

UDKAST

Forslag

til

Lov om ændring af jernbaneloven¹

§ 1

I jernbaneloven, lov nr. 686 af 27. maj 2015, som ændret ved § 2 i lov nr. 658 af 8. juni 2016, § 21 i lov nr. 285 af 29. marts 2017, § 1 i lov nr. 558 af 19. december 2017 og [§ 1 i lov nr. XX af XX], foretages følgende ændringer:

1. Fodnoten til lovens titel affattes således:

»1) Loven indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU af 21. november 2012 om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde, EU-Tidende 2012, nr. L 343, side 32, dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2016/797/EU af 11. maj 2016 om interoperabilitet i jernbanesystemet i Den Europæiske Union (omarbejdning), EU-Tidende 2016, nr. L 138, side 44, dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2016/798/EU af 11. maj 2016 om jernbanesikkerhed (omarbejdning), EU-Tidende 2016, nr. L 138, side 102 og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet, EU-Tidende 2012, nr. L 26, side 1, som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/52/EU af 16. april 2014 om ændring af direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet, EU-Tidende 2014, nr. L 124, side 1. «

2. § 2, stk. 3, affattes således:

»Stk. 3. Bybaner er ikke omfattet af kapitel 3, § 9, stk. 2, § 10, § 17, § 18, § 53, stk. 3, § 58, § 59 og §§ 60-60 d.«

3. § 2, stk. 6, affattes således:

»Stk. 6. Loven gælder ikke for privatejet jernbaneinfrastruktur, herunder sidespor, der anvendes af ejeren eller af en operatør i forbindelse med deres respektive godstransportaktiviteter eller personbefordring i ikke kommercielt øjemed, og køretøjer, der udelukkende bruges på sådan infrastruktur. «

¹ Loven indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/797 af 11. maj 2016 om interoperabilitet i jernbanesystemet i Den Europæiske Union, EU-Tidende L 138 af 26.5.2016, side 44–101, og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/798 af 11. maj 2016 om jernbanesikkerhed EU-Tidende, L 138 af 26.5.2016, side 102–149.

4. I § 3, indsættes før nr. 1 som nyt nummer:
»1) Agenturet: Den Europæiske Unions Jernbaneagentur som oprettet ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/796 af 11. maj 2016 om Den Europæiske Unions Jernbaneagentur og om ophævelse af forordning (EF) nr. 881/2004. «
Nr. 1-7 bliver herefter nr. 2-8.
5. § 39 affattes således:
»§ 39. Jernbanevirksomheder, som driver virksomhed på en bybane, skal have et sikkerhedscertifikat af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.
Stk. 2. Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte regler om kravene for at opnå sikkerhedscertifikater efter stk. 1, herunder regler om sikkerhedsledelsessystemer, oplysningspligt, gyldighedsperiode, dispensation og ændringer af godkendelser og certifikater samt suspension og tilbagekaldelse. «
6. Efter § 39 indsættes:
»§ 39 a. Infrastrukturforvaltere, som forvalter infrastruktur på en bybane skal have en sikkerhedsgodkendelse, der udstedes af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.
Stk. 2. Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte regler om kravene for at opnå sikkerhedsgodkendelser efter stk. 1, herunder regler om sikkerhedsledelsessystemer, oplysningspligt, gyldighedsperiode, dispensation og ændringer af godkendelser og certifikater samt suspension og tilbagekaldelse.

§ 39 b. Det kræver godkendelse fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen at tage jernbaneinfrastruktur eller køretøjer i brug på en bybane.
Stk. 2. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan udstede typegodkendelse til køretøjer efter stk. 1.
Stk. 3. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan fastsætte regler om godkendelse af køretøjer og jernbaneinfrastruktur, herunder om, at visse forhold kan undtages fra godkendelse.

§ 39 c. Transport-, bygnings og boligministeren kan fastsætte særlige regler om bybaner, herunder beløbsstørrelser for ansvarsforsikring, indberetning, kørestrøm, drifts- og trafikstyringsregler, tekniske krav og helbreds- og kompetencekrav for bybaneførere.
Stk. 2. Transport-, bygnings og boligministeren kan fastsætte regler om særlige forhold for letbaner, der er skinnebåren trafik, som både kan køre i vej efter færdselslovens regler og i eget tracé. «
7. Efter § 47 indsættes før overskriften før § 48:
»§ 47 a. Personer, der skal passere perronovergang, skal udvise særlig forsigtighed. Når sporene passerer, skal dette ske uden unødigt ophold.
Stk. 2. Personer må ikke passere perronovergang, når:
1) Det kan ses eller høres, at tog nærmer sig.
2) Advarsel om at tog nærmer sig er tilkendegivet ved signalanlæg.
3) Jernbanens personale tilkendegiver, at tog nærmer sig. «
8. I § 57 indsættes efter stk. 1 som nyt stykke:
»*Stk. 2.* Andre aktører end de i stk. 1 nævnte, der har potentiel indflydelse på sikker drift af jernbanesystemet, herunder fabrikanter, vedligeholdelsesvirksomheder, ihændehavere m.v.,

skal efterleve de krav, der er angivet i jernbanesikkerhedsdirektivets art. 4, stk. 4 og 5, herunder om risikostyringsforanstaltninger m.v.«
Stk. 2 bliver herefter stk. 3.

9. § 58 affattes således:

»§ 58. Jernbanevirksomheder skal have et EU-sikkerhedscertifikat, jf. dog § 39.
Stk. 2. EU-sikkerhedscertifikatet udstedes af Agenturet i de tilfælde, hvor EU-sikkerhedscertifikatet skal dække et driftsområde i mere end én medlemsstat i EU.
Stk. 3. EU-sikkerhedscertifikatet udstedes af Agenturet eller Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen i de tilfælde, hvor EU-sikkerhedscertifikatet alene skal dække et driftsområde i Danmark.
Stk. 4. Den, der ansøger om et EU-sikkerhedscertifikat i henhold til stk. 3, vælger selv, om Agenturet eller Trafik- Bygge- og Boligstyrelsen skal udstede EU-sikkerhedscertifikatet.
Stk. 5. Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte regler om kravene for at opnå EU-sikkerhedscertifikater, herunder regler om sikkerhedsledelsessystemer, gyldighedsperiode, dispensation og ændringer af godkendelser og certifikater samt tilbagekaldelse. «

10. § 60 affattes således:

