

Lovforslag nr. L 23. Fremsat den 5. oktober 2005 af transport- og energiministeren (Flemming Hansen)

Forslag

til

Lov om ændring af lov om jernbane, lov om amtskommunernes overtagelse af de statslige ejerandele i privatbanerne og lov om trafikkselskaber¹⁾

(EU's 2. jernbanepakke, indberetning af sikkerhedsmæssige uregelmæssigheder, forsikring m.v.)

§ 1

I lov om jernbane, jf. lovbekendtgørelse nr. 1171 af 2. december 2004, som ændret ved § 59 i lov nr. 430 af 6. juni 2005 og § 66 i lov nr. 431 af 6. juni 2005, foretages følgende ændringer:

1. I *fodnoten* til lovens titel indsættes efter "(EF-tidende 2001 nr. L 75, side 29 ff.)": "og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/49/EF af 29. april 2004 om jernbanesikkerhed i EU og om ændring af Rådets direktiv 95/18/EF om udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder og direktiv 2001/14/EF om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur samt sikkerhedscertificering (jernbanesikkerhedsdirektivet) (EU-Tidende 2004 L 164, s. 44 ff.)."

2. § 2, *stk. 2*, affattes således:

"*Stk. 2.* Loven gælder, bortset fra §§ 3-5, § 6, *stk. 1*, og § 7, for letbaner, herunder metro. Transport- og energiministeren bemyndiges til at fastsætte særlige regler om forhold vedrørende letbaner."

3. I § 2, *stk. 4*, udgår ", jf. dog *stk. 2*"

4. § 17 affattes således:

"§ 17. Krav om erstatning for skader i forbindelse med jernbanevirksomhed eller skader, som er forvoldt af jernbaneinfrastrukturforvaltere, skal være dækket af en ansvarsforsikring, i det omfang skaderne ikke er dækket af statens selvforsikringsordning. Transport- og energiministeren fastsætter regler herom.

Stk. 2. Ophører forsikringen at gælde, hæfter forsikringsselskabet overfor tredjemand dog for skaden efter policens pålydende endnu i 2 måneder efter, at forsikringsselskabet over for Trafikstyrelsen har anmeldt forsikringens ophør, medmindre jernbanevirksomheden eller jernbaneinfrastrukturforvalteren er dækket af en anden forsikring, eller skaderne er dækket af statens selvforsikringsordning.

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

5. § 17 a ophæves.

¹⁾ Loven indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/49/EF af 29. april 2004 om jernbanesikkerhed i EU og om ændring af Rådets direktiv 95/18/EF om udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder og direktiv 2001/14/EF om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur samt sikkerhedscertificering (jernbanesikkerhedsdirektivet) (EU-Tidende 2004 L 164, s. 44 ff.).

6. I § 21 i indsættes som stk. 3:

”Stk. 3. Trafikstyrelsen offentliggør hvert år senest den 30. september en beretning om sin virksomhed på jernbanesikkerhedsområdet. Samtidig med offentliggørelsen sendes beretningen til Det Europæiske Jernbaneagentur.”

7. I § 21 l indsættes som stk. 6 og 7:

”Stk. 6. Transport- og energiministeren kan fastsætte regler om, at der til brug for Trafikstyrelsens forebyggende jernbanesikkerhedsmæssige arbejde af personer, der er omfattet af § 6, stk. 2, og § 21 i, stk. 1, nr. 3, samt virksomheder på jernbaneområdet og ansatte i sådanne virksomheder, skal gives indberetning til styrelsen om sikkerhedsmæssige uregelmæssigheder, der ikke har medført en ulykke eller hændelse på jernbaneområdet, jf. § 21 o, herunder i hvilke tilfælde der skal gives indberetning, hvornår og i hvilken form indberetningen skal gives, og hvad denne skal indeholde.

Stk. 7. Ansatte i Trafikstyrelsen og eventuelle tilkaldte sagkyndige er under ansvar efter straffelovens §§ 152 og 152 a-e forpligtet til over for uvedkommende at hemmeligholde oplysninger, som indberettes i henhold til regler fastsat i medfør af stk. 6.”

8. I § 21 p, stk. 2, 1. pkt., indsættes efter ”Havarikommissionen”: ”omgående”.

9. I § 21 p, stk. 2, indsættes som 3. pkt.:

”Trafikstyrelsen skal omgående underrette Havarikommissionen om de jernbaneulykker og -hændelser, styrelsen bliver bekendt med.”

10. I § 21 s, stk. 2, 1. pkt., indsættes efter ”resultater”: ”og eventuelle anbefalinger”.

11. I § 21 s indsættes efter stk. 3 som nyt stk. 4:

”Stk. 4. Trafikstyrelsen giver mindst én gang om året tilbagemelding til Havarikommissionen om, hvilke foranstaltninger der er gennemført eller planlagt som resultat af anbefalinger i Havarikommissionens rapporter og redegørelser.”

Stk. 4 bliver herefter stk. 5.

12. § 21 t, stk. 5, affattes således:

”Stk. 5. Havarikommissionen offentliggør hvert år senest den 30. september en beretning om sin virksomhed på jernbaneområdet. Samtidig med offentliggørelsen sendes beretningen til Det Europæiske Jernbaneagentur.”

13. Efter § 22 a indsættes:

”§ 22 b. Den, der i overensstemmelse med regler fastsat i medfør af § 21 l, stk. 6, har foretaget anmeldelse om forhold, der ikke har medført en hændelse eller ulykke på jernbaneområdet, kan ikke for det pågældende forhold straffes for overtrædelse af § 19, stk. 2, § 20, § 21, stk. 1, §§ 21 a-d, § 21 g, og bestemmelser fastsat i medfør af § 21 h, 1. pkt., § 25, stk. 2, eller § 26.”

§ 2

I lov nr. 1317 af 20. december 2000 om amtskommunernes overtagelse af de statslige ejerandele i privatbanerne, som ændret ved § 2 i lov nr. 1452 af 22. december 2004, foretages følgende ændring:

1. I § 1 indsættes som stk. 2:

”Stk. 2. Transport- og energiministeren bemyndiges til efter aftale med parterne i den i stk. 1 nævnte aftale at fastsætte regler om opgørelsen af minimumsomfanget af togbetjeningen på privatbanestrækninger.”

