvornår nævnet på eget initiativ kan gribe ind i markedet og træffe afgørelser. DI Transport finder, at der i en kommende bekendtgørelse må stilles krav til, at Jernbanenævnet skal fremlægge dokumentation og markedsundersøgelser, som begrundet ethvert indgreb i markedet.

Transportministeriet skal hertil samlet bemærke, at formålet med ændringerne til jernbaneloven alene har været at sikre en formel implementering af direktivet 2012/34 artikel 55. Det bemærkes dog, at der er fremkommet en række nyere domme, som tager stilling til jernbanenævnets kompetencer efter jernbaneloven og direktivet. Transportministeriet ser på den baggrund umiddelbart ikke behov for ændringer til reglerne om Jernbanenævnets kompetence.

2.2.2. Udleje af ombordudstyr



Forbrugerrådet Tænk er positive over for, at forslaget fremadrettet gør det muligt for Banedanmark at udleje ombordudstyr til jernbaneselskaberne med henblik på at gøre overgangen og udrulningen af de nye signalsystemer og elektrificering mere smidig til gavn for den grønne omstilling.

Trafikselskaberne i Danmark bemærker, at lovforslaget præciserer hjemmelsgrundlaget, så ombordudrustet materiel kan stilles til rådighed mod betaling. Lovforslaget nævner alene Banedanmark. Trafikselskaberne opfordrer til, at lovforslaget præciseres, så hjemlen også gælder privatbanerne, så de f.eks. får mulighed for at udleje lokomotiver med ombordudrustning til eksempelvis godsoperatører, sporentreprenører.

Danske Regioner tilslutter sig Trafikselskaberne i Danmarks bemærkninger.

Transportministeriet skal hertil samlet bemærke, at reglerne har til formål at sikre, at overgangen til udrulningen af de nye signalsystemer sker så smidigt som muligt, idet forventningen er, at markedet ikke i begyndelsen vil kunne håndtere omstillingen. Derfor er det fundet nødvendigt at give Banedanmark hjemmel til at kunne, uden dog at være forpligtet hertil, at udleje ombordudrustet materiel med henblik på at imødegå at jernbanedriften må indstilles, idet der ikke er udrustet et tilstrækkeligt antal lokomotiver. Det bemærkes dog, at der ikke er noget til hinder for, at trafikselskaberne i egenskab af deres virke som jernbanevirksomhed, udlejer ombordudrustet materiel til godsoperatører, sporentreprenører med videre såfremt der er et ønske herom. Banedanmark får som myndighed og styrelse en midlertidig hjemmel til at sikre jernbanens funktionalitet i den overgangsperiode, hvor de nye signalsystemer løbende bliver udrullet på jernbanen. Når jernbanemarkedet har fået udrustet et tilstrækkeligt antal lokomotiver vil reglerne ophæves igen. Ordningen er således alene en midlertidig ordning, som sikre at Banedanmark får hjemmel til at håndtere et sådan midlertidigt behov.

2.2.3. Lovfæstelse af gæsteprincippet

Metroselskabet I/S og Hovedstadens Letbane I/S bemærker, at indførelsen af et lovbestemt gæsteprincip m.v. er positivt. Det er endvidere positivt, at der i bemærkninger i lovforslaget i denne sammenhæng henvises til, at andre infrastrukturforvaltere end Banedanmark omfattes af de foreslåede bestemmelser.



Sund & Bælt Holding A/S bemærker, at den foreslåede bestemmelse i § 24 a alene retter til arbejde som iværksættes af infrastrukturforvalteren. Sund & Bælt Holding A/S er ikke infrastrukturforvalter på den faste forbindelse over Storebælt eller landanlæggene til Øresundsforbindelsen. Selskabet varetager imidlertid opgaver vedrørende anlæg, drift og vedligehold af anlæggene. Selskabet finder, at bestemmelsen bør formuleres, så det sikres, at arbejde som iværksættes af selskabet også omfattes af bestemmelsen.

