

Lovforslag nr. L 127. Fremsat den 1. februar 2007 af transport- og energiministeren (Flemming Hansen)

Forslag

til

Lov om ændring af lov om jernbane

(Krav om beredskab, betalingsordning for lokomotivføreruddannelsen, Trafikstyrelsens beføjelser m.v.)

§ 1

I lov om jernbane, jf. lovbekendtgørelse nr. 1171 af 2. december 2004, som senest ændret ved lov nr. 1422 af 21. december 2005, foretages følgende ændringer:

1. I § 2, stk. 2, ændres »§§ 3-5« til: »§ 5«.

2. § 3, stk. 1, ophæves, og i stedet indsættes:

»Ret til at drive jernbanevirksomhed kræver tilladelse og sikkerhedscertifikat udstedt af Trafikstyrelsen for Jernbane og Færger (Trafikstyrelsen).«

Stk. 2. Ret til at forvalte jernbaneinfrastruktur kræver tilladelse og sikkerhedsgodkendelse udstedt af Trafikstyrelsen.«

Stk. 2 bliver herefter stk. 3.

3. I § 4, stk. 1, nr. 8, og i § 4, stk. 2, nr. 1, ændres »en godkendt jernbanesikkerhedsorganisation« til: »et godkendt sikkerhedsledelsessystem«.

4. Efter § 4 indsættes:

»§ 4 a. Transport- og energiministeren kan fastsætte regler om certificering af virksomheder og personer, som udfører opgaver for jernbanevirksomheder eller jernbaneinfrastrukturforvaltere.«

5. I § 5 ændres »lov om jernbanesikkerhed m.v.« til: »denne lov«.

6. I § 6 indsættes efter stk. 1 som nyt stykke:

»Stk. 2. Transport- og energiministeren kan fastsætte regler om, at jernbanevirksomheder, der udfører passagertrafik som offentlig service,

skal indgå i en pligtig betalingsordning efter objektive kriterier i forbindelse med lokomotivføreruddannelsens praktiske del.«

Stk. 2 bliver herefter stk. 3.

7. Efter § 8 c indsættes:

»Kapitel 4 b

Beredskab

§ 8 d. Jernbanevirksomheder og jernbaneinfrastrukturforvaltere skal foretage nødvendig planlægning og træffe nødvendige foranstaltninger for at sikre jernbanen og jernbanedriften i beredskabssituationer og andre ekstraordinære situationer. Jernbanevirksomheder og jernbaneinfrastrukturforvaltere skal indbyrdes koordinere planlægning og udførelse af beredskabsopgaver, herunder også vedrørende jernbanesikringsopgaver.

Stk. 2. Jernbanevirksomheder og jernbaneinfrastrukturforvaltere forpligtes til i de situationer, der er nævnt i stk. 1, mod fuld erstatning at stille transportkapacitet til disposition efter transport- og energiministerens nærmere bestemmelse.

Stk. 3. Trafikstyrelsen varetager den overordnede koordinering vedrørende beredskabsarbejdet og fører tilsyn hermed.

Stk. 4. Transport- og energiministeren kan fastsætte regler om sikring af jernbanen og varetagelse af beredskabsarbejdet. Transport- og energiministeren kan i den forbindelse fastsætte regler om udførelse af tilsyn med beredskabsarbejdet, herunder om jernbanevirksomhedernes

og jernbaneinfrastrukturforvalternes fremsendelse af materiale som grundlag for tilsynet og om tilsynets beføjelser i forhold til disse virksomheder.

Stk. 5. Personer, der deltager i beredskabsarbejdet, er under ansvar efter straffelovens §§ 152-152 e forpligtet til over for uvedkommende at hemmeligholde fortrolige oplysninger, som de får kendskab til i forbindelse med beredskabsarbejdet, jf. dog stk. 6.

Stk. 6. De fortrolige oplysninger, der er omfattet af stk. 5, kan videregives til udenlandske myndigheder og internationale organisationer, når det følger af Danmarks internationale forpligtelser.

Kapitel 4 c

Markeds- og konkurrenceovervågning

§ 8 e. Transport- og energiministeren kan fastsætte regler om udøvelse af markeds- og konkurrenceovervågning på jernbaneområdet og om jernbaneydelser i forbindelse hermed, herunder om organiseringen af opgaverne på området.«

8. I § 12, stk. 1, ændres »Banedanmark« til: »Trafikstyrelsen«.

9. § 21 e affattes således:

»§ 21 e. Infrastrukturforvalteren eller Trafikstyrelsen har, hvis det skønnes nødvendigt, til enhver tid mod behørig legitimation uden retskendelse adgang til at foretage jordbundsundersøgelser, opmålinger, afmærkninger og andre undersøgelser af udendørs arealer med henblik på at foretage undersøgelser og projektering af nye baneanlæg eller ændringer af bestående baneanlæg.

Stk. 2. Ejeren af arealet skal underrettes skriftligt senest 8 dage inden gennemførelsen af undersøgelserne m.v. efter stk. 1.

Stk. 3. Erstatning for skade, som måtte blive påført grundejeren ved de i stk. 1 nævnte foranstaltninger, fastsættes, hvis der ikke kan indgås aftale med ejeren herom, ved taksation efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.«

10. *Overskriften* til kapitel 8 c affattes således:

»Jernbanesikkerhed og interoperabilitet«

11. I § 21 h, 1. pkt., indsættes efter »sikkerhed«: »og interoperabilitet«.

12. I § 21 h, 2. pkt., ændres »sikkerhedschefens« til: »sikkerhedsdirektørens« og »sikkerhedschefen« til: »sikkerhedsdirektøren«.

13. I § 21 h indsættes som stk. 2:

»Stk. 2. Transport- og energiministeren kan fastsætte regler om helbredsforhold for personer, der udfører sikkerhedsklassificerede funktioner på jernbaneområdet, herunder om udtagning af blod-, sved- og urinprøver i forbindelse med helbredsundersøgelse.«

14. § 21 i, stk. 1, nr. 4, affattes således:

»4) at jernbaneinfrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder har etableret og vedligeholder et sikkerhedsledelsessystem samt råder over de nødvendige sikkerheds-, registrerings- og kontrolsystemer i forhold til de pågældende typer infrastruktur, materiel, trafik m.v.«.

15. I § 21 i, stk. 1, indsættes som nr. 6 og 7:

»6) at jernbanevirksomheder og jernbaneinfrastrukturforvaltere udarbejder handlings-, beredskabs- og informationsplaner m.v., jf. § 8 d, stk. 3, og

7) at gældende regler om interoperabilitet overholdes.«

16. I § 21 i indsættes efter stk. 2, som nyt stykke:

»Stk. 3. Trafikstyrelsen kan stille krav om, at der for jernbanevirksomhedens og infrastrukturforvalterens regning skal anvendes sagkyndig bistand i forbindelse med tilsyn.«

Stk. 3 bliver herefter stk. 4.

17. I § 21 j indsættes som stk. 3:

»Stk. 3. Trafikstyrelsen kan kræve, at virksomheder, der ønsker styrelsens godkendelse i henhold til stk. 1, skal anvende sagkyndig bistand, herunder assessorbistand, i forbindelse med godkendelsen.«

18. § 21 k, stk. 4, affattes således:

»Stk. 4. Jernbaneinfrastruktur må ikke tages i brug, før Trafikstyrelsen har udstedt en ibrugtagningstilladelse. Trafikstyrelsen kan endvidere udstede typegodkendelse af delsystemer.«

19. I § 21 q, stk. 2, indsættes efter »politiet«: »i forståelse med Havarikommissionen«.

20. I § 22, stk. 1, nr. 4, udgår: »eller«.

21. § 22, stk. 1, nr. 5, affattes således:

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

22. I § 22, stk. 1, indsættes som nr. 6:

»6) ikke efterkommer kravene i § 8 d, stk. 1 og 2.«

23. § 24, stk. 2, affattes således:

»Stk. 2. Afgørelser i medfør af § 6, § 8, stk. 1 og 5-7, samt §§ 9-11 kan påklages til Jernbaneklagenævnet. I sager, der vedrører priser, øvrige aftalevilkår samt krydssubsidiering i medfør af § 6 og § 10 indhenter Jernbaneklagenævnet en bindende udtalelse fra Konkurrencerådet, inden nævnet træffer endelig afgørelse. Afgørelser i medfør af 2. pkt. kan indbringes for Konkurrenceankenævnet.«

24. I § 24 indsættes efter stk. 3 som nyt stykke:

»Stk. 4. Afgørelser i medfør af § 8, stk. 2, 2. pkt., og stk. 3-4, kan påklages til Klagenævnet for Udbud. Bestemmelserne i lov om Klagenævnet for Udbud og bestemmelser fastsat i medfør heraf om klagenævnets sammensætning, dets sagsbehandling, sanktioner og adgang til at klage over klagenævnets afgørelser, herunder indbringelse for domstolene, finder tilsvarende anvendelse.«

Stk. 4 og 5 bliver herefter stk. 5 og 6.

25. I § 24, stk. 4, 1. pkt., der bliver stk. 5, 1. pkt., indsættes efter »herunder«: »om klagefrister eller om,«.

26. I § 24 indsættes som stk. 7:

»Stk. 7. Jernbaneklagenævnet fastsætter selv sin forretningsorden.«

27. I § 24 a indsættes som stk. 3 og 4:

»Stk. 3. Transport- og energiministeren kan bemyndige sagkyndige, private virksomheder eller offentlige institutioner til at udøve ministerens beføjelser efter denne lov til at foretage typegodkendelser, prøvninger og eftersyn af emballage til farligt gods m.v.

Stk. 4. Transport- og energiministeren kan endvidere bemyndige sagkyndige, private virksomheder eller offentlige institutioner til at udøve ministerens beføjelser vedrørende godkendelse og afprøvning af specifikke sikkerhedsmæssige tekniske indretninger m.v.«

28. § 28 ophæves.

§ 2

Transport- og energiministeren fastsætter tidspunktet for lovens ikrafttræden. Ministeren kan herunder fastsætte, at lovens enkelte bestemmelser træder i kraft på forskellige tidspunkter.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Lovforslagets indhold

Lovforslaget indeholder for det første bestemmelser om beredskab, herunder jernbanesikring, på jernbaneområdet. Loven indeholder i dag ikke nogen generel og dækkende bestemmelse vedrørende beredskabsarbejdet på jernbaneområdet. I dag ligger myndighedsansvaret for beredskabet på jernbaneområdet i Transport- og Energiministeriets departement. Det er hensigten, at Trafikstyrelsen fremover skal forestå tilsynet og den overordnede koordinering af beredskabsområdet, herunder også vedrørende jernbanesikring.

