

Lovforslag nr. L 109. Fremsat den 10. december 2003 af trafikministeren (Flemming Hansen)

## Forslag

til

# Lov om ændring af lov om jernbanevirksomhed m.v., lov om luftfart og ophævelse af lov om jernbanesikkerhed m.v.

(Jernbanereform)

### § 1

I lov om jernbanevirksomhed m.v., jf. lovbe- kendtgørelse nr. 310 af 28. april 2003, foretages følgende ændringer:

1. Lovens *titel* affattes således: »Lov om jernba- ne«

2. § 1, *stk. 1*, affattes således:

»Denne lovs formål er dels gennem fastlæg- gelse af rammerne for jernbanevirksomhed og jernbaneinfrastrukturforvaltning at fremme op- fyldelsen af samfundets transportbehov på et bæredygtigt grundlag under hensyn til miljø, samfundsøkonomi, trafikikkerhed, fremkom- melighed og sociale hensyn, dels gennem fast- læggelse af rammerne for jernbanesikkerhed at medvirke til et højt sikkerhedsniveau for jernba- nen.«

3. *Overskriften til kapitel 3* affattes således:

*»Tilladelse til at drive jernbanevirksomhed og forvalte jernbaneinfrastruktur«*

4. § 3, *stk. 1*, affattes således:

»Ret til at drive jernbanevirksomhed eller for- valte jernbaneinfrastruktur kræver tilladelse og sikkerhedscertifikat udstedt af Trafikstyrelsen for jernbane og færger (Trafikstyrelsen) efter denne lov.«

5. I § 4, *stk. 5*, ændres »Jernbanetilsynet« til: »Trafikstyrelsen« og »Tilsynet« til: »styrelsen«

6. I § 4, *stk. 6*, ændres »Jernbanetilsynet« til: »Trafikstyrelsen«

7. I § 4, *stk. 8*, ændres »Jernbanetilsynet« til: »Trafikstyrelsen« og efter »jernbanevirksomhe- derne« indsættes: »og infrastrukturforvalterne«

8. I § 4, *stk. 9*, ændres »Jernbanetilsynet« til: »Trafikstyrelsen«

9. § 6, *stk. 3 og 4*, ophæves.

10. I § 7, *stk. 1*, ændres »fastsætter i et regn- skabsreglement« til: »kan i et regnskabsregle- ment fastsætte«

11. I § 8, *stk. 2*, indsættes som 2. *pkt.*:

»Ministeren træffer afgørelse om, hvilken ud- budsform og hvilke udbudsprocedurer der skal anvendes.«

12. § 8 *a*, *stk. 1*, affattes således:

»Trafikministeren kan fastsætte regler og nor- mer for anlæg, vedligeholdelse, drift og nedlæg- gelse af jernbaneinfrastruktur, herunder for in- frastrukturens forhold til omgivelserne, for en- treprisbetingelser og for sådanne forhold, som i øvrigt er af betydning for jernbaneinfrastru- rens ensartethed og sikkerhed.«

13. § 8 *b* ophæves.

14. I § 9, *stk. 5*, indsættes efter 1. *pkt.*:

»Aftalen kan indeholde bestemmelser om bod for togforsinkelser og for manglende overhol- delse af aftalens bestemmelser.«

15. *Overskriften til kapitel 7* affattes således:

»Erstatning, forsikring og farligt gods«

16. I § 13 indsættes som *stk. 4*:

»*Stk. 4.* Trafikministeren kan fastsætte nærmere regler om, at jernbanevirksomhedernes objektive erstatningsansvar efter *stk. 1* begrænses til et bestemt beløb.«

17. Efter § 21 g indsættes:

»Kapitel 8 c

*Jernbanesikkerhed m.v.*

*Regler og tilsyn*

§ 21 h. Trafikministeren kan fastsætte regler om sikkerhed på jernbaneanrådet. Med henblik på at sikre gennemsigtighed og den fornødne uafhængighed i beslutningsprocessen kan trafikministeren endvidere fastsætte regler om organiseringen af sikkerhedsopgaverne i Trafikstyrelsen, herunder direktørens og sikkerhedschefens opgaver og i hvilke forhold sikkerhedschefen skal være den øverste ansvarlige på sikkerhedsområdet i Trafikstyrelsen.

§ 21 i. Trafikstyrelsen fører tilsyn med,

- 1) at gældende sikkerhedsregler overholdes,
- 2) at jernbanemateriel og -anlæg opfylder gældende sikkerhedskrav,
- 3) at personer, der udfører sikkerhedsklassificerede funktioner, besidder de nødvendige helbredsmæssige og faglige kvalifikationer,
- 4) at jernbaneinfrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder har en forsvarlig og effektiv sikkerhedsorganisation samt råder over de nødvendige sikkerheds- og kontrolsystemer i forhold til de pågældende typer infrastruktur, materiel, trafik m.v., og
- 5) at jernbaneinfrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder overholder de gældende regler vedrørende befordring af farligt gods med jernbane.

*Stk. 2.* Trafikstyrelsen kan fastsætte nærmere regler og træffe afgørelse om, hvilke opgaver og funktioner der anses for at have et sikkerhedsmæssigt indhold.

§ 21 j. Trafikstyrelsen godkender efter indstilling fra de pågældende jernbaneinfrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder de i § 21 i, *stk. 1*, nr. 1-4, nævnte krav til sikkerheden og ændringer heri.

*Stk. 2.* Trafikministeren kan fastsætte regler om, at andre end de i *stk. 1* nævnte forhold skal godkendes.

§ 21 k. Rullende materiel må ikke tages i brug, før Trafikstyrelsen har udstedt en ibrugtagningstilladelse.

*Stk. 2.* Trafikstyrelsen kan udstede typegodkendelser for rullende materiel. Typegodkendelsen giver ikke ret til at ibrugtage det rullende materiel.

*Stk. 3.* Læseenheder, herunder containere, veksellad m.v., må ikke tages i brug, før Trafikstyrelsens godkendelse foreligger.

*Stk. 4.* Delsystemer, der anvendes i jernbaneanlæg, godkendes ved typegodkendelser udstedt af Trafikstyrelsen. Delsystemer må ikke tages i brug, før typegodkendelsen foreligger.

*Stk. 5.* Trafikstyrelsen kan kræve, at virksomheder, der ønsker styrelsens godkendelse af anlæg eller rullende materiel m.v., skal bruge sagkyndig bistand, herunder assessorbistand, i forbindelse med godkendelsen.

*Stk. 6.* Trafikstyrelsen kan fastsætte nærmere regler og træffe afgørelser om godkendelse af rullende materiel, delsystemer, systemer og læseenheder.

§ 21 l. Trafikstyrelsen og personer, der af Trafikstyrelsen er bemyndiget hertil, har til enhver tid mod behørig legitimation adgang til områder, der hører til jernbaneinfrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder eller private, med henblik på at udøve de beføjelser, som loven eller regler, der er fastsat med hjemmel i loven, tillægger styrelsen.

*Stk. 2.* Trafikstyrelsen kan for de pågældende jernbaneinfrastrukturforvalteres og jernbanevirksomheders regning udføre eller kræve udført afprøvninger, målinger og kontrol, forlange udtalelser fra jernbaneinfrastrukturforvalternes og jernbanevirksomhedernes ledelse og medarbejdere samt kræve al dokumentation udleveret.

*Stk. 3.* Trafikstyrelsen kan udstede påbud til jernbaneinfrastrukturforvalterne og jernbanevirksomhederne om, at disse straks eller inden for en nærmere angivet tidsfrist skal foretage de nødvendige foranstaltninger for at opfylde de krav, der følger af § 21 i. Efter udløbet af tidsfristen kan Trafikstyrelsen om nødvendigt lade disse foranstaltninger udføre for den pågældendes regning. Hvis de sikkerhedsmæssige forhold er klart uforsvarlige, kan det i et påbud fastsættes,

at driften skal indstilles, indtil påbudet er efterkommet.

*Stk. 4.* Ved konstatering af forhold, der udgør en risiko for jernbanesikkerheden, kan Trafikstyrelsen udstede påbud til jernbaneinfrastrukturforvalterne og jernbanevirksomhederne om, at disse straks eller inden for en nærmere angivet tidsfrist skal foretage de efter Trafikstyrelsens vurdering nødvendige foranstaltninger. I påbudet kan fastsættes, at driften skal indstilles, indtil påbudet er efterkommet. Efter udløbet af tidsfristen kan Trafikstyrelsen om nødvendigt lade disse foranstaltninger udføre for den pågældendes regning.

*Stk. 5.* Trafikstyrelsen kan, såfremt de sikkerhedsmæssige forhold er klart uforvarselige, umiddelbart nedlægge forbud mod drift på en nærmere angiven strækning eller mod drift med nærmere angivet rullende materiel. Forbud kan meddeles mundtligt og har virkning fra modtagelsen. Et forbud gælder i indtil 14 dage, medmindre forbudet forlænges. Et mundtligt meddelt forbud gælder dog kun i indtil 3 dage.

*Alkohol og andre bevidsthedsforstyrrende midler m.v.*

**§ 21 m.** En person, der udfører sikkerhedsklassificerede funktioner, må ikke udføre eller forsøge at udføre disse funktioner, såfremt den pågældende har en alkoholkoncentration i blodet på 0,20 promille eller derover.

*Stk. 2.* En person, der udfører sikkerhedsklassificerede funktioner, må ikke udføre eller forsøge at udføre disse funktioner, når den pågældende har indtaget spiritus eller andre bevidsthedsforstyrrende midler i et sådant omfang, at den pågældende er ude af stand til at udføre sikkerhedsklassificerede funktioner på fuldt betryggende måde.

*Stk. 3.* Ingen må udføre eller forsøge at udføre sikkerhedsklassificerede funktioner, når den pågældende på grund af sygdom, svækkelse, overanstrengelse, mangel på søvn eller af lignende årsager befinder sig i en sådan tilstand, at den pågældende er ude af stand til at udføre sikkerhedsklassificerede funktioner på fuldt betryggende måde.

*Stk. 4.* Det er forbudt at lade nogen udføre sikkerhedsklassificerede funktioner i forbindelse med driften af jernbanevirksomhed eller jernbaneinfrastrukturforvaltning, når den pågældende befinder sig i en tilstand som nævnt i stk. 1-3.

*Stk. 5.* Har en arbejdsgiver eller en anden foresat formodning om, at en person udfører eller forsøger at udføre sikkerhedsklassificerede funktioner i forbindelse med jernbanevirksomhed eller jernbaneinfrastrukturforvaltning i en sådan tilstand som nævnt i stk. 1-3, skal arbejdsgiveren eller den foresatte sørge for, at den pågældende fritages for de sikkerhedsklassificerede funktioner.

*Stk. 6.* Politiet kan med henblik på at konstatere en eventuel overtrædelse af stk. 1 til enhver tid forlange, at en person, der er omfattet af stk. 1, foretager udåndingsprøve.

*Stk. 7.* Politiet kan fremstille en person til udtagelse af blod- eller urinprøve, hvis der er grund til at antage, at den pågældende har overtrådt bestemmelserne i stk. 1 eller 2, og en udåndingsprøve ikke er tilstrækkelig, eller den pågældende nægter eller er ude af stand til at foretage en udåndingsprøve. Når særlige omstændigheder taler derfor, kan politiet tillige fremstille den pågældende til undersøgelse hos en læge.

*Stk. 8.* Trafikministeren fastsætter efter forhandling med justitsministeren bestemmelser om de i stk. 6 og 7 nævnte prøver og undersøgelser.

*Undersøgelse af jernbaneulykker m.v.*

**§ 21 n.** Trafikministeren ændrer opgaveområdet for Havarikommisionen for Civil Luftfart, jf. lov om luftfart, til også at omfatte undersøgelse af ulykker og hændelser på jernbaneområdet med henblik på forebyggelse. Havarikommisionen benævnes herefter Havarikommisionen for Civil Luftfart og Jernbane (Havarikommisionen).

*Stk. 2.* Havarikommisionens sammensætning fastsættes af trafikministeren.

*Stk. 3.* Havarikommisionen skal beslutte, at repræsentanter fra fremmede stater kan deltage i Havarikommisionens arbejde, i det omfang Danmark ved aftale har forpligtet sig hertil. I øvrigt kan Havarikommisionen beslutte, at sagkyndige kan deltage i Havarikommisionens arbejde, hvor den finder dette nødvendigt.

**§ 21 o.** Ved jernbaneulykke forstås i denne lov en utilsigtet begivenhed eller situation, der opstår på jernbaneområdet i forbindelse med anvendelse af jernbanekøretøjer eller jernbaneinfrastruktur og ved hvilken:

- 1) nogen afgår ved døden eller kommer alvorligt til skade som følge af ophold i eller på jernbanekøretøjet eller ved direkte berøring med køretøjet eller noget, der hører til dette, eller som følge af retmæssig ophold på jernbaneområdet, eller
- 2) der på jernbanekøretøjet eller jernbaneinfrastrukturen opstår væsentlig skade eller fejl, der nedsætter jernbanekøretøjets eller jernbaneinfrastrukturens sikkerhedsmæssige egenskaber.

*Stk. 2.* Ved jernbanehændelser forstås i denne lov en utilsigtet begivenhed, der ikke er en jernbaneulykke, men som har betydning for jernbanesikkerheden og indebærer risiko for, at de under stk. 1, nr. 1 og 2, nævnte situationer indtræder.

*Stk. 3.* Jernbaneulykker, hvor det umiddelbart af Havarikommisionen eller politiet kan fastslås, at skaden er selvpåført såsom ved selvmord, ophold i områder uden adgang for uvedkommende eller, at ulykken ikke skyldes en jernbanemæssig fejl, betragtes ikke som jernbaneulykke efter stk. 1.

*Stk. 4.* Trafikministeren kan fastsætte nærmere regler for, hvad der forstås ved jernbaneulykker og jernbanehændelser.

**§ 21 p.** Havarikommisionen undersøger ulykker og hændelser på jernbaneområdet her i landet. Havarikommisionen kan endvidere iværksætte undersøgelser i forbindelse med jernbaneulykker og -hændelser i udlandet, såfremt den kompetente udenlandske myndighed anmoder herom.

*Stk. 2.* Når en jernbaneulykke eller en jernbanehændelse er indtruffet her i landet, skal Havarikommisionen underrettes herom af den pågældende jernbanevirksomhed og jernbaneinfrastrukturforvalter. Ligeledes skal en jernbanevirksomhed, der benytter dansk registreret jernbanekøretøj, og hvor jernbaneulykken eller -hændelsen sker i udlandet, underrette Havarikommisionen herom.

*Stk. 3.* Trafikministeren kan fastsætte nærmere regler om meddelelsespligt og rapportering m.v.

**§ 21 q.** Havarikommisionen bestemmer omfanget af og formen for de undersøgelser, der skal foretages i anledning af en ulykke eller en hændelse på jernbaneområdet.

*Stk. 2.* Når en jernbaneulykke undersøges af Havarikommisionen, må de i ulykken indblan-

dede køretøjer og den berørte jernbaneinfrastruktur, dele eller indhold heraf eller spor i øvrigt ikke fjernes eller røres, før Havarikommisionen eller politiet giver tilladelse hertil.

*Stk. 3.* Havarikommisionen kan forlange af dokumentation til brug for undersøgelsen udleveret efter reglerne i § 21 r, stk. 2, og kan forlange udtalelser fra jernbaneinfrastrukturforvalterne og jernbanevirksomhedernes ledelse og medarbejdere samt foretage afhøringer af enhver person, som må formodes at kunne give oplysninger af betydning for undersøgelsen.

*Stk. 4.* Havarikommisionen kan forlange retligt forhør efter reglerne i retsplejelovens § 1018.

*Stk. 5.* Politiets bistand kan kræves til undersøgelse i det omfang, det skønnes fornødent.

*Stk. 6.* Trafikstyrelsens bistand kan kræves til undersøgelse i det omfang, det skønnes fornødent.