§ 3

I lov nr. 582 af 24. juni 2005 om trafiksselskaber foretages følgende ændring:

1. Efter § 18 indsættes i kapitel 2:

”Trafikbetjening på privatbanestrækninger og ikke koncessionerede banestrækninger

§ 18 a. Transport- og energiministeren bemyndiges til efter aftale med parterne i aftale af 5. april 2000 mellem regeringen, Amtsrådsforeningen og Hovedstadens Udviklingsråd at fastsætte regler om opgørelsen af minimumsomfanget af togbetjeningen på privatbanestrækninger og den i § 17 nævnte ikke koncessionerede banestrækning Høng-Slagelse.”

§ 4

Stk. 1. Loven træder i kraft den 1. februar 2006.

Stk. 2. § 17, stk. 2, som affattet ved denne lovs § 1, nr. 4, gælder for forsikringspolicer tegnet den 1. februar 2006 eller senere.

Stk. 3. Transport- og energiministeren fastsætter tidspunktet for ikrafttræden af § 3.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Lovforslagets indhold

Med lovforslagets bestemmelser foreslås jernbaneloven ændret på fire områder. I lov om amtskommunernes overtagelse af de statslige ejerandele i privatbanerne og i lov om trafikskaber foretages én ændring.

For så vidt angår jernbaneloven foretages for det første en gennemførelse af visse regler i EU's 2. jernbanepakke. For det andet sker der en justering af jernbanelovens regler om forsikring. For det tredje tilpasses indberetningsreglerne med henblik på at forbedre jernbanesikkerheden. Endelig sker der en præcisering vedrørende lovens anvendelse på letbaner.

For så vidt angår lov om amtskommunernes overtagelse af de statslige ejerandele i privatbanerne bemyndiges transport- og energiministeren til at fastsætte bestemmelser om trafikbetjeningen. Da denne lov forventes ophævet i forbindelse med, at bestemmelserne om privatbanerne i lov om trafikskaber sættes i kraft, foreslås en tilsvarende ændring af lov om trafikskaber.

1.1. Gennemførelse af visse regler i EU's 2. jernbanepakke

Inden for de seneste 15 år har der på fællesskabsplan været flere initiativer til liberalisering og harmonisering af den europæiske jernbanesektor. EU's 2. jernbanepakke er en del af dette initiativ og skal for to af jernbanepakkens direktivers vedkommende gennemføres i dansk lovgivning inden den 29. april 2006.

Med dette lovforslag gennemføres forskellige regler i det såkaldte jernbanesikkerhedsdirektiv (Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/49/EF af 29. april 2004 om jernbanesikkerhed i EU og om ændring af Rådets direktiv 95/18/EF om udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder og direktiv 2001/14/EF om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur samt sikkerhedscertificering), der er en del af EU's 2. jernbanepakke.

Følgende artikler i jernbanesikkerhedsdirektivet foreslås gennemført i dansk lovgivning:

– art. 18

Artiklen indebærer, at den nationale sikkerhedsmyndighed skal offentliggøre en rapport om sine aktiviteter, der blandt andet skal indeholde oplysninger vedrørende jernbanesikkerhedens udvikling i medlemsstaten. Der henvises til forslagens specielle bemærkninger til § 1, nr. 7.

– art. 21, stk. 3

Artiklen indebærer, at underretninger om ulykker og hændelser skal ske omgående, ligesom der tilføjes, at sådanne underretninger skal gives fra Trafikstyrelsen, i det omfang de bliver bekendt med disse ulykker og hændelser. Der henvises til forslagens specielle bemærkninger til § 1, nr. 9 og 10.

– art. 23

Artiklen indebærer, at Havarikommissionen en gang om året, senest den 30. september offentliggør en redegørelse for undersøgelser, anbefalinger og korrigerende foranstaltninger. Der henvises til forslagens specielle bemærkninger til § 1, nr. 13.

– art. 25

Artiklen indebærer, at undersøgelsesmyndigheden kan give anbefalinger i forbindelse med undersøgelsen af ulykker og hændelser, og at der skal gives tilbagemeldinger til undersøgelsesorganet vedrørende foranstaltninger, der er blevet gennemført eller planlagt som led i opfølgningen på anbefalingerne. Der henvises til forslagens specielle bemærkninger til § 1, nr. 11 og 12.

Jernbanesikkerhedsdirektivet benytter myndighedsbetegnelserne "sikkerhedsmyndighed", hvilket i Danmark er Trafikstyrelsen for jernbane og færger og "undersøgelsesorganet", hvilket i Danmark er Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane.

De nævnte direktivbestemmelser foreslås gennemført ved en ændring af jernbaneloven idet der er tale

om tilpasning af bestemmelser, der allerede i dag findes i jernbaneloven.

Jernbanesikkerhedsdirektivet vil i øvrigt blive implementeret i dansk lovgivning ved en bekendtgørelse samtidig med denne lovs ikrafttræden.

1.2. Præcisering af forhold vedrørende letbaner

Forslaget præciserer, at bestemmelserne om sikkerhed og ansvar i jernbaneloven gælder for letbaner (metro) bortset fra visse bestemmelser, §§ 3-5, § 6, stk. 1, og § 7 om tilladelse til at drive jernbanevirksomhed og forvalte jernbaneinfrastruktur, som ikke skal finde anvendelse for letbaner. Endvidere foreslås, at transport- og energiministeren bemyndiges til at fastsætte regler om forhold, der er omfattet af denne lov, og hvor der skal gælde særlige regler for letbanerne.

1.3. Justering af regler vedrørende forsikring

Til drift af jernbanevirksomhed og forvaltning af jernbaneinfrastruktur kræves tilladelse/licens. Et af vilkårene for licensen er, at tilladelsens indehaver har forsikringsdækning for sin virksomhed. Det er således i strid med jernbanelovens regler om licens, at drive jernbanevirksomhed eller forvalte jernbaneinfrastruktur uden en gyldig økonomisk og geografisk dækkende forsikring. I forbindelse med administrationen af forsikringsreglerne har Trafikstyrelsen kunnet konstatere en uhensigtsmæssig håndtering af forsikringsforpligtigheden i enkelte virksomheder. Der er her tale om tilfælde, hvor virksomheder f.eks. har ladet forsikringen udløbe uden at forny policen, eller så sent har indledt forhandlinger med forsikringsselskaberne om en fornyelse af policen, at denne er udløbet inden forhandlingerne mellem virksomheden og forsikringsselskabet er blevet afsluttet.

For at undgå den situation at en jernbaneulykke ikke vil være forsikringsdækket, foreslås det, at forsikringsselskabet fortsat skal hæfte i en begrænset periode efter policens ophør. Det foreslås, at forsikringsselskabet ikke skal dække i denne periode, i det omfang virksomheden allerede har tegnet en ny forsikringspolice. Forslagets formulering svarer i store træk til den ordning, som allerede i mange år har været en del af luftfartsloven, jf. luftfartslovens § 130.

