

Lovforslag nr. L 68. Fremsat den 1. november 2000 af trafikministeren (Jacob Buksti)

Forslag

til

Lov om ændring af lov om jernbanevirksomhed m.v.

(Jernbaneinfrastrukturforvaltning m.v.)

§ 1

I lov nr. 289 af 18. maj 1998 om jernbanevirksomhed m.v. foretages følgende ændringer:

1. I § 1, stk. 1, indsættes efter »jernbanevirksomhed«: »og jernbaneinfrastrukturforvaltning«.

2. I § 1 indsættes som stk. 3:

»Stk. 3. Jernbaneinfrastrukturforvaltning omfatter drift af jernbaneinfrastruktur med dertil hørende regulerings- og sikkerhedssystemer samt tildeling af infrastrukturkapacitet.«

3. I § 2, stk. 1, indsættes efter »jernbanevirksomhed«: »og jernbaneinfrastrukturforvaltning«.

4. § 2, stk. 2, affattes således:

»Stk. 2. Trafikministeren bestemmer, i hvilket omfang loven gælder for letbaner anlagt i medfør af lov om Ørestaden m.v.«

5. § 2, stk. 4, affattes således:

»Stk. 4. Trafikministeren kan bestemme, at kapitel 4 og 5 tillige helt eller delvis skal gælde for nærmere angivne enkelte baneafsnit eller skal gælde for al jernbanevirksomhed, jf. dog stk. 2.«

6. I overskriften til kapitel 3 indsættes efter »jernbanevirksomhed«: »og forvalte jernbaneinfrastruktur«.

7. I § 3, stk. 1, indsættes efter »jernbanevirksomhed«: »eller forvalte jernbaneinfrastruktur«.

8. I § 4 indsættes efter stk. 1 som nye stykker:

»Stk. 2. Tilladelse til at drive infrastrukturforvaltning kan meddeles virksomheder, der opfylder betingelserne i stk. 1, nr. 2-6, og som

- 1) i faglig henseende er kvalificeret til at drive infrastrukturforvaltning, herunder har etableret en godkendt jernbanesikkerhedsorganisation, og
- 2) er i besiddelse af en gyldig ansvarsforsikring, jf. § 17 a.

Stk. 3. Trafikministeren kan fastsætte regler, hvorefter der kan udstedes tilladelse til infrastrukturforvaltning vedrørende særligt ubetydelige anlæg, uden at de i stk. 1, nr. 2-6, anførte betingelser dokumenteres opfyldt.«

Stk. 2-6 bliver herefter stk. 4-8.

9. I § 4, stk. 4, der bliver stk. 6, ændres »stk. 1 og 2« til: »stk. 1, 2 og 4«.

10. § 6 affattes således:

»§ 6. Trafikministeren fastsætter nærmere regler om adgang for jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere til at få uddannet det til varetagelsen af deres opgaver nødvendige personale. Ministeren kan i den forbindelse pålægge jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere mod betaling og på lige og ikkediskriminerende vilkår at uddanne jernbaneteknisk personale for andre virksomheder.

Stk. 2. Trafikministeren kan fastsætte regler om certificering af jernbaneteknisk personale. Der kan opkræves gebyr for udstedelse af certifikater.«

11. I § 7, stk. 1, indsættes efter »jernbanevirksomheder«: »og infrastrukturforvaltere«.

12. I § 7, stk. 3, ændres »en jernbanevirksomheds« til: »en virksomheds«.

13. I § 8, stk. 3, udgår: »der måtte have tilladelse til at drive jernbanevirksomhed i henhold til kapitel 3,«.

14. Efter § 8 indsættes:

»Kapitel 4 a

Infrastrukturforvaltning

§ 8 a. Trafikministeren kan fastsætte almindelige regler og normer for anlæg, vedligeholdelse og drift af jernbaneinfrastruktur, herunder for infrastrukturens forhold til omgivelserne, for entreprisbetingelser og for sådanne forhold, som i øvrigt er af betydning for jernbaneinfrastrukturens ensartethed og sikkerhed.

Stk. 2. Trafikministeren kan pålægge infrastrukturforvaltere at afgive tekniske og statistiske oplysninger om den jernbaneinfrastruktur, de forvalter, i den form, som ministeren bestemmer.

§ 8 b. Trafikministeren bemyndiges til at oprette et koordineringsorgan med deltagelse af repræsentanter for jernbanevirksomhederne, jernbaneinfrastrukturforvaltere, Jernbanetilsynet og Trafikministeriet. Trafikministeren kan fastsætte nærmere regler for koordineringsorganets sammensætning og opgaver m.v.

§ 8 c. Infrastrukturforvalteren skal stille de for kørslen på et baneafsnit fornødne tekniske forskrifter til rådighed for jernbanevirksomhederne.

Kapitel 4 b

Banestyrelsen

§ 8 d. Banestyrelsen under Trafikministeriet forvalter statens jernbaneinfrastruktur. Styrelsen skal erhverve sikkerhedscertifikat efter § 3, stk. 1, og skal over for Jernbanetilsynet dokumentere, at de i § 4, stk. 2, nr. 1, anførte betingelser for at forvalte jernbaneinfrastruktur er opfyldt.

Stk. 2. § 7 finder ikke anvendelse for Banestyrelsen.

§ 8 e. Banestyrelsen skal ved nedlæggelse af jernbaneoverkørsler og jernbaneovergange, der er offentligt tilgængelige og åbne for almindelig færdsel, offentliggøre planer om den påtænkte

nedlæggelse med en frist på mindst 8 uger til at fremsætte bemærkninger til planerne.«

15. Efter § 17 indsættes:

»§ 17 a. Krav om erstatning for skader forvoldt af infrastrukturforvaltere skal i det omfang, de pågældende ikke er omfattet af statens selvforsikringsordning, være dækket af en ansvarsforsikring. Trafikministeren kan fastsætte nærmere regler om forsikringsdækning.«

16. I overskriften til kapitel 8 ændres »jernbanevirksomhedernes område« til: »jernbaneområde«.

17. I § 19 indsættes som stk. 1:

»Jernbaneområde omfatter:

- 1) banelinier med tilhørende skråninger, baneketter, grøfter, broer og andre anlæg,
- 2) stationernes område,
- 3) tog og andre jernbanekøretøjer samt
- 4) forpladser og adgangsveje til stationer og jernbanefærgesteder.«

Stk. 1 bliver herefter stk. 2.

18. § 21, stk. 1, affattes således:

»Enhver, der søger adgang til eller opholder sig på en jernbanevirksomheds eller infrastrukturforvalters område, skal rette sig efter de forskrifter til opretholdelse af orden og sikkerhed, der meddeles af virksomhedens personale, eller som af virksomheden er bekendtgjort ved opslag på virksomhedens område eller på anden hensigtsmæssig måde.«

19. I § 21, stk. 2, ændres to steder »jernbanevirksomhedens« til: »virksomhedens«.

20. I § 21, stk. 3, ændres »jernbanevirksomhederne« til: »virksomhederne«, og »jernbanevirksomhedernes« ændres til: »virksomhedernes«.

21. Efter § 21 indsættes:

»Kapitel 8 a

Krydsende trafik

§ 21 a. På baner, hvor den højest tilladte hastighed overstiger 75 km/t, skal private overkørsler og overgange være forsynet med led, bomme, låger, drejekors eller anden lukkeindretning.

Stk. 2. Lukkeindretningerne etableres og vedligeholdes af infrastrukturforvalteren for det pågældende baneafsnit.

§ 21 b. Trafikanter, der skal passere private overkørsler og overgange, skal udvise særlig forsigtighed. Færdsel over overkørsler og overgange må ikke finde sted, når det kan ses eller høres, at tog nærmer sig. Når sporene passeres, skal dette ske uden unødigt ophold.

Stk. 2. Den, der skal drive eller trække dyr over banen, skal ligeledes udvise særlig forsigtighed og må ikke lade dyr stå stille på overkørslen.

Stk. 3. Særligt langsomt kørende transporter må kun passere overkørslen efter aftale med infrastrukturforvalteren.

Stk. 4. Led og bomme skal lukkes efter benyttelsen. Under arbejder, som kræver hyppig brug af en overkørsel, kan overkørslen dog holdes åben, når den er under konstant opsyn af en person, der til enhver tid kan standse færdslen over overkørslen.

Stk. 5. Brugeren af en privat overkørsel eller overgang skal straks anmelde mangler ved led eller bomme til infrastrukturforvalteren af det pågældende baneafsnit.

Stk. 6. Brugeren er endvidere ansvarlig for forseelser, som dennes folk under arbejde gør sig skyldig i ved benyttelsen af overkørslen eller overgangen.