*Stk. 7.* Foreligger der mistanke om strafbart forhold, kan politiet selvstændigt foretage de efterforskningsskridt, der af anklagemyndigheden skønnes fornødne, og kan hertil kræve bistand af Trafikstyrelsen og Havarikommisionen.

**§ 21 r.** Havarikommisionen har uden retskendelse adgang til at foretage undersøgelse af jernbanekøretøjer og jernbaneinfrastruktur, uanset om disse befinder sig på privat område.

*Stk. 2.* Havarikommisionen kan for de pågældende jernbaneinfrastrukturforvalteres og jernbanevirksomheders regning udføre eller kræve udført afprøvninger, målinger og kontrol.

*Stk. 3.* I forbindelse med undersøgelse af ulykker og hændelser på jernbaneområdet kan Havarikommisionen ved konstatering af forhold, der udgør en risiko for jernbanesikkerheden, anmode Trafikstyrelsen om at udstede påbud eller forbud til jernbaneinfrastrukturforvalterne og jernbanevirksomhederne.

**§ 21 s.** Havarikommisionen skal løbende holde Trafikstyrelsen underrettet om fund og omstændigheder omkring en undersøgelse, der skønnes af væsentlig betydning for jernbanesikkerheden, og skal på det tidligst mulige tidspunkt gøre Trafikstyrelsen bekendt med sine vurderinger heraf.

*Stk. 2.* Når undersøgelsen er afsluttet, udarbejder Havarikommisionen en rapport om undersøgelsens resultater. Rapporten sendes til trafikministeren og Trafikstyrelsen. Rapporten offentlig-

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

liggøres, medmindre afgørende hensyn taler imod offentliggørelse. Såfremt Havarikommis- sionen ikke offentliggør en rapport, skal denne beslutning offentliggøres.

*Stk. 3.* Når den foretagne undersøgelses om- fang taler derfor, kan Havarikommis- sionen fra- vige reglerne i stk. 2 og i stedet udarbejde en kortfattet redegørelse.

*Stk. 4.* Havarikommis- sionen, Trafikstyrelsen, tilkaldte sagkyndige og andre, der medvirker i en undersøgelse, som foretages af Havarikommis- sionen, er under ansvar efter straffelovens §§ 152-152 e forpligtet til over for uvedkom- mende at hemmeligholde, hvad de bliver viden- de om i forbindelse med undersøgelsen.

**§ 21 t.** Trafikministeren kan pålægge Havarikommis- sionen særlige opgaver, der har et gene- relt jernbanesikkerhedsmæssigt sigte.

*Stk. 2.* Trafikministeren kan på ethvert tids- punkt pålægge Havarikommis- sionen at foretage yderligere undersøgelser i en sag.

*Stk. 3.* Havarikommis- sionen kan genoptage en afsluttet undersøgelse, såfremt der fremkommer nyt og væsentligt materiale i sagen.

*Stk. 4.* Rapport eller redegørelse efter stk. 2 og 3 afgives i overensstemmelse med § 21 s, stk. 2 og 3.

*Stk. 5.* Havarikommis- sionen offentliggør mindst en gang om året en beretning om sin virk- somhed.

*Gebyrer*

**§ 21 u.** Trafikministeren kan fastsætte regler om gebyrer til dækning af Trafikstyrelsens om- kostninger ved varetagelse af opgaverne i hen- hold til denne lov.

*Stk. 2.* Hvis de i § 4, stk. 8, og § 6, stk. 2, nævnte gebyrer ikke erlægges rettidigt, tillægges renter i overensstemmelse med renteloven. Det samme gælder gebyrer fastsat i medfør af stk. 1. Trafikministeren kan fastsætte regler om betal- ing for erindringsskrivelser vedrørende de nævnte gebyrer.

*Stk. 3.* Beløbene med påløbne renter kan ind- drives ved udpantning.«

18. § 22 affattes således:

*»Straffebestemmelser*

**§ 22.** Med bøde eller fængsel indtil 4 måneder straffes den, der

- 1) driver jernbanevirksomhed uden tilladelse i medfør af § 3,
- 2) påbegynder eller driver virksomhed uden fornødne godkendelser eller tilladelser,
- 3) tilsidesætter vilkår eller betingelser knyttet til en tilladelse eller godkendelse,
- 4) hindrer Trafikstyrelsen i at foretage tilsyn eller Havarikommis- sionen i at foretage un- dersøgelse eller
- 5) overtræder § 19, stk. 2, § 20, § 21, stk. 1, §§ 21 a-21 d, § 21 g eller § 21 q, stk. 2.

*Stk. 2.* Den, der undlader at efterkomme et på- bud eller forbud, der er udstedt i henhold til lo- ven, eller de i medfør af denne fastsatte forskrif- ter, straffes med bøde eller fængsel indtil 4 må- neder. Straffen for tilsidesættelse af et påbud el- ler forbud i henhold til § 21 l, stk. 3-5, kan dog stige til fængsel indtil 2 år.

*Stk. 3.* Straffen kan stige til fængsel indtil 2 år, hvis overtrædelsen er begået forsætligt eller ved grov uagtsomhed, og hvis der ved overtrædelsen er

- 1) forvoldt skade på personer, materiel eller miljø eller fremkaldt nærliggende fare her- for eller
- 2) opnået eller tilsigtet en økonomisk fordel for den pågældende selv eller andre.

*Stk. 4.* Med fængsel indtil 2 år straffes den, som overtræder § 21 m, stk. 1-4, eller den, der udfører sikkerhedsklassificerede funktioner for en jernbanevirksomhed eller jernbaneinfrastruk- turforvalter til trods for, at retten hertil er midler- tidigt inddraget eller frakendt efter § 22 a. Under særligt formildende omstændigheder kan der dog straffes med bøde.

*Stk. 5.* Med bøde straffes den, der skaffer sig eller forsøger at skaffe sig befordring med ugyl- dig billet eller kort.

*Stk. 6.* I forskrifter, der fastsættes i medfør af loven, kan der fastsættes straf af bøde, fængsel indtil 4 måneder eller under skærpene omstæn- digheder fængsel indtil 2 år for overtrædelse af bestemmelser i forskrifterne. I forskrifterne kan ligeledes fastsættes straf af bøde, fængsel indtil 4 måneder eller under skærpene omstændighe- der fængsel indtil 2 år for overtrædelse af be- stemmelser i forordninger fastsat af Det Euro- pæiske Fællesskab om forhold, som er omfattet af denne lov.

*Stk. 7.* Der kan pålægges selskaber m.v. (juri- diske personer) strafansvar efter reglerne i straf- lovens 5. kapitel.«

19. Efter § 22 indsættes:

»§ 22 a. Ret til at udføre sikkerhedsklassificerede funktioner skal frakendes, når

- 1) der ved tjenestens udførelse er blevet tilsidesat væsentlige hensyn til jernbanesikkerheden, eller
- 2) den pågældende har udført eller forsøgt at udføre sikkerhedsklassificerede funktioner efter at have indtaget spiritus eller andre bevidsthedsforstyrrende midler, jf. § 21 m, stk. 1 og 2.

*Stk. 2.* Frakendelsen sker ubetinget, medmindre der foreligger særligt formildende omstændigheder. Ubetinget frakendelse sker for et bestemt tidsrum af ikke under 6 måneder eller for bestandig. Betinget frakendelse sker på vilkår af, at den pågældende i en prøvetid på indtil 3 år fra endelig dom ikke udfører sikkerhedsklassificerede funktioner under sådanne omstændigheder, at ret dertil skal frakendes.

*Stk. 3.* Trafikstyrelsen kan midlertidigt inddrage retten til at udføre sikkerhedsklassificerede funktioner, såfremt der under udøvelsen af tjenesten sker væsentlig tilsidesættelse af gældende regler og krav. Trafikstyrelsen skal i forbindelse med afgørelsen vejlede den pågældende om prøvelsesadgangen, jf. stk. 4.

*Stk. 4.* Den hvis ret til at udføre sikkerhedsklassificerede funktioner er midlertidigt inddraget, kan forlange inddragelsen prøvet af domstolene. Domstolene træffer ved kendelse afgørelse om inddragelsen.

*Stk. 5.* Det tidsrum, hvori retten har været midlertidigt inddraget, fradrages i frakendelsestiden.

*Stk. 6.* Er en person, der har ret til at udføre sikkerhedsklassificerede funktioner, og som har dansk indfødsret eller er bosat i den danske stat, eller ansat i en dansk jernbanevirksomhed eller hos en dansk jernbaneinfrastrukturforvalter, straffet i udlandet for et forhold, der bedømt efter denne lov ville have medført frakendelse af ret til at udføre sikkerhedsklassificerede funktioner, kan sådan frakendelse ske efter offentlig påtale her i landet.

*Stk. 7.* Er en person, der har ret til at udføre sikkerhedsklassificerede funktioner, i medfør af færdselsloven frakendt retten til at føre motordrevet køretøj ubetinget, kan Trafikstyrelsen, for det tidsrum frakendelsen er sket, fratage den pågældende ret til at udføre sikkerhedsklassificerede funktioner, såfremt det strafbare forhold, for hvilket vedkommende er dømt, begrundet en

nærliggende fare for misbrug af retten til at udføre sikkerhedsklassificerede funktioner. Den pågældende kan forlange fratagelsen indbragt for domstolene. Trafikstyrelsen skal i forbindelse med fratagelsen vejlede den pågældende herom.

#### *Kontrolafgift*

20. § 24 affattes således:

»§ 24. Jernbaneklagenævnet består af fem medlemmer, der beskikkes af trafikministeren. Formanden skal være dommer. De fire andre medlemmer skal repræsentere henholdsvis jernbaneteknisk, jernbanesikkerhedsmæssig, samfundsøkonomisk og konkurrenceretlig ekspertise. Formanden og de øvrige medlemmer har hver en suppleant, der også beskikkes af trafikministeren. Nævnets formand og dennes suppleant beskikkes efter indstilling fra Domstolsstyrelsen. Medlemmerne med jernbaneteknisk og jernbanesikkerhedsmæssig ekspertise og disses suppleanter beskikkes efter indstilling fra Danmarks Tekniske Universitet. Medlemmet med samfundsøkonomisk ekspertise og dennes suppleant beskikkes efter indstilling fra Københavns Universitet. Medlemmet med konkurrenceretlig ekspertise og dennes suppleant beskikkes efter indstilling fra Konkurrencerådet.

*Stk. 2.* Afgørelser i medfør af §§ 6 og 8-11 kan påklages til Jernbaneklagenævnet. I sager, der vedrører priser, øvrige aftalevilkår samt krydssubsidiering i medfør af § 6, § 8, stk. 3 og 4, og § 10 indhenter Jernbaneklagenævnet en bindende udtalelse fra Konkurrencerådet, inden nævnet træffer endelig afgørelse. Afgørelser i medfør af 2. pkt. kan indbringes for Konkurrenceankenævnet.

*Stk. 3.* Afgørelser i Jernbaneklagenævnet træffes ved stemmeflerhed. Ved stemmelighed er formandens stemme udslagsgivende.

*Stk. 4.* Trafikministeren kan fastsætte regler om adgangen til at klage over afgørelser, der træffes i henhold til denne lov, herunder at afgørelserne ikke kan påklages til Trafikministeriet. Trafikministeren kan fastsætte regler om, at afgørelserne kan påklages til Jernbaneklagenævnet, herunder at de afgørelser, der kan påklages til Jernbaneklagenævnet, ikke kan påklages til anden administrativ myndighed, og at Jernbaneklagenavnets afgørelser ikke kan påklages til anden administrativ myndighed.

*Stk. 5.* Trafikministeren kan fastsætte nærmere regler om gebyr for indgivelse af klage.«

**21.** Efter § 24 indsættes:

»§ 24 a. Trafikministeren kan bemyndige Trafikstyrelsen, Banestyrelsen eller Havarikommis­ sionen for Civil Luftfart og Jernbane eller andre statslige myndigheder til at udøve ministerens beføjelser i denne lov.

*Stk. 2.* Trafikministeren kan bemyndige andre statslige myndigheder til at udøve de beføjelser som Trafikstyrelsen, Banestyrelsen eller Havarikommis­ sionen er tillagt efter loven.«

**22.** I § 25 indsættes som *stk. 2*:

»*Stk. 2.* Trafikministeren kan indgå aftaler med andre lande om anerkendelse af godkendelser på uddannelses- og helbredsområdet. Trafik­ ministeren kan fastsætte regler til gennemførelse af aftalerne i dansk ret.«

**23.** § 26 affattes således:

»§ 26. Trafikministeren kan fastsætte regler med henblik på opfyldelse og anvendelse af rets­ akter fastsat af Det Europæiske Fællesskab om forhold, som er omfattet af denne lov.«

§ 2

I lov om luftfart, jf. lovbekendtgørelse nr. 543 af 13. juni 2001, som ændret ved lov nr. 1074 af 17. december 2002, foretages følgende ændring:

**1.** Efter § 134 indsættes:

»§ 134 a. Havarikommis­ sionen undersøger endvidere ulykker og hændelser på jernbaneom­ rådet, jf. lov om jernbane. Havarikommis­ sionen benævnes herefter Havarikommis­ sionen for Ci- vil Luftfart og Jernbane (Havarikommis­ sionen).«

§ 3

*Stk. 1.* Trafikministeren fastsætter tidspunktet for lovens ikrafttræden. Ministeren kan herunder fastsætte, at lovens enkelte bestemmelser træder i kraft på forskellige tidspunkter.

*Stk. 2.* Lov om jernbanesikkerhed m.v., jf. lov- bekendtgørelse nr. 667 af 8. august 2002, ophæ- ves. Trafikministeren fastsætter tidspunktet for ophævelsen af lov om jernbanesikkerhed m.v. Ministeren kan herunder fastsætte, at lovens en- kelte bestemmelser ophæves på forskellige tids- punkter.

*Stk. 3.* Bekendtgørelser og andre regler, der er fastsat i medfør af lov om jernbanesikkerhed m.v. forbliver i kraft, indtil de ophæves eller af- løses af bestemmelser fastsat i medfør af denne lov.

*Stk. 4.* De godkendelser, der i medfør af lov om jernbanesikkerhed m.v. er udstedt af Jernba- netilsynet, forbliver gældende, indtil Trafiksty- relsen beslutter andet.

## Bemærkninger til lovforslaget

### Almindelige bemærkninger

#### 1. Lovforslagets baggrund

Regeringen besluttede som led i udmøntningen af regeringsgrundlaget i marts 2002 at igangsætte et strategiarbejde for en fortsat liberalisering af jernbaneområdet omfattende liberalisering af togdriften og institutionelle tilpasninger til fortsatte udbud og effektiviseringer. Med dette lovforslag lægger regeringen op til en reform af jernbanesektorens institutioner, så institutionerne understøtter disse målsætninger.

Reformen fortsætter den udviklingsproces, der blev iværksat med opsplitningen af DSB i 1990'erne i en jernbanevirksomhed (DSB) og en infrastrukturforvalter (Banestyrelsen). Reformen medfører således klare og entydige rammebetingelser for sektorens aktører gennem yderligere adskillelse mellem virksomhedsorienterede opgaver og myndighedsopgaver.

Regeringen har i indeværende folketingssamling fremsat et lovforslag om Banestyrelsens fremtidige organisering (L47 Forslag til lov om Banedanmark).

#### 2. Lovforslagets indhold

Lovforslaget indebærer navnlig, at de to love på jernbaneområdet - lov om jernbanevirksomhed m.v. og lov om jernbanesikkerhed m.v. - samles i én lov med titlen "lov om jernbane". Dette sker ved, at lov om jernbanesikkerhed ophæves samtidig med, at lovens bestemmelser skrives ind i lov om jernbanevirksomhed.

Lov om jernbanesikkerhed indeholder bl.a. bestemmelser om Jernbanetilsynets virksomhed, herunder godkendelser, tilsyn og undersøgelser. Endvidere indeholder jernbanesikkerhedsloven et forbud mod indtagelse af alkohol og andre bevidsthedsforstyrrende midler i forbindelse med udførelse af sikkerhedsklassificerede funktioner.