»§ 60. Det kræver køretøjsomsætningstilladelse at bringe et køretøj i omsætning i Danmark.
Stk. 2. Køretøjsomsætningstilladelsen udstedes af Agenturet i de tilfælde, hvor køretøjet skal have anvendelsesområde i mere end en medlemsstat i EU.
Stk. 3. Køretøjsomsætningstilladelsen udstedes af Agenturet eller Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen i de tilfælde, hvor køretøjet alene har anvendelsesområde i Danmark.
Stk. 4. Den, der ansøger om en køretøjsomsætningstilladelse i henhold til stk. 3, vælger selv om Agenturet eller Trafik- Bygge- og Boligstyrelsen skal udstede køretøjsomsætningstilladelsen.
Stk. 5. Trafik-, Bygge og Boligstyrelsen kan fastsætte regler om køretøjsomsætningstilladelser herunder om at visse forhold kan undtages fra godkendelse. «

11. Efter § 60 indsættes:

»§ 60 a. Det kræver typegodkendelse af et køretøj at få en køretøjsomsætningstilladelse jf. § 60.
Stk. 2. Typegodkendelsen udstedes af Agenturet i de tilfælde, hvor køretøjet skal have anvendelsesområde i mere end en medlemsstat i EU.
Stk. 3. Typegodkendelsen udstedes af Agenturet eller Trafik-, Bygge og Boligstyrelsen i de tilfælde, hvor køretøjet alene har anvendelsesområde i Danmark.
Stk. 4. Den, der ansøger om en typegodkendelse i henhold til stk. 3, vælger selv om Agenturet eller Trafik- Bygge- og Boligstyrelsen skal udstede typegodkendelsen.
Stk. 5. Trafik-, Bygge og Boligstyrelsen kan fastsætte regler om typegodkendelser herunder om at visse forhold kan undtages fra godkendelse. «

§ 60 b. Det kræver godkendelse fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen at tage jernbaneinfrastruktur i brug på det danske jernbanenet.

Stk. 2. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan fastsætte regler om godkendelse af jernbaneinfrastrukturforhold, herunder om, at visse forhold kan undtages fra godkendelse. «

§ 60 c. Den, der udsender et udbud vedrørende fast ERTMS-udstyr, skal før udbuddet anmode om Agenturets godkendelse af, at de tekniske løsninger, der påtænkes, er i fuld overensstemmelse med de relevante tekniske specifikationer for interoperabilitet.

Stk. 2. Følgende projekter vedrørende fast ERTMS-udstyr er undtaget fra Agenturets godkendelse, jf. stk. 1:

- 1) Projekter, hvor udbuds- eller kontraktindgåelsesfasen er afsluttet forud for den 16. juni 2019.
- 2) Optioner i kontrakter, der er undertegnet før den 15. juni 2016, er undtaget indtil den 16. juni 2031, selv hvis de indfries efter den 15. juni 2016.

§ 60 d. Ansøgning i henhold til § 58, § 60, § 60 a og § 60 c skal indgives til Agenturet henholdsvis Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen ved anvendelse af den digitale løsning, som Agenturet stiller til rådighed (digital selvbetjening).

Stk. 2. Transport-, Bygnings- og Boligministeren kan fastsætte nærmere regler om anvendelse af den digitale løsning. «

12. § 61, stk. 3-5 affattes således:

»*Stk. 3.* Trafikstyrelsen fastsætter regler om, hvilke krav sikkerhedsledelsessystemet skal opfylde, for at infrastrukturforvaltere kan udarbejde og ændre sikkerhedsregler i henhold til deres sikkerhedsledelsessystem, herunder regler om krav om brug af uafhængig tredjeparts vurdering i forbindelse med udarbejdelse og ændringer af sikkerhedsregler.

Stk. 4. Trafikstyrelsen godkender jernbanevirksomhedens og infrastrukturforvalterens trafikale sikkerhedsregler, jf. dog stk. 5.

Stk. 5. Infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder kan udarbejde og ændre egne trafikale sikkerhedsregler i henhold til virksomhedens sikkerhedsledelsessystem uden Trafik-, Bygge og Boligstyrelsens godkendelse, hvis de krav, der er fastsat i medfør af stk. 6, er opfyldt. «

13. I § 61 indsættes efter stk. 5 som nyt stykke:

»*Stk. 6.* Trafik-, Bygge og Boligstyrelsen fastsætter regler om, hvilke krav sikkerhedsledelsessystemet skal opfylde, for at infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder kan udarbejde og ændre trafikale sikkerhedsregler i henhold til deres sikkerhedsledelsessystem, herunder regler om krav om brug af uafhængig tredjeparts vurdering i forbindelse med udarbejdelse og ændringer af sikkerhedsregler. «

14. I § 64, stk. 1, ændres »jf. §§ 60 og 61, « til: »jf. § 39 b, § 60, § 60 a, § 60 b og § 61, «.

15. I § 70, stk. 1, ændres »sikkerhedscertifikat, jf. § 58,« til: »sikkerhedscertifikat, jf. § 39, EU-sikkerhedscertifikat, jf. § 58, «.

16. I § 70, stk. 2, indsættes to steder efter »sikkerhedscertifikat«: », EU-sikkerhedscertifikat«.

17. § 72 affattes således:

»§ 72. Opfylder indehaveren af et sikkerhedscertifikat, jf. § 39, EU-sikkerhedscertifikat, jf. § 58, eller en sikkerhedsgodkendelse, jf. § 39 a og § 59, ikke vilkår og betingelser fastsat i

sikkerhedscertifikatet, EU-sikkerhedscertifikatet, sikkerhedsgodkendelsen eller i en godkendelse, omsætningstilladelse mv. jf. § 60, § 60 a og § 60 b, kan Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen udstede påbud om, at denne straks eller inden for en nærmere angivet tidsfrist skal foretage de nødvendige foranstaltninger for at opfylde disse vilkår og betingelser. «.

18. I § 73 ændres »sikkerhedscertifikat, jf. § 58, « til: »sikkerhedscertifikat, jf. § 39, EU-sikkerhedscertifikat, jf. § 58, «.

19. I § 74 ændres ”sikkerhedscertifikat, jf. § 58,” til: ”sikkerhedscertifikat, jf. § 39, EU-sikkerhedscertifikat, jf. § 58, «.

20. Efter § 76 indsættes:

»§ 76 a. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan udveksle oplysninger med Agenturet i forbindelse med varetagelse af opgaver, der følger af EU-reglerne på jernbaneområdet, herunder oplysninger om EU-sikkerhedscertifikater og tilsyn hermed samt oplysninger i forbindelse med udstedelse af køretøjsomsætningstilladelser og typegodkendelser.