Stk. 7. Uvedkommende må ikke benytte private overkørsler og overgange.

Kapitel 8 b

Infrastrukturforvalterens forhold til borgerne

§ 21 c. Uden tilladelse fra infrastrukturforvalteren af det pågældende baneafsnit må der ikke

- 1) foretages udgravninger eller opfyldninger eller anbringes materiel eller materialer i en sådan nærhed af infrastrukturforvalterens grund, at der derved kan opstå fare for driften,
- 2) føres ledninger over, under eller langs med banen,
- 3) ledes vand til banen eller dennes grøfter eller
- 4) foretages arbejder i overkørsler eller overgange.

§ 21 d. Inden for de afstande, der fastsættes af trafikministeren, skal rummet over og på begge sider af alle spor, der ligger på havneområde uden at være bestemt afgrænset fra dette, samt alle spor, der ligger i vej, gade eller plads, der er åben for almindelig færdsel, holdes fri for faste og løse genstande.

Stk. 2. § 21 c gælder tilsvarende for de i stk. 1 nævnte spor.

Stk. 3. Trafikministeren fastsætter i et ordensreglement de nærmere bestemmelser vedrørende de i stk. 1 og 2 nævnte forhold samt de bestemmelser, der i øvrigt måtte findes fornødne til sikring af driften på sporene.

§ 21 e. Enhver grundejer skal efter offentlig bekendtgørelse eller direkte skriftlig henvendelse fra infrastrukturforvalteren med mindst 8 dages varsel give alle vedkommende adgang til at foretage jordbundsundersøgelser, opmålinger, udstikninger og afmærkninger i marken, som er nødvendige til planlægning af nye baneanlæg eller ændringer af bestående baneanlæg.

Stk. 2. Erstatning for skade, som måtte blive påført grundejeren ved de i stk. 1 nævnte foranstaltninger, fastsættes i mangel af aftale ved taksation efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

§ 21 f. Infrastrukturforvalteren træffer afgørelse om hegnstyper og om etablering, vedligeholdelse og nedtagning af egne hegn på sine baneafsnit.

Stk. 2. Hævd kan ikke vindes over arealer, der i matriklen er registreret som jernbanearealer.

§ 21 g. Reklamer og andre indretninger må ikke være anbragt således, at de er til ulempe for opfattelsen af signalerne på det pågældende baneafsnit.«

22. § 22, stk. 1, nr. 2, affattes således:

»2) overtræder § 19, stk. 2, § 20, § 21, stk. 1, §§ 21 a-21 d eller § 21 g.«

23. I § 22, stk. 2, indsættes efter »§ 7«: »og § 8 a, stk. 2,«.

24. I § 26 indsættes efter »jernbanevirksomheder«: »og jernbaneinfrastrukturforhold«.

25. I § 29, stk. 1, ændres »op til 20« til: »op til 21«.

26. I § 29, stk. 2, ændres »Forbrugerrådet og Banestyrelsen« til: »Forbrugerrådet, Banestyrelsen og de i § 1, stk. 1-3, i lov om Ørestaden m.v. nævnte letbaneselskaber«.

§ 2

Stk. 1. Loven træder i kraft den 1. januar 2001.

Stk. 2. Lov nr. 183 af 20. marts 1918 om Anlæg af Mergelbaner m.v. og lov nr. 1230 af 27. december 1996 om Banestyrelsen m.v. ophæves.

Stk. 3. Forskrifter, der er udstedt i medfør af lov om Banestyrelsen m.v., forbliver i kraft indtil de ophæves eller afløses af bestemmelser fastsat i medfør af denne lov.

Stk. 4. Virksomheder, som udøver infrastrukturforvaltning ved lovens ikrafttræden, skal inden den 31. december 2001 have erhvervet tilladelse og sikkerhedscertifikat. Trafikministeren kan dispensere fra denne frist, hvis forholdene taler derfor.

F. t. l. vedr. jernbanevirksomhed m.v.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Indledning

Dette lovforslags primære formål er at regulere forholdene for jernbaneinfrastrukturforvalterne.

Siden midten af 1990'erne har organiseringen af de danske jernbaner ændret sig. Statens jernbanenet er åbnet for både gods- og passagertrafik udført af andre jernbanevirksomheder end DSB. Organisatorisk startede udviklingen med oprettelsen af Jernbanetilsynet i 1996. Men væsentligst er udskillelsen af Banestyrelsen fra DSB i 1997 samt DSB's omdannelse til selvstændig offentlig virksomhed og etableringen af DSB S-tog a/s i 1998.

På infrastrukturens side er der åbnet baneafsnit ejet og i et tilfælde forvaltet af nye virksomheder. Den faste jernbaneforbindelse over Storebælt åbnede i 1997, og året efter fulgte Kastrup-banen ejet af henholdsvis A/S Storebæltsforbindelsen og A/S Øresundsforbindelsen, men i begge tilfælde forvaltet af Banestyrelsen. I år fulgte så åbningen af kyst-til-kyst anlægget over Øresund, som både ejes og forvaltes af Øresundsbro Konsortiet.

Med forslag til lov om amtskommunernes overtagelse af de statslige ejerandele i privatbanerne, der udmønter aftalen af 5. april 2000 mellem regeringen og Amtsrådsforeningen henholdsvis Hovedstadens Udviklingsråd om privatbanerne samt aftalen af 3. maj 2000 mellem regeringen og Hovedstadens Udviklingsråd om overtagelse af Lille Nord videreføres den udvikling med etableringen af af staten uafhængige aktieselskaber som infrastrukturejere og -forvaltere.

Med denne tilkomst i de senere år af nye typer ejere og forvaltere af jernbaneinfrastruktur er der behov for et ensartet regelsæt for deres aktiviteter, ligesom der er behov for at tilvejebringe hjemmel til at kunne fastsætte krav til deres virksomhed. I den forbindelse er det naturligt, at lov om Banestyrelsen m.v. indarbejdes i lov om jernbanevirksomhed m.v.

Det er også fundet naturligt at ophæve den gamle lov om anlæg af mergelbaner, idet disse anlæg vil være at betragte som privatejede firmaspor til interne

transporter, hvor der ikke bør opretholdes en mulighed for at lade staten bekoste anlæg og anskaffelse af driftsmateriel til sådanne baner.

Herudover revideres enkelte bestående bestemmelser i lov om jernbanevirksomhed m.v. Dette gælder navnlig reglerne om uddannelse af jernbaneteknisk personale og om mulighed for jernbanevirksomheder under etablering for at kunne byde på trafik udført som offentlig service.

2. Lovforslagets indhold

Med dette lovforslag gives der blandt andet mulighed for at

- stille krav til infrastrukturforvaltere om opnåelse af tilladelse og sikkerhedscertifikat,
- stille krav til infrastrukturforvalternes forsikringsdækning,
- pålægge infrastrukturforvaltere at stille de for jernbanekørsel nødvendige tekniske forskrifter til rådighed for jernbanevirksomheder og
- fastsætte ensartede funktionskrav til alle jernbaner.

Efter lovforslaget skal infrastrukturforvaltere opfylde samme eller tilsvarende krav som jernbanevirksomheder i forbindelse med opnåelse af sikkerhedscertifikat og tilladelse til at drive virksomhed. Tilsvarende indebærer lovforslaget, at infrastrukturforvaltere underkastes de samme krav, som gælder for jernbanevirksomheder. I den forbindelse inkorporeres de gældende regler i lov om Banestyrelsen m.v. om forvaltning af statens infrastruktur i lov om jernbanevirksomhed m.v., ligesom det er fundet naturligt at gøre reglerne om jernbanens forhold til omgivelserne generelle, så de omfatter alle jernbanestrækninger. Disse bestemmelser har i kraft af placeringen i lov om Banestyrelsen m.v. alene omfattet statens infrastruktur.

Efter de gældende bestemmelser i lov om jernbanevirksomhed m.v. kan kun virksomheder, som har tilladelse til at drive jernbanevirksomhed i henhold til lovens kapitel 3, deltage i udbudsrunder om trafik udført som offentlig service. Det betyder, at virksomheder, der ikke har tilladelse efter lovens kapitel 3, og

som ønsker at deltage i udbudet, skal skaffe de nødvendige tilladelser, allerede inden de afgiver tilbud. Dette vurderes at være en unødvendig administrativ procedure, idet der herved er risiko for, at virksomheder anskaffer tilladelser efter lovens kapitel 3, som de, hvis de ikke vinder udbudet, ikke kommer til at benytte til at drive jernbanetrafik. Det foreslås derfor, at kravet i loven om, at deltagere i udbudsrunder allerede på det tidspunkt, hvor de afgiver tilbud, skal have tilladelse til at drive jernbanevirksomhed, ophæves.