Desuden giver jernbanesikkerhedsloven trafikministeren bemyndigelse til at fastsætte regler om sikkerhed på jernbaneområdet samt til at fastsætte regler med henblik på anvendelse eller gennemførelse af EU-retsakter på jernbanesikkerhedsområdet.

I forbindelse med ophævelsen af lov om jernbanesikkerhed m.v. foreslås, at Jernbanetilsynets hidtidige undersøgelsesopgaver vedrørende jernbaneulykker og -hændelser lægges sammen med Havarikommissionen for Civil Luftfart, således at der etableres en fælles havarikommission - Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane.

Udover sammenskrivningen af jernbanevirksomhedsloven og jernbanesikkerhedsloven til en ny lov med titlen "lov om jernbane" foretages der i forbindelse med lovforslaget visse tilpasninger for så vidt angår andre områder af jernbanevirksomhedsloven.

I de følgende afsnit 2.1 - 2.6 redegøres nærmere for reglerens indhold og deres videreførelse i den foreslåede lov om jernbane.

#### 2.1. Jernbanetilsynets tilsynskompetence

Efter jernbanesikkerhedslovens § 2 fører Jernbanetilsynet tilsyn med jernbaneinfrastrukturforvalternes og jernbanevirksomhedernes overholdelse af gældende sikkerhedsregler, herunder at virksomhederne har en forsvarlig og effektiv sikkerhedsorganisation, at jernbanemateriel og -anlæg overholder gældende sikkerhedskrav, og at personer, der udfører sikkerhedsklassificerede funktioner, besidder de nødvendige helbredsmæssige og faglige kvalifikationer.

I forbindelse med sådanne tilsyn kan Jernbanetilsynet i henhold til jernbanesikkerhedslovens § 5 udstede påbud og forbud til jernbaneinfrastrukturforvalterne og jernbanevirksomhederne.

Jernbanetilsynets kompetencer vedrørende tilsynsopgaver i jernbanesikkerhedslovens § 2 og § 5 overføres med dette lovforslag til Trafikstyrelsen, jf. forslaget til § 21 i og § 21 l. Bestemmelserne svarer med enkelte redaktionelle ændringer til de hidtidige bestemmelser i Jernbanesikkerhedsloven.

#### 2.2. Jernbanetilsynets godkendelseskompetence

Efter § 3 og § 3 a i lov om jernbanesikkerhed kan Jernbanetilsynet godkende ændringer i krav til sikkerhed og nye sikkerhedskrav. Jernbanetilsynet godkender endvidere rullende materiel og delsystemer m.v.



Jernbanetilsynets godkendelseskompetence overføres med dette lovforslag til Trafikstyrelsen ved forslaget til § 21 j og § 21 k. Bestemmelserne svarer med enkelte redaktionelle ændringer til de hidtidige bestemmelser i jernbanesikkerhedsloven.

### 2.3. Jernbanetilsynets undersøgelseskompetence

Efter jernbanesikkerhedslovens § 4 undersøger Jernbanetilsynet ulykker og hændelser på jernbaneområdet.

Jernbanetilsynets kompetencer vedrørende undersøgelser overføres med dette lovforslag til Havarikommissionen ved § 21 n, § 21 p og § 21 s. Bestemmelserne svarer med enkelte redaktionelle ændringer til de hidtidige bestemmelser i jernbanesikkerhedsloven. Der henvises endvidere til afsnit 2.6.

### 2.4. Trafikstyrelsen for jernbane og færger

Trafikstyrelsen er etableret den 1. juli 2003, jf. aktstykke nr. 123 af 6. maj 2003. Som det fremgår af afsnit 2.1 – 2.3, foreslås det at overføre myndighedsopgaverne vedrørende jernbanesikkerhed til Trafikstyrelsen. Endvidere foreslås det, at opgaver vedrørende uheldsundersøgelse på jernbaneområdet fremover skal varetages af en fælles havarikommission for civil luftfart og jernbane, jf. afsnittene 2.5 og 2.6.

Som sikkerhedsmyndighed skal Trafikstyrelsen sikre et fortsat højt sikkerhedsniveau. Integreringen skal styrke sikkerhedsmyndighedens opgavevaretagelse og forretningsprocesser, idet sikkerhedsmyndigheden bliver integreret i et større sammenhængende jernbanefagligt miljø, således at en jernbane- og sikkerhedsfaglig udvikling kan sikres.

Trafikstyrelsen er etableret som en traditionel statslig styrelse. Styrelsen indgår på sædvanlig vis i det statslige hierarki. Opgaver henlægges ved delegation fra trafikministeren. Trafikstyrelsens direktør vil som udgangspunkt være styrelsens øverste myndighed.

Trafikministeren kan dog efter forslaget til § 21 h fastsætte regler, der fastlægger, i hvilke forhold sikkerhedschefen skal være den øverste ansvarlige på sikkerhedsområdet i Trafikstyrelsen for på denne måde at skabe en gennemsigtighed og den fornødne uafhængighed i beslutningsprocesserne for derved at forebygge eventuelle interessekonflikter med hensyn til prioriteringen af jernbanesikkerhedsmæssige hensyn.

Som eksempler på forhold i hvilke sikkerhedschefen kan være den øverste ansvarlige på sikkerhedsområdet kan nævnes certificering af virksomheder og personer, der udfører sikkerhedsklassificerede funkti-

oner, samt godkendelse af rullende materiel og infrastrukuranlæg.

Efter forslaget til § 24, stk. 5, kan trafikministeren endvidere fastsætte regler om adgangen til at klage over afgørelser, herunder at afgørelser, der træffes i henhold til denne lov ikke kan påklages til Trafikministeriet, men til Jernbaneklagenævnet.

Trafikministeren vil i en bekendtgørelse regulere forholdet mellem Trafikstyrelsens direktør og sikkerhedschefen, herunder at der ikke må være personsammenfald mellem Trafikstyrelsens direktør og sikkerhedschefen.

Integrationen af Jernbanetilsynets jernbanesikkerhedsrelaterede opgaver i Trafikstyrelsen vil ved den heraf følgende forøgelse af medarbejderantallet skabe forudsætningen for en bedre udnyttelse af sagsbehandlernes forskellige ressourcer og kompetencer ved uøvelsen af myndighedsopgaverne. Gennem en fleksibel organisering af opgaver og kompetencer skabes der yderligere en mulighed for en optimal ressourceplanlægning på sikkerhedsområdet. Denne fleksibilitet begrænses dog i et vist omfang af de enkelte opgavers karakter. Således vil der ikke være personsammenfald mellem de sagsbehandlere, der har deltaget i sagsbehandlingen i forbindelse med konkrete udbud og de sagsbehandlere, der deltager i den efterfølgende godkendelsesproces omhandlende den virksomhed, der har vundet det konkrete udbud.

### 2.5. Udskillelse af Jernbanetilsynets undersøgelsesdel

Ved oprettelsen af Jernbanetilsynet i 1996 blev undersøgelse af ulykker og hændelser på jernbanen placeret i Jernbanetilsynet. Loven åbnede desuden mulighed for som hidtil at nedsætte en ad hoc havarikommission i det omfang, dette blev anset for værende nødvendigt i forbindelse med undersøgelse af en ulykke eller hændelse på jernbaneområdet.

Siden Jernbanetilsynets etablering har der dog aldrig været nedsat en sådan ad hoc havarikommission. En ad hoc havarikommission er senest blevet nedsat i 1968. I praksis er undersøgelsesvirksomheden siden 1996 blevet varetaget af Jernbanetilsynets medarbejdere. I tilknytning til loven blev der ved bekendtgørelse nr. 1169 af 29. december 1999 om undersøgelse af sikkerhedsmæssige hændelser fastsat nærmere rammer for Jernbanetilsynets undersøgelsesvirksomhed, og for jernbanevirksomhedernes og jernbaneinfrastrukturforvalternes pligter i forbindelse med ulykker og hændelser.

Da Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane oprettes som en permanent institution, er der

ikke behov for at kunne nedsætte en ad hoc havarikommission.

Samtidig med integreringen af Jernbanetilsynet i Trafikstyrelsen vil undersøgelsesopgaverne, der hidtil er blevet varetaget af Jernbanetilsynet, blive udskilt og lagt sammen med den nuværende Havarikommission for Civil Luftfart, der herefter benævnes Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane.

Havarikommissionens undersøgere på jernbaneområdet forventes at videreføre Jernbanetilsynets praksis, herunder praksis vedrørende underretning m.v. Ved underretninger er der tale om virksomhedernes meddelelse til den undersøgende myndighed om en ulykke eller hændelse, der er indtruffet på jernbaneområdet.

Der findes på den ene side "straks-underretninger", der er karakteriseret ved at omhandle situationer, der har en sådan indflydelse på jernbanesikkerheden, at der foreligger stor sandsynlighed for et undersøgelsesbehov, som f.eks. ved kollisioner hvor tog er impliceret, afsporinger og ulykker hvor personer er omkommet eller kommet alvorlig til skade. På den anden side er der tale om "underretning senest efter 3 hverdage", der vedrører situationer, som den undersøgende myndighed snarest muligt skal underrettes om, og som ikke umiddelbart medfører iværksættelse af en undersøgelse, såsom f.eks. ved selvmord og selvmordsforsøg på jernbaneområdet.

### 2.6. Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane

Havarikommissionen vil - udover undersøgelser på luftfartens område - have til opgave at undersøge ulykker og hændelser på jernbaneområdet.

Ved sammenlægningen af de to undersøgelsesfunktioner til en fælles havarikommission opnås en større administrativ enhed, hvilket forventes at kunne medføre en samlet styrkelse af undersøgelsesarbejdet i såvel luftfarts- som jernbanesektoren.

Der tilføres samtidig yderligere ressourcer til undersøgelser på jernbaneområdet. Dette understøtter opnåelsen af den nødvendige jernbanefaglige viden i Havarikommissionen og udarbejdelsen af undersøgelsesrapporter og -redegørelser.

Det forudsættes således, at "straks - underretningerne" på jernbaneområdet fremover vil blive afgivet til Havarikommissionen, der herefter tager stilling til, hvorvidt der skal iværksettes en undersøgelse og i givet fald tager de hertil nødvendige skridt. Havarikommissionen skal herved tage hensyn til bl.a. undersøgelsens betydning for den fremtidige jernbanesikker-

hed, samt kommissionens øvrige undersøgelsesvirksomhed og ressourcer i øvrigt.

Trafikstyrelsen skal desuden modtage indberetninger fra de implicerede virksomheder vedrørende alle ulykker og hændelser. Dette omfatter også de ulykker og hændelser, som Havarikommissionen er underrettet om eller undersøger. Trafikstyrelsen forventes således at drive og vedligeholde en database vedrørende alle ulykker og hændelser på jernbaneområdet og analysere dataene som led i dens funktion som sikkerhedsmyndighed på jernbaneområdet.

Det følger af lovforslaget, at trafikministeren har almindelig instruktionsbeføjelse med hensyn til Havarikommissionens arbejde, herunder bevillinger og personaleressourcer, der stilles til Havarikommissionens rådighed. Det følger heraf, at Havarikommissionens arbejde f.eks. er underlagt den administrative klageadgang. Idet Havarikommissionens undersøgelsesrapporter og -redegørelser er udtryk for en teknisk/sagkyndig opfattelse af et hændelsesforløb, er det dog ikke muligt at påklage f.eks. undersøgelsesresultater og konklusioner til ministeren. Undersøgelsesresultater og konklusioner kan endvidere ikke redigeres ved forhåndsinstruks eller ved efterfølgende korrektion fra andre.

Jernbanetilsynets integrering i Trafikstyrelsen og udskillelse af uheldsundersøgelsesdelen er i overensstemmelse med Kommissionens forslag til EU's anden jernbanepakke, jf. KOM (2002) 21-25, hvorefter der bl.a. skal være en klar adskillelse mellem sikkerhedsmyndigheden og det organ, der undersøger ulykker og hændelser. Forslaget til EU's anden jernbanepakke indeholder direktivforslag om bl.a. jernbanesikkerhed, oprettelsen af et jernbaneagentur, interoperabilitet og markedsadgang for jernbanegods.

Bestemmelserne om Havarikommissionen findes i forslaget til § 21 n - § 21 t.

### 3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Nedlæggelsen af Jernbanetilsynet som selvstændig institution og integrering af myndighedsopgaverne i Trafikstyrelsen for jernbane og færger samt Havarikommissionen forventes at være neutral for staten.

Sikkerhedsfunktionen styrkes blandt andet ved tilførsel af 5 yderligere medarbejdere til området. Dette finansieres gennem omorganisering af eksterne institutioner på jernbaneområdet i forbindelse med oprettelsen af Trafikstyrelsen for jernbane og færger, der blev oprettet den 1. juli 2003. Lovforslaget indebærer en merudgift i forbindelse med etableringen af den

fælles Havarikommission. Udgiften forudsættes tilvejebragt inden for Trafikministeriets rammer.

#### 4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

Forslaget har været forelagt Erhvervs- og Selskabsstyrelsens Center for Kvalitet i ErhvervsRegulering, som har vurderet forslagens erhvervsøkonomiske konsekvenser. Forslaget indebærer navnlig, at de to love på jernbaneområdet – lov om jernbanevirksomhed m.v. og lov om jernbanesikkerhed m.v. – samles i én lov. Loven forventes at blive mere overskuelig for virksomheder og brugere. På den baggrund vurderes forslaget ikke at indeholde væsentlige økonomiske eller administrative konsekvenser for erhvervslivet. Forslaget har derfor heller ikke været forelagt et af Økonomi- og Erhvervsministeriets virksomhedspaneler med henblik på en vurdering af forslagens administrative konsekvenser for erhvervslivet.

#### 5. Miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget forventes ikke at medføre miljømæssige konsekvenser.

#### 6. Forholdet til EU-retten

Loven giver ministeren bemyndigelse til at fastsætte bestemmelser, der sikrer at dansk ret er i overensstemmelse med EU-retten.

EU-retlige udbudsregler vil blive iagttaget i forbindelse med fastsættelse af bestemmelser efter § 1, nr. 11 i forslaget.

Lovforslaget indeholder ikke øvrige EU-retlige aspekter.

#### 7. Høring

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

Høringssvarene vil blive fremsendt til Folketingets Trafikudvalg ledsaget af de kommentarer, som udtalelserne måtte give anledning til.

#### Samlet vurdering af lovforslagets konsekvenser

	Positive konsekvenser/mindreudgifter	Negative konsekvenser/merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner	Forslaget forventes at være udgiftsneutralt	Forslaget forventes at være udgiftsneutralt
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner	Der er tale om regelforenklning af lovgivningen på jernbaneområdet.	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Forslaget integrerer myndighedsfunktionerne for jernbanesikkerhed i Trafikstyrelsen for jernbane og færger, hvorved myndighedsfunktionerne for flere institutioner samles på ét sted. Dette indebærer en forenkling for interessenterne i sektoren.	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Der er tale om regelforenklning af lovgivningen på jernbaneområdet.	Ingen
Forholdet til EU-retten	Loven giver ministeren bemyndigelse til at fastsætte bestemmelser, der sikrer at dansk ret er i overensstemmelse med EU-retten. EU-retlige udbudsregler vil blive iagttaget i forbindelse med fastsættelse af bestemmelser efter § 1, nr. 11 i forslaget. Lovforslaget indeholder ikke øvrige EU-retlige aspekter.	

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

nesikkerhedsområdet bliver en del af lovens anvendelsesområde.

#### Til § 1

Til nr. 1

Lovens titel foreslås ændret som følge af, at jernba-

## Til nr. 2

Bestemmelsen foreslås justeret som følge af, at jernbanesikkerhedsloven ophæves, og bestemmelserne videreføres i den foreslåede lov om jernbane.

## Til nr. 3 - 6

Der er tale om en redaktionel ændring, der består i en præcisering af overskriften til kapitel 3 og en konsekvensrettelse som følge af, at Jernbanetilsynets myndighedsopgaver integreres i Trafikstyrelsen.