Stk. 2. Dokumenter, som er interne efter lov om offentlighed i forvaltningen, miljøoplysningsloven og forvaltningsloven, mister ikke deres interne karakter som følge af videregivelse efter stk. 1. «

21. I § 81 indsættes som nyt stykke:

»*Stk. 4.* Indleder Havarikommissionen en undersøgelse efter stk. 2 og 3, underretter Havarikommissionen inden syv dage agenturet herom. Havarikommissionen oplyser agenturet om dato og tidspunkt for tildragelsen samt stedet og tildragelsens karakter og konsekvenser med hensyn til dræbte, tilskadede og materielle skader.«

22. I § 82 indsættes efter stk. 3 som nye stykker:

»*Stk. 4.* De pågældende jernbanevirksomheder, infrastrukturforvaltere og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen videregiver omgående alle tilgængelige oplysninger om ulykken eller hændelsen til Havarikommissionen.

Stk. 5. Havarikommissionen træffer hurtigst muligt og senest to måneder efter modtagelse af meddelelsen om ulykken eller hændelsen afgørelse om at indlede undersøgelsen.«

Stk. 4 bliver herefter stk. 6.

23. I § 83, *stk. 1* indsættes efter »jf. dog stk. 2«: »stk. 3-6«.

24. I § 83 indsættes efter stk. 1 som nye stykker:

»*Stk. 2.* Havarikommissionens undersøgelser vedrører ikke spørgsmålet om placering af skyld eller erstatningsansvar.

Stk. 3. Havarikommissionen skal give den relevante infrastrukturforvalter, de involverede jernbanevirksomheder, Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, Agenturet, ofrene og deres familie, ejere af beskadigede genstande, fabrikanter, involverede beredskabstjenester og repræsentanter for personale og brugere mulighed for at fremlægge relevante tekniske oplysninger med henblik på at forbedre undersøgelsesrapportens kvalitet.

Stk. 4. Havarikommissionen tager hensyn til ofrenes og deres families rimelige behov og holder dem underrettet om de fremskridt, der er gjort i undersøgelsen.

Stk. 5. Havarikommissionen underretter og hører alle parter om undersøgelsens resultater.«

Stk. 2 bliver herefter stk. 6.

25. I § 85, *stk. 2*, indsættes efter »ret til«: »straks«.
26. I § 86, *stk. 1*, indsættes efter »dokumentation«: »og bevismateriale«.
27. I § 88 indsættes efter »retskendelse«: »omgående«, og efter »jernbaneinfrastruktur« indsættes: »samt trafikstyrings- og signalanlæg«.
28. I § 93, *stk. 1*, indsættes efter 1. pkt. som nyt punktum:
»Anbefalinger stiles til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, og, hvis det er nødvendigt på grund af anbefalingens karakter, til Agenturet, til andre organer eller myndigheder i den berørte medlemsstat eller til andre medlemsstater.«.
Punkt 2 og 3 bliver herefter punktum 3 og 4.
29. I § 93, *stk. 1, 2. pkt.*, der bliver til 3. pkt., indsættes efter »transportministeren«: », Agenturet, relevante parter, til de berørte organer og parter i andre medlemsstater«.
30. I § 93, *stk. 1*, indsættes som 5. *pkt.*:
»Kan Havarikommissionen ikke offentliggøre den endelige rapport inden for 12 måneder, udsender Havarikommissionen en foreløbig erklæring som minimum på hver årssdag for ulykken med nærmere oplysninger om fremskridt i relation til undersøgelsen og eventuelle sikkerhedsspørgsmål, der er blevet rejst.«.
31. I § 93 indsættes som *stk. 4*:
»*Stk. 4.* Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen og de organer og myndigheder, som anbefalinger efter *stk. 1* måtte være stilet til, træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at der tages behørigt hensyn til Havarikommissionens eller andre undersøgelsesorganers anbefalinger på sikkerhedsområdet, og at de følges op af korrigerende foranstaltninger.«.
32. § 95, *stk. 1*, affattes således:
»Havarikommissionen skal beslutte, at repræsentanter for fremmede stater kan deltage i Havarikommissionens arbejde, i det omfang Danmark ved aftale har forpligtet sig hertil, medmindre deltagelsen undergraver Havarikommissionens uafhængighed«.
33. Efter § 95 indsættes:
»§ 95 a. Havarikommissionen udveksler synspunkter og erfaringer med de andre undersøgelsesorganer og kan deltage i det fælles europæiske peerevalueringsprogram.«.
34. I § 97 indsættes efter »Trafikstyrelsen«: », Agenturet og andre myndigheder og organer, til hvem der er stilet anbefalinger, «.
35. Efter § 101 indsættes:
»§ 101 a. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan indgå samarbejdsaftale med Agenturet om forhold, der er nødvendige for at leve op til forpligtelser, som fremgår af EU-regler på jernbaneområdet, herunder om samarbejde vedrørende udstedelse af EU-sikkerhedscertifikater, køretøjsomsætningstilladelser og typegodkendelser, fordeling af gebyrer, anvendelsen af One Stop Shop. «

36. I § 109, stk. 1, indsættes efter »herunder med«: »EU-sikkerhedscertifikater, «.
37. I § 109, stk. 2, 3 og 4, ændres »50.900 kr.« til: »65.000 kr.«, og »0,0445 kr.« ændres til: »0,0500 kr.«
38. I § 109, stk. 5, ændres »1. januar 2016«: til »1. januar 2020«
39. I § 109, indsættes efter stk. 7 som nyt stykke:
»Stk. 8. Ved oparbejdelse af store overskud i ordningen kan overskuddet tilbagebetales til de virksomheder, som har betalt afgift. «
Stk. 8 bliver herefter stk. 9.
40. I § 111, stk. 2, ændres »0,0886 kr.« til: »0,0630 kr.«
41. I § 111, stk. 4, ændres »1. januar 2016« til: »1. januar 2020«
42. I § 111 indsættes efter stk. 5 som nyt stykke:
»Stk. 6. Ved oparbejdelse af store overskud i ordningen kan overskuddet tilbagebetales til de virksomheder, som har betalt afgift. «
Stk. 6-7 bliver herefter stk. 7-8.
43. § 116, stk. 1, nr. 1, affattes således:
»1) påbegynder eller driver virksomhed uden fornødne certifikater, jf. §§ 39 og 58, godkendelser, jf. §§ 39 a, 39 b, 59, 60, 60 a og 60 b, eller tilladelser, jf. § 9, «.
44. I § 116, stk. 2, nr. 3, udgår », eller« og i § 116, stk. 2, nr. 4, ændres »forhold.« til: »forhold, eller«.
45. I § 116, stk. 2, indsættes efter nr. 4 som nyt nummer:
»5) i strid med § 57, stk. 2, undlader at efterleve de krav, der er angivet i jernbanesikkerhedsdirektivets art. 4, stk. 4 og 5. «
46. Efter § 120 indsættes:
»§ 120 a. Med bøde straffes den, som overtræder § 47 a.
Stk. 2. Bøder for overtrædelse af stk. 1 udmåles til 700 kr. og for personer med særlig lav indtægt til 500 kr.«

§ 2

Lovens § 1, nr. 7, 21-35 og 46 træder i kraft den 16. juni 2019.