En tilladelse til at drive jernbanetrafik, vil fortsat være en forudsætning for at kunne få tilladelse til at udføre den udbudte trafik. Virksomheder, der giver tilbud på trafik udført som offentlig service, og som på tidspunktet for tilbuddets afgivelse ikke har tilladelse til at drive jernbanevirksomhed efter lovens kapitel 3, vil derfor blive bedt om at sandsynliggøre, at de, hvis de skulle få kontrakten, efterfølgende vil kunne få de relevante tilladelser.

Det forhold, at langt den overvejende del af alle ulykker og uheld inden for jernbanesektoren skyldes menneskelige fejl, skærper kravet til, at der er styr på det uddannelsesmæssige niveau. Et middel hertil er certificering af medarbejdere med sikkerhedsmæssige opgaver, som det også kendes i luftfarts- og søfartssektoren. Hermed søges opnået et indirekte løft af sikkerhedsniveauet.

I takt med liberaliseringens gennemførelse inden for jernbanesektoren kan der forudses en større bevægelse af medarbejdere mellem de forskellige virksomheder. Problemet i denne forbindelse er, at der ikke med det bestående system haves dokumentation for, at den nye virksomheds medarbejdere, der er skiftet fra en anden virksomhed, har en tilstrækkelig uddannelse. Dette søges nu løst gennem fastsættelse af krav om uddannelse og certificering.

I den forbindelse omhandler lovforslaget uddannelse af en virksomheds medarbejdere hos andre jernbanevirksomheder og –infrastrukturforvaltere.

Der har med den eksisterende bestemmelse i lov om jernbanevirksomhed m.v. ikke været hjemmel til at fastsætte myndighedskrav til uddannelse af lokomotivførere eller andet jernbaneteknisk personale. Denne opgave har suverænt været varetaget af DSB, der både har formuleret kravene og uddannet personalet.

Der er således behov for en nyordning på uddannelsesområdet, herunder lokomotivføreruddannelsen, idet andre jernbanevirksomheder, såvel udenlandske som danske, skal have mulighed for at få uddannet deres lokomotivførere på lige vilkår.

Der er ligeledes behov for et lettilgængeligt uddannelsesstilbud for de jernbanevirksomheder, der skal be-

nytte Øresundsforbindelsen. I dag kan uddannelsen hertil kun opnås via Statens Järnvägar i Sverige eller DSB.

Der vil fremover være behov for at få fastlagt generelle bestemmelser om uddannelse af lokomotivførere og personale inden for infrastrukturforvalterens område og at få uddannelserne placeret i det offentlige uddannelsessystem.

Trafikministeren vil som hidtil kunne pålægge jernbanevirksomhederne og som noget nyt, infrastrukturforvalterne mod betaling og på lige- og ikkediskriminerende vilkår at uddanne jernbaneteknisk personale.

Som led i lovforslaget får trafikministeren mulighed for at udstrække virkeområdet for hele eller dele af loven til privatbanerne og letbaner anlagt i medfør af lov om Ørestaden m.v., ligesom disse letbaner bliver repræsenteret i Jernbanerådet.

Lovforslaget giver virksomheder, der forvalter infrastruktur ved lovens ikrafttræden, et år til at opfylde lovens bestemmelser, dvs. erhverve tilladelse og sikkerhedscertifikat. Trafikministeren kan dog forlænge denne overgangsperiode, hvis forholdene taler derfor.

Forslaget omfatter al jernbaneinfrastruktur, der stilles til rådighed for forskellige jernbanevirksomheder efter bestemmelserne i loven. Følgende jernbaneinfrastruktur vil herefter blive omfattet af loven:

- Statens jernbaneinfrastruktur.
- Jernbaneinfrastruktur, der ejes af A/S Storebæltsforbindelsen, A/S Øresundsforbindelsen og Øresundsbro Konsortiet.
- Jernbaneinfrastruktur, der ejes af jernbanevirksomheder (DSB, DSB S-tog a/s, A/S Helsingør-Hornbæk-Gilleleje Banen, A/S Gribskovbanen, Hillerød-Frederiksværk-Hundested Jernbane A/S, Aktieselskabet Lyngby-Nærum Banen, Odsherreds Jernbane A/S, Høng Tølløse Jernbane A/S, Østbanen A/S, A/S Lollandsbanen, A/S Skagensbanen, A/S Hjørring Privatbaner, Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbane A/S, A/S Hads-Ning Herreders Jernbane og Vestbanen A/S).
- Jernbaneinfrastruktur, der er anlagt i medfør af lov om Ørestaden m.v. (delvist omfattet).
- Anden jernbaneinfrastruktur, der stilles til rådighed for jernbanevirksomheder efter bestemmelserne i denne lov, herunder havnebaner og industristamspor.

Lovforslaget omfatter ikke jernbaneinfrastruktur, som ejes og anvendes af samme virksomhed, der ikke er en jernbanevirksomhed. Det vil typisk være privatejede firmaspor til interne transporter og transporter til og fra det offentlige jernbanenet.

Endelig foreslås med lovforslaget ophævelse af lov nr. 183 af 20. marts 1918 om Anlæg af Mergelbaner m.v., der må anses for helt utidssvarende og uden praktisk betydning.

3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Lovforslaget åbner mulighed for, at der kan opkræves gebyr for certificering af jernbaneteknisk personale. Dette gebyr skal dække Jernbanetilsynets udgifter i forbindelse med dette arbejde. Jernbanetilsynets udgifter i forbindelse med udstedelse af tilladelser og sikkerhedscertifikater til infrastrukturforvaltere dækkes ligeledes gennem gebyrer, jf. den gældende lovs § 4, stk. 6. Derudover skønnes forslaget ikke at have økonomiske eller administrative konsekvenser for staten. Forslaget berører ikke kommuner og amtskommuner.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

Med lovforslaget sikres virksomheder, som forvalter jernbaneinfrastruktur, ensartede myndighedskrav. Virksomheder, der ikke har tilladelse til at drive jernbanevirksomhed, men som ønsker at deltage i udbuds-

runder om trafik udført som offentlig service, får mulighed for dette ifølge lovforslaget. Dette skulle øge konkurrencen på markedet for disse ydelser.

Lovforslaget søger også at sikre den frie og lige adgang til jernbanetekniske uddannelser, som er grundlaget for et frit marked for jernbanydelser. Endelig vil en certificering af jernbaneteknisk personale åbne for et frit arbejdsmarked på dette område.

Udstedelse af tilladelser til infrastrukturforvaltning, uddannelse af jernbaneteknisk personale og udstedelse af certifikater til disse medarbejdere vil være brugerfinansieret.

5. Miljømæssige konsekvenser

Forslaget skønnes ikke at have miljømæssige konsekvenser.

6. Forholdet til EU-retten

Forslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter.

7. Høring

Lovforslaget er sendt til høring hos de myndigheder og organisationer, der fremgår af bilag 1 til lovforslaget.

Vurdering af konsekvenserne af lovforslaget

	Positive konsekvenser/mindredgifter	Negative konsekvenser/merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner	Ingen	Ingen. Tilladelsesordningen vedrørende infrastrukturforvaltning samt certificeringen af personale forudsættes brugerfinansieret ved gebyrer.
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner	Ingen	Jernbanetilsynet vil skulle afsætte ressourcer til behandling af sager vedrørende tilladelse til infrastrukturforvaltning og certificering af jernbaneteknisk personale.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	
Forholdet til EU-retten	Forslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter.	

*Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser**Til § 1*

Til nr. 1-3

Med de foreslåede bestemmelser udvides beskrivelsen af lovens formål og anvendelsesområde i § 1, stk. 1, og § 2, stk. 1, med infrastrukturforvaltning, og der indføres med et nyt § 1, stk. 3, en udtrykkelig definition af infrastrukturforvaltning. Definitionen svarer til, hvad der hidtil har været anset som infrastrukturforvaltning, og hvad der indtil nu har været udtrykkeligt fastsat som Banestyrelsens opgaver, jf. § 2 i Banestyrelsesloven.

Definitionen bygger på infrastrukturforvalterbegrebet i Rådets direktiv 95/19/EF af 19. juni 1995 (EF-tidende 1995 L 143, side 75) om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af infrastrukturafgifter. Der er til definitionen tilføjet ansvaret for tildeling af kapacitet.