Trafikselskaberne i Danmark bemærker, at det findes meget positivt, at det fremover bliver muligt at påberåbe sig reglerne om ledninger på gæsteprincippet i jernbaneloven, ligesom det er glædeligt, at lovforslaget gør det klart, at infrastrukturforvalteren kan kræve at ledningsejeren udfører bestemte ledningsarbejder. Det vil kunne forebygge forsinkelser og fordyrelser i forbindelse med anlægs- og fornyelsesarbejder. Det ses dog gerne, at det bliver skrevet mere tydeligt, at de nye bestemmelser gælder både Banedanmark og andre infrastrukturforvaltere.

Danske Regioner tilslutter sig Trafikselskaberne i Danmarks bemærkninger.

Transportministeriet skal samlet hertil bemærke, at Sund & Bælt Holding A/S ikke er infrastrukturforvalter på storebæltsforbindelsen eller Øresund landanlæg. Denne rolle er i medfør af lov nr. 588 af 24. juni 2005 om Sund og Bælt Holding A/S tillagt Banedanmark. Selskabet er derfor ikke omfattet af den foreslåede bestemmelse. Det fremgår af lovforslagets bemærkninger, at reglerne gælder for både Banedanmark og andre infrastrukturforvaltere. Den nærmere udmøntning af reglerne vil fremgå ved bekendtgørelse.

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

Metroselskabet I/S og Hovedstadens Letbane I/S bemærker at det findes positivt, at der i lovforslaget indføres mulighed for, at tredjepartsprojekter i nærheden af jernbane kan afvises. Ordlyden af den foreslåede § 29 a stk. 1 og bemærkningerne hertil bør ændres (evt. med fjernelse af ”det statslige jernbanenet”), så det tydeligt fremgår at § 29 a også omfatter metro og letbaner. Selskaberne bemærker endvidere, at de nugældende bestemmelser i jernbanelovens §§ 24 og 29 efter ordlyden omfatter metro og letbane jf. den nugældende § 2. Såfremt dette er korrekt, kan det fremstå misvisende, at



lovbemærkningerne referer til, at bestemmelsen finder anvendelse for områder, som ejes af eller forvaltes af Banedanmark.

Sund & Bælt Holding A/S bemærker, at det foreslås tydeliggjort i bemærkningerne til § 29 a, at bestemmelsen også omfatter anlæg som ejes af Sund & Bælt-koncernen.

Trafikselskaberne i Danmark bemærker, det findes positivt, at transportministeren fremover vil få mulighed for i dialog med Banedanmark at afvise nye anlæg, der kan være til skade for jernbanelinjenettet. Det fremgår af lovudkastet, at samme mulighed kan benyttes for andre infrastrukturforvaltere end Banedanmark. Trafikselskaberne opfordrer til, at det kommer til at fremgå tydeligt, at transportministeren har mulighed for at afvise sådanne potentielt skadelige anlæg både for Banedanmark og andre infrastrukturforvaltere, og at det skal ske efter dialog med henholdsvis Banedanmark og de øvrige infrastrukturforvaltere.

Danske Regioner tilslutter sig Trafikselskaberne i Danmarks bemærkninger.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at også andre infrastrukturforvaltere kan udnytte mulighederne med bestemmelsen efter dialog med Transportministeriet. Det skal dog påpeges, at kompetencen til at afvise anlæg beskrevet i det foreslåede § 29 a ligger hos transportministeren, hvorfor det ikke udtømmende fremgår af bemærkningerne, til hvem denne kompetence kan delegeres.

Lovforslaget er tilpasset, så det nu fremgår, at bestemmelsen til lige finder anvendelse for andre infrastrukturforvaltere og for anden infrastruktur end den statslige jernbaneinfrastruktur.

2.2.5. Ekspropriationshjemmel til brug for etablering af erstatningsnatur

Metroselskabet I/S og Hovedstadens Letbane I/S ønsker et klart retsligt grundlag til, hvorvidt den foreslåede udvidelse af ekspropriationsadgangen skal omfatte ekspropriation til anlæg af metro og letbane (bybaner).

Transportministeriet skal hertil bemærke, at det allerede fremgår af lovforslagets almindelige bemærkninger til punkt 2.6.1, at transportministeren efter jernbanelovens § 30, stk. 1, til statslige anlæg, kan, 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.

Der ses således ikke behov for yderligere præcisering af bestemmelsen, idet bestemmelsen allerede gælder for statslige og ikke-statslige anlæg.