Stk. 2. Transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter tidspunktet for de øvrige bestemmelsers ikrafttræden. Ministeren kan herunder fastsætte, at dele af loven træder i kraft på forskellige tidspunkter.

Stk. 3. Regler fastsat i medfør af § 82, stk. 4, i jernbaneloven, jf. lov nr. 686 af 27. maj 2015, som ændret ved § 2 i lov nr. 658 af 8. juni 2016, § 21 i lov nr. 285 af 29. marts 2017, og § 11 i lov nr. 1558 af 19. december 2017, forbliver i kraft, indtil de ændres, ophæves eller afløses.

Bemærkninger til ændringslovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

1. Indledning

2. Lovforslagets indhold

2.1. EU-sikkerhedscertifikat

2.1.1. Gældende ret

2.1.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser om den foreslåede ordning

2.2. Godkendelse af køretøjer

2.2.1. Gældende ret

2.2.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser om den foreslåede ordning

2.3. Agenturet som ERTMS-myndighed

2.3.1. Gældende ret

2.3.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser om den foreslåede ordning

2.4. One Stop Shop (elektronisk ansøgningsportal)

2.4.1. Gældende ret

2.4.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser om den foreslåede ordning

2.5. Aktindsigt i dokumenter, der udveksles med Agenturet

2.5.1. Gældende ret

2.5.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser om den foreslåede ordning

2.6. Andre aktørers ansvar på jernbaneområdet

2.6.1. Gældende ret

2.6.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser om den foreslåede ordning

2.7. Oplysninger der skal fremsendes til agenturet

2.7.1. Gældende ret

2.7.2. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/798 af 11. maj 2016 om jernbanesikkerhed, artikel 25

2.7.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser om den foreslåede ordning

2.8. Pligt til at viderebringe oplysninger til Havarikommissionen

2.8.1. Gældende ret

2.8.2. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/798 af 11. maj 2016 om jernbanesikkerhed, artikel 22, stk. 3

2.8.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser om den foreslåede ordning

2.9. Havarikommissionens adgang til oplysninger og bevismateriale

2.9.1. Gældende ret

2.9.2. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/798 af 11. maj 2016 om jernbanesikkerhed, artikel 21, stk. 2

2.9.3. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser om den foreslåede ordning

2.10. Åbenhed og høringspligt

2.10.1. Gældende ret

2.10.2. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/798 af 11. maj 2016 om jernbanesikkerhed, artikel 23

2.10.3. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser om den foreslåede ordning

2.11. Samarbejde mellem undersøgelsesorganer

2.11.1. Gældende ret

2.11.2. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/798 af 11. maj 2016 om jernbanesikkerhed, artikel 23, stk. 1, artikel 22, stk. 5 og artikel 22, stk. 7

2.11.3. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser om den foreslåede ordning

2.12. Rapportering og årsberetning

2.12.1. Gældende ret

2.12.2. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/798 af 11. maj 2016 om jernbanesikkerhed, artikel 24 og 25, stk. 2

2.12.3. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser om den foreslåede ordning

2.13. Anbefalinger på sikkerhedsområdet

2.13.1. Gældende ret

2.13.2. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/798 af 11. maj 2016 om jernbanesikkerhed, artikel 26

2.13.3. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser om den foreslåede ordning

2.14. Konsekvenser af, at bybaner undtages fra direktiverne

2.14.1. Gældende ret

2.14.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser om den foreslåede ordning

2.15. Afbureaukratisering af procedurekrav for godkendelse af sikkerhedsregler og trafikale sikkerhedsregler

2.15.1. Gældende ret

2.15.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser om den foreslåede ordning

2.16. Krydsning af perronovergange

2.16.1. Gældende ret

2.16.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser om den foreslåede ordning

2.17. Justering af afgiftssatserne på jernbaneområdet

2.17.1. Gældende ret

2.17.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser om den foreslåede ordning

3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.

5. Administrative konsekvenser for borgerne

6. Miljømæssige konsekvenser

7. Forholdet til EU-retten

8. Hørte myndigheder og organisationer

9. Sammenfattende skema

1. Indledning

Lovforslagets hovedformål er at gennemføre Europa-Parlamentets og Rådets Direktiv (EU) 2016/797 af 11. maj 2016 om interoperabilitet i jernbanesystemet i Den Europæiske Union (omarbejdning) og Europa-Parlamentets og Rådets Direktiv (EU) 2016/798 af 11. maj 2016 om jernbanesikkerhed (omarbejdning). Direktiverne er en omarbejdning af det gældende interoperabilitetsdirektiv og jernbanesikkerhedsdirektiv og udgør sammen med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/796 af 11. maj 2016 om Den Europæiske Unions Jernbaneagentur og om ophævelse af forordning (EF) nr. 881/2004 den tekniske del af 4. jernbanepakke.

Siden 1990'erne er der sket omfattende ændringer af EU's jernbanemarked, som gradvist er blevet introduceret med de tre pakker af EU-regler for jernbaneområdet (og et antal ledsagende retsakter), som har haft til formål at åbne de nationale markeder og øge jernbanernes konkurrenceevne og interoperabilitet på EU-plan og samtidig bevare et højt sikkerhedsniveau. På trods af den betydelige udvikling i den samlede EU-lovgivning og andre foranstaltninger, der opretter et indre marked for jernbanetransporttjenester, er jernbanens andel af transporten inden for EU ifølge EU-Kommissionen imidlertid stadig beskedent. EU-Kommissionens formål med at fremlægge den fjerde jernbanepakke er derfor at øge kvaliteten og effektiviteten af jernbanetransporten ved at fjerne de resterende hindringer på markedet.

Den 4. jernbanepakke består af en politisk og en teknisk del. Lovforslaget tilsigter at gennemføre den tekniske del. Det centrale element i den tekniske del af 4. jernbanepakke er, at den europæiske unions jernbaneagentur (herefter Agenturet) omdannes fra at være et agentur, der udarbejder tekniske regelsæt til at være en operationel europæisk jernbanemyndighed (togmyndighed). Agenturet skal fremover udstede EU-certifikater og køretøjsgodkendelser (typegodkendelser og køretøjsomsætningstilladelser) til jernbanevirksomheder og køretøjer, der skal køre grænseoverskridende trafik. Hvor der alene er tale om national trafik, kan ansøgeren selv vælge mellem Agenturet og den nationale sikkerhedsmyndighed (Trafik- Bygge- og Boligstyrelsen). Formålet med at flytte godkendelseskompetencen i forbindelse med den grænseoverskridende trafik fra de nationale sikkerhedsmyndigheder til Agenturet er, at det på længere sigt forventes at medføre en lettelse af de europæiske jernbanevirksomheders administrative byrder.