Til nr. 4

Ifølge § 2, stk. 2, i lov om jernbanevirksomhed m.v. gælder denne ikke for jernbanevirksomhed, der udføres på letbaner, som anlægges i medfør af lov om Ørestaden m.v., dvs. den københavnske metro. Med den foreslåede ændring bemyndiges trafikministeren til, som led i normaliseringen af jernbanesektoren, at lade loven gælde helt eller delvist for disse jernbaner for både den jernbanevirksomhed, som vil foregå på banerne, og forvaltningen af deres infrastruktur.

Letbaner omfatter i henhold til Ørestadslovens § 3 Ørestadsbanen, Frederiksbergbanen og Østamagerbanen, der ejes af henholdsvis Ørestadsselskabet I/S, Frederiksbergbaneselskabet I/S og Østamagerbaneselskabet I/S. I henhold til samme lovs § 7 skal ejerne udlicitere jernbanevirksomheden og infrastrukturforvaltningen under eet til én for alle tre baner fælles driftsentreprenør. Ørestadsselskabet har således i 1996 indgået kontrakt med en driftsentreprenør om de første fem års driftsperiode med option for yderligere tre års driftsperiode.

Da trafikomfanget i henhold til lov om Ørestaden fastlægges af letbaneselskaberne, og da banerne udgør et lukket, særligt banesystem uden sporforbindelse til anden baneinfrastruktur og uden mulighed for benyttelse af andet end banernes eget, særligt indrettede metromateriel, vil trafikministeren ikke lade kapitel 4, 4 a, 4 b, 5 og 8 a gælde for letbanerne.

Letbanernes driftsentreprenør er desuden alene forpligtet til at udstede rejsehjemler under det fælles takstsystem for hovedstadsområdet. Letbanernes driftsentreprenør vil derfor ikke med hjemmel i § 12,

stk. 5, blive pålagt en udvidelse af denne forpligtelse. Endelig vil certificeringsreglerne i kapitel 3 tidligst blive gjort gældende for letbanerne ved næste udbud af driftsentreprisen, idet den nuværende driftsentreprenørs kontrakt er baseret på en certificeringsordning for letbanerne fastlagt af Trafikministeriet i 1995.

Til nr. 5

Ifølge den gældende § 2, stk. 4, kan trafikministeren bestemme, at loven i sin helhed skal omfatte al jernbanevirksomhed.

Den foreslåede nye affattelse af bestemmelsen vil give trafikministeren mulighed for som det mindre at bestemme, at kapitel 4 og 5 i lov om jernbanevirksomhed m.v. tillige helt eller delvis skal gælde for nærmere angivne enkelte baneafsnit (f.eks. enkelte privatbaner) eller skal gælde for al jernbanevirksomhed, som udgangspunkt dog med undtagelse af metroen, jf. lovforslagets § 1, nr. 4. Dette lægger sammen med § 6 b, stk. 5, i kollektivtrafikloven og § 4 b, stk. 4, i HT-loven, som foreslået affattet ved forslag til lov om amtskommunernes overtagelse af de statslige ejerandele i privatbanerne op til, at privatbaner, som giver andre jernbanevirksomheder adgang til den af dem ejede infrastruktur, kan få adgang til statens net.

Til nr. 6-9

Der foreslås med tilføjelser til lovens §§ 3 og 4 indført en tilladelsesordning for infrastrukturforvaltere svarende til den gældende ordning for jernbanevirksomheder.

Med disse ændringer vil forvaltere af jernbaneinfrastruktur skulle opfylde samme eller tilsvarende krav som jernbanevirksomheder i forbindelse med opnåelse af tilladelse og sikkerhedscertifikat, jf. den foreslåede § 4, stk. 2.

En infrastrukturforvalter har herefter ret til at drive jernbaneinfrastruktur, når den pågældende er indehaver af en gyldig tilladelse. Tilladelsen udstedes af Jernbanetilsynet, som tillige udsteder sikkerhedscertifikat efter kriterier fastlagt i medfør af lov nr. 336 af 1. maj 1996 om jernbanesikkerhed m.v.

Med hensyn til Banestyrelsen henvises til den foreslåede § 8 d (lovforslagets § 1, nr. 14).

Det foreslås som ny § 4, stk. 3, at der gives ministeren bemyndigelse til at fastsætte regler, hvor tilladelseskravet lempes i forhold til meget små infrastruktur-anlæg, f.eks. korte industrispor, der benyttes af flere virksomheder i fællesskab.

Til nr. 10

Bestemmelsen skal sikre, at jernbanevirksomhederne kan få uddannet det nødvendige personale, og at

det jernbanetekniske personale kan blive certificeret, således at personalet efter endt uddannelse kan søge ansættelse i en anden jernbanevirksomhed eller hos en anden infrastrukturforvalter.

Den gældende § 6 om uddannelse af personale mod betaling foreslås derfor præciseret således, at der gives ministeren bemyndigelse til at fastsætte regler herom, ligesom der som noget nyt foreslås en bemyndigelse til at fastsætte regler om udstedelse af certifikater og om betaling herfor.

Der påtænkes således udarbejdet en bekendtgørelse om fastsættelse af myndighedskrav til uddannelse af jernbaneteknisk personale, herunder særligt lokomotivførere. Uddannelseskravene vil blive fastsat efter indstilling fra en arbejdsgruppe med deltagelse af myndigheder og organisationer.

Til nr. 11-12

Det foreslås, at private infrastrukturforvaltere på linie med jernbanevirksomheder omfattes af et regnskabsreglement og dermed et krav om interne virksomhedsregnskaber. Hensigten hermed er, at der også i forhold til infrastrukturforvaltning skal kunne kræves regnskabsmæssig adskillelse af offentligt støttet virksomhed fra anden virksomhed.

Banestyrelsen aflægger regnskab efter de for staten gældende regler og er derfor ikke omfattet af bestemmelsen, jf. den foreslåede § 8 d, stk. 2.

Til nr. 13

Den nugældende § 8, stk. 3, indeholder to krav, der skal være opfyldt for, at en virksomhed kan deltage i udbudsforretninger om trafik udført som offentlig service. Der skal være tale om en virksomhed, som har tilladelse til at drive jernbanevirksomhed i henhold til lovens kapitel 3, og den bydende enhed skal udgøre en selvstændig økonomisk enhed.

Med lovforslaget ophæves kravet om, at virksomheder skal have tilladelse til at drive jernbanevirksomhed i henhold til lovens kapitel 3 allerede på tidspunktet for deres afgivelse af tilbud på trafik udført som offentlig service.

Da jernbaneinfrastrukturkapacitet imidlertid ifølge lovens § 9 kun kan tildeles til jernbanevirksomheder, må det forventes, at der i forbindelse med udbuddet stilles krav om, at virksomheder, der deltager i udbuddet uden at være jernbanevirksomheder, sandsynliggør, at de vil kunne opnå de relevante tilladelser til at drive jernbanevirksomhed.

Til nr. 14

Til § 8 a

Som nævnt i de almindelige bemærkninger er det nødvendigt at have visse generelle forskrifter og normer, som skal gælde for jernbaneinfrastrukturen som helhed. Som eksempler kan nævnes krav til infrastrukturen, herunder spor-, sikrings-, signal-, togstop-, radio- og køreledningsanlæg samt trafikregler.

Ved udarbejdelsen af reglerne skal der lægges vægt på, at disse harmonerer med de tekniske specifikationer for interoperabilitet, som fastsættes i forbindelse med implementeringen af direktivet for interoperabilitet i det transeuropæiske højhastighedsnet og det kommende direktiv for interoperabilitet for det konventionelle jernbanesystem, således at det danske jernbanesystem vil være interoperabelt med det europæiske jernbanesystem.

Det forventes, at reglerne og normerne udarbejdes af Banestyrelsen. Regler og normer med sikkerhedsmæssigt indhold fastsættes efter indstilling fra Jernbanetilsynet.

Den foreslåede bestemmelse svarer til § 6, stk. 1, i lov om offentlige veje, jf. lovbekendtgørelse nr. 671 af 19. august 1999.

Det foreslås i stk. 2, at der gives trafikministeren en udtrykkelig bemyndigelse til at fastsætte bestemmelser om afgivelse af oplysninger dels til statistisk brug, dels til brug for fastsættelse af de i stk. 1 nævnte regler og normer. Det skønnes således hensigtsmæssigt, at der tilvejebringes klar hjemmel med henblik på at sikre levering af oplysninger, der blandt andet er nødvendige for at kunne reagere over for uhensigtsmæssige forhold.

Den foreslåede bestemmelse svarer til § 89 a i lov om luftfart, jf. lovbekendtgørelse nr. 769 af 16. august 2000, idet denne dog ikke omhandler oplysninger om tekniske forhold.