Der er samtidig foreslået en overgangsordning, ved lovforslagets § 4, stk. 2, således at disse regler først bliver gældende for policer tegnet efter denne lovs ikrafttræden.

1.4. Tilpasning af indberetningsreglerne

I overensstemmelse med bekendtgørelse nr. 1169 af 29. december 1999 om undersøgelse af sikkerhedsmæssige hændelser på jernbane gives der for så vidt angår jernbaneulykker og -hændelser underretning til Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane og indberetning til Trafikstyrelsen.

Med forslaget indføres en ordning, der forbedrer Trafikstyrelsens mulighed for at få kendskab til visse sikkerhedsmæssige uregelmæssigheder af betydning for jernbanesikkerheden, der *ikke* har medført en jernbaneulykke eller -hændelse. Transport- og energiministeren bemyndiges efter lovforslaget til inden for de fastlagte rammer i § 21 l at fastsætte nærmere regler om, i hvilke tilfælde der skal gives indberetning, hvornår og i hvilken form indberetningen skal gives, og hvad den skal indeholde.

Der vil blive tale om et meddelelsessystem, der omfatter de mindre betydende afvigelser fra det normale eller forventede, idet de mere alvorlige forhold, der har medført en jernbaneulykke eller -hændelse, jf. lovens § 21 o, fortsat skal meddeles Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane ved underretning og Trafikstyrelsen ved indberetning, efter de gældende regler.

For at kunne udføre et effektivt forebyggende jernbanesikkerhedsmæssigt arbejde er det nødvendigt, at myndighederne delagtiggøres i de erfaringer, der indhentes under det daglige arbejde i jernbanesektoren - uanset om der måtte være opstået mere eller mindre farlige situationer - således at disse erfaringer kan bearbejdes og analyseres. Trafikstyrelsen, som har ønsket indførelsen af dette system i jernbanesektoren, påregner at benytte dette forbedrede informationsflow i bl.a. sikkerhedsmyndighedens tilsynsplanlægning.

Det er vigtigt, at de personer og virksomheder, som er i besiddelse af oplysningerne, meddeler forhold, der har eller kan have betydning for jernbanesikkerheden til de relevante myndigheder. En større mængde af meddelte forhold indebærer, at de pågældende data i højere grad kan være repræsentative og tilstrækkelige til, at Trafikstyrelsen kan udlede tendenser heraf og muligvis sætte forebyggende aktiviteter i værk.

Med henblik på at opnå en høj meddelelsesprocent for så vidt angår de omhandlede sikkerhedsmæssige uregelmæssigheder er det vigtigt, at den pågældende, der meddeler om forholdet, har tillid til, at de meddelte oplysninger behandles fortroligt og f.eks. ikke anvendes til at iværksætte sanktioner mod den pågældende. Det foreslås derfor samtidig, at indberetning af sådanne forhold indebærer straffrihed i forhold til vis-

se bestemmelser i jernbanelovgivningen for den, der foretager indberetningen, jf. forslaget til § 22 b.

Inden for luftfartsområdet har et tilsvarende rapporteringssystem, som det, der nu foreslås for jernbanesektoren, fungerer på tilfredsstillende vis siden indførelsen i 2001.

1.5. Tilpasning af forhold vedrørende privatbaner

Den 5. april 2000 blev der indgået en aftale mellem den daværende regering (S, R), SF og Enhedslisten og Amtrådsforeningen henholdsvis HUR om overdragelse af privatbanerne til amterne.

I forbindelse med overdragelsen blev der fastlagt betjeningskrav for privatbanerne, herunder hvilket trafikomfang privatbanerne skulle levere. Der var enighed om at tage udgangspunkt i det niveau, som privatbanerne havde i 2000, da de blev overtaget af amterne. Privatbanerne skal fortsat leve op til denne forpligtigelse

Der er med forslaget ikke lagt op til en ændring af, at privatbanerne stadigvæk skal opretholde dette trafikomfang. Der er til gengæld lagt op til at beregningsmåden for trafikomfanget ændres.

Det fremgår af aftalen, at det er en forudsætning for at modtage investeringstilskud i perioden fra 2005 til 2015, at togbetjeningen opretholdes. I aftalen angives "opretholdt togbetjening" som en togbetjening svarende minimum til niveauet for trafikomfanget for hver enkelt banestrækning i år 2000, på hverdage fra kl. 6 til kl. 21, lørdage fra kl. 6 til kl. 16.00 og søndage fra kl. 12 til kl. 21.

Der er ligeledes tale om minimumskrav inden for bestemte tidsrum, f.eks. lørdage fra kl. 06.00 til kl. 16.00 og søndage fra kl. 12.00 til kl. 21.00. Dette betyder, at minimumskravene ikke kan opfyldes ved at betragte alle banestrækninger inden for en given privatbane under ét eller ved at tage hensyn til en eventuel meropfyldelse af krav uden for de angivne tidsrum.

Disse minimumskrav til betjeningen er videreført i de mellem staten og de respektive amter/HUR indgåede aftaler om overtagelse og videreførelse af privatbaner.

Såfremt disse minimumskrav ikke opfyldes, bortfalder statens investeringstilskud for den pågældende banestrækning.

Flere amter og privatbaner har ønsket en revurdering og ændring af disse bestemmelser. Amterne og privatbanerne har fremhævet, at kravene er meget begrænsende for den fremtidige udvikling af banerne, idet privatbanerne ønsker at optimere trafikbetjeningen i forhold til efterspørgslen. Mange privatbaner har

fusioneret og udvidet driften samt indsat flere nye tog. Det kan derfor komme til at virke begrænsende i den udvikling og for banernes videre planlægning af investeringer på infrastrukturuområdet, at trafikomfanget opgøres ud fra meget snævre rammer.

Med bestemmelsen foreslås transport- og energiministerens bemyndiget til efter aftale med parterne i aftale af 5. april 2000 mellem staten, Amtrådsforeningen og Hovedstadens Udviklingsråd, at fastsætte regler for opgørelsen af minimumsomfanget af togbetjeningen (trafikomfanget) på privatbanestrækninger. Henvisningen i den foreslåede bestemmelse, til jernbanelovens § 1, stk. 1, er en henvisning til netop denne aftale af 5. maj 2000, ved hvilken det blev aftalt at de staten tilhørende aktier i privatbaneaktieselskaber skulle overdrages til vedkommende amtråd og Hovedstadens Udviklingsråd.

I dag måles trafikomfanget på antal afgangene inden for bestemte tidsintervaller. En ændret måde at opgøre trafikomfanget på kunne være at måle efter antal kørte togkilometer. Det er hensigten, at der fortsat skal være krav til privatbanernes trafikbetjening for at opnå investeringstilskud.

2. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Det forventes, at lovforslaget kun kommer til at medføre begrænsede negative økonomiske konsekvenser for Trafikstyrelsen.

Det forventes, at lovforslaget kommer til at medføre begrænsede øgede administrative konsekvenser for Trafikstyrelsen, idet der for størstedelen af ændringerne er tale om kodificering af funktioner, som Trafikstyrelsen allerede på nuværende tidspunkt håndterer.

Øgede økonomiske og administrative konsekvenser forventes afholdt inden for nuværende rammer.

3. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

Det forventes, at lovforslaget ikke vil medføre økonomiske konsekvenser for erhvervslivet.

For så vidt angår administrative konsekvenser for erhvervslivet har forslaget været sendt til Erhvervs- og Selskabsstyrelsens Center for Kvalitet i Erhvervsregulering med henblik på en vurdering af, om forslaget skal forelægges et af Økonomi- og Erhvervsministeriets virksomhedspaneler. Styrelsen vurderer ikke, at forslaget indeholder administrative konsekvenser for erhvervslivet. Forslaget bør derfor ikke forelægges et af Økonomi- og Erhvervsministeriets virksomhedspaneler.

4. Miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget medfører ikke miljømæssige konsekvenser.

5. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget medfører ikke administrative konsekvenser for borgerne.

6. Forholdet til EU-retten

Ved dette lovforslag implementeres visse regler i jernbanesikkerhedsdirektivet, der er en del af EU's 2. jernbanepakke.

Der henvises til afsnit 1.1. i de almindelige bemærkninger, hvor de enkelte artikler, som gennemføres fra jernbanesikkerhedsdirektivet, gennemgås.

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	Ingen	Begrænsede øgede omkostninger for Trafikstyrelsen.
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner	Ingen	Begrænset øget administrativ byrde for Trafikstyrelsen.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Implementering af visse regler i jernbanesikkerhedsdirektivet (Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/49/EF af 29. april 2004 om jernbanesikkerhed i EU og om ændring af Rådets direktiv 95/18/EF om udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder og direktiv 2001/14/EF om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur samt sikkerhedscertificering (jernbanesikkerhedsdirektivet))	

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Der er tale om en rettelse af fodnoten til loven som konsekvens af gennemførelse af visse regler i jernbanesikkerhedsdirektivet.

Til nr. 2 og 3

Det foreslås at ændre bestemmelsen i lovens § 2, således at det udtrykkeligt fremgår af jernbaneloven, at letbaner er omfattet heraf. Der henvises til afsnit

1.2. i de almindelige bemærkninger. Den gældende bekendtgørelse om jernbanevirksomhed på letbaner (den københavnske metro), jf. bekendtgørelse nr. 442 af 7. juni 2002 med senere ændringer, vil i medfør af den foreslåede bestemmelse fortsat være gældende, indtil der måtte blive udstedt en ny bekendtgørelse.

Til nr. 4 og 5

Der foreslås foretaget en forenkling af reglerne om forsikring, idet såvel jernbanevirksomhedernes, som jernbaneinfrastrukturforvalternes ansvar med lovforslaget skrives sammen i én bestemmelse. § 17 a fore-

slås derfor ophævet. Der tilsigtes ikke herved nogen ændring af retstilstanden.

Det foreslås endvidere, at forsikringer skal tegnes i forsikringsselskab og på betingelser, som ministeren bestemmer. Ophører forsikringen at gælde, hæfter forsikringsselskabet i henhold til forslaget overfor tredjemand dog for skaden efter policens pålydende endnu i 2 måneder efter, at forsikringsselskabet over for Trafikstyrelsen har anmeldt forsikringens ophør.

Der er tale om et beskyttelseshensyn både over for virksomhederne selv, men også over for passagerer eller befragter, idet det herved skal sikres, at såvel jernbanevirksomheder som jernbaneinfrastrukturforvaltere til enhver tid har en gyldig ansvarsforsikring og at der således kan udbetales erstatning, når der er pligt dertil.

Der er ved indførelsen af denne bestemmelse tale om indførelse af forhold, der i mange år har været gældende på luftfartsområdet, jf. luftfartslovens § 130.

Der henvises i øvrigt til pkt. 1.3. i de almindelige bemærkninger.

Til nr. 6

Med denne bestemmelse foreslås art. 18 i jernbanesikkerhedsdirektivet gennemført. Artiklen indebærer, at den nationale sikkerhedsmyndighed hvert år skal offentliggøre en rapport om sine aktiviteter det foregående år, som fremsendes til Det Europæiske Jernbaneagentur (ERA) senest den 30. september. Ifølge bestemmelsen skal Trafikstyrelsen som sikkerhedsmyndighed på dansk jernbaneområde hvert år offentliggøre en beretning om sin virksomhed på jernbanesikkerhedsområdet.

Rapporten skal efter direktivet indeholde oplysninger om:

- udviklingen i jernbanesikkerheden, herunder en samlet redegørelse for situationen i medlemsstaten, hvad angår de fælles sikkerhedsindikatorer, som er fastlagt i direktivet.
- vigtige ændringer i lovgivningen og forskrifter om jernbanesikkerhed
- udviklingen vedrørende sikkerhedscertificering
- resultater og erfaringer fra tilsynet med jernbaneinfrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder

Der henvises i øvrigt til pkt. 1.1. i de almindelige bemærkninger.

Til nr. 7

Med bestemmelsen foreslås transport- og energiministeren givet hjemmel til indførelse af en indberetningsordning, som indholdsmæssigt svarer til systemet i luftfartslovens § 89 b. Endvidere foreslås indført en speciel tavshedspligt for så vidt angår indberetning-

er. Der foreslås herudover indført straffrihed for personer i jernbanesektoren i forbindelse med indberetning af enhver uregelmæssighed, der ikke i sig selv har medført en hændelse eller ulykke, se hertil bemærkningerne til forslaget § 1, nr. 14, til § 22 b. Den nye ordning skal bidrage med en yderligere mulighed for gennemførelse af præventive foranstaltninger, til at forhindre, at sådanne uregelmæssigheder på et tidspunkt kan komme til at udvikle sig til hændelser eller ulykker på jernbaneområdet.

Indberetningsordningen indebærer, at de mindre betydende afvigelser fra det normale eller forventede indberettes til Trafikstyrelsen med den konsekvens, at forholdet er straffrit. De mere alvorlige forhold, der har medført en jernbaneulykke eller -hændelse, jf. lovens § 21 o, skal derimod fortsat ved underretning meddeles Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane og ved indberetning Trafikstyrelsen efter de gældende regler.