Herudover skal Agenturet fremover være systemmyndighed for ERTMS (det fælles harmoniserede togkontrollsystem, European Rail Traffic Management System) for at sikre en harmoniseret gennemførelse af ERTMS. Dette indebærer bl.a., at Agenturet fremover skal godkende udbud vedrørende ERTMS.

Ansøgninger om EU-sikkerhedscertifikater, køretøjsgodkendelser (typegodkendelser og omsætningstilladelser) og ERTMS udbudsgodkendelser skal fremover indgives gennem en elektronisk ansøgningsportal, der drives af agenturet (One Stop Shop). Dette gælder uanset om det er Agenturet eller Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, der skal behandle ansøgningen.

Den tekniske del af pakken medfører endvidere, at bybaner (metro, letbaner og S-tog) fremover undtages fra EU-reguleringen, hvilket indebærer, at de nye EU regler ikke skal implementeres for disse baner. Jernbaneloven konsekvensrettes på baggrund heraf, således at de eksisterende regler videreføres, herunder muligheden for at lave særlige regler for bybaneområdet. Det kan

eksempelvis være særlige regler for kravene til sikkerhedscertifikater, sikkerhedsgodkendelser og ibrugtagningstilladelser, der er uafhængige af EU-regler på jernbaneområdet.

Herudover indebærer pakken tilpasninger og justeringer i det gældende system, herunder i godkendelsesprocesserne. Der indføres bl.a. regler om andre aktørers ansvar på jernbaneområdet. Med andre aktører menes aktører, der har betydning for jernbanesikkerheden, men ikke er jernbanevirksomheder eller infrastrukturforvaltere.

Udover regler, der skal implementere den tekniske del af 4. jernbanepakke, indeholder lovforslaget regler, der medfører en afbureaukratisering af procedurekrav for godkendelse af tekniske og trafikale sikkerhedsregler. Dermed skabes mulighed for, at der samlet set kan indføres selvforvaltning af sikkerhedsregler, således at virksomhederne ikke behøver at få myndighedsgodkendelse, såfremt de qua deres sikkerhedsledelsessystem kan dokumentere, at de selv kan håndtere udarbejdelse af sikkerhedsreglerne.

Lovforslaget indeholder endvidere regler, der giver transport-, bygnings- og boligministeren mulighed for at tilbagebetale overskud i afgiftsordninger tilbage til de virksomheder, der har betalt til afgift, hvis der er oparbejdet store overskud i ordningen.

Lovforslaget indeholder desuden regler, som vedrører personers krydsning af perronovergange. Formålet med reglerne er at øge opmærksomheden på de farer, som er ved krydsning af perronovergange, for herved at mindske antallet af ulykker og hændelser, som finder sted, når personer krydser perronovergange, idet der kommer tog.

2. Lovforslagets indhold

2.1. EU-sikkerhedscertifikat

2.1.1. Gældende ret

Den gældende jernbanelov indeholder i § 58 en bestemmelse om, at jernbanevirksomheder skal have et sikkerhedscertifikat udstedt af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen. Derudover er der udstedt bekendtgørelse nr. 147 af 30. januar 2017 om sikkerhedsgodkendelse og sikkerhedscertifikat på jernbaneområdet, som bl.a. indeholder kravene for at opnå et sikkerhedscertifikat. Den grundlæggende forudsætning for at få et sikkerhedscertifikat er, at jernbanevirksomheden har et sikkerhedsledelsessystem.

Af bekendtgørelsen fremgår det, at virksomheden skal have et sikkerhedscertifikat, der består af en del a) og en del b). Del a) af sikkerhedscertifikatet vedrører kravet om, at virksomheden skal have et sikkerhedsledelsessystem, som opfylder nogle nærmere definerede krav, som fremgår af bekendtgørelsens bilag 1.

Sikkerhedsledelsessystemet skal etableres, implementeres og vedligeholdes med henblik på, at virksomheden skal kunne håndtere alle identificerede farer og eksterne krav samt opretholde og forbedre jernbanesikkerheden.

Del b) i sikkerhedscertifikatet vedrører bl.a., at virksomheden skal dokumentere, at den har truffet forholdsregler med henblik på opfyldelse af specifikke sikkerhedskrav i den danske jernbanelovgivning for virksomhedens aktiviteter i Danmark.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen udsteder sikkerhedscertifikater til jernbanevirksomheder etableret i Danmark. Virksomheder etableret i et andet EU-land eller EØS-land, som har et sikkerhedscertifikat udstedt af den nationale sikkerhedsmyndighed i dette land, kan få sikkerhedscertifikatets del a) anerkendt i Danmark og søge om udstedelse af en b) del hos Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

De gældende regler om sikkerhedscertifikater er en implementering af reglerne i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/49/EF af 29. april 2004 om jernbanesikkerhed i EU med senere ændringer samt dertilhørende EU retsakter.

De gældende regler om sikkerhedscertifikater gælder også for bybaner.

2.1.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Lovforslaget gennemfører regler der skal sikre implementeringen af de nye EU-regler om sikkerhedscertifikater til jernbanevirksomheder. Reglerne findes i det nye jernbanesikkerhedsdirektiv, særligt artikel 10, og Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/763 af 9. april 2018 om praktiske ordninger for udstedelse af EU-sikkerhedscertifikater til jernbanevirksomheder i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/798 og om ophævelse af Kommissionens forordning (EF) nr. 653/2007. Gennemførelsesforordningen regulerer udstedelse af EU-sikkerhedscertifikater til virksomheder, som skal køre på den del af jernbanenettet, som er omfattet af jernbanesikkerhedsdirektivet. Bybaner, herunder letbaner og metro, undtages fra disse nye bestemmelser. Se nærmere herom under pkt. 2.14 om konsekvenser af, at bybaner undtages fra direktiverne.

Ændringen i jernsikkerhedsdirektivet består i det væsentlige i, at agenturet skal udstede EU-sikkerhedscertifikater til jernbanevirksomheder, som skal drive jernbanevirksomhed (køre tog) i flere EU-medlemsstater. Hvis en jernbanevirksomhed kun skal køre tog i Danmark, kan EU-sikkerhedscertifikatet fremover udstedes af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, men ansøger kan også vælge at lade agenturet forestå udstedelsen. I alle tilfælde skal ansøgningen indgives via et nyt informations- og dokumentstyringssystem kaldet One Stop Shop (OSS).