Til § 8 b

Den i § 4 i lov om Banestyrelsen m.v. nævnte koordineringskomite på jernbaneinfrastrukturområdet er nedsat i medfør af Trafikministeriets bekendtgørelse nr. 1047 af 17. november 1997 som ændret ved Trafikministeriets bekendtgørelse nr. 505 af 30. juni 1998. Den har til opgave at varetage behovet for koordinering mellem jernbanevirksomhederne og Banestyrelsen.

Tanken bag den foreslåede ændring er at udvide koordineringskomiteens kompetenceområde til både at omfatte koordinering mellem jernbanevirksomhederne og infrastrukturforvalterne og at være det forum,

hvor Banestyrelsen og Jernbanetilsynet kan fremlægge såvel forslag til normer og regler som bestemmelser om jernbanesikkerhed til høring blandt jernbanevirksomhederne og infrastrukturforvalterne.

De nærmere bestemmelser om koordineringskomiteen fastsættes ved bekendtgørelse.

Til § 8 c

Til sikring af jernbanevirksomhedernes muligheder for at befærde de enkelte banestrækninger skal infrastrukturforvalteren af den pågældende strækning stille alle de for kørslen nødvendige tekniske forskrifter til rådighed for jernbanevirksomhederne.

Som eksempler på sådanne regelsæt kan nævnes forskrifter for indbygning af ATC, forskrifter for indbygning af radiosystemer og forskrifter vedrørende krav til støjstrømme.

Til § 8 d

Banestyrelsen er en statsvirksomhed, der blandt andet varetager følgende opgaver: Drift og vedligeholdelse af statens jernbaneinfrastruktur, udbygning af statens jernbaneinfrastruktur, styring af trafikken på statens jernbanenet, tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet til de enkelte jernbanevirksomheder og opkrævning af afgifter for disses benyttelse af statens jernbaneinfrastruktur.

Banestyrelsen er forvalter af de jernbanetekniske anlæg på den faste forbindelse over Storebælt og landanlæggene i forbindelse med den faste forbindelseovre Øresund, herunder Kastrup-banen.

Banestyrelsen varetager den internationale koordination af tildeling af infrastrukturkapacitet til international jernbanetrafik, ligesom den udarbejder normer for den danske jernbaneinfrastruktur, jf. bemærkningerne til § 8 a.

Banestyrelsens kompetence som forvalter af statens infrastruktur følger som hidtil efter lov om Banestyrelsen m.v. direkte af loven. Styrelsen skal derfor ikke have tilladelse til infrastrukturforvaltning, men det foreslås i stedet fastsat, at styrelsen skal erhverve sikkerhedscertifikat som nævnt i lovens § 3, stk. 1, og dokumentere over for Jernbanetilsynet, at de faglige og sikkerhedsmæssige krav efter § 4, stk. 2, nr. 1, opfyldes.

Banestyrelsen aflægger regnskab efter de for staten gældende regler. Det følger af stk. 2, at § 7 om regnskabsreglement derfor ikke finder anvendelse.

Til § 8 e

Denne bestemmelse er identisk med den eksisterende § 5 a i lov om Banestyrelsen m.v., hvor den blev sat

ind ved lov nr. 233 af 21. april 1999 om ændring af lov om offentlige veje, lov om private fællesveje, lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom og lov om Banestyrelsen m.v.

Til nr. 15

Siden den gældende lovs ikrafttræden har der været nogen tvivl om, hvorvidt lovens § 17 om forsikring også omfattede det indbyrdes forhold mellem infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder. Det findes hensigtsmæssigt nu at regulere dette forhold.

Parterne er ansvarlige over for hinanden efter dansk erstatningsrets almindelige regler. Det foreslås nu med en ny § 17 a, at der indføres et generelt krav om ansvarsforsikring for infrastrukturforvaltere svarende til kravet til jernbanevirksomheder, og at ministeren på tilsvarende måde får bemyndigelse til at fastsætte regler herom. Den foreslåede bestemmelse svarer til, hvad der i dag er fastsat i kontrakter om jernbanevirksomheders adgang til statens net.

I lighed med, hvad der er fastsat i bekendtgørelse nr. 920 af 16. december 1998 om jernbanevirksomhed, forudsættes det, at dokumentation for forsikringsforhold skal indsendes til Jernbanetilsynet, der også skal godkende forsikringsbetingelserne.

Forsikringspligten skal ikke omfatte infrastrukturforvaltere, der er omfattet af statens selvforsikringsordning, eller ejere af infrastruktur, herunder især ejere af havnespor eller industrispor, der overlader forvaltningen af sporene til en infrastrukturforvalter. I sidstnævnte tilfælde anses ansvaret over for jernbanevirksomhederne at påhvile den overtagende infrastrukturforvalter.

Til nr. 16

Der er tale om en konsekvensrettelse af overskriften til kapitel 8.

Til nr. 17

Der foreslås en definition af jernbaneområder, der omfatter såvel områder, der ejes af jernbanevirksomhederne, som områder, der ejes eller forvaltes af infrastrukturforvaltere.

Formålet med forslaget er at præcisere anvendelsesområdet for reglerne i lovens § 19 om færdsel på jernbaneområde. Den foreslåede bestemmelse svarer i det væsentlige til § 44, stk. 1, i den tidligere lov om DSB, jf. lovbekendtgørelse nr. 757 af 6. august 1996.

Til nr. 18-20

De foreslåede ændringer, der alle angår lovens § 21, udvider anvendelsesområdet for § 21 fra at angå opretholdelse af orden og sikkerhed på en jernbane-

virksomheds område til tillige at gælde opretholdelse af orden og sikkerhed på en infrastrukturforvalters område. Herved erstatter bestemmelsen § 6 d i lov om Banestyrelsen m.v.

Til nr. 21

Det foreslås, at de for statens jernbanenet hidtil gældende politibestemmelser opretholdes, og at anvendelsesområdet for bestemmelserne udvides til at gælde også andre infrastrukturforvaltere end Banestyrelsen. Bestemmelserne overføres derfor fra lov om Banestyrelsen til lov om jernbanevirksomhed m.v.

Det bemærkes, at der ikke hidtil har eksisteret sådanne bestemmelser for privatbanerne.

Bortset fra konsekvensrettelser som følge af, at bestemmelsernes anvendelsesområde foreslås udvidet til at omfatte alle infrastrukturforvaltere - og ikke blot Banestyrelsen som hidtil - er bestemmelserne identiske med de tilsvarende bestemmelser i §§ 6-6 c og 6 e-6 g i lov om Banestyrelsen m.v.

Til nr. 22

Det foreslås, at der skabes hjemmel til at straffe overtrædelser af de fra lov om Banestyrelsen m.v. overførte politibestemmelser, som hidtil efter lov om Banestyrelsen m.v.

Til nr. 23

Det foreslås, at overtrædelse af regler, der efter det foreslåede § 8 a, stk. 2, fastsættes om pligt for infrastrukturforvaltere til at give tekniske og statistiske oplysninger, straffes med bøde.

Til nr. 24

Den nugældende bemyndigelse til at fastsætte regler med henblik på anvendelse eller gennemførelse af EF-forordninger og EF-direktiver vedrørende forvaltning af jernbaneinfrastruktur findes i § 5 i lov om Banestyrelsen m.v. Den foreslåede bestemmelse indebærer, at denne bemyndigelse integreres i § 26 i lov om jernbanevirksomhed m.v.

Om den hidtidige udnyttelse af bemyndigelserne kan oplyses, at ved Trafikministeriets bekendtgørelser nr. 534 og nr. 535 af 26. juni 1997 gennemførtes Rådets direktiv nr. 95/18/EF om udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder og Rådets direktiv nr. 95/19/EF om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af infrastrukturafgifter.

Endvidere gennemførte Trafikministeriet ved bekendtgørelse nr. 181 af 25. marts 1999, som trådte i kraft den 4. april 1999, Rådets direktiv 96/48/EF om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog.

Til nr. 25 og 26

De i § 1, stk. 1-3, i lov om Ørestaden m.v. nævnte letbaneselskaber vil som ejer af den københavnske metros infrastruktur og som udbyder af infrastrukturforvaltning og jernbanevirksomhedsopgaver deltage i Jernbanerådets arbejde med én repræsentant.

Til § 2

Det foreslås, at loven træder i kraft den 1. januar 2001.

Det foreslås at ophæve lov om anlæg af mergelbaner, idet der ikke længere er grundlag for, at staten helt eller delvist kan finansiere anlæg og anskaffelse af driftsmateriel til sådanne baner.