## Til nr. 7

Der tale om en konsekvensrettelse der følger af, at Jernbanetilsynets myndighedsopgaver integreres i Trafikstyrelsen. Endvidere tilføjes "infrastrukturforvaltning", således at der kan opkræves gebyr for udstedelse af tilladelse til jernbaneinfrastrukturforvaltere.

## Til nr. 8

Der er tale om konsekvensrettelse, som følge af at Jernbanetilsynets myndighedsopgaver integreres i Trafikstyrelsen.

## Til nr. 9

Bestemmelserne, der foreslås ophævet, er indsat i § 21 u om gebyrer, således at bestemmelserne om tillæg af renter til ubetalte gebyrer m.v. er samlet i samme paragraf.

## Til nr. 10

Forslaget indebærer en ændring således, at ministeren bemyndiges til at kunne fastsætte nærmere regler for udarbejdelse af interne virksomhedsregnskaber for jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere, herunder for hvilke forretningsområder der skal aflægges særskilt regnskab.

## Til nr. 11

Efter den gældende bestemmelse i § 8, stk. 1, 1. pkt., i jernbanevirksomhedsloven, gives trafikministeren bemyndigelse til at bringe kontrakter om passagertrafik udført som offentlig service i udbud. Det følger af forarbejderne til loven, jf. Folketingstidende 1998, tillæg A 646 ff., navnlig s. 673f, at alle jernbanevirksomheder skal gives lejlighed til at deltage i tilbudsgivningen.

Trafikministeren kan således efter denne bestemmelse ikke udelukke nogen potentielle tilbudsgivere fra at afgive tilbud efter en prækvalifikationsrunde.

Den foreslåede bestemmelse indebærer, at trafikministeren kan træffe afgørelse om udbudsform og procedurer i forbindelse med udbud af passagertrafik ud-

ført som offentlig service. Det indebærer bl.a., at ministeren vil kunne vælge udbudsformer og procedurer, hvor et mindre antal virksomheder efter en prækvalifikationsrunde anmodes om at afgive tilbud. Gældende nationale og EU-retlige udbudsregler vil blive iagttaget ved valget af udbudsformer og -procedurer.

Bestemmelsen vil, i overensstemmelse med udbudsreglerne, åbne mulighed for, at potentielle tilbudsgivere i en prækvalifikationsfase kan bedømmes i forhold til deres erfaringer og resultater i forbindelse med andre udbud af passagertrafik udført som offentlig service.

Bestemmelsen vil endvidere give trafikministeren mulighed for at træffe afgørelse om, at vurderingen af de indkomne tilbud og afgørelsen om indgåelse af kontrakt overlades til et af Trafikministeriet uafhængigt organ, f.eks. et ekspertpanel, der sammensættes til lejligheden.

## Til nr. 12

Trafikministeren foreslås bemyndiget til udover at kunne fastsætte regler og normer vedrørende anlæg, vedligeholdelse og drift af jernbaneinfrastruktur også at kunne fastsætte regler og normer vedrørende nedlæggelse af jernbaneinfrastruktur, herunder jernbaneoverkørsler og jernbaneovergange, der er offentlig tilgængelige og åbne for almindelig færdsel. Reglerne om nedlæggelse af jernbaneoverkørsler og -overgange vil komme til at indeholde en bestemmelse om, at planerne herfor offentliggøres med en frist på mindst 8 uger til at fremsætte bemærkninger.

## Til nr. 13

Efter den gældende § 8 b har trafikministeren bemyndigelse til at oprette et koordineringsorgan på infrastrukturområdet. Bestemmelsen har været udmøntet i en komité, der har drøftet infrastrukturforhold. Med oprettelsen af Trafikstyrelsen er det ikke fundet nødvendigt at opretholde dette organ og bestemmelsen foreslås derfor ophævet.

## Til nr. 14

Den foreslåede bestemmelse indebærer, at der vil kunne indgå bodsbestemmelser for togforsinkelser i de aftaler, der skal indgås med operatørerne om samarbejdsrelationer, betingelser for benyttelse af infrastrukturen m.v. Den foreslåede bestemmelse indebærer endvidere, at der vil kunne indgå bodsbestemmelser for manglende overholdelse af aftalernes bestemmelser. Bodsbestemmelser forventes at forøge Banestyrelsens og jernbanevirksomhedernes incitamenter til at sikre rettidig togdrift.

Til nr. 15

Der er foretaget en redaktionel ændring, således at overskriften ændres fra ”forsikringspligt, erstatning og farligt gods”, til: ”erstatning, forsikring og farligt gods”, hvilket svarer til bestemmelsernes placering i kapitlet.

Til nr. 16

Med bestemmelsen bemyndiges ministeren til at fastsætte regler om beløbsmæssig begrænsning af jernbanevirksomhedernes objektive erstatningsansvar, hvilket svarer til ordningen inden for luftfartsområdet. Ministeren vil blandt andet fastsætte regler om begrænsning af erstatningsansvaret i forbindelse med terrorvirksomhed. Herved forventes det at blive nemmere for jernbanevirksomhederne at tegne forsikring, der dækker terror situationer, idet forsikringselskaberne vil kunne få nemmere ved at definere omfanget af erstatningspligten.

Erstatning udover det fastsatte maksimum skal herefter bedømmes efter en culpabetragtning.

Til nr. 17

Med lovforslaget foreslås indsat et nyt kapitel, kapitel 8 c om jernbanesikkerhed m.v. Bestemmelser om jernbanesikkerhed findes i dag i lov om jernbanesikkerhed m.v. I forbindelse med at jernbanesikkerhedsloven foreslås ophævet, erstatter nærværende kapitel disse bestemmelser.

#### Til § 21 h

Lovforslaget tager udgangspunkt i det sikkerhedsniveau, der er gældende i dag. Det er fundet hensigtsmæssigt fortsat at give trafikministeren en generel bemyndigelse til at fastsætte regler om sikkerhed på jernbaneområdet. Bemyndigelsen forventes herefter delegeret til Trafikstyrelsen.

Bestemmelsens 1. pkt. er i uændret form videreført fra jernbanesikkerhedslovens § 1, stk. 1.

Som følge af vedtagelsen af EU's anden jernbepakke forventes det, at det planlagte fælleseuropæiske jernbaneagentur inden for en årrække fastsætter fælleseuropæiske sikkerhedsregler, -mål og -niveauer for jernbanen. En række sikkerhedsmæssige forhold skal dog stadig reguleres nationalt. Her skal regler, som anvendes af flere/alle aktører i jernbanesektoren, fastsættes af Trafikstyrelsen. Trafikstyrelsen vil derfor i en længere periode været nødsaget til at udvikle sikkerhedsregler i det omfang der opstår behov herfor i sektoren. Til hjælp herfor kan trafikministeren fastsætte sikkerhedsmål for jernbanen udtrykt i risikoacceptkriterier. Jernbanesektorens virksomheder kan inden for de fælleseuropæiske og de nationale regler ud-

arbejde virksomhedsspecifikke og operationelle regler indenfor både organisering og procedurer såvel som teknologi.

Trafikstyrelsens direktør vil som udgangspunkt være styrelsens øverste myndighed. Trafikministeren kan dog fastsætte regler, der fastlægger i hvilke sager sikkerhedschefen skal være den øverste ansvarlige på sikkerhedsområdet i Trafikstyrelsen for på denne måde at skabe en gennemsigtighed og den fornødne uafhængighed i beslutningsprocesserne.

#### Til § 21 i

Bestemmelsen, der vedrører tilsynsopgaver, der flyttes med Jernbanetilsynet til Trafikstyrelsen, er med enkelte redaktionelle ændringer videreført fra jernbanesikkerhedslovens § 2.

#### Til § 21 j

Bestemmelsen omhandler godkendelse af ændringer til eksisterende regler og godkendelse af nye virksomheders regler. Der er tale om en videreførelse af jernbanesikkerhedslovens § 3 med den ændring at det fremover vil være Trafikstyrelsen og ikke Jernbanetilsynet, der skal varetage denne kompetence.

#### Til § 21 k

Bestemmelsen, der undtagen stk. 6, i sin helhed er overført fra jernbanesikkerhedslovens § 3a, opregner forskellige tilladelser og godkendelser, som Trafikstyrelsen kan udstede.

Der foreslås ved tilføjelsen i stk. 6, at give Trafikstyrelsen hjemmel til at fastsætte nærmere regler og træffe afgørelser om godkendelse af rullende materiel, delsystemer, systemer og læsseenheder. Godkendelser af væsentlige ændringer i delsystemer eller ved integrationen af ny delsystemer, i det omfang disse ændringer eller integrationen har væsentlig betydning for jernbanesikkerheden, foretages på baggrund af projektplaner indsendt af virksomhederne.

#### Til § 21 l

Bestemmelserne er med få redaktionelle ændringer overført fra § 5 i jernbanesikkerhedsloven.

#### Til § 21 m

Bestemmelsen i jernbanesikkerhedslovens § 5 a om alkohol og andre bevidsthedsforstyrrende midler er indføjet i nærværende lovforslag i uændret form. Der henvises til bemærkningerne jf. lov nr. 404 af 6. juni 2002 om ændring af lov om jernbanesikkerhed m.v. (Jernbanetilsynets kompetencer m.v., promillegrænser).

*Til § 21 n*

## Til stk. 1

Den eksisterende Havarikommission for Civil Luftfart er oprettet ved lov nr. 198 af 3. maj 1978 om ændring af lov om luftfart, jf. § 134 i lov om luftfart. Opgaven med undersøgelse af jernbaneulykker og -hændelser er hidtil blevet varetaget af Jernbanetilsynet. I forbindelse med etableringen af den fælles Havarikommission for Civil Luftfart og Jernbane tilføres ressourcer og kompetence på jernbaneområdet. Bestemmelserne, der bemyndiger den del af Havarikommissionen, som arbejder på området for civil luftfart, fremgår fortsat af luftfartsloven.

## Til stk. 2

Det foreslås, at ministeren bemyndiges til at fastsætte regler om Havarikommissionens sammensætning. Personer, der skal indgå i havarikommissionen, skal navnlig have erfaring og ekspertise på jernbanesikkerhedsområdet.

## Til stk. 3

Det foreslås, at Havarikommissionen, i det omfang Danmark forpligter sig hertil ifølge internationale aftaler skal supplere sig med internationale sagkyndige i forbindelse med undersøgelse af jernbaneulykker og -hændelser. Der foreligger dog på nuværende tidspunkt endnu ikke sådanne aftaler på jernbaneområdet. I øvrigt foreslås, at Havarikommissionen kan supplere sig med såvel nationale som internationale sagkyndige, hvor den finder dette nødvendigt.

Det forventes, at der i forbindelse med udviklingen på EU-rettens område vil blive indgået aftaler vedrørende undersøgelsesvirksomhed på jernbaneområdet, som Havarikommissionen herefter kan henholde sig til.

Dele af denne bestemmelse er med redaktionelle ændringer videreført fra jernbanesikkerhedslovens § 4, stk. 1.

*Til § 21 o*

Der er ved definitionerne af henholdsvis jernbaneulykke og jernbanehændelse tale om definitioner, der allerede anvendes i jernbanesektoren.

*Til § 21 p*

Bestemmelsens stk. 1 og 2 er med enkelte redaktionelle ændringer videreført fra jernbanesikkerhedslovens § 4, stk. 1.

## Til stk. 1

Bestemmelsen fastsætter Havarikommissionens kompetencer til at undersøge ulykker og hændelser på jernbaneområdet.

## Til stk. 2

Forpligtigelsen til at give meddelelse til undersøgelsesmyndigheden, hvilket vil sige Havarikommissionen, påhviler jernbanevirksomheder og jernbaneinfrastrukturforvaltere dog således, at det til enhver tid står frit for alle at rette henvendelse til Havarikommissionen for at give oplysninger om en jernbaneulykke eller -hændelse.

## Til stk. 3

Ministeren bemyndiges til administrativt at fastsætte nærmere bestemmelser om meddelelsespligt og rapportering m.v. i forbindelse med en jernbaneulykke henholdsvis jernbanehændelse. Se hertil i de almindelige bemærkninger under afsnit 2.5.

*Til § 21 q*

Bestemmelsens stk. 1 og stk. 3-7 er med få redaktionelle ændringer videreført fra jernbanesikkerhedslovens § 4, stk. 3-5 og stk. 7. Stk. 2 er ny og er nærmere omtalt nedenfor.

I medfør af stk. 1 foreslås Havarikommissionen bemyndiget til at bestemme omfanget af og formen for de undersøgelser, der skal foretages i anledning af en ulykke eller hændelse på jernbaneområdet. Der kan tages hensyn til formålet med kommissionens undersøgelser, jf. § 21 n, stk. 1, ulykkens eller hændelsens alvor, undersøgelsens forventede jernbanesikkerhedsmæssige værdi i forhold til omkostningerne, opgavens betydning i forhold til andet arbejde, der aktuelt påhviler kommissionen, tilgængelige ressourcer og lignende. Det betyder, at Havarikommissionen blandt andet kan vælge ikke at undersøge.

Såfremt Havarikommissionen vælger ikke at undersøge en hændelse eller en ulykke på baggrund af en væsentlighedsvurdering i forhold til det øvrige undersøgelsesarbejde, skal de i hændelsen eller ulykken involverede jernbanevirksomheder og jernbaneinfrastrukturforvaltere foretage undersøgelsen. En sådan pligt fremgår af virksomhedernes sikkerhedscertifikat. Undersøgelsen afsluttes med en rapport. Rapporten sendes til Havarikommissionen og Trafikstyrelsen.

Det foreslås i stk. 2, at de i ulykken indblandede køretøjer og den berørte jernbaneinfrastruktur, dele eller indhold heraf eller spor i øvrigt ikke må fjernes eller røres, før Havarikommissionen eller politiet giver tilladelse hertil. Det er klart at der på undersøgelsesste-

det – også uden tilladelse – må tages de skridt, der er nødvendige for at redde liv og forebygge yderligere tab af liv. Herudover må der ikke foretages ændringer på ulykkesstedet for at sikre grundlaget for den efterfølgende årsagsfindning. Ved udtrykket ”de indblandede køretøjer” forstås i denne sammenhæng, at der udover jernbanekøretøjer også kan være tale om f.eks. biler, lastbiler og lignende. Der forventes indgået samarbejdsaftaler med bl.a. politiet, der skal afklare rollefordelingen i forbindelse med sikring og undersøgelse af ulykkesstedet og de af ulykken berørte områder, f.eks. sikrings- og fjernstyringsanlæg.

Med ”al dokumentation” i stk. 3 menes bl.a. den dokumentation, som virksomhederne er i besiddelse af, der foreligger fysisk eller som elektronisk datamateriale, og den til læsning heraf nødvendige software, der i givet fald skal stilles til rådighed af virksomhederne til brug for undersøgelsen.

Det understreges, at der ved formålet med Havarikommissionens undersøgelse udelukkende er tale om at finde årsagen til den pågældende jernbaneulykke/hændelse, men ikke at placere ansvar over for de involverede.

#### Til § 21 r

Det fremgår af bestemmelsen, at Havarikommissionen har adgang til uden retskendelse at foretage undersøgelser også på privat ejendom.

Med bestemmelsen får den samlede Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane adgang til uden retskendelse at foretage undersøgelser af jernbaneulykker og jernbanehændelser på privat grund. Havarikommissionen for civil luftfart har allerede i dag adgang til, uden retskendelse at foretage undersøgelser af flyvehavarier på privat grund.

Trafikministeriet har overvejet, om der er grundlag for at indskrænke beføjelserne, men har vurderet, at der er behov for, at Havarikommissionen kan udføre sine undersøgelser uden retskendelse og i det omfang, det fremgår af forslaget. Forslaget indebærer derfor en harmonisering med luftfartens område. Der gøres opmærksom på, at denne ret selvfølgelig kun vil blive udnyttet i det omfang det skønnes nødvendigt i opklaringsøjemed at få adgang til privat område eller bolig. Havarikommissionen foretager skønnet i den givne situation.