I de tilfælde, hvor Agenturet skal forestå udstedelsen, vil der i praksis blive et samarbejde mellem Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen og Agenturet med henblik på udstedelsen af EU-sikkerhedscertifikatet, hvor jernbanevirksomheden enten er etableret i Danmark eller jernbanevirksomheden skal køre tog i Danmark. På samme måde vil agenturet også have et samarbejde med de andre nationale sikkerhedsmyndigheder vedrørende udstedelse af EU-sikkerhedscertifikater. De nærmere forhold omkring samarbejdet vedrørende udstedelse af EU-sikkerhedscertifikater vil blive fastlagt i en samarbejdsaftale, som skal indgås mellem Agenturet og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen som national sikkerhedsmyndighed.

Udover ændringerne på myndighedssiden ændres navnet på sikkerhedscertifikaterne også til EU-sikkerhedscertifikater (single safety certificate) og certifikatet består ikke længere af en a- og en b-del, idet virksomheder som ønsker at drive jernbanevirksomhed (køre tog) i flere EU-lande fremadrettet kun kan søge agenturet om sikkerhedscertifikat. Selve kravene til at opnå et sikkerhedscertifikat ændres der ikke grundlæggende på, idet virksomhederne fortsat skal have et sikkerhedsledelsessystem samt opfylde eventuelle nationale sikkerhedskrav.

Jernbaneloven tilpasses på den baggrund den nye organisering af området for sikkerhedscertificeringen af jernbanevirksomheder.

Tilpasningen indebærer, at jernbanelovens § 58 affattes på ny. Det følger af § 58, stk. 1, at jernbanevirksomheder vil skulle have et EU-sikkerhedscertifikat, jf. dog § 39. EU-sikkerhedscertifikatet vil skulle udstedes af Agenturet i de tilfælde, hvor EU-sikkerhedscertifikatet skal dække et driftsområde i mere end én medlemsstat i EU, jf. stk. 2. I de tilfælde, hvor EU-sikkerhedscertifikatet alene skal dække et driftsområde i Danmark, vil EU-sikkerhedscertifikatet skulle udstedes af Agenturet eller Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, jf. stk. 3. Den, der ansøger om et EU-sikkerhedscertifikat i henhold til stk. 3, vil selv skulle vælge, om Agenturet eller Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen skal udstede EU-sikkerhedscertifikatet, jf. stk. 4. I medfør af stk. 5 vil transport-, bygnings- og boligministeren kunne fastsætte regler om kravene for at opnå EU-sikkerhedscertifikater, herunder regler om sikkerhedsledelsessystemer, gyldighedsperiode, dispensation og ændringer af godkendelser og certifikater samt tilbagekaldelse.

I forslaget § 1, nr. 15-20 foreslås det at konsekvensrette lovens tilsyns- og påbudsbestemmelser, således at de også kommer til at omfatte de EU-sikkerhedscertifikater, der udstedes af agenturet. Der henvises til de foreslåede bestemmelser i § 1, nr. 9 og 15-20 og de særlige bemærkninger hertil.

De nærmere krav til sikkerhedsledelsessystemet fastlægges i Kommissionens delegerede forordning (EU) 2018/762 af 8. marts 2018 om fastlæggelse af fælles sikkerhedsmetoder vedrørende krav til sikkerhedsledelsessystemer i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/798 og om ophævelse af Kommissionens forordning (EU) nr. 1158/2010 og (EU) nr. 1169/2010.

Endvidere fastlægges de mere praktiske forhold såsom ansøgningsfrister, sprog, tidsfrister, gyldighedsperiode for EU-sikkerhedscertifikater m.v. i Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/763 af 9. april 2018 om praktiske ordninger for udstedelse af EU-sikkerhedscertifikater til jernbanevirksomheder i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/798 og om ophævelse af Kommissionens forordning (EF) nr. 653/2007.

Endeligt fastlægges der fælles regler for myndighedstilsyn i Kommissionens delegerede forordning (EU) 2018/761 af 16. februar 2018 om fastsættelse af fælles sikkerhedsmetoder for nationale sikkerhedsmyndigheders tilsyn efter udstedelse af et EU-sikkerhedscertifikat eller en sikkerhedsgodkendelse i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/798 og om ophævelse af Kommissionens forordning (EU) nr. 1077/2012.

2.2. Godkendelse af køretøjer

2.2.1. Gældende ret Det kræver godkendelse fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen at tage køretøjer i brug på det danske jernbanelov, jf. den gældende jernbanelovs § 60. Det følger endvidere af bestemmelsen, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan udstede typegodkendelse til køretøjer. Desuden kan Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen fastsætte regler om godkendelse af køretøjer, herunder om at visse forhold kan undtages fra godkendelse.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har udstedt en række bekendtgørelser, som i dag regulerer godkendelsen af køretøjer nærmere, herunder bekendtgørelse nr. 653 af den 15. juni 2015 om godkendelse af køretøjer på jernbaneområdet. Principperne for køretøjsgodkendelse i bekendtgørelsen er i overensstemmelse med det gældende interoperabilitetsdirektiv, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/57/EF af 17. juni 2008 om interoperabilitet i

jernbanesystemet i Fællesskabet (omarbejdning). Herudover findes en række tekniske bekendtgørelser.

2.2.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Omarbejdningen af interoperabilitetsdirektivet betyder en ændring af EU-reglerne for køretøjsgodkendelse. Reglerne findes i det nye interoperabilitetsdirektiv, særligt artikel 21 og artikel 24. Hertil kommer Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/545 af 4. april 2018 om praktiske bestemmelser for jernbanekøretøjsgodkendelses- og jernbanekøretøjstypogodkendelsesprocessen i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/797. Gennemførelsesforordningen regulerer godkendelse af køretøjer, som skal køre på den del af jernbanenettet, som er omfattet af interoperabilitetsdirektivet. Bybaner, herunder letbaner og metro, undtages fra disse nye bestemmelser. Se nærmere herom under pkt. 2.14. om konsekvenser af, at bybaner undtages fra direktiverne.

Ændringen af interoperabilitetsdirektivet består i det væsentlige i, at det fremover er agenturet, der skal godkende køretøjer, som skal anvendes i flere EU-medlemsstater. Hvis et køretøj alene skal anvendes i Danmark, kan køretøjsgodkendelsen udstedes af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen ligesom i dag, men ansøger kan også vælge at lade agenturet forestå godkendelsen. I alle tilfælde skal ansøgningen indgives via et nyt informations- og dokumentstyringssystem kaldet One Stop Shop (OSS).

I de tilfælde, hvor agenturet forestår godkendelsen, vil der i praksis være et samarbejde mellem Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen og agenturet. Det vil ligesom i dag også fremover være Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, som kontrollerer, at nationale regler, relateret til sammenspillet mellem køretøj og dansk infrastruktur, er opfyldt. Dette vil ligesom i dag ske på baggrund af attester, der udarbejdes af såkaldte udpegede organer (DeBo). På samme vis vil Agenturet for eksempel have et samarbejde med den tyske jernbanesikkerhedsmyndighed, EBA, hvis køretøjet også skal køre i Tyskland.