Det foreslås endvidere, at lov om Banestyrelsen m.v. ophæves, idet Banestyrelsens regler med lovforslaget inkorporeres i lov om jernbanevirksomhed m.v.

Forskrifter, som er udstedt i medfør af lov om Banestyrelsen m.v., forbliver i kraft indtil de ophæves eller afløses af bestemmelser fastsat i medfør af denne lov.

Det foreslås, at virksomheder, som udøver infrastrukturvirksomhed ved lovens ikrafttræden, inden den 31. december 2001 skal have erhvervet tilladelse og sikkerhedscertifikat, men at trafikministeren kan dispensere for denne frist, hvis forholdene taler derfor.

Øversigt over myndigheder og organisationer, der er anmodet om en udtalelse i anledning af lovforslaget

Amtsrådsforeningen i Danmark
Hovedstadens Udviklingsråd (HUR)
Kommunernes Landsforening
Privatbanernes Fællesrepræsentation
Ørestadsselskabet
Frederiksberg Kommune
Københavns Kommune
Københavns Amt
A/S Øresundsforbindelsen
A/S Storebæltsforbindelsen

Dansk Industri
Statsansattes Kartel
Dansk Jernbaneforbund
SiD
Forbrugerrådet
Landbrugsrådet
Arbejderbevægelsens Erhvervsråd
Det Danske Handelskammer, Børsen
Nævnet for Etnisk Ligestilling
NOAH-Trafik

Bilag 2

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

Gældende formulering

§ 1. Denne lovs formål er gennem fastlæggelse af rammerne for jernbanevirksomhed at fremme opfyldelsen af samfundets transportbehov på et bæredygtigt grundlag under hensyn til

- 1) miljø,
- 2) samfundsøkonomi,
- 3) trafikikkerhed,
- 4) fremkommelighed og
- 5) sociale hensyn.

Stk. 2. Ved jernbanevirksomhed forstås befordring af personer og transport af gods m.v. på jernbane.

§ 2. Loven gælder for al jernbanevirksomhed, jf. dog stk. 2-4.

Stk. 2. Loven gælder ikke for jernbanevirksomhed, der udføres på letbaner, som anlægges i medfør af lov om Ørestaden m.v.

Stk. 3. Bestemmelserne i kapitel 4 og 5 gælder alene for jernbanevirksomhed, som udføres på statens jernbaneinfrastruktur samt infrastruktur ejet af A/S Storebæltsforbindelsen og A/S Øresundsforbindelsen.

Stk. 4. Trafikministeren kan bestemme, at loven i sin helhed skal gælde for al jernbanevirksomhed.

Lovforslaget

§ 1

I lov nr. 289 af 18. maj 1998 om jernbanevirksomhed m.v. foretages følgende ændringer:

1. I § 1, *stk. 1*, indsættes efter »jernbanevirksomhed«: »og jernbaneinfrastrukturforvaltning«.

2. I § 1 indsættes som *stk. 3*:

»*Stk. 3.* Jernbaneinfrastrukturforvaltning omfatter drift af jernbaneinfrastruktur med dertil hørende regulerings- og sikkerhedssystemer samt tildeling af infrastrukturkapacitet.«

3. I § 2, *stk. 1*, indsættes efter »jernbanevirksomhed«: »og jernbaneinfrastrukturforvaltning«.

4. § 2, *stk. 2*, affattes således:

»*Stk. 2.* Trafikministeren bestemmer, i hvilket omfang loven gælder for letbaner anlagt i medfør af lov om Ørestaden m.v.«

5. § 2, *stk. 4*, affattes således:

»*Stk. 4.* Trafikministeren kan bestemme, at kapitel 4 og 5 tillige helt eller delvis skal gælde for nærmere angivne enkelte baneafsnit eller skal gælde for al jernbanevirksomhed, jf. dog stk. 2.«

Gældende formulering

Kapitel 3

Retten til at drive jernbanevirksomhed

§ 3. Ret til at drive jernbanevirksomhed kræver tilladelse udstedt af Jernbanetilsynet efter denne lov samt sikkerhedscertifikat udstedt i medfør af lov om jernbanesikkerhed m.v.

Stk. 2. Tilladelse udstedt af andre medlemsstater i Den Europæiske Union i medfør af EU-regler gælder i Danmark.

§ 4. Tilladelse til at drive jernbanevirksomhed kan meddeles virksomheder, der

- 1) ønsker at drive personbefordring eller gods-transport på jernbane som virksomhedens hovedaktivitet,
- 2) har økonomisk grundlag for at drive virksomheden forretningsmæssigt forsvarligt,
- 3) ikke er erklæret konkurs,
- 4) ikke har forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. eller derover,
- 5) ikke er blevet idømt straf for alvorlige lovovertrædelser, herunder for overtrædelser i erhvervsforhold eller på transportområdet,
- 6) ikke er blevet dømt for alvorlige eller gentagne overtrædelser af bestemmelser på det social- og arbejdsretlige område, herunder forpligtelser i henhold til lovgivningen om beskyttelse af arbejdstagere,
- 7) i faglig henseende er kvalificeret til at drive jernbanevirksomhed, herunder har etableret en godkendt jernbanesikkerhedsorganisation,
- 8) er i besiddelse af en gyldig ansvarsforsikring, jf. § 17, og
- 9) råder over trækraft.

Lovforslaget

6. I overskriften til kapitel 3 indsættes efter »jernbanevirksomhed«: »og forvalte jernbaneinfrastruktur«.

7. I § 3, *stk. 1*, indsættes efter »jernbanevirksomhed«: »eller forvalte jernbaneinfrastruktur«.

Gældende formulering

Stk. 2. Betingelserne i stk. 1, nr. 3, 5 og 6, skal ligeledes være opfyldt af direktørerne og alle bestyrelsesmedlemmerne.

Stk. 3. En tilladelse er gyldig, så længe virksomheden opfylder de i denne lov angivne vilkår. Jernbanetilsynet kan, hvis Tilsynet finder anledning hertil, bestemme, at der skal foretages en fornyet vurdering af, om vilkårene er opfyldt. En fornyet vurdering skal dog senest finde sted 5 år efter udstedelsen af tilladelsen.

Stk. 4. Jernbanetilsynet kan suspendere eller tilbagekalde tilladelsen, hvis virksomheden ikke længere opfylder vilkårene i stk. 1 og 2. Nærmere regler om suspension og tilbagekaldelse fastsættes af trafikministeren.

Stk. 5. Trafikministeren kan bestemme, at der kan knyttes særlige vilkår til tilladelser, herunder at tilladelser udstedes for en begrænset periode. Trafikministeren kan fastsætte nærmere regler om udstedelse af tilladelser.

Stk. 6. Jernbanetilsynet kan opkræve et gebyr i forbindelse med udstedelse af tilladelse til jernbanevirksomhederne.

§ 6. Trafikministeren sikrer, at jernbanevirksomhederne mod betaling kan få uddannet jernbaneteknisk personale på lige og ikkediskriminerende vilkår.

§ 7. Trafikministeren fastsætter i et regnskabsreglement nærmere regler for udarbejdelse af interne virksomhedsregnskaber for jernbanevirksomheder, herunder for hvilke forretningsområder der skal aflægges særskilt regnskab.

Stk. 2. Regnskaber udarbejdet i henhold til et regnskabsreglement sendes til trafikministeren, men er ikke offentligt tilgængelige.

Lovforslaget

8. I § 4 indsættes efter *stk. 1* som nye stykker:

»*Stk. 2.* Tilladelse til at drive infrastrukturforvaltning kan meddeles virksomheder, der opfylder betingelserne i stk. 1, nr. 2-6, og som

- 1) i faglig henseende er kvalificeret til at drive infrastrukturforvaltning, herunder har etableret en godkendt jernbanesikkerhedsorganisation, og
- 2) er i besiddelse af en gyldig ansvarsforsikring, jf. § 17 a.

Stk. 3. Trafikministeren kan fastsætte regler, hvorefter der kan udstedes tilladelse til infrastrukturforvaltning vedrørende særligt ubetydelige anlæg, uden at de i stk. 1, nr. 2-6, anførte betingelser dokumenteres opfyldt.«

Stk. 2-6 bliver herefter stk. 4-8.

9. I § 4, *stk. 4*, der bliver *stk. 6*, ændres »stk. 1 og 2« til: »stk. 1, 2 og 4«.

10. § 6 affattes således:

»§ 6. Trafikministeren fastsætter nærmere regler om adgang for jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere til at få uddannet det til varetagelsen af deres opgaver nødvendige personale. Ministeren kan i den forbindelse pålægge jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere mod betaling og på lige og ikkediskriminerende vilkår at uddanne jernbaneteknisk personale for andre virksomheder.