#### Til § 21 s

Bestemmelsen er en konsekvens af, at det ikke er Trafikstyrelsen der skal forestå undersøgelser af jernbaneulykker og jernbanehændelser, men som sikkerhedsmyndighed kunne træffe de nødvendige foran-

staltninger til opretholdelse eller forbedring af sikkerhedsniveauet på jernbaneområdet i anledning af bl.a. henstillinger fra Havarikommissionen.

#### Til stk. 1

De oplysninger, som Trafikstyrelsen modtager fra Havarikommissionen, underkastes samme særlige form for tavshedspligt som den, der er gældende for Havarikommissionen og øvrige ved en undersøgelse medvirkende personer. Trafikstyrelsen er ikke berettiget til at videregive de omhandlede oplysninger til ”uvedkommende”. Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til stk. 4.

#### Til stk. 2 og stk. 3

Det har hidtil ikke været muligt for Jernbanetilsynet at udfærdige rapporter om samtlige forekommende jernbaneulykker og -hændelser. Med den foreslåede bestemmelse skabes der hjemmel for en hensigtsmæssig ordning, således at f.eks. undersøgelser af mindre hændelser med et vist jernbanesikkerhedsmæssigt aspekt kan afrapporteres i kort form som en redegørelse.

#### Til stk. 4

Bestemmelsen, der – tilpasset de ændrede organisatoriske forhold – videreføres fra Jernbanesikkerhedslovens § 4, stk. 9, indebærer, at alle personer, der medvirker i Havarikommissionens undersøgelser, og derved er vedkommende i forhold til undersøgelsen, er underkastet tavshedspligt. Bestemmelsen er blevet anvendt som og har karakter af en speciel tavshedspligt, der indebærer, at der ikke er adgang til aktindsigt i Havarikommissionens materiale, jf. lov om offentlighed i forvaltningen.

Baggrunden for den specielle tavshedspligt er, at materialet herunder data i enhver form eller spor, som Havarikommissionen skal benytte i forbindelse med undersøgelsen, ofte er af kompliceret teknisk karakter, og derfor ikke skal gøres til genstand for drøftelse i offentligheden uden for den sammenhæng, som Havarikommissionens undersøgelsesrapport eller redegørelse repræsenterer.

Det er endvidere af stor betydning for undersøgelse, at Havarikommissionen får uhindret adgang til alle data (udsagn, oplysninger og lign.), samt at de virksomheder eller enkeltpersoner, der skal udlevere disse data, ikke behøver at overveje form og indhold ved udleveringen af disse data, da oplysningerne ikke vil være offentligt tilgængelige.

Havarikommissionen skal have en bred adgang til at kunne få et så fyldestgørende baggrundsmateriale som muligt. Dette kan indebære, at nogle af oplysning-

gerne som Havarikommisionen i undersøgelsesforløbet bliver bekendt med, senere viser sig at være uden relevans for den videre undersøgelse. I forbindelse hermed er det en fordel for kommissionen med en ukompliceret adgang til disse data uden indblanding fra uvedkommende i sagen.

Som "vedkommende" i forbindelse med en undersøgelse betegnes i almindelighed Havarikommisionens undersøgelsesleder og eventuelle andre af Havarikommisionens undersøgere, såvel som de af Havarikommisionen tilkaldte sagkyndige fra Trafikstyrelsen eller anden side, såvel nationalt, som internationalt, såvel som andre, der kan medvirke i Havarikommisionens undersøgelse.

Det er som nævnt af stor betydning for jernbanesikkerheden, at Havarikommisionen har uhindret adgang til data i forbindelse med en jernbaneulykke eller jernbanehændelse. Kommissionen skal kunne drage deres konklusioner ud fra et uvildigt grundlag, og derved fremkomme med en teknisk/sagkyndig vurdering af et hændelsesforløb på sådan en måde, at konklusionerne i sig selv ikke påvirker enkeltpersoners eller virksomheders retsstilling eller ansvarsforhold.

#### *Til § 21 t*

Den foreslåede bestemmelse bemyndiger Trafikministeren til for det første at kunne tildele Havarikommisionen opgaver, som i øvrigt har til formål at forbedre jernbanesikkerheden og for det andet, at kunne pålægge Havarikommisionen at foretage yderligere undersøgelser i en sag i det omfang, det anses for at være af betydning for jernbanesikkerheden.

Derudover foreslås Havarikommisionen bemyndiget til at kunne genoptage en afsluttet undersøgelse. En sådan genoptagelse vil kunne foretages i det omfang, der er fremkommet nyt materiale i sagen, der må forventes at være af væsentlig betydning for undersøgelsen, herunder bl.a. den afsluttende rapport eller redegørelses konklusioner og jernbanesikkerheden i øvrigt. Det nye materiale såvel som det nye undersøgelsesforløb er underkastet almindelige regler for undersøgelser af ulykker og hændelser på jernbaneområdet og derved bl.a. underlagt den specielle tavshedspligt, jf. forslaget til § 21 s, stk. 4.

#### *Til § 21 u*

Bestemmelsen indebærer, at trafikministeren kan fastsætte regler om gebyrer til dækning af Trafikstyrelsens omkostninger ved varetagelse af opgaverne i henhold til denne lov. Denne bestemmelse er en vide-

reførelse af tilsvarende bestemmelser i lov om jernbanevirksomhed og lov om jernbanesikkerhed.

Trafikministeren kan fastsætte regler om betaling for erindringsskrivelser vedrørende gebyrer i henhold til § 4, stk. 8, og § 6, stk. 2, der vedrører gebyrer for certificering og udstedelse af tilladelse til jernbanevirksomhed og jernbaneinfrastrukturforvaltere.

#### Til nr. 18

Der er foretaget en sammenskrivning af straffebestemmelserne i lov om jernbanevirksomhed og lov om jernbanesikkerhed. Begrebet "økonomisk fordel" i forslaget til § 22, stk. 3, nr. 2, omfatter udover øget indtjening også en økonomisk fordel i form af en besparelse.

#### Til nr. 19

Bestemmelserne om alkohol og udførelse af sikkerhedsklassificerede funktioner i § 5 a i lov om jernbanesikkerhed foreslås videreført i uændret form.

#### Til nr. 20

Idet der er tale om et klagenævn, der behandler sager mellem det offentlige og private, er det fundet hensigtsmæssigt, at nævnets formand skal være dommer for at sikre uvildigheden i nævnets afgørelser. Der henvises til bemærkningerne til lov nr. 155 af 12. marts 2003 om ændring af lov om jernbanevirksomhed m.v., lov om den selvstændige offentlige virksomhed DSB og om DSB S-tog A/S, lov om jernbanesikkerhed m.v. og lov om ekspropriationer under ministeriet for offentlige arbejder.

Det foreslås, at Jernbaneklagenævnet udvides med et medlem med jernbanesikkerhedsmæssig baggrund. Herudover foreslås den indstillingsberettigede organisation ændret fra Ingeniørforeningen til Danmarks Tekniske Universitet.

Bestemmelserne om klageadgang, herunder muligheden for at afskære klageadgangen til Trafikministeriet foreslås videreført fra jernbanesikkerhedsloven.

Trafikministerens bemyndigelse til at fastsætte regler om, at de afgørelser, der kan indbringes for Jernbaneklagenævnet, ikke kan indbringes for anden administrativ myndighed agtes anvendt således at det fastsættes, at klageadgangen i afgørelser, hvor Jernbaneklagenævnet er kompetent, ikke kan påklages til andre offentlige myndigheder, herunder Klagenævnet for Udbud. Herved undgås at flere offentlige myndigheder på samme tid er kompetent i samme spørgsmål. Der er ikke herved tilsigtet nogen ændring i forhold til, hvad der allerede følger af § 24, stk. 1, i den gældende lov.



Til nr. 21

Bestemmelsen er en præcisering af ministerens bemyndigelse til at bemyndige andre statslige myndigheder til at udøve beføjelserne efter denne lov.

Til nr. 22

Udstedelse af helbreds-godkendelser er på jernbaneområdet reguleret ved bekendtgørelse nr. 510 af 20. juni 2002 om helbredskrav på jernbaneområdet. Det foreslås, at ministeren, kan indgå aftaler med andre lande om anerkendelse af godkendelser på uddannelses- og helbredsområdet, jf. grundlovens § 19, og fastsætte regler, der gennemfører disse aftaler i dansk ret.

Bestemmelsen er indsat på baggrund af en igangværende harmonisering af reglerne vedrørende helbreds- og uddannelsesforhold på jernbaneområdet på bl.a. nordisk plan og er med til at lette reguleringen af den grænseoverskridende trafik. En helbreds-godkendelse udstedt i et land, som ministeren har indgået aftale med vil herefter kunne accepteres som anvendelig ved godkendelsens indehavers udførelse af sikkerhedsklassificerede funktioner på jernbaneområdet i Danmark.

Til nr. 23

Der er tale om en sproglig tilpasning af den i jernbanevirksomhedsloven allerede gældende bestemmelse.

*Til § 2*

Der er tale om en konsekvensrettelse, som følge af etableringen af Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane, hvis kompetence også omfatter jernbaneområdet.

*Til § 3*

Det foreslås i stk. 1, at trafikministeren fastsætter lovens ikrafttrædelsestidspunkt, hvorved der opnås størst mulig fleksibilitet i forbindelse med integreringen af de sikkerhedsmæssige myndighedsopgaver på jernbaneområdet i Trafikstyrelsen samt udskillelse af undersøgelsesdelen. Med denne fleksibilitet vil der være mulighed for at sætte lovens bestemmelser om udskillelsen af undersøgelsesdelen i kraft på et tidligere tidspunkt end integreringen af jernbanesikkerhedsopgaverne i Trafikstyrelsen i øvrigt.

Ministeren foreslås bemyndiget til at ophæve lov om jernbanesikkerhed, hvorved jernbanesikkerhedsopgaverne formelt kan integreres i Trafikstyrelsen. Ophævelsen vil kunne foretages på forskellige tidspunkter, for så vidt angår de enkelte områder i loven såsom f.eks. godkendelse, undersøgelse og tilsyn.

De bekendtgørelser og andre regler, der er fastsat i medfør af lov om jernbanesikkerhed m.v., forbliver i kraft, indtil de afløses eller ophæves af nye bekendtgørelser, opdaterede regler etc.

For at opretholde det eksisterende høje sikkerhedsniveau forbliver godkendelser, der er udstedt af Jernbanetilsynet gældende, indtil godkendelsen udløber eller i øvrigt må justeres på grund af ændrede forhold.

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

Dansk Industri	DSB
Handelskammeret – HTS Jernbane	Railion Denmark A/S
Trafikforbundet	ARRIVA Tog A/S
Dansk Jernbaneforbund	Lokalbanen A/S
Brancheafdelingen for trafik og jernbane under HK	Hovedstadens Lokalbaner A/S
Øresundsbro Konsortiet	Nordjyske Jernbaner A/S
SID	Hads-Ning-Herrederes Jernbane A/S
Jernbanernes Arbejdsgiverforening	Vestbanen A/S
Statsansattes Kartel	Vemb-Lemvig-Tyborøn Jernbane A/S
Arbejderbevægelsens Erhvervsråd	Vestsjællands Lokalbaner A/S
Forbrugerrådet	A/S Lollandsbanen
Landbrugsrådet	Ørestadsselskabet I/S

## Bilag 2

## Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

## Gældende formulering

## Lovforslaget

## Kapitel 1

## Formål

§ 1. Denne lovs formål er gennem fastlæggelse af rammerne for jernbanevirksomhed og jernbaneinfrastrukturforvaltning 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 udførelse af jernbanevirksomhed forstås befordring af personer og transport af gods m.v. på jernbane.

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

*Stk. 4.* Ved en jernbanevirksomhed forstås enhver offentlig eller privat virksomhed, hvis hovedaktivitet består i godstransport eller passagerbefordring via jernbane, og som er forpligtet til at sørge for trækkræften, herunder virksomheder, som kun sørger for trækkræften.

*Stk. 5.* Trafikministeren fastsætter nærmere regler om jernbanevirksomheder, der kun sørger for trækkræften.

## Kapitel 2

## Lovens anvendelsesområde

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

## § 1

I lov om jernbanevirksomhed m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 310 af 28. april 2003, foretages følgende ændringer:

1. Lovens *titel* affattes således: »Lov om jernbane«

2. § 1, *stk. 1*, affattes således:

»Denne lovs formål er dels gennem fastlæggelse af rammerne for jernbanevirksomhed og jernbaneinfrastrukturforvaltning at fremme opfyldelsen af samfundets transportbehov på et bæredygtigt grundlag under hensyn til miljø, samfundsøkonomi, trafikikkerhed, fremkommelighed og sociale hensyn, dels gennem fastlæggelse af rammerne for jernbanesikkerhed at medvirke til et højt sikkerhedsniveau for jernbanen.«

*Gældende formulering**Lovforslaget*

*Stk. 2.* Trafikministeren bestemmer, i hvilket omfang loven gælder for letbaner anlagt 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 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.

## Kapitel 3

*Retten til at drive jernbanevirksomhed og forvalte jernbaneinfrastruktur*

§ 3. Ret til at drive jernbanevirksomhed eller forvalte jernbaneinfrastruktur 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 godstransport 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,

3. Overskriften til *kapitel 3* affattes således:

»Tilladelse til at drive jernbanevirksomhed og forvalte jernbaneinfrastruktur«

4. § 3, *stk. 1*, affattes således:

»Ret til at drive jernbanevirksomhed eller forvalte jernbaneinfrastruktur kræver tilladelse og sikkerhedscertifikat udstedt af Trafikstyrelsen for jernbane og færger (Trafikstyrelsen) efter denne lov.«

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

*Gældende formulering*

- 7) ikke er blevet dømt for alvorlige eller gentagne overtrædelser af forpligtelser i henhold til toldlovgivningen, når der er tale om en virksomhed, som ønsker at udføre grænseoverskridende godstransport, der er omfattet af toldprocedurer,
- 8) i faglig henseende er kvalificeret til at drive jernbanevirksomhed, herunder har etableret en godkendt jernbanesikkerhedsorganisation,
- 9) er i besiddelse af en gyldig ansvarsforsikring, jf. § 17, og
- 10) råder over trækraft.

*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 særlig ubetydelige anlæg, uden at de i stk. 1, nr. 2-6, anførte betingelser dokumenteres opfyldt.

*Stk. 4.* Betingelserne i stk. 1, nr. 3, 5 og 6, skal ligeledes være opfyldt af direktørerne og alle bestyrelsesmedlemmerne.

*Stk. 5.* 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. 6.* Jernbanetilsynet kan suspendere eller tilbagekalde tilladelsen, hvis virksomheden ikke længere opfylder vilkårene i stk. 1, 2 og 4. Nærmere regler om suspension og tilbagekaldelse fastsættes af trafikministeren.

*Stk. 7.* 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.

*Lovforslaget*

5. I § 4, stk. 5, ændres »Jernbanetilsynet« til: »Trafikstyrelsen« og »Tilsynet« til: »styrelsen«

6. I § 4, stk. 6, ændres »Jernbanetilsynet« til: »Trafikstyrelsen«

*Gældende formulering*

*Stk. 8.* Jernbanetilsynet kan opkræve et gebyr i forbindelse med udstedelse af tilladelse til jernbanevirksomhederne.

*Stk. 9.* Jernbanetilsynet underretter Europa-Kommissionen om udstedelse, suspension, ændring eller tilbagekaldelse af licenser.

**§ 5.** Ikke erhvervsmæssig jernbanedrift, der fortrinsvis gennem en begrænset personbefordring drives for at tilgodese jernbanehistoriske og turistmæssige formål og ikke tilsigter at dække noget egentligt trafikalt behov, skal opfylde bestemmelserne om sikkerhedsgodkendelse i lov om jernbanesikkerhed m.v. og de krav om forsikringsdækning, som trafikministeren måtte foreskrive i henhold til § 17, stk. 1.

**§ 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 ikke diskriminerende 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.