2.2.6. Farligt gods

DI Transport bemærker, at de er kritiske over den endog særdeles vide beføjelse, der gives transportministeren med hensyn til farligt gods i den foreslåede § 54 a. Det bemærkes yderligere, at der ikke bør gives carte blanche i forhold til hvilken begrundelse, der anvendes til at indføre forbud eller restriktioner om transport af farligt gods ad jernbane.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at som det nævnes i lovforslagets bemærkninger, vil der være EU-retlige begrænsninger, da reglerne om fri bevægelighed skal iagttages. Det er tiltænkt, at transportministeren skulle fortage en myndighedshøring, såfremt at et behov for at regulere eller forbyde transporter med særlige klasser af farligt gods skulle opstå. Transportministeriet finder det vigtigt, at § 54 a kan indeholde muligheden for at regulere særlige klasser af farligt gods, herunder klasse 7, der omhandler radioaktive stoffer.

Slutteligt bemærkes det, at en eventuel bemyndigelsesbestemmelse vil kræve en vurdering af, om proportionalitetshensynet iagttages, samt om reglerne om fri bevægelighed vil være i overensstemmelse med bemyndigelsen.

Bemærkningerne giver ikke anledning til ændringer i udkastet.

2.2.7 Straffebestemmelser om godstransport

Dansk Banegods, DB Cargo Scandinavia A/S, Contec Rail AB, Green Cargo AB, Hector Rail, TX Logistik AB og Viking Rail ApS bemærker, at de er særdeles bekymrede over fastholdelsen af den foreslåede § 57 a, som Det Europæiske Jernbaneagentur har fundet i uoverensstemmelse med EU-reguleringen. Dansk Banegods anser det for værende meget bekymrende, at Det Europæiske Jernbaneagenturs afvisning ikke har fået Transportministeriet til at trække den påtænkte lovændring tilbage. I stedet fastholdes en model, hvor alt ansvaret lægges på den jernbanevirksomhed, der transporterer et tog gennem Danmark. Dansk Banegods bemærker videre at



en jernbanevirksomhed ikke har mulighed for at kontrollere alle forhold der påvirker jernbanesikkerheden, idet disse forhold i henhold til Europæisk lovgivning er fordelt på forskellige aktører. Den jernbanevirksomhed, der fremfører et godstog er ofte ikke den aktør der står for vedligeholdelse af vognene på toget, og det er ikke virksomhedens eget gods, der transporteres. Vedligeholdelsesregimet i EU bygger på ECM-forordningen, der fastlægger, at der til hver enkelt transportenhed (vogn) er knyttet indtil flere ansvarlige ECM-enheder. ECM-ansvaret er således opdelt i flere niveauer, og disse niveauer kan enten varetages af samme ECM-enhed eller af forskellige ECM-enheder i forskellige medlemsstater.

Centrale dele af godstransport på jernbane beror på gensidigt samarbejde mellem terminaler, jernbanevirksomheder og øvrige tredjeparter. Transport af gods på jernbane i Europa er således karakteriseret ved at godsvogne cirkulerer frit i Europa og bliver udvekslet mellem mange forskellige jernbanevirksomheder på tværs af grænserne mellem Medlemsstaterne. Sikkerhed er kernen i jernbanetransport.

Den foreslåede § 57 a indeholder et helt overordnet udsagn om, at gods skal placeres sikkert. Dette princip ligger til grund for den samlede EU jernbanegodsregulering, og det er kommet til udtryk i pkt. 4.2.2.4.1. i bilaget til forordning (EU) 2019/773 (OPE TSI): ”Jernbanevirksomheden skal sørge for, at godsvogne er læsset på en sikker og forsvarlig måde under hele transporten.” Bemærkningerne til lovforslaget ændrer imidlertid markant på jernbanelovens grundlæggende strafferetlige regler, da strafansvaret synes at blive centraliseret omkring jernbanevirksomheden.