For det andet indeholder lovforslaget bestemmelser om markeds- og konkurrenceovervågning m.v. i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/12/EF af 26. februar 2001 om ændring af Rådsk Direktiv 91/440/EØF om udvikling af Fællesskabets jernbaner og 2001/14/EF af 26. februar 2001 om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur samt sikkerhedscertificering. Direktiverne indeholder bl.a. krav om, at der føres et tilsyn, hvor hovedopgaven er at sikre en fair og ikke-diskriminerende adgang til jernbanenettet og ydelser forbundet hermed.

For det tredje tilpasses jernbanelovens bestemmelse jernbanesikkerhedsdirektivet, der er gennemført i dansk ret i 2006 ved bekendtgørelse.

For det fjerde foreslås det, at Trafikstyrelsens beføjelser præciseres og tilpasses den udvikling, der har været på styrelsens område siden dens etablering. Det gælder også anvendelsen af assessorer og sagkyndig bistand i forbindelse med tilsyn.

For det femte indebærer lovforslaget, at transport- og energiministeren bemyndiges til at fastsætte regler med henblik på, at jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik, forpligtes til at indgå i en betalingsordning i forbindelse med lokomotivføreruddannelsens praktiske del.

1.1. Beredskab

1.1.1. Gældende ordning

Bestemmelserne i beredskabslovens §§ 24-28 fastlægger, hvilke myndigheder samt offentlige og private virksomheder og institutioner der skal planlægge for eller yde bistand til planlægningen eller udførelsen af opgaver inden for den civile sektors beredskab.

Det fremgår af beredskabslovens § 24, stk. 1, jf. lov bekendtgørelse nr. 137 af 1. marts 2004 med senere ændringer, at de enkelte ministre hver inden for deres område skal planlægge for opretholdelse og videreførelse af samfundets funktioner i tilfælde af ulykker og katastrofer, herunder krigshandlinger. Denne forpligtelse afspejler det sektoransvarsprincip, der gælder inden for den civile sektors beredskab.

Beredskabsarbejdets grundelementer er forebyggelse, håndtering og genopretning i forbindelse med ekstraordinære situationer, herunder ulykker, katastrofer, terrorhandlinger etc. Under beredskabsarbejdet på jernbaneområdet henhører også jernbanesikring, som kort kan defineres som tiltag for at sikre jernbanen mod udefra kommende uønskede hændelser, herunder terrorhandlinger, rettet mod jernbanen og passagererne og til at håndtere en opstået situation, herunder at sørge for genopretning.

Lov om jernbane indeholder i dag ikke en generel og dækkende bestemmelse vedrørende beredskabsarbejdet på jernbaneområdet. Ministeren har dog i et vist omfang mulighed for at give de enkelte virksomheder konkrete påbud efter beredskabslovens § 28, stk. 1 og 2. Vedkommende minister kan pålægge offentlige og private virksomheder og institutioner at yde bistand ved planlægningen eller udførelsen af opgaver inden for den civile sektors beredskab (stk. 1) og pålægge offentlige myndigheder samt offentlige og private virksomheder og institutioner at træffe foranstaltninger, for så vidt angår varer, tjenesteydelser, produktionsmidler m.v. inden for deres normale virksomhed, hvis dette er påkrævet af hensyn til udførelsen af opgaver inden for den civile sektors beredskab (stk. 2). Desuden indeholder jernbanesikkerhedsdi-

rektivet, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/49/EF af 29. april 2004 om jernbanesikkerhed, der er implementeret i dansk ret ved bekendtgørelse nr. 38 af 23. januar 2006, en enkelt bestemmelse om udarbejdelse af bl.a. beredskabsplaner i katastrofesituationer i forbindelse med virksomhedernes sikkerhedsledelsessystem. Endvidere er der i § 28 i lov om jernbane fastsat en bestemmelse, der vedrører en mindre del af beredskabet, idet bestemmelsen alene angår sikring af transportkapacitet under ekstraordinære forhold. Endelig gælder der på baggrund af internationale konventioner også bestemmelser om beredskab og sikring ved transport af farligt gods. Disse bestemmelser er implementeret i den danske lovgivning ved BJ (Bestemmelser for Jernbane) nr. 6-020.001 af 28. juni 2005 om bestemmelser om sikring af højrisikogods ved RID (Reglement for international jernbanetransport af farligt gods) kapitel 1.10.

1.1.2. Transport- og Energiministeriets overvejelser

Den øgede privatisering og udbudsstrategi på jernbaneområdet og den latente terrortrussel har aktualiseret en øget fokus på beredskabet på jernbaneområdet. Det anses af den grund for hensigtsmæssigt, at regulering af beredskabet på jernbaneområdet lovfæstes i hovedloven inden for sektoren – d.v.s i lov om jernbane. Dette stemmer også med synspunktet om, at sektoransvarsprincippet bl.a. indebærer en forpligtelse for ministrene til at sørge for den nødvendige lovgivning m.v. på beredskabsområdet inden for egen sektor.

Der foreslås derfor indsat en bestemmelse om beredskab, herunder jernbanesikring i lov om jernbane. Dette beredskab er en del af den civile sektors beredskab efter beredskabsloven, der er rettet mod alle ulykker og katastrofer, herunder også terrorangreb og krigshandlinger, jf. også ovenfor.

Hensigten med den nye bestemmelse er således at give hjemmel til at fastsætte generelle og mere detaljerede regler om beredskabet, herunder jernbanesikring.

Den nye bestemmelse fastsætter et generelt krav om beredskab, herunder jernbanesikring, for de nævnte virksomheder og omfatter dermed også de virksomheder, som endnu ikke måtte have et tilstrækkeligt beredskab. Virksomhederne vil således på baggrund af sektorlovgivningen fremover skulle etablere det fornødne beredskab som en normal og integreret del af deres virksomhed. Omkostningerne ved beredskab på baggrund af sådanne generelle regler afholdes af den

enkelte virksomhed. Der vil i forbindelse med lovens ikrafttræden og den nærmere udmøntning ved bekendtgørelser blive taget højde for, at virksomhederne kan få tid til at indrette sig efter bestemmelserne.

Behovet for at indføre en ny bestemmelse om beredskab, herunder jernbanesikring, skyldes, at bestemmelsen i beredskabslovens § 28 kun kan anvendes ved udstedelse af egentlige påbud i konkrete situationer og tilmed kun har en begrænset anvendelse, jf. ovenfor. Bestemmelsen kan således ikke benyttes som hjemmel til at fastsætte generelle regler. Hertil kommer, at den nuværende bestemmelse i § 28 i lov om jernbane ikke kan anses for dækkende for beredskabsarbejdet, idet den alene angår sikring af transportkapacitet under ekstraordinære forhold. Endvidere skal nævnes, at selvom der med indførelsen af jernbanesikkerhedsdirektivet i dansk ret er fastsat bestemmelse om, at jernbanevirksomheder og infrastrukturforvalter skal udarbejde handlings-, beredskabs- og informationsplaner i tilfælde af katastrofesituationer på jernbaneområdet, og Trafikstyrelsen er tillagt kompetence på området, findes bestemmelsen i direktivet isoleret set ikke at kunne sikre tilvejebringelse af klare retningslinier for, hvilke krav myndighederne nærmere kan stille til virksomhedernes beredskabsarbejde, herunder jernbanesikring. Det skal i øvrigt nævnes, at der i EU-regi er et arbejde i gang vedr. udarbejdelse af handlingsplan på anti-terrorområdet om bl.a. terrorsikring af passagertransport på land.

Det anses for væsentligt af hensyn til sikring af jernbanen, at der gælder en speciel tavshedspligt for så vidt angår beredskabsforhold, idet en sådan tavshedspligt vil give større sikkerhed for, at der ikke sker offentliggørelse, herunder efter reglerne om merof-fentlighed, af fortrolige oplysninger.

Lignende regulering af beredskabsforhold i sektorlovgivningen er sket på energiområdet ved lovændringer i 2002 (lov nr. 316 af 22. maj 2002 om ændring af lov om elforsyning og visse andre energilove). Også på havneområdet er der sket tiltag ved lovændring i 2003 (lov nr. 1221 af 27. december 2003 om ændring af lov om havne og om ophævelse af visse love om anlæg af havne).

På baggrund af ovennævnte er det ministeriets vurdering, at det er hensigtsmæssigt at fastsætte en hjemmel vedrørende beredskab, herunder jernbanesikring, i lov om jernbane. I den forbindelse vægter hensynet til den øgede privatiseringsgrad og muligheden for forebyggelse og mindselse af skadevirkningerne ved eventuelt terrorangreb betragteligt.

1.2. Markeds- og konkurrenceovervågning

1.2.1. Gældende ordning

Ifølge Artikel 10, nr. 7 i Europa-parlamentets og Rådets direktiv 2001/12/EF og Artikel 30 i direktiv 2001/14/EF er EU's medlemsstater forpligtiget til at oprette et særligt tilsynsorgan (Regulatory Body) med hovedopgaverne at sikre en fair og ikke-diskriminerende adgang til jernbanenettet og ydelser forbundet hermed. Tilsynsorganet (Regulatory Body) blev i Danmark ved implementeringen af første jernbepakke placeret i Transport- og Energiministeriets departement. Endvidere blev Jernbaneklagenævnets kompetence udvidet i forbindelse hermed.

Ultimo 2004 udarbejdede EU-Kommissionen en status over de forskellige medlemslandes tiltag på området. Heraf fremgår, at medlemslandene har valgt forskellige løsninger på etableringen af tilsynsorganet samt forskellige tolkninger af tilsynsorganets formål og funktion.

Visse af EU's medlemsstater har, som Danmark hidtil også har gjort det, placeret tilsynsorganet i landets transportministerium. Dette gælder bl.a. Finland, Frankrig og Italien. I Frankrig udgør tilsynsorganet en »passiv« ekspertkommission, der tager sig af klager. Italien har etableret en proaktiv rådgiver for ministeren i forhold til de regulatoriske politikker på området for ministeriet. I Danmark har tilsynsorganet haft en passiv rolle.

I andre medlemsstater er tilsynsorganet placeret uafhængigt af landets ministerium ansvarlig for transport. Dette gælder lande som Tyskland, England, Østrig, Sverige, Holland, Portugal, Schweiz, Litauen og Letland. I Østrig, Holland, Schweiz og England er tilsynet oprettet med opgaver svarende til direktivets Artikel 30. I Tyskland og Sverige er tilsynsorganet lagt sammen med sikkerhedsmyndigheden og har her en proaktiv rolle. Schweiz har oprettet en uafhængig, men passiv klageinstans.