Af forslaget til tavshedspligten fremgår det (jf. forslaget til stk. 7), at ansatte i Trafikstyrelsen og eventuelle tilkaldte sagkyndige er forpligtet til at hemmeligholde de oplysninger, der indberettes. Der er tale om en tavshedspligt, som svarer til den tavshedspligt, der gælder i forbindelse med ulykker og hændelser på jernbaneområdet efter jernbanelovens § 21, stk. 4, og på luftfartsområdet efter luftfartslovens § 89 b, stk. 2.

Der tages ved denne tavshedspligt hensyn til sikkerhedsmyndighedens behov for i forbindelse med det forebyggende jernbanesikkerhedsarbejde at ligge inde med flest mulige oplysninger. Det er således vurderingen, at man kun vil få et tilstrækkeligt stort antal indberetninger til brug for det forebyggende jernbanesikkerhedsmæssige analysearbejde, hvis der tillige - udover straffrihed - kan sikres fuld fortrolighed om de forhold, der indberettes.

Den foreslåede bestemmelse har karakter af en speciel tavshedspligt, der indebærer, at der ikke sker offentliggørelse af det indberettede materiale, jf. lov om offentlighed i forvaltningen, herunder efter reglerne om meroffentlighed.

Det er endvidere af stor betydning for denne indberetningsordning og det heraf afledte jernbanesikkerhedsmæssige arbejde i Trafikstyrelsen, at de virksomheder eller enkeltpersoner, der indberetter data, ikke behøver at overveje form og indhold ved udleveringen af disse data, da oplysningerne ikke vil være offentligt tilgængelige. Dette gør sig blandt andet gældende, fordi nogle af de uregelmæssigheder, som forventes indberettet, vil være opstået med kun den person til stede, som har været impliceret i uregelmæssigheden. Hvis der ikke skabes fortrolighed om de fejl, der skal

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

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

Inden for luftfartssektoren har der været et eksempel på dette. I efteråret 1997 fik pressen aktindsigt i rapporter fra et bestemt dansk luftfartsselskab. Sagen gav anledning til protester fra luftfartsselskaberne, og umiddelbart derefter konstaterede luftfartsvesenet et markant fald i antallet af rapporter fra piloter i danske selskaber fra 356 i 1996 til 205 i 1997, 179 i 1998 og 139 i 1999. Det er luftfartsvesenets opfattelse, at faldet i antallet af rapporter ikke er udtryk for et tilsvarende fald i antallet af driftsforstyrrelser eller andre irregulære forhold på luftfartsområdet, ligesom det næppe skyldtes, at der ikke er tale om pligtmæssige indberetninger, men at faldet alene var forårsaget af frygt for, at indberetningerne kunne blive udleveret efter reglerne i lov om offentlighed i forvaltningen.

Baggrunden for den specielle tavshedspligt er endvidere, at de oplysninger, som indberettes efter denne meddelelsesordning, og som Trafikstyrelsen skal benytte i forbindelse med sit jernbanesikkerhedsmæssige arbejde, ofte er af teknisk karakter, og derfor kun vanskeligt kan drøftes meningsfuldt i offentligheden uden for den sammenhæng, som Trafikstyrelsens jernbanesikkerhedsmæssige arbejde giver anledning til.

Det vurderes derfor, at det er nødvendigt for at opnå det bedst mulige grundlag for det forebyggende analysearbejde til gavn for jernbanesikkerheden, at Trafikstyrelsen modtager fuldstændige oplysninger, og at der sikres fuld fortrolighed om indberetningerne. Derimod vil resultatet af de bearbejdede oplysninger og foretagne analyser kunne offentliggøres til gavn for jernbanesikkerheden.

Se hertil endvidere bemærkningerne til forslaget § 1, nr. 14, til § 22 b, som omtaler straffriheden for at indberette sikkerhedsmæssige uregelmæssigheder.

Til nr. 8 og 9

Med disse ændringer foreslås art. 21, stk. 3, i jernbanesikkerhedsdirektivet gennemført. Artiklen omhandler forpligtelsen for jernbanevirksomheder, jernbaneinfrastrukturforvaltere og i givet fald sikkerhedsmyndigheden til omgående at underrette undersøgelsesorganet om ulykker og hændelser. Hidtil har denne

forpligtelse kun omfattet jernbanevirksomheder og jernbaneinfrastrukturforvaltere.

Med ændringen foreslås det, at også Trafikstyrelsen som den danske sikkerhedsmyndighed skal underrette Havarikommissionen om ulykker og hændelser på jernbaneområdet, som styrelsen bliver bekendt med.

Såvel kravet om at underretningen skal ske "omgående", såvel som at underretning nu også skal foretages af sikkerhedsmyndigheden, fremgår af jernbanesikkerhedsdirektivets art. 21, stk. 3.

Til nr. 10 og 11

Med disse ændringer foreslås det præciseret, at Havarikommissionen kan fremsætte anbefalinger vedrørende jernbanesikkerhedsmæssige forhold. Det bestemmes endvidere, at Havarikommissionen skal have en tilbagemelding på de anbefalinger, der fremsættes. Herved gennemføres art. 25 i sikkerhedsdirektivet. Artiklen forpligter sikkerhedsmyndigheden til at meddele Havarikommissionen, hvilke tiltag der er blevet truffet eller planlagt som led i opfølgningen på Havarikommissionens rapporter og redegørelser.

Til nr. 12

Med denne bestemmelse foreslås art. 23 i jernbanesikkerhedsdirektivet gennemført. Med bestemmelsen foreslås Havarikommissionen forpligtet til en gang om året, senest den 30. september, at offentliggøre en redegørelse for:

- de undersøgelser, der er gennemført det foregående år,
- de anbefalinger på sikkerhedsområdet, der er fremsat, og
- de korrigerende foranstaltninger, der er truffet i overensstemmelse med tidligere fremsatte anbefalinger.

Denne bestemmelse svarer til den foreslåede bestemmelse i § 21 i, stk. 3, som affattet ved lovforslagets § 1, nr. 7, om meddelelser, som sikkerhedsmyndigheden er forpligtet til at give til Havarikommissionen mindst en gang om året.

Til nr. 13

Ved denne bestemmelse foreslås indført en straffrihedsordning, som indebærer straffrihed fra visse bestemmelser i jernbanelovgivningen i forbindelse med indberetning af forhold af betydning for jernbanesikkerheden, som ikke må have medført en jernbaneulykke eller -hændelse.