(for det fulde høringssvar henvises til høringssvaret fra Dansk Banegods og jernbanevirksomhederne)

Dansk Industri Transport bemærker, at den foreslåede bestemmelse i § 57 a er en almenyldig formulering, som Dansk Industri kan tilslutte sig. Dansk Industri bemærker dog at den danske tekst formentlig vil være i strid med EU-retten. Det undrer derfor Dansk Industri, at regeringen alligevel vil fastholde bestemmelser herom. Dansk Industri kvitterer for at det tilpassede lovudkast i den fornyede høring er en forbedring, men vurderer fortsat at den nye tekst indeholder en bred ansvarsforpligtigelse for en jernbanevirksomhed, der ikke tager hensyn til den forskelligartede kontekst, som jernbanevirksomheder opererer i (passager vs. gods henholdsvis indenrigs vs. international trafik mm).



Dansk Industri bemærker endvidere, at en jernbaneoperatør i international godstransport på jernbane ofte kører med vogne og materiel, der er ejet af tredjepart for at konsolidere gods og togstammer, og vil f.eks. i de situationer ikke være ansvarlig for materiellets vedligehold ligesom det ofte ikke vil være virksomhedens "eget" gods, der transporteres. Transportministeriets meget brede formuleringer synes således at være i modstrid med de europæiske interoperabilitetsregler, og samtidig kontraproduktive i forhold til bestræbelser på at flytte mere gods over på jernbanen – ikke mindst som et væsentligt element i den grønne omstilling af transportsektoren. Dansk Industri bemærker afslutningsvist at såfremt den foreslåede § 57 a ønskes fastholdt, bør koblingen til straffebestemmelserne reduceres til kun at omfatte situationer, hvor der bevisligt er tale grov uagtsomhed eller forsætlig handling.

Dansk Jernbaneforbund bemærker, at de med den nye paragraf §57a i Jernbaneloven, er bekymrede for bibeholdelse og udvikling af godstrafik på skinner i Danmark. Dansk Jernbaneforbund bemærker, at som paragraffen forstås fra deres side, betyder det, at en godsoperatør, der fremfører tog gennem Danmark, under strafansvar jf. §116, stk. 1, nr. 4, vil have ansvar for at gods er tilstrækkeligt fastgjort, så det ikke kan falde af eller bringe sig ud af profil under kørsel, selvom det er læsset af tredjemand i et andet land.

Umiddelbart har Dansk Jernbaneforbund svært ved at forestille sig, hvordan en sådan kontrol af vogne, containere og deres indhold i praksis skal kunne foretages, inden et op til flere hundrede meter langt godstog skal gives tilladelse til at passere grænserne til Danmark. Det er Dansk Jernbaneforbunds opfattelse, at godsoperatørerne er blevet meget opmærksomme på, at deres gods fastgøres korrekt, og Dansk Jernbaneforbund tror derfor også, at operatørerne gerne vil påtage sig det fulde ansvar for deres egen pålæsning af gods i Danmark. Det kan dog blive svært at få disse virksomheder til, under strafansvar, at påtage sig ansvaret for pålæsning, der er sket af andre operatører i andre lande i Europa, og som de dermed ikke har indflydelse på. Dansk Jernbaneforbund er derfor stærkt bekymrede for at godstransport på skinner fravælges til skade for hensyn om fokus på CO₂, mindre trængsel og større transportsikkerhed.

Thomas Albøg Olsen bemærker, at det af bemærkninger til lovforslaget på side 38, fremgår at der særligt er tænkt på tilfælde, hvor en virksomhed bringer jernbanesikkerheden i fare ved utilstrækkelig vedligeholdelse af rullende materiel, eller hvis gods kommer ud af profil eller falder af selve vognen. Før Storebæltsulykken var det i branchen utænkeligt at en sådan ulykke kunne



ske. Skal der tages højde for fremtidige situationer bør lovændringen være så generel at den dækker hele området for jernbanesikkerhed, herunder også alle de fælleseuropæiske forordninger de førnævnte Teknisk Specifikationer for Interoperabilitet - TSI. Det vil derfor være hensigtsmæssigt at anvende en generel formulering i Jernbaneloven, der som en ”paraply” dækker over alle underliggende jernbanesikkerhedsmæssige bestemmelser, f.eks.:

”Den der tilsidesætter bestemmelser i de fælleseuropæiske forordninger med betydning for jernbanesikkerheden eller danske nationale jernbanesikkerhedsregler, og herved fremkalder en jernbaneulykke med store skader, herunder dræbte eller sårede, er hjemfalden til straf efter Jernbanelovens §.....”