1.2.2. Transport- og Energiministeriets overvejelser

Markedsovervågning har med tiden fået en stigende betydning i takt med udviklingen i såvel Danmark som i EU, hvor der forventes flere og forskelligartede aktører på markedet. Med lovforslaget indsættes en bestemmelse om markedsovervågning i lov om jernbane. Området har stor bevågenhed fra EU's side. Som ovenfor nævnt er det Transport- og Energiministeriets departement – og i et vist omfang Jernbaneklagenævnet som klageinstans, der hidtil har varetaget opgaverne på området. Det er hensigten, at departementets opgaver på sigt skal overgå til Trafikstyrelsen. Det forventes, at eventuelle klager over afgørel-

ser, som træffes af tilsynsorganet, vil skulle påklages til Jernbaneklagenævnet. Jernbaneklagenævnet har allerede i dag - i et vist omfang - kompetencen til bl.a. at behandle klager over afgørelser inden for det område, der er omhandlet i den nye § 8 e. Der er endvidere ved lovens § 24, stk. 4, mulighed for, at transport- og energiministeren - om nødvendigt - kan udvide Jernbaneklagenævnets kompetence.

Det uafhængige tilsynsorgans opgaver relaterer sig til såvel infrastrukturforvaltningen og dens administration som til markeds- og konkurrenceovervågning samt klager m.v. Det fremgår af direktiverne, at tilsynsorganet bl.a. skal være klageorgan i relation til beslutninger taget af en infrastrukturforvalter eller jernbanevirksomhed omkring forhold vedrørende diskriminerende adgangsbetingelser. Enhver ansøger eller interesseret part kan således indgive en klage til tilsynsorganet, hvis denne efter egen opfattelse er blevet behandlet uretfærdigt, er blevet offer for diskriminering eller skadet på anden måde.

Direktiverne fastlægger forskellige krav til den kontrakt, som udarbejdes mellem en infrastrukturforvalter og en jernbanevirksomhed. I den sammenhæng kan en medlemsstat kræve, at en sådan kontrakt skal forhåndsgodkendes af tilsynsorganet.

Tilsynsorganet skal herudover overvåge konkurrencen på markedet for ydelser på jernbaneanrådet. I sin overvågning skal tilsynsorganet tage stilling til klager eller på eget initiativ træffe beslutning om hensigtsmæssige nødvendige tiltag for at korrigere uønskede udviklingstendenser.

Det er hensigten, at medlemsstaternes tilsynsorganer med hjælp fra EU-Kommissionen skal udveksle informationer om deres arbejde, principper for beslutningstagning og praksis. Dette har til formål at udvikle en fælles tilgang til området.

1.3. Tilpasning af lovens bestemmelser efter jernbanesikkerhedsdirektivet samt direktiverne om interoperabilitet.

1.3.1. Gældende ordning

Lovforslaget indeholder ikke nogen gennemførelse af EU-direktiver, men kun en tilpasning af jernbanelovens bestemmelser på baggrund af direktiver, der allerede er gennemført i dansk ret.

Jernbanevirksomheder og jernbaneinfrastrukturforvaltere skal i henhold til § 3, stk. 1, i nærværende lov og i henhold til § 1 bekendtgørelserne om sikkerheds-certifikater (sikkerhedscertifikatbekendtgørelserne), have sikkerhedscertifikat udstedt af Trafikstyrelsen til drift af deres virksomhed.

I forlængelse af gennemførelsen af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/49/EF af 29. april 2004 om bl.a. *jernbanesikkerhed* i EU (jernbanesikkerhedsdirektivet) i dansk ret (bekendtgørelse nr. 38 af 23. januar 2006 om gennemførelse af jernbanesikkerhedsdirektivet), er der foretaget en tilpasning af bekendtgørelserne om sikkerhedscertifikat til henholdsvis jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere. Fremover skal jernbanevirksomhederne fortsat have et sikkerhedscertifikat, mens infrastrukturforvalterne skal indhente en sikkerhedsgodkendelse fra Trafikstyrelsen. De overordnede krav til sikkerhedscertificeringen i henhold til jernbanesikkerhedsdirektivet fremgår af direktivets art. 9-12 samt bilag III. Herudover er der krav i form af erklæringer i tilknytning til sikkerhedscertifikater, der vedrører specifikke dele af nettet i direktivets bilag IV.

Ved lov nr. 1422 af 21. december 2005 om ændring af lov om jernbane, lov om ændring af lov om amtskommunernes overtagelse af de statslige ejerandele i privatbanerne og lov om trafiksselskaber, blev der ligeledes foretaget enkelte tilpasninger af bestemmelser i lov om jernbane efter jernbanesikkerhedsdirektivet. Denne tilpasning vedrørte hovedsageligt opgaver vedrørende undersøgelsesmyndigheden Havarikommisjonen for Civil Luftfart og Jernbane.

Ved gennemførelse af *interoperabilitet* i det transeuropæiske jernbanesystem ligger der en målsætning om at gøre det muligt og sikkert på tværs af Europa at gennemføre en konstant og vedvarende grænseoverskridende togtrafik, som kan præstere de ydelser, som forudsættes for de enkelte strækninger i normal drift. Forudsætningen for en sådan grænseoverskridende trafik i Fællesskabet og EØS er, at der gennemføres en omfattende harmonisering af alle forskriftsmæssige, tekniske og driftsmæssige betingelser for, at sådan en jernbanetrafik kan realiseres, efterfulgt af en faktisk omstilling til disse harmoniserede krav til drift og teknik i de enkelte medlemsstater.

Med vedtagelsen af de tre direktiver om interoperabilitet på Fællesskabets jernbaner (Rådets Direktiv 96/48/EF af 23. juli 1996, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/16/EF af 19. marts 2001, Europa-Parlamentets og Rådets Direktiv 2004/50/EF af 29. april 2004) er det afklaret, at man i Fællesskabet ønsker at fjerne de teknologiske hindringer for, at tog kan køre grænseoverskridende trafik mellem alle EU's medlemsstater. Målet med direktiverne har - udover at fremme interoperabiliteten - været at udvikle den grænseoverskridende jernbanetrafik og at bidrage til en gradvis gennemførelse af det indre marked for transport, udstyr og tjenester til opbygning, fornyelse,

omlægning og drift af det transeuropæiske jernbanesystem. De tre direktiver omfatter fra 1. maj 2006 hele det sammenhængende europæiske jernbanenet.

Det betyder, at interoperable løsninger skal anvendes i forbindelse med ibrugtagning i forbindelse med større projekter af nyanlagte, opgraderede og renoverede jernbanestrækninger, efter at direktivernes bestemmelser er trådt i kraft.

1.3.2. Transport- og Energiministeriets overvejelser

En af ændringerne i forbindelse med jernbanesikkerhedsdirektivet er, at der bliver stillet krav til både jernbanevirksomheder og jernbaneinfrastrukturforvaltere om, at de skal have et »*sikkerhedsledelsessystem*«. I dag er der krav om, at virksomhederne skal have en sikkerhedsorganisation.

Ved et sikkerhedsledelsessystem forstås den organisation og de systemer, en infrastrukturforvalter eller jernbanevirksomhed etablerer for at opnå en sikker ledelse af sin virksomhed. Indtil nu har der været krav om, at virksomhederne skal have en sikkerhedsorganisation og kravet om procedurer, der gennemfører virksomhedernes sikkerhedspolitik.

Med sikkerhedsledelsessystemet stilles der skærpede krav til virksomhederne, herunder at virksomhederne skal:

- have procedurer og metoder for risikovurderinger og implementering af risikostyringsforanstaltninger til anvendelse ved ombygning, nyanlæg og drift, og
- udarbejde handlings-, beredskabs- og informationsplaner med de relevante offentlige myndigheds godkendelse (se også de almindelige bemærkninger, afsnit I om Beredskab).

Sikkerhedscertifikatet og sikkerhedsgodkendelserne vil ligeledes indeholde certificering i henhold til nationale krav.

For så vidt angår jernbanevirksomhederne fremgår det endvidere af jernbanesikkerhedsdirektivet, at den del af sikkerhedscertifikatet, der omhandler sikkerhedsledelsessystemet og som er udstedt af andre medlemsstater i Den Europæiske Union, skal anerkendes i hele Fællesskabet. Det forudsættes, at alle jernbanevirksomheder i EU senest i 2011 skal være indehaver af et harmoniseret sikkerhedscertifikat.

Som nævnt ovenfor vil infrastrukturforvalterne fremover skulle indhente en sikkerhedsgodkendelse fra Trafikstyrelsen. Denne godkendelse indeholder ligeledes krav om et sikkerhedsledelsessystem. Det er dog ikke hensigten, at infrastrukturforvalternes sikkerhedsgodkendelse, herunder godkendelsens del om sikkerhedsledelsessystem, skal anerkendes i andre EU-lande, sådan som det forholder sig med jernbane-

F. t. l. vedr. lov om jernbane

virksomhederne, idet infrastrukturforvalterne ikke forventes at skulle forvalte infrastruktur i andre lande.

Indførelse af *interoperabilitet* på Fællesskabets jernbaner er et omfattende projekt, som gennemføres gradvist. Udmøntningen af direktivernes krav til interoperabilitet sker således gradvist gennem fastsættelsen af Kommissionsbeslutninger om Tekniske Specifikationer for Interoperabilitet (TSI), som iværksætter kravene til harmonisering på det samlede jernbanesystems delområder over en årrække.

I takt med at TSI'erne træder i kraft, er det medlemsstaternes henholdsvis jernbanevirksomhedernes forpligtelse at effektuere de krav til det pågældende delsystem, som den enkelte TSI fastlægger. Ved indførelse af interoperabilitetsbegrebet flere steder i lovens kapitel 8 c om jernbanesikkerhed m.v., præciseres det, at Trafikstyrelsen varetager denne opgave sammen og i forbindelse med sikkerhedsopgaverne.

1.4. Trafikstyrelsens beføjelser og arbejdsområde

1.4.1. Gældende ordning

Ifølge jernbanesikkerhedsdirektivet har alle, der opererer på jernbanesystemet, dvs. infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder, det fulde ansvar for sikkerheden på deres respektive del af systemet. Sikkerhedsdirektivet pålægger medlemsstaterne at sondre mellem dette umiddelbare ansvar for sikkerheden og sikkerhedsmyndighedernes opgave med at opstille nationale rammer for reguleringen af sikkerheden og føre tilsyn med virksomhedernes indsats på det sikkerhedsmæssige område.

1.4.2. Transport- og Energiministeriets overvejelser

Trafikstyrelsens beføjelser foreslås præciseret og tilpasset den udvikling, der har været på styrelsens område siden dens etablering. Der vil her være tale om tilpasning og præcisering af enkelte af de beføjelser, som styrelsen allerede har i dag, jf. især lovforslagets nr. 8, 9, 16 og 17. Der tænkes således bl.a. på brug af eksterne sagkyndige og assessorer, hvilket er personer der ikke er ansat i Trafikstyrelsen, men som virker som særlig sagkyndig ekspertbistand.

Endvidere vil der blive tillagt transport- og energiministeren nogle flere beføjelser, som i et vist omfang ligger inden for de sagsområder, der allerede er delegeret til Trafikstyrelsen. Dette gælder især bestemmelserne i lovforslagets nr. 13 og 27.