Ændringen i interoperabilitetsdirektivet betyder endvidere, at der fremover skal udstedes en ”køretøjsomsætningstilladelse” i stedet for en ibrugtagningstilladelse, som der udstedes i dag. Der anvendes dermed fremover samme terminologi for jernbanekøretøjer som for andre produkter, der bringes i omsætning på EU-markedet. Substantielt er der ingen forskel på de krav et køretøj skal opfylde for at få en ibrugtagningstilladelse i dag, det vil sige, at der skal udarbejdes den samme mængde dokumentation. I dag kræver Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen dog ikke al den dokumentation, som skal udarbejdes, indsendt forud for godkendelsen, men den skal være til stede i virksomheden med henblik på et eventuelt tilsyn hermed. Fremadrettet vil dokumentationen skulle fremsendes sammen med ansøgningen. En anden forskel i forhold til i dag er, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens servicemål for sagsbehandlingstiden er kortere end den sagsbehandlingstid, som fremgår af interoperabilitetsdirektivet og den underliggende retsakt om den praktiske håndtering af køretøjsomsætningstilladelser. Ud over køretøjsomsætningstilladelser skal agenturet henholdsvis Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen altid udstede en typegodkendelse senest samtidigt med udstedelsen af køretøjsomsætningstilladelsen til et køretøj af en ny type uden forudgående typegodkendelse.

Herudover følger det af det nye interoperabilitetsdirektiv, at den ansøger, som modtager typegodkendelsen, bliver ansvarlig for at have en systematisk organisatorisk, teknisk og administrativ proces i hele køretøjstypens levetid med henblik på at sikre, at sammenhæng i

dokumentationen og sporbarhed af ændringer ved køretøjet etableres og opretholdes, således at: a) krav i relevant EU-lovgivning og nationale regler opfyldes, b) ændringer styres og dokumenteres, enten i det tekniske dossier eller i det dossier, der ledsager den udstedte tilladelse, c) oplysninger og data til stadighed er aktuelle og præcise og d) relevante parter oplyses om ændringer, når det er nødvendigt. Dette ansvar er ikke entydigt defineret i dag.

På den baggrund foreslås, at jernbanelovens § 60 affattes på ny, og at §§ 60 a og 60 d indsættes i jernbaneloven.

§ 60, stk. 1, foreskriver, at det vil kræve en køretøjsomsætningstilladelse at bringe et køretøj i omsætning i Danmark. Køretøjsomsætningstilladelsen vil skulle udstedes af Agenturet i de tilfælde, hvor køretøjet skal anvendes i mere end en medlemsstat i EU, jf. stk. 2.

Køretøjsomsætningstilladelsen vil skulle udstedes af enten Agenturet eller Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen i de tilfælde, hvor køretøjet alene skal anvendes i Danmark, jf. stk. 3. Den, der ansøger om en køretøjsomsætningstilladelse i henhold til stk. 3, vil selv skulle vælge, om Agenturet eller Trafik- Bygge- og Boligstyrelsen skal udstede køretøjsomsætningstilladelsen. Trafik-, Bygge og Boligstyrelsen kan fastsætte regler om køretøjsomsætningstilladelser herunder om at visse forhold kan undtages fra godkendelse, jf. stk. 5.

§ 60 a, stk. 1, foreskriver, at det vil kræve en typegodkendelse af et køretøj at få en køretøjsomsætningstilladelse i medfør af § 60. Typegodkendelsen vil skulle udstedes af Agenturet i de tilfælde, hvor køretøjet skal anvendes i mere end en medlemsstat i EU, jf. stk. 2.

Typegodkendelsen vil skulle udstedes af Agenturet eller Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen i de tilfælde, hvor køretøjet alene skal anvendes i Danmark, jf. stk. 3. Den der ansøger om en typegodkendelse i henhold til stk. 3, vil selv skulle vælge om Agenturet eller Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen skal udstede typegodkendelsen, jf. stk. 4. Trafik-, Bygge og Boligstyrelsen vil kunne fastsætte regler om typegodkendelser herunder om at visse forhold kan undtages fra godkendelse, jf. stk. 5.

§ 60 d, stk. 1, foreskriver, at ansøgning i henhold til §§ 60 og 60 a vil skulle indgives til Agenturet henholdsvis Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen ved anvendelse af den digitale løsning, som Agenturet stiller til rådighed (digital selvbetjening). Transport-, Bygnings- og Boligministeren kan fastsætte nærmere regler om anvendelse af den digitale løsning, jf. stk. 2.

Der henvises desuden til de foreslåede bestemmelser i § 1, nr. 10-11 og de særlige bemærkninger hertil.

Herudover indsættes § 76 a i jernbaneloven. § 76 a. foreskriver, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen vil kunne udveksle oplysninger med Agenturet i forbindelse med varetagelse af opgaver, der følger af EU-reglerne på jernbaneområdet, herunder oplysninger om EU-sikkerhedscertifikater og tilsyn hermed samt oplysninger i forbindelse med udstedelse af køretøjsomsætningstilladelser og typegodkendelser. Stk. 2 foreskriver, at dokumenter, som er interne efter lov om offentlighed i forvaltningen og forvaltningsloven, mister ikke deres interne karakter som følge af videregivelse efter stk. 1.

Der henvises til § 1, nr. 20 og de særlige bemærkninger hertil. I forhold til stk. 2 henvises desuden til afsnit 2.5 om aktindsigt i dokumenter, der udveksles med Agenturet.

2.3. Agenturet som ERTMS-myndighed

2.3.1. Gældende ret

Den gældende jernbanelov indeholder i § 60 krav om, at det kræver godkendelse fra Trafik-, Bygge-, og Boligstyrelsen at tage jernbaneinfrastruktur på det danske jernbanelov i brug. Godkendelse af fast ERTMS-udstyr er en del af denne godkendelse. Agenturet godkender ikke jernbaneinfrastruktur eller fast ERTMS-udstyr i dag. Processen for opnåelse af en godkendelse er i dag reguleret i bekendtgørelse nr. 661 af 8. maj 2015 om ibrugtagningstilladelse for delsystemer i jernbaneinfrastrukturen.

2.3.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser om den foreslåede ordning

ERTMS har stor betydning for udvikling af det fælles europæiske jernbaneområde og dets sikkerhed. Agenturet er udpeget til at fremme en ensartet udvikling af ERTMS og at bidrage til at sikre, at ERTMS-udstyr opfylder de gældende specifikationer. I den nye agenturforordning og omarbejdningen af interoperabilitetsdirektivet har agenturet derfor fået en ny rolle samt beføjelser som ERTMS-systemmyndighed i Unionen.