Formulering ”Den”, tager højde for at alle aktører i jernbanebranchen og evt. 3.part kan straffes, hvis de tilsidesætter de gældende sikkerhedsbestemmelser for jernbanerne, og herved fremkalder en ulykke med dræbte og store skader. Det er ikke utænkeligt at der i fremtiden, foranlediget af helt andre omstændigheder, kan ske en ulykke med de samme eller større konsekvenser end ulykken på Storebælt den 2. januar 2019. Det vil ikke fremme borgernes respekt for retssikkerheden eller tilliden til sikkerheden ved jernbanerne, hvis igen personer eller firmaer efterfølgende kan drages til ansvar.

Transportministeriet skal hertil samlet bemærke, at der har pågået en længerevarende dialog med Det Europæiske Jernbaneagentur om overvejelserne bag § 57 a. Transportministeriet kan indledningsvist oplyse, at det som følge af disse drøftelser er besluttet, at § 57 a tages ud af lovforslaget, at der i stedet indføres en præcisering af jernbanelovens § 117, og at muligheden for straf i stedet indføres via bekendtgørelser, jf. nedenfor. Det skal dog samtidigt bemærkes, at årsagen til, at bestemmelsen udgår skyldes, at bestemmelsen alene håndterer én sikkerhedsrisiko, og at bestemmelsens indhold i forvejen er reguleret af forordning 2019/773 om den tekniske specifikation for interoperabilitet gældende for delsystemet Drift og trafikstyring i jernbanesystemet i Den Europæiske Union (bilagets pkt. 4.2.2.4.1.).

Af forordningen fremgår det entydigt, at jernbanevirksomheden skal sørge for, at godsvogne er læsset på en sikker og forsvarlig måde under hele transporten. Dette gælder i hele den Europæiske Union og uafhængigt af hvor godset læsses. Transportministeriet finder det derfor stærkt bekymrende, når banebranchen i flere høringsvar advarer mod indførelsen af straffebestemmelser, der



pålægger ansvarssubjektet (jernbanevirksomheden) en straf, såfremt denne ikke sikrer, at godset læsses sikkert og forsvarligt. Det følger direkte af artikel 14 i sikkerhedsdirektivet 2016/798 (EU), at uanset at der er tilknyttet en ECM (ansvarlig for vedligehold) er det jernbanevirksomhederne der har ansvaret, og det er jernbanevirksomhederne, der selv skal indarbejde de nødvendige processer i sikkerhedsledelsessystemerne, så denne risiko håndteres. Dette kan f.eks. ske gennem effektive aftaler med læsningsfirmaer (der ofte ejes af jernbanevirksomhederne selv) med opfølgende kontroller af, hvordan læsningen med godset foregår.

Transportministeriet bemærker afslutningsvist, at der de seneste år har været en bekymrende adfærd hos flere godsoperatører, når det kommer til håndteringen af sikkerheden på jernbaneområdet og om anerkendelsen af, hvilke sikkerhedsrisici der bør håndteres af jernbanevirksomheden selv.

Transportministeriet vil derfor i nærmeste fremtid udarbejde en bekendtgørelse om straffebestemmelser for overtrædelse af visse EU-retsakter på jernbaneområdet, som straffpålægger den allerede etablerede og gældende lovgivning. Dette vil ikke alene omhandle bilagets pkt. 4.2.2.4.1. om lastens sikkerhed, jf. forordning 2019/773 om den tekniske specifikation for interoperabilitet gældende for delsystemet Drift og trafikstyring i jernbanesystemet i Den Europæiske Union, men også øvrige EU-regler, der er af væsentlig betydning for jernbanesikkerheden.

Louforslaget tilpasses således, at § 57 a udgår af lovforslaget og der i stedet indarbejdes en præcisering af jernbanelovens § 117, stk. 2, der omhandler muligheden for at straffpålægge overtrædelser af bestemmelser i forordninger fastsat af Den Europæiske Union. Der vil på den baggrund blive udarbejdet en bekendtgørelse med hjemmel i jernbanelovs § 117, stk. 2. Denne tilpasning imødekommer også delvist høringssvaret fremkommet af Thomas Albøg Olsen, således at overtrædelserne af jernbanereguleringen straffpålægges bredt, og ikke alene den isolerede risiko, der er forbundet med læsning og transport af gods.