1.5. Betalingsordning for lokomotivføreruddannelsens praktiske del

1.5.1. Gældende ordning

I dag har transport- og energiministeren hjemmel til efter § 6, stk. 1, at pålægge jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere mod betaling at uddanne jernbaneteknisk personale for andre virksomheder. Det fremgår af lovforsarbejderne at sigtet har været at få hjemmel til at kunne pålægge jernbanevirksomheder at uddanne især lokomotivførere for andre jernbanevirksomheder.

I oktober 2005 blev der etableret en lokomotivføreruddannelse i offentligt regi, hvor skoledelen af uddannelsen foregår i Undervisningsministeriets regi, og den praktiske del af uddannelsen foregår i jernbanevirksomhederne. For at øge incitamentet over for jernbanevirksomhederne til at uddanne det fornødne antal lokomotivførere og dermed undgå flaskehalse har det været jernbanebranchens intention at etablere en finansieringsforening med henblik på solidarisk at refundere branchens udgifter i forbindelse med den praktiske del af lokomotivføreruddannelsen. Det har dog ikke været muligt for branchen at etablere en forpligtende ordning. Det er således hensigten, at lovforslaget skal gøre det muligt at etablere en forpligtende brugerbetalingsordning i statsligt regi.

1.5.2. Transport- og Energiministeriets overvejelser

Den gældende § 6, stk. 1, åbner som ovenfor nævnt adgang for, at ministeren kan pålægge jernbanevirksomheder at uddanne lokomotivførere for andre jernbanevirksomheder mod betaling, men åbner *ikke* adgang for at fastsætte regler, hvorefter jernbanevirksomhederne forpligtes til at indgå i en betalingsordning, hvor virksomhederne betaler et forholdsmæssigt bidrag efter objektive kriterier. Det objektive kriterium skal overvejes nærmere, men forventes enten at være antallet af ansatte lokomotivførere i det enkelte selskab eller omfanget af det enkelte selskabs produktion målt i togtimer.

Således er der behov for at udvide ministerens myndighed i den nuværende § 6, stk. 1, til også at omfatte muligheden for at fastsætte regler for, at jernbanevirksomheder, der udfører offentlig service trafik, betaler til en ordning der tilgodeser det samlede behov for uddannelse af lokomotivførere. Ideen hermed er at øge incitamentet til at uddanne lokomotivførere, idet virksomhederne under alle omstændigheder skal betale til uddannelsen af disse. Der vil således ikke være noget økonomisk incitament til, at virksomhederne ikke lader uddanne lokomotivførere.

Det er hensigten, at den enkelte jernbanevirksomhed forholdsmæssigt bidrager til en betalingsordning på grundlag af et i forvejen fastlagt objektive kriterium som for eksempel antal ansatte lokomotivførere i virksomheden eller antal kørte togtimer.

Det er endvidere hensigten, at Trafikstyrelsen skal administrere en sådan ordning. Trafikstyrelsen forudsættes i den forbindelse at opkræve bidrag hos jernbanevirksomheder, der udfører offentlig service trafik og udbetale kompensation til de jernbanevirksomheder, der uddanner lokomotivførere.

Med henblik på at Trafikstyrelsen kan fastlægge det samlede behov for praktikpladserne, er det nødvendigt, at man har overblik over de enkelte operatørers behov for at få uddannet lokomotivførere. For at kunne danne sig et sådant overblik foreslås det, at operatørerne mindst en gang årligt melder til Trafikstyrelsen, hvilket uddannelsesbehov man forudser i det følgende år.

På baggrund af operatørernes indmeldinger foretager Trafikstyrelsen herefter en vurdering af de samlede omkostninger til den praktiske del af lokomotivføreruddannelsen for det aktuelle år, inklusiv Trafikstyrelsens omkostninger til administration af ordningen. Herefter vil omkostningerne blive fordelt ud på de enkelte jernbanevirksomheder ud fra ovennævnte objektive kriterier. Trafikstyrelsens udgifter til administration betales således gennem operatørernes årlige bidrag til betalingsordningen.

Trafikstyrelsens vurdering af refusionsbeløbet vil være baseret på en generel vurdering af omkostningsniveauet for den praktiske del af uddannelsen. Trafikstyrelsen vil således ikke årligt skulle beregne operatørernes konkrete omkostningsniveau. Der vil dog blive mulighed for at foretage en løbende pris- og lønopregning på de årlige refusionsstørrelser pr. uddannet lokomotivfører, såfremt det reelle omkostningsniveau for uddannelsen tilsiger dette. Det forventes, at refusionsbeløbet vil blive i størrelsesordenen 327.000 kr. (2006-prisniveau) ved etableringen af ordningen.

På denne måde sikres en uafhængighed mellem jernbanevirksomhedernes udgifter og jernbanevirksomhedernes uddannelsesbehov.

Der vil efterfølgende blive foretaget en regulering, såfremt det viser sig, at uddannelsesbehovet har været ændret i forhold til operatørernes udmeldinger forud for uddannelsesåret. Tidspunkterne for reguleringen vil blive fastlagt administrativt.

Trafikstyrelsens refusion af virksomhedernes omkostninger vil sikre, at jernbanevirksomhederne bliver kompenseret for deres uddannelsesomkostning med halvdelen af refusionen efter endt uddannelse, og re-

sten når lokomotivføreren har været ansat i virksomheden et år. Virksomhedernes mulighed for refusion er således afhængig af uddannelsesomfanget, mens virksomhedernes udgift kun indirekte er afhængig af uddannelsesomfanget, idet de øvrige jernbanevirksomheder også er med til at finansiere uddannelsen.

2. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Det forventes, at lovforslaget vil medføre begrænsede negative økonomiske og administrative konsekvenser for Trafikstyrelsen. Der afsættes 2 ekstra årsværk til Trafikstyrelsen i forbindelse med tilsynet med og den øgede fokus på beredskabsarbejdet, herunder især vedrørende jernbanesikring. Kompensationsordningen vedrørende lokomotivføreruddannelsen medfører merudgifter i Trafikstyrelsen, som forudsættes finansieret via bidrag fra jernbanevirksomhederne. Lovforslaget indebærer ikke yderligere omkostninger for det offentlige.

3. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

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

Lovforslaget vil kunne medføre begrænsede negative administrative og økonomiske konsekvenser for jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere i kraft af bestemmelser om beredskabsarbejde og tilsynsarbejde (egenkontrol). Det skal nævnes, at en del af virksomhederne allerede har etableret et beredskab i en eller anden form – og at der således vil være tale om et supplement til det eksisterende. For så vidt angår DSB og Banedanmark ligger der allerede omfattende beredskabsplaner m.v.

For så vidt angår krav om certificering af entreprenører og virksomheder, der på jernbaneområdet udfører opgaver for jernbanevirksomheder og jernbaneinfrastrukturforvaltere, forventes til gengæld positive konsekvenser, idet virksomhederne får nogle muligheder, som de ikke tidligere havde.

For så vidt angår administrative konsekvenser for erhvervslivet har forslaget været sendt til Erhvervs- og Selskabsstyrelses Center for Kvalitet i Erhvervsregulering (CKR) med henblik på en vurdering af, om forslaget skal forelægges Økonomi- og Erhvervsministeriets virksomhedspanel. CKR vurderer ikke, at forslaget indeholder administrative konsekvenser i et omfang, der berettiger, at lovforslaget bliver forelagt et virksomhedspanel. Forslaget bør derfor ikke forelægges et af Økonomi- og Erhvervsministeriets virksomhedspaneler.

4. Miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget forventes ikke at have miljømæssige konsekvenser.

5. Forholdet til EU-retten

Lovforslaget indeholder tilpasninger af jernbanelovens regler og terminologi på baggrund af direktiver, som allerede er gennemført i dansk ret.

Der foretages således en justering af enkelte bestemmelser i forhold til 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), der er gennemført i dansk ret den 23. januar 2006. Lovforslaget indeholder også konsekvensrettelser i henhold til 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.

6. Høring

Lovforslaget er sendt i høring hos de myndigheder og organisationer, der fremgår af bilag 1 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 regioner	Ingen	Lovforslaget indeholder begrænsede merudgifter for Trafikstyrelsen. Der afsættes 2 ekstra årsværk til Trafikstyrelsen.
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Lovforslaget medfører begrænsede negative (øgede) administrative konsekvenser for Trafikstyrelsen ved ny opgavevaretagelse.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Begrænsede negative økonomiske konsekvenser for jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere i kraft af bestemmelser om beredskabsarbejde og tilsynsarbejde (egenkontrol).
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Sikkerhedsledelsessystemet kan integreres med ledelsessystemer	Begrænsede negative administrative konsekvenser for jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere i kraft af bestemmelser om beredskabsarbejde og tilsynsarbejde (egenkontrol).
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter, men foretager en tilpasning af jernbanelovens bestemmelser på baggrund af direktiver, der allerede er gennemført i dansk ret.	

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Ved lovforslaget fastsættes, at bestemmelserne om tilladelse, sikkerhedscertifikat og sikkerhedsgodkendelse, der gælder for jernbanevirksomheder og infra-

strukturforvaltere, også skal gælde for den københavnske metro.

Til nr. 2

I forlængelse af gennemførelsen af jernbanesikkerhedsdirektivet foretages der en tilpasning af lovens § 3. Ændringen indebærer, at infrastrukturforvalterne fremover skal have en sikkerhedsgodkendelse fra Tra-

fikstyrelsen i stedet for som hidtil et sikkerhedscertifikat. Jernbanevirksomhederne skal fortsat have et sikkerhedscertifikat. Det har derfor været nødvendigt at dele bestemmelsen op i et stk. 1 og stk. 2 for at præcisere denne forskel, således at stk. 1 omhandler jernbanevirksomheder, og stk. 2 omhandler infrastrukturforvaltere.

De nye sikkerhedscertifikater og sikkerhedsgodkendelser vil indeholde en a)- del og en b)- del.

A)-delen indeholder krav om, at virksomhederne skal have et sikkerhedsledelsessystem. Denne del gælder både for jernbanevirksomhederne og for jernbaneinfrastrukturforvalterne.

B)-delen for jernbanevirksomhederne indeholder krav om, at jernbanevirksomheden skal have truffet forholdsregler for at opfylde de øvrige sikkerhedskrav fastsat i Tekniske Specifikationer for Interoperabilitet og i henhold til lov om jernbane, herunder ibrugtagningstilladelse til rullende materiel og certificering af personale.

B)-delen for infrastrukturforvalterne omfatter en bekræftelse af, at infrastrukturforvalteren accepterer at opfylde en række specifikke krav af hensyn til sikker udformning, vedligeholdelse og drift af jernbaneinfrastrukturen, herunder i relevant omfang vedligeholdelse og drift af trafikkontrol og signalsystem.

Det er hensigten, at sikkerhedscertifikatets del a), som udstedes af andre medlemsstater i Den Europæiske Union i medfør af EU-regler, anerkendes i Danmark. Dette vil kun gælde for jernbanevirksomhederne, der får udstedt et sikkerhedscertifikat men ikke for jernbaneinfrastrukturforvalterne, der opnår en sikkerhedsgodkendelse.