Stk. 2. Trafikministeren kan fastsætte regler om certificering af jernbaneteknisk personale. Der kan opkræves gebyr for udstedelse af certifikater.«

11. I § 7, *stk. 1*, indsættes efter »jernbanevirksomheder«: »og infrastrukturforvaltere«.

*Gældende formulering**Lovforslaget*

Stk. 3. Trafikministeren opstiller i tilknytning til fastsættelsen af en jernbanevirksomheds regnskabsreglement retningslinier og vilkår for overholdelse af konkurrenceretlige forhold.

12. I § 7, *stk. 3*, ændres »en jernbanevirksomheds« til: »en virksomheds«.

§ 8. Trafikministeren sikrer jernbanetrafikbetjeningen for passagerer i et af ministeren nærmere fastlagt omfang gennem indgåelse af kontrakter med jernbanevirksomheder om trafik udført som offentlig service. Trafikministeren sikrer i den forbindelse en passende køreplankoordination.

Stk. 2. Trafikministeren bemyndiges til at bringe kontrakter om passagertrafik udført som offentlig service i udbud.

Stk. 3. Enhver virksomhed, herunder DSB, der måtte have tilladelse til at drive jernbanevirksomhed i henhold til kapitel 3, kan deltage på lige og ikkediskriminerende vilkår i udbudsforretninger om trafik udført som offentlig service, når den bydende enhed udgør en selvstændig økonomisk enhed. Trafikministeren fastsætter nærmere regler herom.

13. I § 8, *stk. 3*, udgår: »der måtte have tilladelse til at drive jernbanevirksomhed i henhold til kapitel 3,«.

Stk. 4. DSB er efter trafikministerens beslutning forpligtet til at stille rullende materiel til rådighed for trafik udført som offentlig service, der bringes i udbud. Materiellet stilles til rådighed på lejevilkår og for en periode svarende til kontraktens længde. Trafikministeren fastlægger nærmere vilkår for DSB's forpligtelse.

Stk. 5. Trafikministeren kan pålægge DSB at udføre trafik som offentlig service mod betaling.

Stk. 6. For trafik udført som offentlig service fastsættes regler om takster, befordringspligt, billetteringssystemer og køreplanskoordinering m.v. i kontrakterne.

Stk. 7. Træffes der i medfør af § 2, *stk. 4*, bestemmelse om, at kapitel 4 skal gælde for den trafik, der ved lovens ikrafttræden varetages af privatbanerne i medfør af koncession, kan trafikministeren aftale med anden offentlig myndighed, at denne varetager trafikministerens forpligtelse i medfør af *stk. 1* og *2* for denne trafik. Trafikministeren kan endvidere bestemme, at privatbanerne pålægges forpligtelser svarende til dem, der er pålagt DSB i medfør af *stk. 4* og *5*.

*Gældende formulering**Lovforslaget***14.** Efter § 8 indsættes:

»Kapitel 4 a

Infrastrukturforvaltning

§ 8 a. Trafikministeren kan fastsætte almindelige regler og normer for anlæg, vedligeholdelse og drift af jernbaneinfrastruktur, herunder for infrastrukturens forhold til omgivelserne, for entreprisetingelser og for sådanne forhold, som i øvrigt er af betydning for jernbaneinfrastrukturens ensartethed og sikkerhed.

Stk. 2. Trafikministeren kan pålægge infrastrukturforvaltere at afgive tekniske og statistiske oplysninger om den jernbaneinfrastruktur, de forvalter, i den form, som ministeren bestemmer.

§ 8 b. Trafikministeren bemyndiges til at oprette et koordineringsorgan med deltagelse af repræsentanter for jernbanevirksomhederne, jernbaneinfrastrukturforvaltere, Jernbanetilsynet og Trafikministeriet. Trafikministeren kan fastsætte nærmere regler for koordineringsorganets sammensætning og opgaver m.v.

§ 8 c. Infrastrukturforvalteren skal stille de for kørslen på et baneafsnit fornødne tekniske forskrifter til rådighed for jernbanevirksomhederne.

Kapitel 4 b

Banestyrelsen

§ 8 d. Banestyrelsen under Trafikministeriet forvalter statens jernbaneinfrastruktur. Styrelsen skal erhverve sikkerhedscertifikat efter § 3, stk. 1, og skal over for Jernbanetilsynet dokumentere, at de i § 4, stk. 2, nr. 1, anførte betingelser for at forvalte jernbaneinfrastruktur er opfyldt.

Stk. 2. § 7 finder ikke anvendelse for Banestyrelsen.

Gældende formulering

Lovforslaget

Kapitel 8

Færdsel og ophold på
jernbanevirksomhedernes område

§ 19. Uden den pågældende jernbanevirksomheds eller infrastrukturforvalters tilladelse må ingen

- 1) færdes eller lade dyr færdes på de dele af jernbaneområdet, som ikke er åbne for offentligheden, eller
- 2) tage ophold i erhvervsøjemed, optage film eller fotografere i erhvervsøjemed eller til undervisningsbrug, foretage indsamlinger, omdele tryksager eller lignende på jernbaneområdet.

§ 21. Enhver, der søger adgang til eller opholder sig på en jernbanevirksomheds område, skal rette sig efter de forskrifter til opretholdelse af orden og sikkerhed, der meddeles af jernbanevirksomhedens personale, eller som af jernbanevirksomheden er bekendtgjort ved opslag på jernbanevirksomhedens område eller på anden hensigtsmæssig måde.

Stk. 2. Enhver, der overtræder bestemmelserne i §§ 19, 20 og 21, stk. 1, kan af jernbanevirksomhedens personale udvises, om fornødent udsættes, fra jernbanevirksomhedens område.

Stk. 3. Politiet skal efter anmodning bistå jernbanevirksomhederne i håndhævelsen af jernbanevirksomhedernes ordens- og sikkerhedsbestemmelser.

§ 8 e. Banestyrelsen skal ved nedlæggelse af jernbaneoverkørsler og jernbaneovergange, der er offentligt tilgængelige og åbne for almindelig færdsel, offentliggøre planer om den påtænkte nedlæggelse med en frist på mindst 8 uger til at fremsætte bemærkninger til planerne.«

15. Efter § 17 indsættes:

»§ 17 a. Krav om erstatning for skader forvoldt af infrastrukturforvaltere skal i det omfang, de pågældende ikke er omfattet af statens selvforsikringsordning, være dækket af en ansvarsforsikring. Trafikministeren kan fastsætte nærmere regler om forsikringsdækning.«

16. I overskriften til kapitel 8 ændres »jernbanevirksomhedernes område« til: »jernbaneområde«.

17. I § 19 indsættes som stk. 1:

»Jernbaneområde omfatter:

- 1) banelinier med tilhørende skråninger, baneketter, grøfter, broer og andre anlæg,
- 2) stationernes område,
- 3) tog og andre jernbanekøretøjer samt
- 4) forpladser og adgangsveje til stationer og jernbanefærgesteder.«

Stk. 1 bliver herefter stk. 2.

18. § 21, stk. 1, affattes således:

»Enhver, der søger adgang til eller opholder sig på en jernbanevirksomheds eller infrastrukturforvalters område, skal rette sig efter de forskrifter til opretholdelse af orden og sikkerhed, der meddeles af virksomhedens personale, eller som af virksomheden er bekendtgjort ved opslag på virksomhedens område eller på anden hensigtsmæssig måde.«

19. I § 21, stk. 2, ændres to steder »jernbanevirksomhedens« til: »virksomhedens«.

20. I § 21, stk. 3, ændres »jernbanevirksomhederne« til: »virksomhederne«, og »jernbanevirksomhedernes« ændres til: »virksomhedernes«.

Gældende formulering

Lovforslaget

21. Efter § 21 indsættes:

»Kapitel 8 a

Krydsende trafik

§ 21 a. På baner, hvor den højest tilladte hastighed overstiger 75 km/t, skal private overkørsler og overgange være forsynet med led, bomme, låger, drejekors eller anden lukkeindretning.

Stk. 2. Lukkeindretningerne etableres og vedligeholdes af infrastrukturforvalteren for det pågældende baneafsnit.

§ 21 b. Trafikanter, der skal passere private overkørsler og overgange, skal udvise særlig forsigtighed. Færdsel over overkørsler og overgange må ikke finde sted, når det kan ses eller høres, at tog nærmer sig. Når sporene passeres, skal dette ske uden unødigt ophold.