Bestemmelserne i jernbanelovgivningen, som der kan gives straffrihed for, omhandler blandt andet færdsel og ophold på jernbaneområdet, krydsende trafik mellem vej og jernbane, infrastrukturforvalterens

forhold til borgerne og bestemmelser fastsat i medfør af internationale regler.

Der henvises til pkt. 1.4. i de almindelige bemærkninger.

Til § 2

Til nr. 1.

Med bestemmelsen foreslås transport- og energiministeren bemyndiget til efter aftale med parterne i aftalen af 5. april 2000 mellem den daværende regering (S, R), SF og Enhedslisten, Amtsrådsforeningen og Hovedstadens Udviklingsråd, at fastsætte regler om opgørelse af minimumsomfanget af togbetjeningen (trafikomfanget) på privatbanestrækninger.

I dag måles trafikomfanget på antal afgangene inden for bestemte tidsintervaller. En ændret måde at opgøre trafikomfanget på kunne være at måle efter antal kørte togkilometer. Det er dog hensigten, at der fortsat skal være krav til privatbanernes trafikbetjening for at kunne opnå det statslige investeringstilskud.

Der henvises i øvrigt til pkt. 1.5. i de almindelige bemærkninger.

Til § 3

Til nr. 1.

Det foreslås at bestemmelsen indsættes i lov om amtskommunernes overtagelse af de statslige ejeran-

dele i privatbanerne, jf. § 2 og ligeledes i lov om trafikskaber. Baggrunden herfor er, at det er hensigten, at loven om amtskommunernes overtagelse af de statslige ejerandele i privatbanerne ophæves, når bestemmelserne om privatbanerne i loven om trafikskaber sættes i kraft. Bestemmelsen, som indsættes i lov om trafikskaber, har i øvrigt samme formål, som bestemmelsen i lov om amtskommunernes overtagelse af de statslige ejerandele i privatbanerne.

Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til § 2.

Til § 4

Det foreslås, at loven træder i kraft den 1. februar 2006. Implementeringsfristen for jernbanesikkerhedsdirektivet den 29. april 2006 bliver således overholdt.

Det foreslås, at forslaget til § 17, stk. 2, i lovforslagets § 1, nr. 4, først skal være gældende for policer tegnet efter lovens ikrafttræden den 1. februar 2006. På denne måde ændres der ikke ved eksisterende forsikringsaftaler.

Det foreslås i stk. 3, at transport- og energiministeren fastsætter tidspunktet for ikrafttræden af ændringen af lov om trafikskaber, jf. lovforslagets § 3, idet ikrafttrædelsestidspunktet for denne lov skal koordineres med ophævelsen af loven om amtskommunernes overtagelse af de statslige ejerandele i privatbanerne, hvor der jf. forslagens § 3 indsættes en tilsvarende bestemmelse.

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

Amtsrådsforeningen	Noah Trafik
Arbejderbevægelsens Erhvervsråd	Railion Denmark A/S
ARRIVA Tog A/S	Statsansattes Kartel
Dansk Industri	Trafikforbundet
Dansk Jernbane ApS	Hads-Ning-Herreders Jernbane A/S
Dansk Jernbaneforbund	Hovedstadens Lokalbaner A/S
DSB	Lokalbanen A/S
Fagligt Fælles Forbund	A/S Løllandsbanen
Forbrugerrådet	Nordjyske Jernbaner A/S
Handelskammeret – AHTS Jernbane	Vemb-Lemvig-Tyborøn Jernbane A/S
Brancheafdelingen for trafik og jernbane under HK	Vestbanen A/S
Jernbanernes Arbejdsgiverforening	Vestsjællands Lokalbaner A/S
Landbrugsrådet	Ørestadsselskabet I/S
	Øresundsbron Konsortiet

Bilag 2

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

Gældende formulering

Lovforslaget

§ 1

I lov om jernbane, jf. lovbekendtgørelse nr. 1171 af 2. december 2004, foretages følgende ændringer:

- 1) Loven indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/12/EF af 26. februar 2001 om ændring af Rådets direktiv 91/440/EØF om udvikling af Fællesskabets jernbaner (EF-Tidende 2001 nr. L 75 side 1 ff.) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/13/EF af 26. februar 2001 om ændring af Rådets direktiv 95/18/EF om udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder) (EF-tidende 2001 nr. L 75, side 26 ff.) og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/14/EF af 26. februar 2001 om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur samt sikkerhedscertificering (EF-tidende 2001 nr. L 75, side 29 ff.).

1. I *fodnoten* til lovens titel indsættes efter (EF-tidende 2001 nr. L 75, side 29 ff.): ”og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/49/EF af 29. april 2004 om jernbanesikkerhed i EU og om ændring af Rådets direktiv 95/18/EF om udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder og direktiv 2001/14/EF om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur samt sikkerhedscertificering (jernbanesikkerhedsdirektivet) (EU-Tidende 2004 L 164, s. 44 ff.).”

Kapitel 1

Formål

§ 1. 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.

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

*Gældende formulering**Lovforslaget*

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 trækraften.

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

Kapitel 2

Lovens anvendelsesområde

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

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.

2. § 2, stk. 2, affattes således:

”Stk. 2. Loven gælder, bortset fra §§ 3-5, § 6, stk. 1, og § 7, for letbaner. Transport- og energiministeren bemyndiges til at fastsætte regler om forhold, der er omfattet af denne lov, og hvor der skal gælde særlige regler for letbanerne.”

3. I § 2, stk. 4, udgår ”, jf. dog stk. 2”

Kapitel 3

Tilladelse til at drive jernbanevirksomhed og forvalte jernbaneinfrastruktur

§ 3. Ret til at drive jernbanevirksomhed eller forvalte jernbaneinfrastruktur kræver tilladelse og sikkerhedscertifikat udstedt af Trafikstyrelsen for Jernbane og Færger (Trafikstyrelsen) efter denne lov..

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

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

*Gældende formulering**Lovforslaget*

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

- 1) ønsker at drive personbefordring eller gods-transport på jernbane som virksomhedens hovedaktivitet,
- 2) har økonomisk grundlag for at drive virksomheden forretningsmæssigt forsvarligt,
- 3) ikke er erklæret konkurs,
- 4) ikke har forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. eller derover,
- 5) ikke er blevet idømt straf for alvorlige lovovertrædelser, herunder for overtrædelser i erhvervsforhold eller på transportområdet,
- 6) ikke er blevet dømt for alvorlige eller gentagne overtrædelser af bestemmelser på det social- og arbejdsretlige område, herunder forpligtelser i henhold til lovgivningen om beskyttelse af arbejdstagere,
- 7) 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.