Se også afsnit 1.3.2 i de almindelige bemærkninger.

Til nr. 3.

Den foreslåede ændring er en tilpasning til sikkerhedsdirektivet, der i artikel 29 ændrer i direktiv 95/18/EF (licensdirektivet) vedrørende kravet til faglig kompetence. Ændringen indebærer, at kravene til faglig kompetence er opfyldt, når den jernbanevirksomhed, der søger om en tilladelse, har eller vil få en ledelsesorganisation, som er i besiddelse af den viden og/eller erfaring, der er nødvendig for at føre en sikker og pålidelig kontrol og tilsyn med den form for drift, der er angivet i tilladelsen.

Til nr. 4.

Det foreslås, at transport- og energiministeren bebyndiges til at fastsætte bestemmelser om certificering af andre virksomheder end jernbanevirksomheder. Her tænkes primært på certificering af entreprenører, der udfører opgaver på jernbanenettet samt

virksomheder, der står for kørsel af måletog eller målevogn. Dette vil muliggøre, at entreprenørerne og virksomhederne, der står for kørsel af måletog eller målevogn, fremover selv kan færdes på jernbanenettet med materiel og materiale til eget brug. En sådan certificeringsordning anvendes allerede i dag for så vidt angår entreprenører i Sverige, og tilsvarende regler er undervejs i EU-regi. EU-Kommissionen har fremsat forslag herom. Forslaget blev fremsat i juni 2006 på et møde i Artikel 21-Udvalget, der er nedsat i henhold til interoperabilitetsdirektiverne og som også anvendes ved møder om forhold vedrørende jernbanesikkerhedsdirektivet. I udvalget deltager medlemslandene og EU-Kommissionen. Her blev der opnået enighed om forslaget. Det er hensigten, at entreprenører, der udfører opgaver på jernbanenettet, og virksomheder, der står for kørsel af måletog eller målevogn, skal anses for at være jernbanegodsvirksomheder. I første omgang vil der være tale om, at entreprenører og virksomheder, der står for kørsel af måletog eller målevogn, skal have et sikkerhedscertifikat.

Til nr. 5.

Der foreslås en sproglig tilpasning af de i loven allerede gældende regler. Lov om jernbanesikkerhed blev ophævet i forbindelse med ikrafttræden af lov om jernbane i 2004. Bestemmelserne fra lov om jernbanesikkerhed er indarbejdet i lov om jernbane.

Til nr. 6

Ændringen skal ses som en udvidelse af bestemmelsen i § 6, stk. 1, således at jernbanevirksomheder, der udfører passagertransport som offentlig service, kan forpligtes til efter objektive kriterier at indbetale til en puljeordning, hvorved det sikres, at der uddannes et tilstrækkeligt antal lokomotivførere. Ændringen vil selvsagt ikke få virkning for Metroen, da denne er førerløs.

Der henvises i øvrigt til afsnit 1.5.

Til nr. 7

Der indsættes to nye kapitler i loven, der henholdsvis vedrører beredskab, herunder jernbanesikring, samt markedsovervågning.

Til § 8 d

Det foreslås i stk. 1, at jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere på jernbaneområdet nu generelt pålægges en pligt til at sikre det nødvendige beredskab. Beredskabsarbejdet omhandler især udarbejdelse af beredskabsplaner m.v., der er udtryk for virksomhedens planlægning og tiltag for at forebygge og

håndtere en krisesituation, herunder også at sikre genopretning af driften.

Pligten til at udarbejde beredskabsplaner m.v., herunder også det som kaldes sikringsplaner, følger allerede i et vist omfang af jernbanesikkerhedsdirektivets bestemmelser om krav til sikkerhedsledelsessystemer, men bestemmelsen i stk. 1 går videre i den forstand, at den udover pligten til at foretage nødvendig beredskabsplanlægning tillige fastlægger en forpligtelse for virksomhederne til at koordinere deres arbejde. Denne pligt vil gælde for alle jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere, herunder også for de virksomheder der transporterer farligt gods. Koordineringsopgavens omfang og indhold vil afhænge af, i hvilket omfang den pågældende virksomhed har kontaktflader til de øvrige virksomheder. F.eks. vil der givet skulle ske en koordinering mellem Banedanmark og de jernbanevirksomheder, som kører på statens net – men også mellem i hvert fald visse jernbanevirksomheder indbyrdes.

Dette skyldes, at jernbanenet er et sammenhængende system, hvilket køreplankoordineringen også afspejler. Det er derfor vigtigt, at informationer, som den ene virksomhed i en beredskabssituation ligger inde med, kommer videre til bl.a. andre operatører, hvorved passagerens sikkerhed m.v. bedre beskyttes. Hvis der f.eks. er ekstreme vejforhold i en del af landet, hvorfor togdriften derfor indstilles, er det vigtigt, at passagererne får besked om dette, således at de f.eks. ved skift mellem banerne ikke efterlades på øde stationer uden mulighed for at komme videre.

For så vidt angår forslaget til bestemmelsen i stk. 2 er der tale om en i realiteten uændret gengivelse af den hidtidige bestemmelse i § 28. Dog er nu også jernbaneinfrastrukturforvaltere medtaget. Det skyldes, at man i dag i højere grad opdeler mellem jernbanevirksomhed og infrastrukturforvaltere, end da bestemmelsen blev til. Bestemmelsen foreslås flyttet, således at beredskabsforhold er samlet i § 8 d. I forhold til stk. 1 og regler fastsat efter stk. 4, der handler om pligter og regler, som gælder generelt for de nævnte virksomheder, er der ved stk. 2 givet ministeren adgang til at give den enkelte virksomhed pålæg om at stille transportkapacitet til rådighed. Bestemmelsen er således et udtryk for, at den regulering, som ministeren skal varetage efter sektoransvarsprincippet, som det kommer til udtryk i beredskabslovens § 24 og § 28, er fastlagt i sektorlovgivningen. Bestemmelsen går specifikt på at skaffe adgang til transportkapacitet ved ekstraordinære forhold.

Som det fremgår af forslaget til bestemmelsen i stk. 3, er det Trafikstyrelsen, der fører tilsyn med, at jern-

banevirksomhederne og infrastrukturforvalterne udfører de opgaver, som er fastlagt i stk. 1, og i øvrigt følger regler udstedt med hjemmel i stk. 4. Trafikstyrelsen får i den forbindelse bl.a. til opgave overordnet at koordinere udarbejdelsen af virksomhedernes beredskabs- og sikringsplaner, herunder for farligt gods.

Ved stk. 4 sikres det, at transport- og energiministeren kan fastsætte generelle regler i forbindelse med virksomhedernes varetagelse af beredskabsopgaverne i stk. 1, herunder også vedrørende jernbanesikring, som især angår tiltag til modvirkning af terrorangreb. I øvrigt vil ministeren kunne fastsætte regler i forbindelse med virksomhedernes varetagelse af opgaverne i stk. 1, herunder nærmere om den koordinerede indsats, samt om Trafikstyrelsen tilsyn m.v.

Det er hensigten, at der vil blive tale om regler, der har lighed med de regler, der gælder for energisektoren, og som for el-forsyningsvirksomheder findes i bekendtgørelse nr. 58 af 17. januar 2005 om beredskab for elsektoren. Dog vil reglerne selvfølgelig blive fastlagt under behørig hensyntagen til sektorernes forskelligheder.

Det er hensigten, at reglerne overordnet vil indeholde bestemmelser om følgende emner:

- a) Kortlægning og vurdering af risici i forbindelse med ekstraordinære situationer med henblik på at vurdere behovet for indsats for at imødegå disse risici, f.eks. ved gennemførelse af risiko- og sårbarhedsanalyser.
- b) Forebyggende foranstaltninger f.eks. for at reducere risikoen for, at ekstraordinære situationer indtræffer eller for at give øget robusthed over for sådanne situationer.
- c) Konsekvensreducerende foranstaltninger i tilfælde af, at ekstraordinære situationer indtræffer.
- d) Genopretningsforanstaltninger efter skader som følge af ekstraordinære situationer.
- e) Løbende vedligeholdelse af beredskabet, bl.a. ved øvelser og anden kompetenceudvikling.

Nogle af de elementer, der skal indgå i de beredskabsplaner, som virksomhederne skal udarbejde, vil omfatte virksomhedens planlægning for at håndtere ekstraordinære situationer, herunder beslutningsprocesser for krisehåndtering, information af relevante parter og eventuelle muligheder for indsættelse af yderligere ressourcer i krisehåndteringen i form af ekstra personel eller materiel, - f.eks. med hjælp fra andre virksomheder i henhold til aftaler herom.

Herudover kan der blive tale om fastsættelse af regler vedrørende Trafikstyrelsens opgaver efter stk. 3.

Det skal i sammenhæng med beredskabsopgaverne understreges, at der altid gælder et proportionalitets-

hensyn, således at virksomhederne ikke pålægges mere arbejde og flere omkostninger end rimeligt set i sammenhæng med en forsvarlig håndtering af de i stk. 1 angivne situationer. Hertil kommer også, at visse virksomheder er af en sådan art eller størrelse, at der kan blive tale om forskellige krav til beredskabsniveauet. Der vil således være stor forskel på, om der er tale om jernbanevirksomheder, som kører på hovedstrækninger med mange tusinder af passagerer hver dag, eller om der er tale om en privatbane med et betydeligt mindre passagerantal.

De foreslåede bestemmelser i stk. 5 og 6 om tavshedspligt skal ses i lyset af, at personer i forbindelse med beredskabsarbejdet kan få kendskab til meget fortrolige oplysninger set i forhold til den latente terrortrussel. Der er tale om en speciel tavshedspligt i lighed med den bestemmelse, der er gennemført på havneområdet, jf. § 14 a, stk. 2 og 3, i lov nr. 1221 af 27. december 2003 om ændring af lov om havne og om ophævelse af visse love om anlæg af havne. Konsekvensen af bestemmelsen vil bl.a. være, at de omhandlede oplysninger ikke bliver omfattet af adgangen til aktindsigt efter lov om offentlighed i forvaltningen. Tavshedspligten gælder også, såfremt der gøres brug af eksterne eksperter.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger, afsnit 1.1.

Til § 8 e

Den nye bestemmelse fastslår i stk. 1, at transport- og energiministeren kan fastsætte regler i forbindelse med markedsovervågning af jernbaneområdet. Det følger af EU-direktiver, jf. også afsnit 1.2.1., at medlemslandene har en overordnet pligt til at overvåge markedet på jernbaneområdet og herved sikre en fair og ikke-diskriminerende adgang til jernbanenettet og ydelser forbundet hermed. Det forventes, at dette tilsyn på sigt vil blive overdraget til Trafikstyrelsen.