*Stk. 3.* Hvis de i stk. 2 og § 4, stk. 8, nævnte gebyrer ikke erlægges rettidigt, tillægges renter i overensstemmelse med renteloven. Trafikministeren kan fastsætte regler om betaling for erindringskrivelser vedrørende de nævnte gebyrer.

*Stk. 4.* Beløbene med påløbne renter kan indrives ved udpantning.

**§ 7.** Trafikministeren fastsætter i et regnskabsreglement nærmere regler for udarbejdelse af interne virksomhedsregnskaber for jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere, 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.

*Stk. 3.* Trafikministeren opstiller i tilknytning til fastsættelsen af en virksomheds regnskabsreglement retningslinjer og vilkår for overholdelse af konkurrenceretlige forhold.

*Lovforslaget*

**7.** I § 4, *stk. 8*, ændres »Jernbanetilsynet« til: »Trafikstyrelsen« og efter »jernbanevirksomhederne« indsættes: »og infrastrukturforvalterne«

**8.** I § 4, *stk. 9*, ændres »Jernbanetilsynet« til: »Trafikstyrelsen«

**9.** § 6, *stk. 3 og 4*, ophæves.

**10.** I § 7, *stk. 1*, ændres »fastsætter i et regnskabsreglement« til: »kan i et regnskabsreglement fastsætte«

*Gældende formulering**Lovforslaget*

## Kapitel 4

*Udførelse af jernbanetrafik som offentlig service*

§ 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 køreplanskoordinering.

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

*Stk. 3.* Enhver virksomhed, herunder DSB, 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.

*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.

11. I § 8, *stk. 2*, indsættes som 2. *pkt.*:

»Ministeren træffer afgørelse om, hvilken udbudsform og hvilke udbudsprocedurer der skal anvendes.«

*Gældende formulering*

## 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.* Banestyrelsen kan forsyne jernbanevirksomhederne med kørestrøm efter nærmere regler, der fastsættes af trafikministeren. Lov om elforsyning finder ikke anvendelse på Banestyrelsens elforsyningsaktiviteter.

*Stk. 3.* § 7 finder ikke anvendelse for Banestyrelsen.

*Lovforslaget*

**12. § 8 a, stk. 1,** affattes således:

»Trafikministeren kan fastsætte regler og normer for anlæg, vedligeholdelse, drift og nedlæggelse 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.«

**13. § 8 b** ophæves.



*Gældende formulering**Lovforslaget*

§ 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.

§ 8 f. Trafikministeren kan delegere Banestyrelsens beføjelser i denne lov til en anden statslig styrelse eller virksomhed.

## Kapitel 5

*Adgangen til jernbaneinfrastrukturen og betaling herfor*

§ 9. Infrastrukturkapacitet tildeles af det pågældende baneafsnits infrastrukturforvalter.

*Stk. 2.* Infrastrukturforvalteren kan efter trafikministerens nærmere bestemmelse reservere infrastrukturkapacitet til særlige formål, herunder til internationale godstogskorridorer.

*Stk. 3.* I de tilfælde, hvor der foreligger modstridende ønsker om jernbaneinfrastrukturkapacitet på et baneafsnit, fordele infrastrukturforvalteren kapaciteten efter nærmere regler fastsat af trafikministeren. Fortrinsret gives inden for nærmere fastsatte rammer til offentlig service- trafik og derefter til godstrafik i internationale godstogskorridorer, jf. stk. 2. Resterende kapacitet fordeles til ansøgende jernbanevirksomheder således, at der tages hensyn til virksomhedernes hidtidige kapacitetsrettigheder, at der inden for nærmere fastsatte rammer stilles kapacitet til rådighed for jernbanevirksomheder, som for første gang ansøger om rettigheder til baneafsnittet, og at infrastrukturen i øvrigt udnyttes på den samfundsmæssigt mest hensigtsmæssige måde.

*Stk. 4.* Tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet medfører ikke eneret til benyttelse af et givet jernbaneafsnit, men trafikministeren kan meddele en jernbanevirksomhed eneret til afsætning og optagning af passagerer på udvalgte stationer og på udvalgte tidspunkter.

*Stk. 5.* I forbindelse med tildeling af infrastrukturkapacitet indgår jernbanevirksomheden aftale med infrastrukturforvalteren om samarbejdsrelationer, betingelser for benyttelse af infrastrukturen m.v. Trafikministeren kan fastsætte nærmere regler herfor.

14. I § 9, stk. 5, indsættes efter 1. pkt.:

»Aftalen kan indeholde bestemmelser om bod for togforsinkelser og for manglende overholdelse af aftalens bestemmelser.«

*Gældende formulering*

*Stk. 6.* Banestyrelsen fastsætter regler om karakteren af den jernbaneinfrastruktur, der er til rådighed for jernbanevirksomheder, og vilkårene for jernbanevirksomhedernes adgang til jernbaneinfrastrukturen, herunder om baneafgifter og jernbanevirksomhedernes betaling for benyttelse af jernbaneinfrastrukturen. Trafikministeren kan fastsætte nærmere regler herom.

**§ 10.** Stationer og jernbanevirksomhedsejede kombiterminaler eller dele heraf, skal kunne benyttes af jernbanevirksomheder, der befærder det baneafsnit, hvor faciliteterne er beliggende, på lige og ikkediskriminerende vilkår og mod betaling. Trafikministeren kan fastsætte nærmere regler herfor.

**§ 11.** Trafikministeren fastsætter regler for de afgifter, som jernbanevirksomheder skal betale til Banestyrelsen for at benytte jernbaneinfrastruktur, samt en kompensationsordning med henblik på konkurrencemæssig ligestilling af jernbanegodstransport med andre former for godstransport.

*Stk. 2.* Trafikministeren kan bestemme, at jernbanevirksomheder mod særskilt betaling kan købe særlige ydelser af infrastrukturforvalteren.

## Kapitel 6

*Forretningsbetingelser og takster*

**§ 12.** Jernbanevirksomhederne udarbejder forretningsbetingelser, hvori angives virksomhedens regler vedrørende befordring, beløbsstørrelse for erstatning for bagage, erstatning i forbindelse med national godstransport m.v., og anmelder disse til Banestyrelsen.

*Stk. 2.* Trafikministeren kan udstede nærmere regler for udformningen af jernbanevirksomhedernes forretningsbetingelser og i den forbindelse gøre retten til at drive jernbanevirksomhed betinget af opfyldelse af disse.

*Stk. 3.* En jernbanevirksomheds forretningsbetingelser skal være offentligt tilgængelige og til salg for publikum på de jernbanestationer, som virksomheden betjener.

*Lovforslaget*

*Gældende formulering**Lovforslaget*

*Stk. 4.* Jernbanevirksomhederne kan inden for rammer fastsat af trafikministeren frit fastsætte takster for befordring af passagerer. Jernbanevirksomheder, der driver regional personbefordring mellem stationer i hovedstadsområdet, er dog underlagt Hovedstadens Udviklingsråds takstkompetence for disse befordringsydelse, jf. lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik.

*Stk. 5.* Jernbanevirksomheder har pligt til at sælge personbefordringsydelser for andre jernbanevirksomheder mod betaling fra disse.

*Stk. 6.* Trafikministeren kan bestemme, at jernbanevirksomheder, der driver passagertrafik, skal bidrage til et centralt system for kundeoplysning med informationer om egen togdrift og takster m.v. Trafikministeren fastsætter i givet fald nærmere regler for administrationen af dette system.

## Kapitel 7

*Forsikringspligt, erstatning og farligt gods*

§ 13. Jernbanevirksomheden skal erstatte skader på passagerer, for hvem der ikke på grund af tjenesteforhold til jernbanevirksomheden eller infrastrukturforvalteren gælder særlige erstatningsregler, hvis skaden er en følge af en begivenhed i forbindelse med jernbanebefordring under passagerens ophold i tog eller under dennes ind- eller udstigning.

*Stk. 2.* Jernbanevirksomheden skal endvidere erstatte skader på og tab af genstande, som passageren medfører som håndbagage, hvis skaden er følge af en begivenhed i forbindelse med jernbanebefordring under passagerens ophold i tog eller under dennes ind- eller udstigning.

*Stk. 3.* Erstatning i medfør af stk. 2 kan ikke overstige 10.000 kr. for hver passager. Erstatningsbeløbet reguleres hvert år pr. 1. januar med 2 pct. tillagt tilpasningsprocenten for det gældende finansår, jf. lov om en satsreguleringsprocent. De herefter fremkomne beløb afrundes til nærmeste med 100 delelige kronebeløb. Trafikministeren bekendtgør hvert år, hvilke reguleringer der skal finde sted.

15. Overskriften til *kapitel 7* affattes således:

»Erstatning, forsikring og farligt gods«

*Gældende formulering*

**§ 14.** Erstatningen for personskade eller tab af forsørger kan nedsættes eller bortfalde, hvis skadelidte eller afdøde forsætligt har medvirket til skaden. Erstatningen kan endvidere nedsættes og i særlige tilfælde bortfalde, hvis skadelidte eller afdøde ved grov uagtsomhed har medvirket til skaden.

*Stk. 2.* Erstatningen for tingskade kan nedsættes eller bortfalde, hvis skadelidte forsætligt eller uagtsomt har medvirket til skaden.

**§ 15.** Jernbanevirksomheden skal erstatte skader på ejendom eller personer, der ikke befordres med jernbanevirksomheden, og som foranlediges ved påkørsel af andet end løsgående dyr. Ved sådanne skader finder bestemmelserne i § 14, stk. 1 og 2, og § 16 tilsvarende anvendelse.

**§ 16.** Jernbanevirksomheden kan gøre regres mod infrastrukturforvalteren, i det omfang skaden er forvoldt ved fejl eller uagtsomhed fra infrastrukturforvalterens side.

**§ 17.** Krav om erstatning for skader i forbindelse med jernbanevirksomhed skal være dækket af en ansvarsforsikring. Trafikministeren fastsætter nærmere regler herom.

*Stk. 2.* Bestemmelserne i nærværende kapitel finder tilsvarende anvendelse på skader, som forårsages af infrastrukturforvalternes jernbaneløstøjer.

*Stk. 3.* Erstatningsansvaret ved befording af gods i national trafik følger reglerne i fælles regler for kontrakter om international befording af gods med jernbane (CIM). For stykgods gælder dog den i konvention om fragtaftaler ved international godstransport ad landevej (CMR) fastsatte maksimale erstatning.

**§ 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.

*Lovforslaget*

**16. I § 13** indsættes som *stk. 4*:

»*Stk. 4.* Trafikministeren kan fastsætte nærmere regler om, at jernbanevirksomhedernes objektive erstatningsansvar efter stk. 1 begrænses til et bestemt beløb.«

*Gældende formulering**Lovforslaget*

§ 18. Trafikministeren kan fastsætte regler om transport af farligt gods, herunder om afsenders erstatningsansvar over for jernbanevirksomheden, såfremt der ved indlevering af gods afgives urigtig, unøjagtig eller ufuldstændig betegnelse eller der sker overtrædelse af gældende sikkerhedsforskrifter.

## Kapitel 8

*Færdsel og ophold på jernbaneområde*

§ 19. Jernbaneområde omfatter

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

*Stk. 2.* 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.

§ 20. Det er forbudt at hindre den automatiske dørlukning i tog. Når tog eller togdel er i bevægelse, er det endvidere forbudt at stige på eller af vognene eller at hjælpe andre dertil eller at åbne vognenes døre.

*Stk. 2.* Ind- og udstigning skal ske på den dertil bestemte side af toget og på de dertil bestemte eller anviste steder på stationer og færger.

*Stk. 3.* Der må ikke udcastes affald eller andre genstande fra tog.

*Stk. 4.* Nødbremsen i tog må kun benyttes, når virkelig fare foreligger.

*Gældende formulering**Lovforslaget*

§ 21. 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.

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

*Stk. 3.* Politiet skal efter anmodning bistå virksomhederne i håndhævelsen af virksomhedernes ordens- og sikkerhedsbestemmelser.

## 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.

*Gældende formulering*

*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.

*Lovforslaget*

*Gældende formulering*

*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.

*Lovforslaget*

17. Efter § 21 g indsættes:

»Kapitel 8 c

*Jernbanesikkerhed m.v.*

*Regler og tilsyn*

§ 21 h. Trafikministeren kan fastsætte regler om sikkerhed på jernbaneområdet. Med henblik på at sikre gennemsigtighed og den fornødne uafhængighed i beslutningsprocessen kan trafikministeren endvidere fastsætte regler om organiseringen af sikkerhedsopgaverne i Trafikstyrelsen, herunder direktørens og sikkerhedschefens opgaver og i hvilke forhold sikkerhedschefen skal være den øverste ansvarlige på sikkerhedsområdet i Trafikstyrelsen.

§ 21 i. Trafikstyrelsen fører tilsyn med,

- 1) at gældende sikkerhedsregler overholdes,
- 2) at jernbanemateriel og -anlæg opfylder gældende sikkerhedskrav,
- 3) at personer, der udfører sikkerhedsklassificerede funktioner, besidder de nødvendige helbredsmæssige og faglige kvalifikationer,
- 4) at jernbaneinfrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder har en forsvarlig og effektiv sikkerhedsorganisation samt råder over de nødvendige sikkerheds- og kontrolsystemer i forhold til de pågældende typer infrastruktur, materiel, trafik m.v., og
- 5) at jernbaneinfrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder overholder de gældende regler vedrørende befordring af farligt gods med jernbane.



*Gældende formulering**Lovforslaget*

*Stk. 2.* Trafikstyrelsen kan fastsætte nærmere regler og træffe afgørelse om, hvilke opgaver og funktioner der anses for at have et sikkerhedsmæssigt indhold.

**§ 21 j.** Trafikstyrelsen godkender efter indstilling fra de pågældende jernbaneinfrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder de i § 21 i, stk. 1, nr. 1-4, nævnte krav til sikkerheden og ændringer heri.

*Stk. 2.* Trafikministeren kan fastsætte regler om, at andre end de i stk. 1 nævnte forhold skal godkendes.

**§ 21 k.** Rullende materiel må ikke tages i brug, før Trafikstyrelsen har udstedt en ibrugtagningstilladelse.

*Stk. 2.* Trafikstyrelsen kan udstede typegodkendelser for rullende materiel. Typegodkendelsen giver ikke ret til at ibrugtage det rullende materiel.

*Stk. 3.* Læseenheder, herunder containere, veksellad m.v., må ikke tages i brug, før Trafikstyrelsens godkendelse foreligger.

*Stk. 4.* Delsystemer, der anvendes i jernbaneanlæg, godkendes ved typegodkendelser udstedt af Trafikstyrelsen. Delsystemer må ikke tages i brug, før typegodkendelsen foreligger.

*Stk. 5.* Trafikstyrelsen kan kræve, at virksomheder, der ønsker styrelsens godkendelse af anlæg eller rullende materiel m.v., skal bruge sagkyndig bistand, herunder assessorbistand, i forbindelse med godkendelsen.

*Stk. 6.* Trafikstyrelsen kan fastsætte nærmere regler og træffe afgørelser om godkendelse af rullende materiel, delsystemer, systemer og læseenheder.

**§ 21 l.** Trafikstyrelsen og personer, der af Trafikstyrelsen er bemyndiget hertil, har til enhver tid mod behørig legitimation adgang til områder, der hører til jernbaneinfrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder eller private, med henblik på at udøve de beføjelser, som loven eller regler, der er fastsat med hjemmel i loven, tillægger styrelsen.

*Gældende formulering**Lovforslaget*

*Stk. 2.* Trafikstyrelsen kan for de pågældende jernbaneinfrastrukturforvalteres og jernbanevirksomheders regning udføre eller kræve udført afprøvninger, målinger og kontrol, forlange udtalelser fra jernbaneinfrastrukturforvalterne og jernbanevirksomhedernes ledelse og medarbejdere samt kræve al dokumentation udleveret.