*Gældende formulering**Lovforslaget*

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. Trafikstyrelsen kan, hvis styrelsen 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. Trafikstyrelsen 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.

Stk. 8. Trafikstyrelsen kan opkræve et gebyr i forbindelse med udstedelse af tilladelse til jernbanevirksomhederne og infrastrukturforvalterne.

Stk. 9. Trafikstyrelsen 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.

*Gældende formulering**Lovforslaget*

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

§ 7. Trafikministeren kan i et regnskabsreglement fastsætte 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.

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

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.

*Gældende formulering**Lovforslaget*

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.

Kapitel 4 a

Infrastrukturforvaltning

§ 8 a. 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.

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

§ 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.

*Gældende formulering**Lovforslaget*

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.

§ 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.

*Gældende formulering**Lovforslaget*

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. Aftalen kan indeholde bestemmelser om bod for togforsinkelser og for manglende overholdelse af aftalens bestemmelser. Trafikministeren kan fastsætte nærmere regler herfor.

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 ikke diskriminerende 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.

*Gældende formulering**Lovforslaget*

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.

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 personbefordringsydelse 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

Erstatning, forsikring 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.

*Gældende formulering**Lovforslaget*

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.

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

§ 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.

Gældende formulering

§ 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 jernbanekøretøjer.

Stk. 3. Erstatningsansvaret ved befordring af gods i national trafik følger reglerne i fælles regler for kontrakter om international befordring 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.

§ 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, bankeletter, grøfter, broer og andre anlæg,
- 2) stationernes område,
- 3) tog og andre jernbanekøretøjer samt

Lovforslaget

4. § 17 affattes således:

”§ 17. Krav om erstatning for skader i forbindelse med jernbanevirksomhed eller skader, som er forvoldt af jernbaneinfrastrukturforvaltere skal være dækket af en ansvarsforsikring, i det omfang skaderne ikke er dækket af statens selvforsikringsordning. Transport- og energiministerne fastsætter regler herom.

Stk. 2. Ophører forsikringen at gælde, hæfter forsikringsselskabet overfor tredjemand dog for skaden efter policens pålydende endnu i 2 måneder efter, at forsikringsselskabet over for Trafikstyrelsen har anmeldt forsikringens ophør, medmindre jernbanevirksomheden eller jernbaneinfrastrukturforvalteren er dækket af en anden forsikring, eller skaderne er dækket af statens selvforsikringsordning.

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

5. § 17 a ophæves.

*Gældende formulering**Lovforslaget*

- 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 færges.

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

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

§ 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.

*Gældende formulering**Lovforslaget*

Kapitel 8 a

Krydsende trafik

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Kapitel 8 b

Infrastrukturforvalterens forhold til borgerne

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

*Gældende formulering**Lovforslaget*

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

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

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

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

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

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

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

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

*Gældende formulering**Lovforslaget*

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

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.

*Gældende formulering**Lovforslaget*

§ 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.

6. I § 21 i indsættes som *stk. 3*:

”*Stk. 3.* Trafikstyrelsen offentliggør hvert år senest den 30. september en beretning om sin virksomhed på jernbanesikkerhedsområdet. Samtidig med offentliggørelsen sendes beretningen til Det Europæiske Jernbaneagentur.”

*Gældende formulering**Lovforslaget*

§ 21 i. 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 Trafikstyrelsen 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.

*Gældende formulering**Lovforslaget*

7. I § 21 l indsættes som *stk. 6 og 7*:

”*Stk. 6.* Transport- og energiministeren kan fastsætte regler om, at der til brug for Trafikstyrelsens forebyggende jernbanesikkerhedsmæssige arbejde af personer, der er omfattet af § 6, stk. 2, og § 21 i, stk. 1, nr. 3, samt virksomheder på jernbaneområdet og ansatte i sådanne virksomheder skal gives indberetning til styrelsen om sikkerhedsmæssige uregelmæssigheder, der ikke har medført en ulykke eller hændelse på jernbaneområdet, jf. § 21 o, herunder i hvilke tilfælde der skal gives indberetning, hvornår og i hvilken form indberetningen skal gives, og hvad denne skal indeholde.

Stk. 7. Ansatte i Trafikstyrelsen og eventuelle tilkaldte sagkyndige er under ansvar efter straffelovens §§ 152 og 152 a-e forpligtet til over for uvedkommende at hemmeligholde oplysninger, som indberettes i henhold til regler fastsat i medfør af stk. 6.”

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.

*Gældende formulering**Lovforslaget*

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.

*Gældende formulering**Lovforslaget*

Stk. 3. Havarikommissionen skal beslutte, at repræsentanter fra fremmede stater kan deltage i Havarikommissionens arbejde, i det omfang Danmark ved aftale har forpligtet sig hertil. I øvrigt kan Havarikommissionen beslutte, at sagkyndige kan deltage i Havarikommissionens 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 Havarikommissionen 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. Havarikommissionen undersøger ulykker og hændelser på jernbaneområdet her i landet. Havarikommissionen kan endvidere iværksætte undersøgelser i forbindelse med jernbaneulykker og -hændelser i udlandet, såfremt den kompetente udenlandske myndighed anmoder herom.

Gældende formulering

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 indblandede 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 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. 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.

Lovforslaget

8. I § 21 p, stk. 2, 1. pkt., indsættes efter "Havarikommisionen": "omgående".

9. I § 21 p, stk. 2, indsættes som 3. pkt.:

"Trafikstyrelsen skal omgående underrette Havarikommisionen om de jernbaneulykker og -hændelser, styrelsen bliver bekendt med."

*Gældende formulering**Lovforslaget*

§ 21 r. Havarikommissionen har uden retskendelse adgang til at foretage undersøgelse af jernbanekøretøjer 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.

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

10. I § 21 s, stk. 2, 1. pkt., indsættes efter "resultater": "og eventuelle anbefalinger".

11. I § 21 s indsættes efter stk. 3 som nyt *stk. 4*:
 "Stk. 4. Trafikstyrelsen giver mindst én gang om året tilbagemelding til Havarikommissionen om, hvilke foranstaltninger der er gennemført eller planlagt som resultat af anbefalinger i Havarikommissionens rapporter og redegørelser."
 Stk. 4 bliver herefter stk. 5.

Gældende formulering

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.

Lovforslaget

12. § 21 t, stk. 5, affattes således:

”*Stk. 5.* Havarikommisionen offentliggør hvert år senest den 30. september en beretning om sin virksomhed på jernbaneområdet. Samtidig med offentliggørelsen sendes beretningen til Det Europæiske Jernbaneagentur.”