Nedenfor redegøres for de hovedopgaver, som direktiverne lægger op til, at tilsynsorganet vil skulle varetage, og som ministeren derfor også ville kunne fastsætte nærmere regler om:

- At være klageorgan for forhold vedrørende diskriminerende adgangsbetingelser på jernbaneområdet.
- At sikre, at de afgifter, der fastsættes af infrastrukturforvalteren, er ikke-diskriminerende.
- At overvåge forhandlinger om afgiftsniveauet mellem en ansøger og en infrastrukturforvalter.
- At overvåge konkurrencen på markedet for jernbanydelser.

- At udveksle informationer om dets arbejde, principper for beslutningstagning og praksis med tilsvarende tilsynsorganer i de øvrige medlemsstater.

Til nr. 8

I forbindelse med udarbejdelsen af lov om jernbanevirksomhed i 1998 (lov nr. 289 af 18. maj 1998) blev det fastlagt, at jernbanevirksomhedernes forretningsbetingelser skulle indsendes til Banestyrelsen (Banedanmark). I 1998 var der ikke nogen egentlig jernbanebranche, idet der foruden DSB kun var de 13 privatbaner. På det tidspunkt var det naturligt, at jernbanevirksomhederne skulle indsende deres forretningsbetingelser til Banestyrelsen. Alternativt skulle forretningsbetingelserne have været indsendt til Trafikministeriets departement (Transport- og Energiministeriet). I dag vil det være mere naturligt, at denne opgave varetages af Trafikstyrelsen og ikke af infrastrukturforvalteren Banedanmark, idet der er tale om en myndighedsopgave, jf. lovens § 12. Banedanmark har i dag status som en statsvirksomhed under Transport- og Energiministeriet og er en virksomhed, der normalt ikke varetager myndighedsopgaver.

Til nr. 9

Der foretages en modernisering af lovens § 21 e om opmåling på privat grund efter den praksis der allerede i dag bruges ved opmåling. Tilsvarende bestemmelse er specifikt for Trafikstyrelsen indsat i lovforslaget om projektering af jernbaneanlæg København-Ringsted, der er fremsat i Folketinget i december 2006.

Siden 1920'erne har der i lovgivning på jernbaneområdet eksisteret en bestemmelse om, at enhver grundejer måtte tåle, at jernbanemyndigheden foretog visse undersøgelser på privat grund med mindst 8 dages varsel.

En af Trafikstyrelsens opgaver er planlægning af nye baneanlæg tillige med opgaver om planlægning af ændring af bestående baneanlæg.

I forbindelse med varetagelse af ovennævnte opgaver er det en gang imellem nødvendigt at foretage jordbundsundersøgelser, afmærkninger, opmålinger eller andre undersøgelser i marken på privatejet grund.

For at det offentlige kan foretage disse undersøgelser, er der i henhold til § 21 e i lov om jernbane fastsat en bestemmelse om, at enhver grundejer efter offentlig bekendtgørelse eller direkte skriftlig henvendelse fra infrastrukturforvalteren med mindst 8 dages varsel skal give alle vedkommende adgang til at foretage disse undersøgelser.

Bestemmelsen har som nævnt eksisteret i tidligere lovgivning på jernbaneområdet og er løbende blevet overført til ny lovgivning.

Trafikstyrelsen blev oprettet i 2003, og planlægningsopgaverne på jernbaneområdet blev udskilt fra Banestyrelsen (Banedanmark). Indtil da blev planlægningsopgaverne varetaget af Banestyrelsen (Banedanmark), der ligeledes er statens infrastrukturforvalter. Bestemmelserne om opmåling m.v. kom i den forbindelse kun til at gælde for infrastrukturforvaltere. Da det er Trafikstyrelsen, som foretager opmålingerne m.v. i forbindelse med udarbejdelse af anlægsprojekterne, er Trafikstyrelsen nødt til, når styrelsens medarbejdere eller rådgivere har behov for at foretage sådanne opgaver, at bede Banedanmark eller andre infrastrukturforvaltere om at advisere berørte grundejere, så Trafikstyrelsen får adgang til at varetage disse opgaver på privat grund.

Der foreslås derfor en ændring af lovens § 21 e, således at Trafikstyrelsen får hjemmel til umiddelbart at anvende bestemmelsen.

Trafikstyrelsen, infrastrukturforvalteren eller den, der af Trafikstyrelsen er bemyndiget hertil, skal med mindst 8 dages varsel ved direkte skriftlig henvendelse give de pågældende berørte grundejere besked om, at undersøgelserne vil blive udført. Herudover vil Trafikstyrelsen eller infrastrukturforvalteren i de stedlige blade med mindst 8 dages varsel bekendtgøre, at der foretages udendørs undersøgelser, og hvor undersøgelserne vil blive foretaget.

Det foreslås i stk. 1, at Trafikstyrelsen eller infrastrukturforvalteren, hvis det skønnes nødvendigt, mod behørig legitimation uden retskendelse har adgang til at foretage de jordbundsundersøgelser, opmålinger, afmærkninger og andre undersøgelser af udendørs arealer med henblik på at foretage projektering og planlægning af nye baneanlæg eller ændringer af bestående anlæg. Det foreslås således, at Trafikstyrelsen eller infrastrukturforvalteren får adgang til at foretage de omhandlede undersøgelser uden retskendelse. Begrundelsen herfor er, at det vil være yderst begrænset, hvad en dommer i givet fald ville kunne tage stilling til, hvis der blev stillet krav om en retskendelse. Hertil kommer, at der alene vil være tale om adgang til udendørs undersøgelser og dermed ikke til private borgers boliger. På denne baggrund forekommer det hensigtsmæssigt at foreslå, at der ikke stilles krav om retskendelse for de omhandlede undersøgelser. Det er ved forslaget forudsat, at det er Trafikstyrelsen eller infrastrukturforvalteren, der træffer beslutninger om at foretage de pågældende undersøgelser uden retskendelse, men at den faktiske udførelse af undersøgelserne kan overlades til private, herunder f.eks. entreprenører eller landinspektører. De private skal i den forbindelse fremvise behørig legitimation for, at de er be-

rettigede til at udføre undersøgelserne. Trafikstyrelsen eller infrastrukturforvalteren skal efter forslagets stk. 2 med mindst 8 dages varsel ved direkte skriftlig henvendelse give de pågældende berørte grundejere besked om, at undersøgelserne vil blive udført. Herudover vil Trafikstyrelsen eller infrastrukturforvalteren i de stedlige blade med mindst 8 dages varsel bekendtgøre, at der foretages udendørs undersøgelser, og hvor undersøgelserne vil blive foretaget.

Såfremt grundejeren måtte blive påført skade ved de i stk. 1 nævnte undersøgelser, fastsættes der efter forslaget i stk. 3, hvis der ikke kan indgås aftale med ejeren herom, erstatning for sådan skade ved taksation efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Til nr. 10 og 11

Bestemmelsen er en præcisering af de opgaver, som Trafikstyrelsen allerede i dag varetager i henhold til interoperabilitetsdirektiverne, hvor bemyndigelsen er tillagt Trafikstyrelsen. Se også afsnit 1.3.

Det fremgår af interoperabilitetsdirektiverne, at de væsentlige krav, som interoperable løsninger skal tilstræbe at opfylde, er sikkerhed, teknisk kompatibilitet, miljø og sundhed.

Til nr. 12

Det foreslås, at sikkerhedschefen ændres til sikkerhedsdirektøren, som svarer til den titel, som sikkerhedschefen har i dag. Der er tale om en tilpasning af bestemmelsen i forhold til stillingsbetegnelsen. Tilpasningen indebærer ikke nogen ændring i funktionen, som sikkerhedsdirektøren udfører.

Til nr. 13

I medfør af bekendtgørelse nr. 510 af 20. juni 2002 om helbreds krav på jernbaneområdet udsteder Trafikstyrelsen helbredsgodkendelser til personer, der udfører sikkerhedsklassificerede funktioner på jernbaneområdet.

Med henblik på at vurdere, om en person opfylder kravene i bekendtgørelsen, er der i samarbejde med Den Almindelige Danske Lægeforening udarbejdet attester til brug for det lægelige helbredscheck. På baggrund af disse attester vurderer Trafikstyrelsen, om personen opfylder kravene til at få en helbredsgodkendelse.

I visse situationer kan der være behov for at udstede en helbredsgodkendelse med vilkår. Adgangen til at stille vilkår fremgår ikke direkte af loven, som den foreligger i dag. Trafikstyrelsen kan dispensere fra kravene i helbreds bekendtgørelsen. Det er hensigten, at vilkårene skal formuleres på baggrund af en lægelig

vurdering og ud fra, hvad der er praksis på det konkrete lægelige område. Her tænkes især på behandling af hjertesygdomme, alkoholbehandlinger, m.v. Dette vil skabe fleksibilitet for den enkelte person, som alternativt ikke ville kunne få udstedt en helbredsgodkendelse. Endvidere vil der være behov for - i forbindelse med de regelmæssige helbredsundersøgelser af personer, som udfører sikkerhedsklassificerede funktioner - at kunne foretage blodprøver, som vil kunne påvise, hvorvidt vedkommende har et misbrug af alkohol eller euforiserende stoffer.

Til nr. 14

Der henvises til bemærkningerne til lovforslagets nr. 3.

Til nr. 15

Der foretages en tilpasning af lovens bestemmelse om Trafikstyrelsens tilsynsbeføjelser til jernbanesikkerhedsdirektivet.

Bestemmelsen supplerer bl.a. den foreslåede bestemmelse i § 8 d, stk. 3, jf. lovforslagets nr. 7, således at Trafikstyrelsen få mulighed for at anvende de tilsynsbeføjelser, som styrelsen normalt har for de sagsområder, der er underlagt deres tilsyn.

Til nr. 16 og 17

For at sikre, at Trafikstyrelsen i forbindelse med tilsyn med jernbanevirksomhederne og jernbaneinfrastrukturforvalterne samt i forbindelse med godkendelser råder over den nødvendige kompetence, åbnes der mulighed for, at der i forbindelse med ovennævnte opgaver kan inddrages personer som særlig sagkyndig ekspertbistand, uden at de er ansat i Trafikstyrelsen. Den særlig sagkyndige kan ikke operere på egen hånd, men skal alene bistå Trafikstyrelsens medarbejder(e) i forbindelse med vurdering af faktuelle forhold i relation til virksomhederne. Dette kunne f.eks. være en ekspert inden for korrosion i forbindelse med tilsyn med skinner udsat for tæring, eller en geolog i forbindelse med vurdering af infrastrukturforvalterens tilsyn og vedligehold med afvandingsanlæg og dæmninger. I forbindelse med tilsyn forventes bestemmelsen anvendt i begrænset omfang, idet bestemmelsen ikke er tænkt at bruges i forbindelse med Trafikstyrelsens almindelige tilsyn. Bestemmelsen om brug af sagkyndig bistand i forbindelse med tilsyn vil anvendes, hvor der har været anvendt sagkyndig bistand eller assessorbistand i forbindelse med godkendelsen. Det vil blive sikret, at disse typer af afgørelser vil kunne påklages til Jernbaneklagenævnet.