*Stk. 3.* Trafikstyrelsen kan udstede påbud til jernbaneinfrastrukturforvalterne og jernbanevirksomhederne om, at disse straks eller inden for en nærmere angivet tidsfrist skal foretage de nødvendige foranstaltninger for at opfylde de krav, der følger af § 21 i. Efter udløbet af tidsfristen kan Trafikstyrelsen om nødvendigt lade disse foranstaltninger udføre for den pågældendes regning. Hvis de sikkerhedsmæssige forhold er klart uforsvarlige, kan det i et påbud fastsættes, at driften skal indstilles, indtil påbudet er efterkommet.

*Stk. 4.* Ved konstatering af forhold, der udgør en risiko for jernbanesikkerheden, kan Trafikstyrelsen udstede påbud til jernbaneinfrastrukturforvalterne og jernbanevirksomhederne om, at disse straks eller inden for en nærmere angivet tidsfrist skal foretage de efter Trafikstyrelsens vurdering nødvendige foranstaltninger. I påbudet kan fastsættes, at driften skal indstilles, indtil påbudet er efterkommet. Efter udløbet af tidsfristen kan Trafikstyrelsen om nødvendigt lade disse foranstaltninger udføre for den pågældendes regning.

*Stk. 5.* Trafikstyrelsen kan, såfremt de sikkerhedsmæssige forhold er klart uforsvarlige, umiddelbart nedlægge forbud mod drift på en nærmere angiven strækning eller mod drift med nærmere angivet rullende materiel. Forbud kan meddeles mundtligt og har virkning fra modtagelsen. Et forbud gælder i indtil 14 dage, medmindre forbudet forlænges. Et mundtligt meddelt forbud gælder dog kun i indtil 3 dage.

*Alkohol og andre bevidsthedsforstyrrende midler m.v.*

**§ 21 m.** En person, der udfører sikkerhedsklassificerede funktioner, må ikke udføre eller forsøge at udføre disse funktioner, såfremt den pågældende har en alkoholkoncentration i blodet på 0,20 promille eller derover.

*Gældende formulering**Lovforslaget*

*Stk. 2.* En person, der udfører sikkerhedsklassificerede funktioner, må ikke udføre eller forsøge at udføre disse funktioner, når den pågældende har indtaget spiritus eller andre bevidsthedsforstyrrende midler i et sådant omfang, at den pågældende er ude af stand til at udføre sikkerhedsklassificerede funktioner på fuldt betryggende måde.

*Stk. 3.* Ingen må udføre eller forsøge at udføre sikkerhedsklassificerede funktioner, når den pågældende på grund af sygdom, svækkelse, overanstrengelse, mangel på søvn eller af lignende årsager befinder sig i en sådan tilstand, at den pågældende er ude af stand til at udføre sikkerhedsklassificerede funktioner på fuldt betryggende måde.

*Stk. 4.* Det er forbudt at lade nogen udføre sikkerhedsklassificerede funktioner i forbindelse med driften af jernbanevirksomhed eller jernbaneinfrastrukturforvaltning, når den pågældende befinder sig i en tilstand som nævnt i stk. 1-3.

*Stk. 5.* Har en arbejdsgiver eller en anden foresat formodning om, at en person udfører eller forsøger at udføre sikkerhedsklassificerede funktioner i forbindelse med jernbanevirksomhed eller jernbaneinfrastrukturforvaltning i en sådan tilstand som nævnt i stk. 1-3, skal arbejdsgiveren eller den foresatte sørge for, at den pågældende fritages for de sikkerhedsklassificerede funktioner.

*Stk. 6.* Politiet kan med henblik på at konstatere en eventuel overtrædelse af stk. 1 til enhver tid forlange, at en person, der er omfattet af stk. 1, foretager udåndingsprøve.

*Stk. 7.* Politiet kan fremstille en person til udtagelse af blod- eller urinprøve, hvis der er grund til at antage, at den pågældende har overtrådt bestemmelserne i stk. 1 eller 2, og en udåndingsprøve ikke er tilstrækkelig, eller den pågældende nægter eller er ude af stand til at foretage en udåndingsprøve. Når særlige omstændigheder taler derfor, kan politiet tillige fremstille den pågældende til undersøgelse hos en læge.

*Stk. 8.* Trafikministeren fastsætter efter forhandling med justitsministeren bestemmelser om de i stk. 6 og 7 nævnte prøver og undersøgelser.

*Gældende formulering**Lovforslaget**Undersøgelse af jernbaneulykker m.v.*

**§ 21 n.** Trafikministeren ændrer opgaveområdet for Havarikommisionen for Civil Luftfart, jf. lov om luftfart, til også at omfatte undersøgelse af ulykker og hændelser på jernbaneområdet med henblik på forebyggelse. Havarikommisionen benævnes herefter Havarikommisionen for Civil Luftfart og Jernbane (Havarikommisionen).

*Stk. 2.* Havarikommisionens sammensætning fastsættes af Trafikministeren.

*Stk. 3.* Havarikommisionen skal beslutte, at repræsentanter fra fremmede stater kan deltage i Havarikommisionens arbejde, i det omfang Danmark ved aftale har forpligtet sig hertil. I øvrigt kan Havarikommisionen beslutte, at sagkyndige kan deltage i Havarikommisionens arbejde, hvor den finder dette nødvendig.

**§ 21 o.** Ved jernbaneulykke forstås i denne lov en utilsigtet begivenhed eller situation, der opstår på jernbaneområdet i forbindelse med anvendelse af jernbanekøretøjer eller jernbaneinfrastruktur og ved hvilken:

- 1) nogen afgår ved døden eller kommer alvorligt til skade som følge af ophold i eller på jernbanekøretøjet eller ved direkte berøring med køretøjet eller noget, der hører til dette, eller som følge af retmæssig ophold på jernbaneområdet, eller
- 2) der på jernbanekøretøjet eller jernbaneinfrastrukturen opstår væsentlig skade eller fejl, der nedsætter jernbanekøretøjets eller jernbaneinfrastrukturens sikkerhedsmæssige egenskaber.

*Stk. 2.* Ved jernbanehændelser forstås i denne lov en utilsigtet begivenhed, der ikke er en jernbaneulykke, men som har betydning for jernbanesikkerheden og indebærer risiko for, at de under stk. 1, nr. 1 og 2, nævnte situationer indtræder.

*Stk. 3.* Jernbaneulykker, hvor det umiddelbart af Havarikommisionen eller politiet kan fastslås, at skaden er selvpåført såsom ved selvmord, ophold i områder uden adgang for uvedkommende eller, at ulykken ikke skyldes en jernbanemæssig fejl, betragtes ikke som jernbaneulykke efter stk. 1.

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

## Gældende formulering

## Lovforslaget

*Stk. 4.* Trafikministeren kan fastsætte nærmere regler for, hvad der forstås ved jernbaneulykker og jernbanehændelser.

**§ 21 p.** Havarikommisjonen undersøger ulykker og hændelser på jernbaneområdet her i landet. Havarikommisjonen kan endvidere iværksætte undersøgelser i forbindelse med jernbaneulykker og -hændelser i udlandet, såfremt den kompetente udenlandske myndighed anmoder herom.

*Stk. 2.* Når en jernbaneulykke eller en jernbanehændelse er indtruffet her i landet, skal Havarikommisjonen underrettes herom af den pågældende jernbanevirksomhed og jernbaneinfrastrukturforvalter. Ligeledes skal en jernbanevirksomhed, der benytter dansk registreret jernbanekøretøj, og hvor jernbaneulykken eller hændelsen sker i udlandet, underrette Havarikommisjonen herom.

*Stk. 3.* Trafikministeren kan fastsætte nærmere regler om meddelelsespligt og rapportering m.v.

**§ 21 q.** Havarikommisjonen bestemmer omfanget af og formen for de undersøgelser, der skal foretages i anledning af en ulykke eller en hændelse på jernbaneområdet.

*Stk. 2.* Når en jernbaneulykke undersøges af Havarikommisjonen, må de i ulykken indblandede køretøjer og den berørte jernbaneinfrastruktur, dele eller indhold heraf eller spor i øvrigt ikke fjernes eller røres, før Havarikommisjonen eller politiet giver tilladelse hertil.

*Stk. 3.* Havarikommisjonen kan forlange al dokumentation til brug for undersøgelsen udleveret efter reglerne i § 21 r, stk. 2, og kan forlange udtalelser fra jernbaneinfrastrukturforvalterne og jernbanevirksomhedernes ledelse og medarbejdere samt foretage afhøringer af enhver person, som må formodes at kunne give oplysninger af betydning for undersøgelsen.

*Stk. 4.* Havarikommisjonen kan forlange retligt forhør efter reglerne i retsplejelovens § 1018.

*Stk. 5.* Politiets bistand kan kræves til undersøgelse i det omfang, det skønnes fornødent.

*Stk. 6.* Trafikstyrelsens bistand kan kræves til undersøgelse i det omfang, det skønnes fornødent.

*Gældende formulering**Lovforslaget*

*Stk. 7.* Foreligger der mistanke om strafbart forhold, kan politiet selvstændigt foretage de efterforskningsskridt, der af anklagemyndigheden skønnes fornødne, og kan hertil kræve bistand af Trafikstyrelsen og Havarikommissionen.

**§ 21 r.** Havarikommissionen har uden retskendelse adgang til at foretage undersøgelse af jernbaneanordninger og jernbaneinfrastruktur, uanset om disse befinder sig på privat område.

*Stk. 2.* Havarikommissionen kan for de pågældende jernbaneinfrastrukturforvalteres og jernbanevirksomheders regning udføre eller kræve udført afprøvninger, målinger og kontrol.

*Stk. 3.* I forbindelse med undersøgelse af ulykker og hændelser på jernbaneområdet kan Havarikommissionen ved konstatering af forhold, der udgør en risiko for jernbanesikkerheden, anmode Trafikstyrelsen om at udstede påbud eller forbud til jernbaneinfrastrukturforvalterne og jernbanevirksomhederne.

**§ 21 s.** Havarikommissionen skal løbende holde Trafikstyrelsen underrettet om fund og omstændigheder omkring en undersøgelse, der skønnes af væsentlig betydning for jernbanesikkerheden, og skal på det tidligst mulige tidspunkt gøre Trafikstyrelsen bekendt med sine vurderinger heraf.

*Stk. 2.* Når undersøgelsen er afsluttet, udarbejder Havarikommissionen en rapport om undersøgelsens resultater. Rapporten sendes til trafikministeren og Trafikstyrelsen. Rapporten offentliggøres, medmindre afgørende hensyn taler imod offentliggørelse. Såfremt Havarikommissionen ikke offentliggør en rapport, skal denne beslutning offentliggøres.

*Stk. 3.* Når den foretagne undersøgelses omfang taler derfor, kan Havarikommissionen fravige reglerne i stk. 2 og i stedet udarbejde en kortfattet redegørelse.

*Stk. 4.* Havarikommissionen, Trafikstyrelsen, tilkaldte sagkyndige og andre, der medvirker i en undersøgelse, som foretages af Havarikommissionen, er under ansvar efter straffelovens §§ 152-152 e forpligtet til over for uvedkommende at hemmeligholde, hvad de bliver vidende om i forbindelse med undersøgelsen.

*Gældende formulering**Lovforslaget*

§ 21 t. Trafikministeren kan pålægge Havarikommisionen særlige opgaver, der har et generelt jernbanesikkerhedsmæssigt sigte.

*Stk. 2.* Trafikministeren kan på ethvert tidspunkt pålægge Havarikommisionen at foretage yderligere undersøgelser i en sag.

*Stk. 3.* Havarikommisionen kan genoptage en afsluttet undersøgelse, såfremt der fremkommer nyt og væsentligt materiale i sagen.

*Stk. 4.* Rapport eller redegørelse efter stk. 2 og 3 afgives i overensstemmelse med § 21 s, stk. 2 og 3.

*Stk. 5.* Havarikommisionen offentliggør mindst en gang om året en beretning om sin virksomhed.

*Gebyrer*

§ 21 u. Trafikministeren kan fastsætte regler om gebyrer til dækning af Trafikstyrelsens omkostninger ved varetagelse af opgaverne i henhold til denne lov.

*Stk. 2.* Hvis de i § 4, stk. 8, og § 6, stk. 2, nævnte gebyrer ikke erlægges rettidigt, tillægges renter i overensstemmelse med renteloven. Det samme gælder gebyrer fastsat i medfør af stk. 1. Trafikministeren kan fastsætte regler om betaling for erindringsskrivelser vedrørende de nævnte gebyrer.

*Stk. 3.* Beløbene med påløbne renter kan inddrives ved udpantning.«

18. § 22 affattes således:

*»Straffebestemmelser*

## Kapitel 9

*Straffebestemmelser, kontrolafgift m.v.*

§ 22. Med bøde straffes den, der

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

§ 22. Med bøde eller fængsel indtil 4 måneder straffes den, der

- 1) driver jernbanevirksomhed uden tilladelse i medfør af § 3,
- 2) påbegynder eller driver virksomhed uden fornødne godkendelser eller tilladelser,
- 3) tilsidesætter vilkår eller betingelser knyttet til en tilladelse eller godkendelse,
- 4) hindrer Trafikstyrelsen i at foretage tilsyn eller Havarikommisionen i at foretage undersøgelse eller
- 5) overtræder § 19, stk. 2, § 20, § 21, stk. 1, §§ 21 a-21 d, § 21 g eller § 21 q, stk. 2.

*Gældende formulering*

*Stk. 2.* I regler, der udstedes efter § 7 og § 8 a, stk. 2, 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.

*Lovforslaget*

*Stk. 2.* Den, der undlader at efterkomme et påbud eller forbud, der er udstedt i henhold til loven, eller de i medfør af denne fastsatte forskrifter, straffes med bøde eller fængsel indtil 4 måneder. Straffen for tilsidesættelse af et påbud eller forbud i henhold til § 21 l, stk. 3-5, kan dog stige til fængsel indtil 2 år.

*Stk. 3.* Straffen kan stige til fængsel indtil 2 år, hvis overtrædelsen er begået forsætligt eller ved grov uagtsomhed, og hvis der ved overtrædelsen er

- 1) forvoldt skade på personer, materiel eller miljø eller fremkaldt nærliggende fare herfor eller
- 2) opnået eller tilsigtet en økonomisk fordel for den pågældende selv eller andre.

*Stk. 4.* Med fængsel indtil 2 år straffes den, som overtræder § 21 m, stk. 1-4, eller den, der udfører sikkerhedsklassificerede funktioner for en jernbanevirksomhed eller jernbaneinfrastrukturforvalter til trods for, at retten hertil er midlertidigt inddraget eller frakendt efter § 22 a. Under særligt formildende omstændigheder kan der dog straffes med bøde.

*Stk. 5.* Med bøde straffes den, der skaffer sig eller forsøger at skaffe sig befordring med ugyldig billet eller kort.

*Stk. 6.* I forskrifter, der fastsættes i medfør af loven, kan der fastsættes straf af bøde, fængsel indtil 4 måneder eller under skærpene omstændigheder fængsel indtil 2 år for overtrædelse af bestemmelser i forskrifterne. I forskrifterne kan ligeledes fastsættes straf af bøde, fængsel indtil 4 måneder eller under skærpene omstændigheder fængsel indtil 2 år for overtrædelse af bestemmelser i forordninger fastsat af Det Europæiske Fællesskab om forhold, som er omfattet af denne lov.

*Stk. 7.* Der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel.«

19. Efter § 22 indsættes:

»§ 22 a. Ret til at udføre sikkerhedsklassificerede funktioner skal frakendes, når

- 1) der ved tjenestens udførelse er blevet tilsidesat væsentlige hensyn til jernbanesikkerheden, eller



*Gældende formulering**Lovforslaget*

- 2) den pågældende har udført eller forsøgt at udføre sikkerhedsklassificerede funktioner efter at have indtaget spiritus eller andre bevidsthedsforstyrrende midler, jf. § 21 m, stk. 1 og 2.

*Stk. 2.* Frakendelsen sker ubetinget, medmindre der foreligger særligt formildende omstændigheder. Ubetinget frakendelse sker for et bestemt tidsrum af ikke under 6 måneder eller for bestandig. Betinget frakendelse sker på vilkår af, at den pågældende i en prøvetid på indtil 3 år fra endelig dom ikke udfører sikkerhedsklassificerede funktioner under sådanne omstændigheder, at ret dertil skal frakendes.