2.2.8 Tilpasning af regler om niveauoverkørsler

Trafikselskaberne i Danmark bemærker at ”skadevolderprincippet” gælder ved anlægsprojekter, men at det er infrastrukturforvalteren, som skal afholde udgifterne til drift og vedligeholdelse. I dag har Banedanmark forpligtelsen i forhold til de sikrede overkørsler (med blinklys og bomme), men privatbanerne kun har ansvaret for de usikrede. Det er dog uklart om drift og vedligeholdelsespligt



overgår fra Privatbanen til Banedanmark, hvis en i dag af privatbanen forvaltet usikret niveauoverkørsel (uden blinklys og bomme) ombygges eller ændres til en sikret overkørsel (med blinklys og bomme). Det er ikke hensigtsmæssigt, hvis privatbanerne straffes økonomisk, hvis de vælger at sikre deres overkørsler, hvorfor der opfordres til, at dette præciseres i lovforslaget.

Danske Regioner tilslutter sig Trafikselskaberne i Danmarks bemærkninger.

Transportministeriet skal samlet hertil bemærke, at det både fremgår af lovforslagets almindelige bemærkninger til punkt 2.8.1 samt lovforslagets specielle bemærkninger til § 62, stk. 2, at det følger af det såkaldte "skadevolderprincip", at det er den pågældende instans, som er ansvarlig for et anlægsprojekt, der medfører ændrede forhold i sikkerhedsniveauet i niveauoverkørslen, som f.eks. ændring af en usikret overkørsel til sikret overkørsel, der som hovedregel også skal afholde udgifterne til de pågældende ændringer i et givent anlæg til sikring af vejtrafikken i niveauoverkørsel.

Det står ligeledes beskrevet i bemærkningerne, at udgifterne til den fremtidige drift og vedligeholdelse af sikkerhedsforanstaltningerne altid afholdes af infrastrukturforvalteren, jf. § 62, stk. 1, uanset hvem der har afholdt udgiften til ændringen eller etableringen af anlæg til sikring af vejtrafikken i niveauoverkørslen. Der differentieres således ikke mellem privatbaner og anden infrastruktur.

2.2.9. Gebyrer

Sund & Bælt Holding A/S bemærker i relation til § 110 a, at selskabet også udfører opgaver i forbindelse med tredjepartsprojekter, og at selskabet tilsvarende Banedanmark derfor bør omfattes af bestemmelse.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at Banedanmark som styrelse skal have hjemmel til at opkræve gebyrer for opgaver relateret til tredjepartsprojekter, herunder særligt i de tilfælde, hvor disse opgaver har karakter af myndighedsopgaver eller som ligger i umiddelbar forlængelse heraf. Samme hjemmel er ikke nødvendig for Sund & Bælt Holding A/S eller øvrige infrastrukturforvaltere, der drives i selskabsform, idet disse virksomheder kan opkræve sådanne beløb på aftaleretligt grundlag modsat Banedanmark.



Bemærkningerne giver ikke anledning til ændringer i udkastet.

3. Lovforslaget i forhold til lovudkastet

I forhold til det udkast til lovforslag, der har været i høring, indeholder det fremsatte lovforslag følgende indholdsmæssige ændringer:

- § 5, stk. 4 og bemærkningerne hertil er tilpasset i overensstemmelse med bemærkningerne fra Dansk Industri, så enhver fortolkningstvivel om at takster og satser ikke fastsættes af transportministeren, men af forvalteren af servicefaciliteten.
- Bemærkningerne til § 29 a om afvisning af nye anlæg samt omfattende ændringer af eksisterende anlæg er præciseret med henblik på at imødekomme andre infrastrukturforvalteres behov for samme bestemmelse.
- § 57 a om krav til jernbanevirksomhedernes anbringelse af gods er udgået af lovforslaget, men der indføres i stedet en præcisering af § 117, stk. 2, og der forventes indført en bekendtgørelse.
- Bemærkningerne til § 78 om den specielle tavshedspligt er præciseret på transportministeriets egen foranledning med henblik på at iagttage beskyttelseshensynet og sikre et højt antal indberetninger med henblik på at højne jernbanesikkerheden.

Herudover er der foretaget ændringer af sproglig, redaktionel og lovteknisk karakter.