Til nr. 18

Bestemmelsen er en sproglig tilpasning til jernbanesikkerhedsdirektivet. Ved ibrugtagningstilladelse forstås tilladelse til at tage jernbaneinfrastruktur i brug.

Typegodkendelse anvendes i forbindelse med gentagen anvendelse af et detsystem.

Til nr. 19

Formålet med ændringen er at ensarte reglerne vedrørende undersøgelser på henholdsvis jernbane- og luftfartsområdet.

Den foreslåede ændring skal præcisere, at heller ikke politiet må »fjerne eller røre« indblandede køretøjer eller berørt jernbaneinfrastruktur, og at politiet ikke alene kan give tilladelse hertil. Havarikommissionen vil i undersøgelsesforløbet under videst muligt hensyntagen til politiets arbejde og genetableringen af trafik vurdere, hvornår der kan ske frigivelse af materiel, infrastruktur m.v.

En lignende bestemmelse findes også på luftfartsområdet.

Til nr. 20 og 21

Der er tale om konsekvensrettelser i forbindelse med indsættelsen af et nyt nummer i bestemmelsen, jf. lovforslagets nr. 22.

Til nr. 22

Da overtrædelse af § 8 d ikke umiddelbart er omfattet af straffebestemmelser i loven, er det nødvendigt med indføjeelse af en straffebestemmelse i § 22, stk. 1, nr. 6.

Den foreslåede straffebestemmelse skal ses i lyset af, at det kan være helt afgørende for krisesituationers opståen eller udvikling, at der - så vidt det er muligt - er forebygget og planlagt for sådanne situationer med henblik på en forsvarlig håndtering samt en begrænsning af skadernes omfang, herunder også for genopretning af driften. I sidste ende kan dette have afgørende betydning for passagerernes sikkerhed.

Straffebestemmelser i forskrifter udstedt med hjemmel i den nye § 8 d vil blive omfattet af de generelle bestemmelser om strafforskrifter i § 22, stk. 6, og der behøves derfor ikke en særskilt hjemmel i loven.

Til nr. 23 og 24

Efter jernbaneloven kan afgørelser vedrørende udbud af offentlig service kontrakter vedr. passagertrafik indbringes for Jernbaneklagenævnet, jf. jernbanelovens § 24, jf. § 8.

Ved en lovændring i 2003 blev det præciseret, at Jernbaneklagenævnets afgørelser ikke kunne indbrin-

F. t. l. vedr. lov om jernbane

ges for anden administrativ myndighed. Baggrunden herfor var, at det i forbindelse med udbuddet af Midt- og Vestjylland havde vist sig, at Klagenævnet for Udbud anså sig for kompetent i forhold til udbud efter jernbaneloven. På daværende tidspunkt fandt man, at det i hvert fald ikke var hensigtsmæssigt med to klageinstanser på området, og det blev derfor præciseret, at Jernbaneklagenævnets afgørelser ikke kunne indbringes for Klagenævnet for Udbud.

Jernbaneklagenævnets medlemmer er i besiddelse af jernbaneteknisk og -sikkerhedsmæssig samt samfundsøkonomisk og konkurrenceretlig ekspertise, men ikke egentlig udbudsretlig ekspertise.

Det foreslås derfor, at udbudsklagesagerne behandles af Klagenævnet for Udbud, der besidder særlig udbudsretlig ekspertise og erfaring.

Til nr. 25

Det foreslås, at transport- og energiministeren kan fastsætte regler om klagefrister. Der vil blive taget udgangspunkt i de frister, der gælder for sammenlignelige områder inden for den offentlige forvaltning.

Til nr. 26

Det foreslås, at der fastsættes bestemmelser om at Jernbaneklagenævnet selv kan fastsætte en forretningsorden. Forretningsordenen vil bl.a. omhandle Jernbaneklagenævnets opgaveområder, nævnets sammensætning, formandens opgaver, samt hvilke opgaver der varetages af sekretariatet, frist for indgivelse af oplysninger, regler i forbindelse med afstemninger i nævnet, beslutningsdygtighed m.v. i lighed med, hvad der normalt gælder for nævn.

Til nr. 27

Til stk. 1 og 2

Trafikstyrelsens opgaver og beføjelser i forhold til området farligt gods er begrænset til, jf. § 21 i, at føre

tilsyn med, at gældende regler vedrørende befordring af farligt gods overholdes.

Med lovforslaget kan Trafikstyrelsen bemyndige tredjepart til at udøve visse af ministerens beføjelser vedrørende farligt gods. Der vil være brug for at bemyndige tredjepart til at forestå typegodkendelser af emballager til farligt gods på jernbanen og at foretage periodiske eftersyn af ikke-trykbærende tanke i henhold til RID-reglementet.

Endvidere vil der være brug for at bemyndige tredjepart til at godkende og afprøve specifikke tekniske indretninger. Her tænkes bl.a. på godkendelse og afprøvning af dampkedler til veteranotog og lignende specifikke indretninger.

Til nr. 28

Bestemmelsen i § 28 foreslås ophævet, da bestemmelserne om beredskab nu samles i den nye § 8 d. En bestemmelse svarende til § 28 er således i en let omformuleret form medtaget i den nye § 8 d, stk. 2.

Til § 2

Det foreslås, at transport- og energiministeren fastsætter tidspunktet for lovens ikrafttræden, herunder at ministeren kan fastsætte, at lovens enkelte bestemmelser træder i kraft på forskellige tidspunkter.

Baggrunden for dette er, at mange af bestemmelserne kræver udarbejdelse af nærmere regler eller retningslinier, førend jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere har mulighed for at efterleve de nye bestemmelser. F.eks. er det en forudsætning for anvendelsen af bestemmelsen i den nye § 8 d, at der først udarbejdes nærmere regler, førend virksomhederne kan se, hvad der forventes af dem i forbindelse med beredskabsarbejdet, herunder også jernbanesikringsarbejdet. Der vil således blive taget højde for, at virksomhederne får en rimelig implementeringsfrist.

Det er hensigten, at alle nye bestemmelser er sat i kraft senest primo 2008.

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

Amtsrådsforeningen (nu Danske Regioner)
Hovedstadens Udviklingsråd (nu Trafikselskabet Movia)
Kommunernes Landsforening
DSB og DSB S-tog A/S
Ørestadsselskabet
Metro Service
Dansk Industri
Arriva Tog Danmark
Railion Denmark A/S
Dansk Jernbane Aps (nu CFL Cargo Danmark ApS)
Hovedstadens Lokalbaner A/S
Lokalbanen A/S
Nordjyske Jernbaner A/S
Hads-Ning Herreders Jernbane A/S
Vestsjællands Lokalbaner A/S
A/S Lollandsbanen
Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbane A/S
Dansk Jernbaneforbund
Jernbanernes Arbejdsgiverforening
Brancheforeningen for trafik og jernbane under HK
Erhvervsorganisationen HTSI
Statsansattes Kartel (STK)
Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik
HK Trafik og Jernbane
Arbejderbevægelsens Erhvervsråd
NOAH Trafik
Trafikforbundet

Bilag 2

Lovforslaget sammenholdt med gældende love

Gældende formulering

Lovforslaget

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

Stk. 2. Loven gælder, bortset fra §§ 3

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

§ 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,

1. I § 2, stk. 2, ændres »§§ 3-5« til: »§ 5«.

2. § 3, stk. 1, ophæves og i stedet indsættes:

»Ret til at drive jernbanevirksomhed kræver tilladelse og sikkerhedscertifikat udstedt af Trafikstyrelsen for Jernbane og Færger (Trafikstyrelsen).«

Stk. 2. Ret til at forvalte jernbaneinfrastruktur kræver tilladelse og sikkerhedsgodkendelse udstedt af Trafikstyrelsen.«

Stk. 2 bliver herefter stk. 3.»

*Gældende formulering**Lovforslaget*

- 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.

3. I § 4, stk. 1, nr. 8, og i § 4, stk. 2, nr. 1 ændres »en godkendt jernbanesikkerhedsorganisation« til: »et godkendt sikkerhedsledelsessystem«.

4. Efter § 4 indsættes:

»§ 4 a. Transport- og energiministeren kan fastsætte regler om certificering af virksomheder og personer, som udfører opgaver for jernbanevirksomheder eller jernbaneinfrastrukturforvaltere.«

§ 5. Ikkeerhvervsmæssig 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.

5. I § 5, ændres »lov om jernbanesikkerhed m.v.« til: »denne lov«.

Gældende formulering

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

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

Lovforslaget

6. I § 6 indsættes efter stk. 1 som nyt stykke:

»*Stk. 2.* Transport- og energiministeren kan fastsætte regler om, at jernbanevirksomheder, der udfører passagertrafik som offentlig service, skal indgå i en pligtig betalingsordning efter objektive kriterier i forbindelse med lokomotivføreruddannelsens praktiske del.«

Stk. 2 bliver herefter stk. 3.

7. Efter § 8 c indsættes:

»Kapitel 4 b

Beredskab

§ 8 d. Jernbanevirksomheder og jernbaneinfrastrukturforvaltere skal foretage nødvendig planlægning og træffe nødvendige foranstaltninger for at sikre jernbanen og jernbanedriften i beredskabssituationer og andre ekstraordinære situationer. Jernbanevirksomheder og jernbaneinfrastrukturforvaltere skal indbyrdes koordinere planlægning og udførelse af beredskabsopgaver, herunder også vedrørende jernbanesikringsopgaver.

Stk. 2. Jernbanevirksomheder og jernbaneinfrastrukturforvaltere forpligtes til, i de situationer der er nævnt i stk. 1, mod fuld erstatning at stille transportkapacitet til disposition efter transport- og energiministerens nærmere bestemmelse.

Stk. 3. Trafikstyrelsen varetager den overordnede koordinering vedrørende beredskabsarbejdet og fører tilsyn hermed.

*Gældende formulering**Lovforslaget*

Stk. 4. Transport- og energiministeren kan fastsætte regler om sikring af jernbanen og varetagelse af beredskabsarbejdet. Transport- og energiministeren kan i den forbindelse fastsætte regler om udførelse af tilsyn med beredskabsarbejdet, herunder om jernbanevirksomhedernes og jernbaneinfrastrukturforvalternes fremsendelse af materiale som grundlag for tilsynet, og om tilsynets beføjelser i forhold til disse virksomheder.

Stk. 5. Personer, der deltager i beredskabsarbejdet er under ansvar efter straffelovens §§ 152-152 e forpligtet til over for uvedkommende at hemmeligholde fortrolige oplysninger, som de får kendskab til i forbindelse med beredskabsarbejdet, jf. dog stk. 6.

Stk. 6. De fortrolige oplysninger, der er omfattet af stk. 5, kan videregives til udenlandske myndigheder og internationale organisationer, når det følger af Danmarks internationale forpligtelser.