Stk. 2. Den, der skal drive eller trække dyr over banen, skal ligeledes udvise særlig forsigtighed og må ikke lade dyr stå stille på overkørslen.

Stk. 3. Særligt langsomt kørende transporter må kun passere overkørslen efter aftale med infrastrukturforvalteren.

Stk. 4. Led og bomme skal lukkes efter benyttelsen. Under arbejder, som kræver hyppig brug af en overkørsel, kan overkørslen dog holdes åben, når den er under konstant opsyn af en person, der til enhver tid kan standse færdslen over overkørslen.

Stk. 5. Brugeren af en privat overkørsel eller overgang skal straks anmelde mangler ved led eller bomme til infrastrukturforvalteren af det pågældende baneafsnit.

Stk. 6. Brugeren er endvidere ansvarlig for forseelser, som dennes folk under arbejde gør sig skyldig i ved benyttelsen af overkørslen eller overgangen.

Stk. 7. Uvedkommende må ikke benytte private overkørsler og overgange.

Gældende formulering

Lovforslaget

Kapitel 8 b

Infrastrukturforvalterens forhold til borgerne

§ 21 c. Uden tilladelse fra infrastrukturforvalteren af det pågældende baneafsnit må der ikke

- 1) foretages udgravninger eller opfyldninger eller anbringes materiel eller materialer i en sådan nærhed af infrastrukturforvalterens grund, at der derved kan opstå fare for driften,
- 2) føres ledninger over, under eller langs med banen,
- 3) ledes vand til banen eller dennes grøfter eller
- 4) foretages arbejder i overkørsler eller overgange.

§ 21 d. Inden for de afstande, der fastsættes af trafikministeren, skal rummet over og på begge sider af alle spor, der ligger på havneområde uden at være bestemt afgrænset fra dette, samt alle spor, der ligger i vej, gade eller plads, der er åben for almindelig færdsel, holdes fri for faste og løse genstande.

Stk. 2. § 21 c gælder tilsvarende for de i stk. 1 nævnte spor.

Stk. 3. Trafikministeren fastsætter i et ordensreglement de nærmere bestemmelser vedrørende de i stk. 1 og 2 nævnte forhold samt de bestemmelser, der i øvrigt måtte findes fornødne til sikring af driften på sporene.

§ 21 e. Enhver grundejer skal efter offentlig bekendtgørelse eller direkte skriftlig henvendelse fra infrastrukturforvalteren med mindst 8 dages varsel give alle vedkommende adgang til at foretage jordbundsundersøgelser, opmålinger, udstikninger og afmærkninger i marken, som er nødvendige til planlægning af nye baneanlæg eller ændringer af bestående baneanlæg.

Stk. 2. Erstatning for skade, som måtte blive påført grundejeren ved de i stk. 1 nævnte foranstaltninger, fastsættes i mangel af aftale ved taksation efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Bilag til f. t. l. vedr. jernbanevirksomhed m.v.

Gældende formulering

Lovforslaget

§ 21 f. Infrastrukturforvalteren træffer afgørelse om hegnstyper og om etablering, vedligeholdelse og nedtagning af egne hegn på sine baneafsnit.

Stk. 2. Hævd kan ikke vindes over arealer, der i matriklen er registreret som jernbanearealer.

§ 21 g. Reklamer og andre indretninger må ikke være anbragt således, at de er til ulempe for opfattelsen af signalerne på det pågældende baneafsnit.«

§ 22. Med bøde straffes den, der:

- 1) driver jernbanevirksomhed uden tilladelse i medfør af § 3,
- 2) overtræder §§ 19, 20 eller 21, stk. 1,
- 3) forsøger at skaffe sig befordring med ugyldig billet eller kort eller
- 4) tilsidesætter vilkår for tilladelser efter § 19.

Stk. 2. I regler, der udstedes efter § 7, kan der fastsættes straf af bøde for overtrædelse af reglerne

Stk. 3. Der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel.

§ 26. Trafikministeren kan fastsætte sådanne forskrifter, som er nødvendige for at gennemføre de af Den Europæiske Union udstedte direktiver om jernbanevirksomheder, eller som er nødvendige for at anvende de af Den Europæiske Union udstedte forordninger på jernbaneområdet.

22. § 22, stk. 1, nr. 2, affattes således:

»2) overtræder § 19, stk. 2, § 20, § 21, stk. 1, §§ 21 a-21 d eller § 21 g,«.

23. I § 22, stk. 2, indsættes efter »§ 7«: »og § 8 a, stk. 2,«.

24. I § 26 indsættes efter »jernbanevirksomheder«: »og jernbaneinfrastrukturforhold«.

25. I § 29, stk. 1, ændres »op til 20« til: »op til 21«.

26. I § 29, stk. 2, ændres »Forbrugerrådet og Banestyrelsen« til: »Forbrugerrådet, Banestyrelsen og de i § 1, stk. 1-3, i lov om Ørestaden m.v. nævnte letbaneselskaber«.

*Gældende formulering**Lovforslaget***§ 2**

Stk. 1. Loven træder i kraft den 1. januar 2001.

Stk. 2. Lov nr. 183 af 20. marts 1918 om Anlæg af Mergelbaner m.v. og lov nr. 1230 af 27. december 1996 om Banestyrelsen m.v. ophæves.

Stk. 3. Forskrifter, der er udstedt i medfør af lov om Banestyrelsen m.v., forbliver i kraft indtil de ophæves eller afløses af bestemmelser fastsat i medfør af denne lov.

Stk. 4. Virksomheder, som udøver infrastrukturforvaltning ved lovens ikrafttræden, skal inden den 31. december 2001 have erhvervet tilladelse og sikkerhedscertifikat. Trafikministeren kan dispensere fra denne frist, hvis forholdene taler derfor.

Til lovforslag nr. L 68. Skriftlig fremsættelse (1. november 2000)

Trafikministeren (Jacob Buksti):

Herved tillader jeg mig for Folketinget at fremsætte:

Forslag til lov om ændring af lov om jernbanevirksomhed m.v. (Jernbaneinfrastrukturforvaltning m.v.).

(Lovforslag nr. L 68).

Dette lovforslag har som formål at regulere forholdene for jernbaneinfrastrukturforvaltere og foretages som en ændring af lov om jernbanevirksomhed m.v.

Med amtskommunernes overtagelse af statens ejerandele i privatbanerne og med tilkomst i de senere år af nye typer ejere og forvaltere af jernbaneinfrastruktur, er der behov for et ensartet regelsæt for deres aktiviteter. Herudover er der behov for at tilvejebringe hjemmel til at kunne fastsætte krav til deres virksomhed. I den forbindelse er det naturligt, at lov om Banestyrelsen m.v. indarbejdes i lov om jernbanevirksomhed m.v.

Med lovforslaget gives der blandt andet mulighed for at

- stille krav til infrastrukturforvaltere om opnåelse af tilladelse og sikkerhedscertifikat,
- stille krav til infrastrukturforvalternes forsikringsdækning
- pålægge infrastrukturforvaltere at stille de for jernbanekørsel nødvendige tekniske forskrifter til rådighed for jernbanevirksomheder og
- fastsætte ensartede funktionskrav til alle jernbaner

Efter lovforslaget skal infrastrukturforvaltere opfylde samme eller tilsvarende krav som jernbanevirksomheder i forbindelse med opnåelse af sikkerhedscertifikat og tilladelse til at drive virksomhed. Tilsvarende indebærer lovforslaget, at infrastrukturforvaltere underkastes de samme krav, som gælder for jernbanevirksomheder. I den forbindelse inkorporeres de gældende regler i lov om Banestyrelsen m.v. om forvaltning af statens infrastruktur i lov om jernbanevirksomhed m.v., ligesom det er fundet naturligt at gøre reglerne om jernbanernes forhold til omgivelserne generelle, så de omfatter alle jernbanestrækninger og ikke alene statens infrastruktur. Det foreslås endvidere, at bemyndige trafikministeren til at lade jernbanevirksomhedsloven gælde helt eller delvist for privatbanerne og den københavnske metro.

Endvidere giver lovforslaget hjemmel til at fastsætte myndighedskrav til uddannelse af lokomotivførere eller andet jernbaneteknisk personale. Hermed vil der blandt andet gives mulighed for certificering af medarbejdere med sikkerhedsmæssige opgaver, som det også kendes i luftfarts- og søfartssektoren. Hermed søges opnået et indirekte løft af sikkerhedsniveauet.

Idet jeg i øvrigt henviser til lovforslaget med tilhørende bemærkninger, tillader jeg mig at anbefale forslaget til Tingets hurtige og velvillige behandling.