*Stk. 3.* Trafikstyrelsen kan midlertidigt inddrage retten til at udføre sikkerhedsklassificerede funktioner, såfremt der under udøvelsen af tjenesten sker væsentlig tilsidesættelse af gældende regler og krav. Trafikstyrelsen skal i forbindelse med afgørelsen vejlede den pågældende om prøvelsesadgangen, jf. stk. 4.

*Stk. 4.* Den hvis ret til at udføre sikkerhedsklassificerede funktioner er midlertidigt inddraget, kan forlange inddragelsen prøvet af domstolene. Domstolene træffer ved kendelse afgørelse om inddragelsen.

*Stk. 5.* Det tidsrum, hvori retten har været midlertidigt inddraget, fradrages i frakendelsestiden.

*Stk. 6.* Er en person, der har ret til at udføre sikkerhedsklassificerede funktioner, og som har dansk indfødsret eller er bosat i den danske stat, eller ansat i en dansk jernbanevirksomhed eller hos en dansk jernbaneinfrastrukturforvalter, straffet i udlandet for et forhold, der bedømt efter denne lov ville have medført frakendelse af ret til at udføre sikkerhedsklassificerede funktioner, kan sådan frakendelse ske efter offentlig påtale her i landet.

*Gældende formulering*

§ 23. Trafikministeren fastsætter regler om jernbanevirksomhedernes adgang til at opkræve kontrolafgift og ekspeditionsgebyr for passagerer, der ikke foreviser gyldig rejsehjemmel (billetter og kort). Beløbene tillægges udpantningsret.

*Stk. 2.* Ubetalt kontrolafgift og ekspeditionsgebyr efter stk. 1 kan med tillæg af renter og omkostninger inddrives af Told- og Skattestyrelsen. Told- og Skattestyrelsen kan inddrive skyldige beløb ved indeholdelse i løn m.v. hos den pågældende efter reglerne om inddrivelse af personlige skatter i kildeskatteloven. Told- og Skattestyrelsen kan endvidere inddrive skyldige beløb ved modregning i overskydende skat.

*Stk. 3.* Trafikministeren kan fastsætte nærmere regler om fremgangsmåden i forbindelse med lønindeholdelsen.

*Stk. 4.* Told- og Skattestyrelsen kan indhente de oplysninger hos skattemyndighederne og andre offentlige myndigheder, som er nødvendige for at varetage inddrivelsen af de i stk. 1 nævnte beløb, herunder oplysninger om indkomst- og formueforhold.

*Stk. 5.* Told- og Skattestyrelsens afgørelser efter stk. 1-3 kan indbringes for skatteministeren.

*Lovforslaget*

*Stk. 7.* Er en person, der har ret til at udføre sikkerhedsklassificerede funktioner, i medfør af færdselsloven frakendt retten til at føre motor-drevet køretøj ubetinget, kan Trafikstyrelsen, for det tidsrum frakendelsen er sket, fratage den pågældende ret til at udføre sikkerhedsklassificerede funktioner, såfremt det strafbare forhold, for hvilket vedkommende er dømt, begrunder en nærliggende fare for misbrug af retten til at udføre sikkerhedsklassificerede funktioner. Den pågældende kan forlange fratagelsen indbragt for domstolene. Trafikstyrelsen skal i forbindelse med fratagelsen vejlede den pågældende herom.

*Kontrolafgift*

*Gældende formulering**Lovforslaget*

*Stk. 6.* Fogedretten træffer efter begæring afgørelse om indsigelser, som skyldneren fremsætter over for Told- og Skattestyrelsen om kravets berettigelse, berettigelsen af et meddelt pålæg om lønindeholdelse og om berettigelsen af en gennemført modregning i overskydende skat. Begæringen fremsættes over for Told- og Skattestyrelsen, som indbringer indsigelsen for fogedretten. Afgørelsen træffes efter reglerne i retsplejelovens §§ 499-503.

*Stk. 7.* Afgørelse efter stk. 6 træffes af fogedretten i den retskreds, hvor skyldnerens bopæl er beliggende.

*Stk. 8.* Fristen for begæring om indbringelse af indsigelser efter stk. 6 er 4 uger, fra skyldneren har modtaget meddelelse om lønindeholdelse eller modregning.

*Stk. 9.* Overskrides den i stk. 8 nævnte frist, afviser fogedretten sagen. Fogedretten kan dog undtagelsesvis indtil 1 år efter meddelelsen om lønindeholdelse eller modregning tillade, at en indsigelse behandles. Begæring herom skal i så fald indleveres til fogedretten inden 4 uger efter tilladelsens meddelelse. Fogedrettens afgørelse om indsigelser kan kæres til landsretten efter reglerne i retsplejelovens kapitel 53.

*Stk. 10.* Jernbanevirksomheden kan fastsætte regler om pligt for passagerer, der ikke er i besiddelse af gyldig rejsehjemmel (billetter og kort), til på forlangende at forevise legitimation med henblik på at fastslå passagerens identitet.

## Gældende formulering

## Lovforslaget

## Kapitel 10

*Klageadgang, Jernbaneklagenævnet m.v.*

§ 24. Afgørelser i medfør af §§ 4, 6 og 8-11 kan påklages til Jernbaneklagenævnet. Disse afgørelser kan ikke påklages til anden administrativ myndighed.

*Stk. 2.* Nævnet består af fire medlemmer, der beskikkes af trafikministeren. Formanden skal være dommer. De tre andre medlemmer skal repræsentere henholdsvis jernbaneteknisk, samfundsøkonomisk og konkurrenceretlig ekspertise. Formanden og de øvrige medlemmer har hver en suppleant, der også beskikkes af trafikministeren. Nævnets formand og dennes suppleant beskikkes efter indstilling fra Domstolsstyrelsen. Medlemmet med jernbaneteknisk ekspertise og dennes suppleant beskikkes efter indstilling fra Ingeniørforeningen i Danmark. Medlemmet med samfundsøkonomisk ekspertise og dennes suppleant beskikkes efter indstilling fra Københavns Universitet. Medlemmet med konkurrenceretlig ekspertise og dennes suppleant beskikkes efter indstilling fra Konkurrencerådet.

*Stk. 3.* Afgørelser i Jernbaneklagenævnet træffes ved stemmeflerhed. Ved stemmelighed er formandens stemme udslagsgivende.

## 20. § 24 affattes således:

»§ 24. Jernbaneklagenævnet består af fem medlemmer, der beskikkes af trafikministeren. Formanden skal være dommer. De fire andre medlemmer skal repræsentere henholdsvis jernbaneteknisk, jernbanesikkerhedsmæssig, samfundsøkonomisk og konkurrenceretlig ekspertise. Formanden og de øvrige medlemmer har hver en suppleant, der også beskikkes af trafikministeren. Nævnets formand og dennes suppleant beskikkes efter indstilling fra Domstolsstyrelsen. Medlemmerne med jernbaneteknisk og jernbanesikkerhedsmæssig ekspertise og disses suppleanter beskikkes efter indstilling fra Danmarks Tekniske Universitet. Medlemmet med samfundsøkonomisk ekspertise og dennes suppleant beskikkes efter indstilling fra Københavns Universitet. Medlemmet med konkurrenceretlig ekspertise og dennes suppleant beskikkes efter indstilling fra Konkurrencerådet.

*Stk. 2.* Afgørelser i medfør af §§ 6 og 8-11 kan påklages til Jernbaneklagenævnet. I sager, der vedrører priser, øvrige aftalevilkår samt kryds-subsidiering i medfør af § 6, § 8, stk. 3 og 4, og § 10 indhenter Jernbaneklagenævnet en bindende udtalelse fra Konkurrencerådet, inden nævnet træffer endelig afgørelse. Afgørelser i medfør af 2.pkt. kan indbringes for Konkurrenceankenævnet.

*Stk. 3.* Afgørelser i Jernbaneklagenævnet træffes ved stemmeflerhed. Ved stemmelighed er formandens stemme udslagsgivende.

*Gældende formulering*

*Stk. 4.* I sager, der vedrører priser, øvrige aftalevilkår samt krydssubsidiering i medfør af § 6, § 8, stk. 3 og 4, og § 10, indhenter Nævnet en bindende udtalelse fra Konkurrencerådet, inden Nævnet træffer endelig afgørelse.

*Stk. 5.* Afgørelser i medfør af stk. 4 kan indbringes for Konkurrenceankenævnet, jf. lov nr. 384 af 10. juni 1997 (konkurrenceloven). Nævnets øvrige afgørelser kan ikke indbringes for anden administrativ myndighed.

*Stk. 6.* Trafikministeren kan bestemme, at andre klager end de i stk. 1 nævnte kan indbringes for Jernbaneklagenævnet.

*Stk. 7.* Trafikministeren fastsætter nærmere regler for gebyr for indgivelse af klage.

## Kapitel 11

*Internationale konventioner*

§ 25. Trafikministeren kan indgå konventioner med andre stater om befordring af personer, bagage og gods med jernbane. Bestemmelserne i sådanne konventioner gælder her i landet efter bekendtgørelsen i Lovtidende.

*Lovforslaget*

*Stk. 4.* Trafikministeren kan fastsætte regler om adgangen til at klage over afgørelser, der træffes i henhold til denne lov, herunder at afgørelserne ikke kan påklages til Trafikministeriet. Trafikministeren kan fastsætte regler om, at afgørelserne kan påklages til Jernbaneklagenævnet, herunder at de afgørelser, der kan påklages til Jernbaneklagenævnet, ikke kan påklages til anden administrativ myndighed, og at Jernbaneklagenævnets afgørelser ikke kan påklages til anden administrativ myndighed.

*Stk. 5.* Trafikministeren kan fastsætte nærmere regler om gebyr for indgivelse af klage.«

21. Efter § 24 indsættes:

»§ 24 a. Trafikministeren kan bemyndige Trafikstyrelsen, Banestyrelsen eller Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane eller andre statslige myndigheder til at udøve ministerens beføjelser i denne lov.

*Stk. 2.* Trafikministeren kan bemyndige andre statslige myndigheder til at udøve de beføjelser som Trafikstyrelsen, Banestyrelsen eller Havarikommissionen er tillagt efter loven«

22. I § 25 indsættes som nyt *stk. 2*:

»*Stk. 2.* Trafikministeren kan indgå aftaler med andre lande om anerkendelse af godkendelser på uddannelses- og helbredsområdet. Trafikministeren kan fastsætte regler til gennemførelse af aftalerne i dansk ret.«

*Gældende formulering*

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

## Kapitel 12

*Jernbanehjemmeværn m.v.*

§ 27. Trafikministeren kan efter forhandling med forsvarsministeren træffe beslutning om oprettelse af virksomhedshjemmeværn (jernbanehjemmeværn) samt fastsætte regler om, at virksomheder med tilknytning til jernbane og jernbanedrift mod økonomisk kompensation skal give ansatte frihed til at deltage i virksomhedshjemmeværnet.

*Stk. 2.* Trafikministeren kan endvidere fastsætte regler om virksomhedshjemmeværnets adgang til og brug af jernbanearealer, herunder jernbanetekniske anlæg samt stationsbygninger osv. til øvelsesformål m.v. samt om, at virksomhederne mod økonomisk kompensation skal stille materiel samt lokaler til rådighed for virksomhedshjemmeværnet.

§ 28. Jernbanevirksomhederne forpligtes til under ekstraordinære forhold og mod fuld erstatning at stille transportkapacitet til disposition efter trafikministerens bestemmelser.

*Lovforslaget*

23. § 26 affattes således:

»§ 26. Trafikministeren kan fastsætte regler med henblik på opfyldelse og anvendelse af retsakter fastsat af Det Europæiske Fællesskab om forhold, som er omfattet af denne lov.«

## § 2

I lov om luftfart, jf. lovbekendtgørelse nr. 543 af 13. juni 2001, som ændret ved lov nr. 1074 af 17. december 2002, foretages følgende ændring:

1. Efter § 134 indsættes:

»§ 134 a. Havarikommissionen undersøger endvidere ulykker og hændelser på jernbaneområdet, jf. lov om jernbane. Havarikommissionen benævnes herefter Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane (Havarikommissionen).«

## § 3

*Stk. 1.* Trafikministeren fastsætter tidspunktet for lovens ikrafttræden. Ministeren kan herunder fastsætte, at lovens enkelte bestemmelser træder i kraft på forskellige tidspunkter.

*Gældende formulering**Lovforslaget*

*Stk. 2.* Lov om jernbanesikkerhed m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 667 af 8. august 2002, ophæves. Trafikministeren fastsætter tidspunktet for ophævelsen af lov om jernbanesikkerhed m.v. Ministeren kan herunder fastsætte, at lovens enkelte bestemmelser ophæves på forskellige tidspunkter.

*Stk. 3.* Bekendtgørelser og andre regler, der er fastsat i medfør af lov om jernbanesikkerhed m.v. forbliver i kraft, indtil de ophæves eller afløses af bestemmelser fastsat i medfør af denne lov.

*Stk. 4.* De godkendelser, der i medfør af lov om jernbanesikkerhed er udstedt af Jernbanetilsynet, forbliver gældende, indtil Trafikstyrelsen beslutter andet.

Til lovforslag nr. L 109. Skriftlig fremsættelse (10. december 2003)

**Trafikministeren** (Flemming Hansen):

Herved tillader jeg mig for Folketinget at fremsætte:

*Forslag til lov om ændring af lov om jernbanevirksomhed m.v., lov om luftfart og ophævelse af lov om jernbanesikkerhed m.v. (Jernbanereform)*

(Lovforslag nr. L 109).

Regeringen besluttede som led i udmøntningen af regeringsgrundlaget i marts 2002 at igangsætte et strategiarbejde for en fortsat liberalisering af jernbaneområdet omfattende liberalisering af togdriften og institutionelle tilpasninger til fortsatte udbud og effektiviseringer. Med dette lovforslag lægger regeringen op til en reform af jernbanesektorens institutioner, så institutionerne understøtter disse målsætninger.

Lovforslaget indebærer navnlig, at de to love på jernbaneområdet (lov om jernbanevirksomhed m.v. og lov om jernbanesikkerhed m.v.), samles i en lov med titlen "lov om jernbane". Dette sker ved, at lov om jernbanesikkerhed ophæves samtidig med, at lovens bestemmelser skrives ind i lov om jernbanevirksomhed.

Lov om jernbanesikkerhed indeholder bl.a. bestemmelser om Jernbanetilsynets virksomhed, herunder godkendelser, tilsyn og undersøgelser, samt bestemmelser om forbud mod anvendelse af alkohol og bevidsthedsforstyrrende midler i forbindelse med sikkerhedsklassificerede funktioner.

Desuden giver jernbanesikkerhedsloven trafikministeren bemyndigelse til at fastsætte regler om sikkerhed på jernbaneområdet samt til at fastsætte regler med henblik på anvendelse eller gennemførelse af EU-retsakter på jernbanesikkerhedsområdet.

I forbindelse med ophævelsen af lov om jernbanesikkerhed m.v. foreslås, at Jernbanetilsynets hidtidige undersøgelsesopgaver vedrørende jernbaneulykker og -hændelser lægges sammen med Havarikommissionen for Civil Luftfart, således at der etableres en fælles havarikommission – Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane.

Udover sammenskrivningen af lov om jernbanevirksomhed m.v. og lov om jernbanesikkerhed m.v., foretages der i forbindelse med lovforslaget tilpasninger på andre områder af jernbanevirksomhedsloven, herunder en udvidelse af Jernbaneklagenævnet med ekspertise på jernbanesikkerhedsområdet.

Endeligt indeholder lovforslaget bestemmelser om sikkerhedsopgavernes varetagelse i Trafikstyrelsen for jernbane og færger.

Lovforslaget vil ligeledes være et led i forenklingen af regelgrundlaget på jernbaneområdet, idet de to hovedlove på jernbaneområdet nu samles i én lov – lov om jernbane.

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