Kapitel 4 c

Markeds- og konkurrenceovervågning

§ 8 e. Transport- og energiministeren kan fastsætte regler om udøvelse af markeds- og konkurrenceovervågning på jernbaneområdet og om jernbaneydelser i forbindelse hermed, herunder om organiseringen af opgaverne på området.«

§ 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 Banedanmark.

8. I § 12, stk. 1, ændres »Banedanmark« til: »Trafikstyrelsen«.

Gældende formulering

§ 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.

Kapitel 8 c

Jernbanesikkerhed m.v.

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

Lovforslaget

9. § 21 e affattes således:

»§ 21 e. Infrastrukturforvalteren eller Trafikstyrelsen har, hvis det skønnes nødvendigt, til enhver tid mod behørig legitimation uden retskendelse adgang til at foretage jordbundsundersøgelser, opmålinger, afmærkninger og andre undersøgelser af udendørs arealer med henblik på at foretage undersøgelser og projektering af nye baneanlæg eller ændringer af bestående baneanlæg.

Stk. 2. Ejeren af arealet skal underrettes skriftligt senest 8 dage inden gennemførelsen af undersøgelserne m.v. efter stk. 1.

Stk. 3. Erstatning for skade, som måtte blive påført grundejeren ved de i stk. 1 nævnte foranstaltninger, fastsættes, hvis der ikke kan indgås aftale med ejeren herom, ved taksation efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.«

10. *Overskriften* til kapitel 8 c affattes således:

»Jernbanesikkerhed og interoperabilitet«

11. I § 21 h, 1. pkt., indsættes efter »sikkerhed«: »og interoperabilitet«.

12. I § 21 h, 2. pkt., ændres »sikkerhedschefens« til: »sikkerhedsdirektørens« og »sikkerhedschefen« til: »sikkerhedsdirektøren«.

13. I § 21 h indsættes som *stk. 2*:

»*Stk. 2.* Transport- og energiministeren kan fastsætte regler om helbredsforhold for personer, der udfører sikkerhedsklassificerede funktioner på jernbaneområdet, herunder om udtagning af blod-, sved- og urinprøver i forbindelse med helbredsundersøgelse.«

*Gældende formulering**Lovforslaget*

§ 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.

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.

§ 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.

14. § 21 i, stk. 1, nr. 4, affattes således:

»4) at jernbaneinfrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder har etableret og vedligeholder et sikkerhedsledelsessystem samt råder over de nødvendige sikkerheds- registrerings- og kontrolsystemer i forhold til de pågældende typer infrastruktur, materiel, trafik m.v.,«.

15. I § 21 i, stk. 1, indsættes som nr. 6 og 7:

»6) at jernbanevirksomheder og jernbaneinfrastrukturforvaltere udarbejder handlings-, beredskabs- og informationsplaner m.v., jf. § 8 d, stk. 3, og

7) at gældende regler om interoperabilitet overholdes«.

16. I § 21 i indsættes efter stk. 2, som nyt stykke:

»Stk. 3. Trafikstyrelsen kan stille krav om, at der for jernbanevirksomhedens og infrastrukturforvalterens regning skal anvendes sagkyndig bistand i forbindelse med tilsyn.«

Stk. 3 bliver herefter stk. 4.

Bilag til f. t. l. vedr. lov om jernbane

Gældende formulering

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Lovforslaget

17. I § 21 j indsættes som *stk. 3*:

»*Stk. 3.* Trafikstyrelsen kan kræve, at virksomheder, der ønsker styrelsens godkendelse i henhold til *stk. 1*, skal anvende sagkyndig bistand, herunder assessorbistand i forbindelse med godkendelsen.«

18. § 21 k, *stk. 4*, affattes således:

»*Stk. 4.* Jernbaneinfrastruktur må ikke tages i brug før Trafikstyrelsen har udstedt en ibrugtagnings-tilladelse. Trafikstyrelsen kan endvidere udstede typegodkendelse af delsystemer.«

19. I § 21 q, *stk. 2*, indsættes efter »politiet«: »i forståelse med Havarikommissionen«.

*Gældende formulering**Lovforslaget*

- 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 Havarikommissionen 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.

20. I § 22, stk. 1, nr. 4, udgår: »eller«.

21. I § 22, stk. 1, nr. 5, affattes således:

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

22. I § 22, stk. 1, indsættes som nr. 6:

»6) ikke efterkommer kravene i § 8 d, stk. 1 og 2.«

§ 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 dennes suppleanter beskikkes efter indstilling fra Danmarks Tekniske Universitet. Medlemmet med samfundsøkonomisk ekspertise og dennes suppleant beskikkes efter indstilling fra Københavns Universitet. Medlemmet med konkurrenceretlig ekspertise og dennes suppleant beskikkes efter indstilling fra Konkurrencerådet.

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

23. § 24, stk. 2, affattes således:

»Stk. 2. Afgørelser i medfør af § 6, § 8, stk. 1 og 5-7, samt §§ 9-11 kan påklages til Jernbaneklagenævnet. I sager, der vedrører priser, øvrige aftalevilkår samt krydssubsidiering i medfør af § 6 og § 10 indhenter Jernbaneklagenævnet en bindende udtalelse fra Konkurrencerådet, inden nævnet træffer endelig afgørelse. Afgørelser i medfør af 2. pkt. kan indbringes for Konkurrenceankenævnet.«

Gældende formulering

§ 24 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.

§ 24 a. Trafikministeren kan bemyndige Trafikstyrelsen, Banedanmark 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, Banedanmark eller Havarikommissionen er tillagt efter loven.

Lovforslaget

24. I § 24 indsættes efter stk. 3 som nyt stykke:

»Stk. 4. Afgørelser i medfør af § 8, stk. 2, 2. pkt., og stk. 3-4, kan påklages til Klagenævnet for Udbud. Bestemmelserne i lov om Klagenævnet for Udbud og bestemmelser fastsat i medfør heraf om klagenævnets sammensætning, dets sagsbehandling, sanktioner og adgang til at klage over klagenævnets afgørelser, herunder indbringelse for domstolene, finder tilsvarende anvendelse.«

Stk. 4 og 5 bliver herefter stk. 5 og 6.

25. I § 24, stk. 4, 1. pkt., der bliver stk. 5, 1. pkt., indsættes efter »herunder«: »om klagefrister eller om,«.

26. I § 24 indsættes som stk. 7:

»Stk. 7. Jernbaneklagenævnet fastsætter selv sin forretningsorden.«

27. I § 24 a indsættes som stk. 3 og 4:

Gældende formulering

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

Lovforslaget

»*Stk. 3.* Transport- og energiministeren kan bemyndige sagkyndige, private virksomheder eller offentlige institutioner til at udøve ministerens beføjelser i denne lov til at foretage typegodkendelser, prøvninger og eftersyn af emballage til farligt gods m.v.

Stk. 4. Transport- og energiministeren kan endvidere bemyndige sagkyndige, private virksomheder eller offentlige institutioner til at udøve ministerens beføjelser vedrørende godkendelse og afprøvning af specifikke sikkerhedsmæssige tekniske indretninger m.v.«

28. § 28 ophæves.

§ 2

Transport- og energiministeren fastsætter tidspunktet for lovens ikrafttræden. Ministeren kan herunder fastsætte, at lovens enkelte bestemmelser træder i kraft på forskellige tidspunkter.

Til lovforslag nr. L 127. Skriftlig fremsættelse (1. februar 2007)

Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):

Herved tillader jeg mig for Folketinget at fremsætte:

Forslag til lov om ændring af lov om jernbane (Krav til beredskab, betalingsordning for lokomotivføreruddannelsen, Trafikstyrelsens beføjelser m.v.).

(Lovforslag nr. L 127).

Set i lyset af de terrorhændelser, der inden for de sidste år er sket i Europa, her tænkes specielt på terrorangrebene på passagertog i Madrid og London, er der behov for øget fokus på beredskabet inden for jernbanesektoren. Disse forhold, set i sammenhæng med den øgede privatisering og liberalisering inden for jernbanesektoren, nødvendiggør en øget regulering på området. Lovforslaget indeholder på den baggrund en bestemmelse, der indfører en pligt for jernbanevirksomheder og jernbaneinfrastrukturforvaltere til at planlægge og træffe nødvendige foranstaltninger for at sikre jernbanen og jernbanedriften i ekstraordinære situationer. Under beredskabsarbejdet inden for jernbaneområdet hører – ud over sikring i forbindelse med terrorangreb (security) – også ekstraordinære situationer som følge af større jernbaneulykker, ekstreme vejrforhold, krig m.v. Der lægges op til, at Trafikstyrelsen forestår tilsynet med og den overordnede koordinering af denne opgave på jernbaneområdet.

Lovforslaget lægger desuden op til en ændring vedrørende den praktiske del af uddannelsen som lokomotivfører, idet ministeren foreslås bemyndiget til at træffe bestemmelse om indførelse af en betalingsordning efter objektive kriterier for jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik. Formålet med indførelse af en sådan betalingsordning er at øge jernbanevirksomhedernes incitament til at uddanne det fornødne antal lokomotivførere.

I lovforslaget foreslås endvidere en tilpasning af lovtæksten på baggrund af direktiver, der alle-

rede er gennemført i dansk ret. Der er tale om ret forskellige emner, herunder myndighedsopgaven med at sikre en fair og ikke-diskriminerende adgang til jernbanenettet, samt om at jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere skal have et sikkerhedsledelsessystem. Lovforslaget indeholder dog ikke nogen gennemførelse af EU-direktiver.

Endvidere lægges der op til ændringer vedrørende transport- og energiministerens beføjelser m.v., herunder en præcisering og tilpasning af Trafikstyrelsens beføjelser. Transport- og energiministeren får således adgang til at fastsætte regler om certificering af andre virksomheder end jernbanevirksomheder. Her tænkes primært på certificering af entreprenører, der udfører opgaver på jernbanenettet. Lovforslaget foreslår endvidere udvidede beføjelser for ministeren til at fastsætte regler om helbredsforhold for personer, der udbøver sikkerhedsklassificerede funktioner på jernbaneområdet. Formålet hermed er at højne sikkerheden for togpasagererne, dog således at det samtidig sikres, at der ikke foretages større indgreb overfor de pågældende personer end det må anses for rimeligt og nødvendigt. Der foreslås endvidere en modernisering af bestemmelsen vedrørende opmåling på privat grund, således at Trafikstyrelsen får umiddelbart adgang til at foretage opmåling i forbindelse med nyanlæg eller ændringer på jernbanenettet.

Lovforslaget lægger desuden op til, at afgørelser i udbudssager fremover kan påklages til Klagenævnet for Udbud i stedet for som hidtil til Jernbaneklagenævnet. Dette skyldes den helt særlige udbudsretlige kompetence, som Klagenævnet for Udbud besidder.

Med lovforslaget foreslås endvidere en række mindre ændringer og justeringer af loven.

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