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 erindringskrivelser vedrørende de nævnte gebyrer.

Stk. 3. Beløbene med påløbne renter kan indrives ved udpantning.

Kapitel 9

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 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**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 i indtil 2 år.

Stk. 3. Straffen kan stige til fængsel i 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 frataget 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 skærpende 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 skærpende omstændigheder fængsel indtil 2 år for overtrædelse af bestemmelser i forordninger fastsat af Den Europæiske Union 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.

§ 22 a. Ret til at udføre sikkerhedsklassificerede funktioner skal fratages, 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

Stk. 7. Er en person, der har ret til at udføre sikkerhedsklassificerede funktioner, i medfør af færdselsloven frataget retten til at føre motordrevet køretøj ubetinget, kan Trafikstyrelsen, for det tidsrum fratagelsen 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

§ 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.

Lovforslaget

13. Efter § 22 a indsættes:

”§ 22 b. Den, der i overensstemmelse med regler fastsat i medfør af § 21 l, stk. 6, har foretaget anmeldelse om forhold, der ikke har medført en hændelse eller ulykke på jernbaneområdet, kan ikke for det pågældende forhold straffes for overtrædelse af § 19, stk. 2, § 20, § 21, stk. 1, §§ 21 a-d, § 21 g, bestemmelser fastsat i medfør af § 21 h, 1. pkt., § 25, stk. 2, eller § 26.”

*Gældende formulering**Lovforslaget*

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.

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. 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.

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.

*Gældende formulering**Lovforslaget*

§ 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

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.

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.

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

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.

Gældende formulering

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

§ 1. Trafikministeren bemyndiges til i overensstemmelse med aftale af 5. april 2000 mellem regeringen, Amtsrådsforeningen i Danmark og Hovedstadens Udviklingsråd at overdrage de staten tilhørende aktier i privatbaneaktieselskaber til vedkommende amtsråd og Hovedstadens Udviklingsråd.

Lovforslaget

§ 2

I lov nr. 1317 af 20. december 2000 om amtskommunernes overtagelse af de statslige ejerandele i privatbanerne, som ændret ved § 2 i lov nr. 1452 af 22. december 2004, foretages følgende ændring:

1. I § 1 indsættes som *stk. 2*:

”*Stk. 2.* Transport- og energiministeren bemyndiges til efter aftale med parterne i den i *stk. 1* nævnte aftale at fastsætte regler om opgørelsen af minimumsomfanget af togbetjeningen på privatbanestrækninger.”

§ 3

I lov nr. 582 af 24. juni 2005 om trafikkselskaber foretages følgende ændring:

1. Efter § 18 indsættes i *kapitel 2*:

”*Trafikbetjening på privatbanestrækninger og ikke koncessionerede banestrækninger*

§ 18 a. Transport- og energiministeren bemyndiges til efter aftale med parterne i aftale af 5. april 2000 mellem regeringen, Amtsrådsforeningen og Hovedstadens Udviklingsråd at fastsætte regler om opgørelsen af minimumsomfanget af togbetjeningen på privatbanestrækninger og den i § 17 nævnte ikke koncessionerede banestrækning Høng-Slagelse.”

§ 4

Stk. 1. Loven træder i kraft den 1. februar 2006.

Gældende formulering

Lovforslaget

Stk. 2. § 17, stk. 2, som affattet ved denne lovs § 1, nr. 4, gælder for forsikringspolicer tegnet den 1. februar 2006 eller senere.

Stk. 3. Transport- og energiministeren fastsætter tidspunktet for ikrafttræden af § 3.

Til lovforslag nr. L 23. Skriftlig fremsættelse (5. oktober 2005)

Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):

Herved tillader jeg mig for Folketinget at fremsætte:

Forslag til lov ændring af lov om jernbane. lov om amtskommunernes overtagelse af de statslige ejerandele i privatbanerne og lov om trafik-selskaber (EU's 2. jernbanepakke, indberetning af sikkerhedsmæssige uregelmæssigheder, forsikring m.v.)

(Lovforslag nr. L 23).

Ved lovforslaget gennemføres først og fremmest dele af 2. jernbanepakke, i dette tilfælde forhold vedrørende jernbanesikkerhed. Der laves herudover regler vedrørende blandt andet indberetning af sikkerhedsmæssige uregelmæssigheder og forsikring. Endvidere ændres i loven om amtskommunernes overtagelse af de statslige ejerandele i privatbanerne og i lov om trafik-selskaber.

Der er vedrørende forholdene om jernbanepakken tale om krav om offentliggørelse af Trafikstyrelsens og Havarikommisionens årsrapporter, krav til meddelelser til Havarikommisionen og krav vedrørende opfølgningen på Havarikommisionens anbefalinger.

Der foreslås endvidere en præcisering af lovens anvendelsesområde for letbaner. Der foreslås, at bestemmelserne om sikkerhed og ansvar i jernbaneloven gælder for letbaner (metro), hvorimod visse bestemmelser om tilladelse til at drive jernbanevirksomhed og forvalte jernbaneinfrastruktur, ikke skal finde anvendelse for letbaner.

Endvidere foreslås det, for at undgå den situation at en jernbaneulykke ikke vil være forsik-

ringsdækket, at en jernbanevirksomheds- eller jernbaneinfrastrukturforvalters forsikringsselskab fortsat skal hæfte i en begrænset periode efter en forsikringspolicies ophør. Forslaget svarer i store træk til den ordning, som allerede i mange år har været en del af luftfartsloven.

Med forslaget indføres herudover en indberetningsordning vedrørende forhold, der ikke er jernbaneulykker eller -hændelser, der forbedrer Trafikstyrelsens mulighed for at kunne udføre et effektivt forebyggende jernbanesikkerhedsmæssigt arbejde. Ordningen indebærer personers og virksomheders indberetning af sikkerhedsmæssige uregelmæssigheder, for hvilke der gælder strafrihed og hvilke er beskyttet for aktindsigt af en speciel tavshedspligt. Transport- og energiministeren bemyndiges efter lovforslaget til at fastsætte nærmere regler om, i hvilke tilfælde der skal gives indberetning, hvornår og i hvilken form indberetningen skal gives, samt hvad den skal indeholde.

For så vidt angår lov om amtskommunernes overtagelse af de statslige ejerandele i privatbanerne bemyndiges transport- og energiministeren til at fastsætte bestemmelser om opgørelsen af minimumsomfanget af togbetjeningen på privatbanerne. Da denne lov forventes ophævet i forbindelse med at bestemmelserne om privatbanerne lov om trafik-selskaber sættes i kraft, foreslås en samtidig tilpasning af lov om trafik-selskaber.

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