For at effektivisere og harmonisere processen for godkendelse af fast ERTMS-udstyr på EU-plan, skal agenturet fremadrettet godkende udbud vedrørende fast ERTMS-udstyr for at kontrollere, at de tekniske løsninger, der påtænkes, er i fuld overensstemmelse med de relevante tekniske specifikationer for interoperabilitet og dermed er fuldt interoperable. Godkendelsen af udbuddet skal bidrage til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens godkendelse af infrastruktur.

Det foreslås derfor at indsætte en bestemmelse i jernbaneloven, der stiller krav om at den, der udsender et udbud om fast ERTMS-udstyr, før udbuddet skal anmode om agenturets godkendelse af, at de tekniske løsninger, der påtænkes, er i fuld overensstemmelse med de relevante tekniske specifikationer for interoperabilitet, jf. den foreslåede § 60 c til jernbaneloven, som affattet ved § 1, nr. 11, i dette lovforslag.

Da kravet om agenturets godkendelse ikke skal forsinke gennemførelsen af igangværende ERTMS-projekter, for hvilke udbuds- eller kontraktindgåelsesprocessen er afsluttet d. 16. juni 2019, er disse projekter undtaget fra kravet om Agenturets godkendelse af udbuddet. Det samme gør sig gældende indtil d. 16. juni 2031 for optioner i kontrakter, der er indgået inden d. 16. juni 2016. Det betyder, at Banedanmarks Signalprogram, hvor de forældede danske signalanlæg udskiftes med fast ERTMS-udstyr ikke bliver omfattet af kravet om Agenturets godkendelse af udbuddet.

Der henvises i øvrigt til lovforslagets § 1, nr. 11, og de specielle bemærkninger hertil.

2.4. One Stop Shop (elektronisk ansøgningsportal)

2.4.1. Gældende ret

Der gælder ikke i dag regler om, at virksomheder skal anvende en bestemt elektronisk løsning ved ansøgning om sikkerhedscertifikater eller ibrugtagningstilladelser til køretøjer. I dag ansøges der som hovedregel hos Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen via mail. Ansøgning om sikkerhedscertifikater skal ske ved brug af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens ansøgningsskema, jf. bekendtgørelse nr. 147 af 30. januar 2017 om sikkerhedsgodkendelse og sikkerhedscertifikat på jernbaneområdet. Ansøgning om ibrugtagningstilladelser til køretøjer kan ske ved brug af Trafik-,

Bygge- og Boligstyrelsens ansøgningskema, jf. bekendtgørelse nr. 653 af 8. maj 2015 om godkendelse af køretøjer på jernbaneanrådet. Agenturet behandler ikke ansøgninger i dag.

2.4.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser om den foreslåede ordning
Omarbejdningerne af jernbanesikkerhedsdirektivet og interoperabilitetsdirektivet indeholder krav om, at alle ansøgninger om EU-sikkerhedscertifikat samt køretøjsomsætningstilladelser og typegodkendelser – uanset, om der ansøges hos Agenturet eller den nationale sikkerhedsmyndighed (Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) – skal indgives igennem en elektronisk ansøgningsportal (One Stop Shop), der drives af Agenturet.

Med lovforslaget foreslås der derfor indført en pligt til at anvende en elektronisk ansøgningsportal ved indgivelse af ansøgning om EU-sikkerhedscertifikat, køretøjsomsætningstilladelse, typegodkendelse og forhåndsgodkendelse af ERTMS-udbud, jf. lovforslagets § 1, nr. 11 (§60 d).

Det foreslåede krav om, at ansøgningerne skal indgives digitalt til Agenturet henholdsvis Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, er en fravigelse af det almindelige forvaltningsretlige udgangspunkt om, at der er formfrihed for borgeren til at henvende sig til offentlige myndigheder. Dette følger blandt andet af lovbemærkningerne til forvaltningslovens § 32 a (L 72 til lov nr. 215 af 22. april 2002), hvoraf det fremgår, at borgerne som udgangspunkt, det vil sige, hvor der ikke i lovgivningen er fastsat særlige formkrav, har ret til at henvende sig til forvaltningen i den form, de selv ønsker, forudsat at forvaltningen teknisk er i stand til at modtage henvendelser i denne form. Det er alene de virksomheder, der er omfattet af direktiverne, der skal søge gennem den elektroniske ansøgningsportal.

Det foreslås, at der samtidig i samme bestemmelse indføres hjemmel til, at transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte nærmere regler om den elektroniske ansøgningsportal. Bemyndigelsen tænkes anvendt, såfremt der ikke udstedes EU-regler om emnerne til at fastsætte regler om bl.a. hvornår en ansøgning anses for at være kommet frem til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen og om fravigelse af kravet om anvendelse af den elektroniske ansøgningsportal. Det vurderes at være hensigtsmæssigt med sådanne regler f.eks. i forhold til beregning af sagsbehandlingstider og i tilfælde af, at der opstår tekniske problemer med den elektroniske ansøgningsportal.

Der henvises i øvrigt til lovforslagets § 1, nr. 11 og de specielle bemærkninger hertil.

2.5. Aktindsigt i dokumenter, der udveksles med Agenturet

2.5.1. Gældende ret

Det følger af offentlighedslovens § 23, stk. 1, at retten til aktindsigt ikke omfatter interne dokumenter. Som interne dokumenter anses 1) dokumenter, der ikke er afgivet til udenforstående, 2) dokumenter, der efter § 24, stk. 1, udveksles på et tidspunkt, hvor der er konkret grund til at antage, at en minister har eller vil få behov for embedsværkets rådgivning og bistand, og 3) dokumenter, der efter § 25 udveksles i forbindelse med økonomiske eller politiske forhandlinger eller i forbindelse med drøftelser om fælles kommunale og regionale politiske initiativer. Offentlighedslovens § 28 og § 29 oplister visse tilfælde, hvor der er adgang til aktindsigt i oplysninger uagtet, at disse findes i interne dokumenter.

Bestemmelserne i offentlighedslovens § 23, stk. 1, nr. 1-3, har til formål at sikre en beskyttelse af forvaltningsmyndighedernes interne og politiske beslutningsproces samt de forskellige stadier af disse processer. Herudover har bestemmelserne til formål at sikre en beskyttelse af de offentligt ansattes arbejdsvilkår derved, at de sikres adgang til på en fri og formløs måde at foretage deres overvejelser og udføre det forberedende arbejde, uden det pres en eventuel senere offentliggørelse af ufærdige eller foreløbige overvejelser kan udgøre. Om den nærmere begrundelse for at sikre en beskyttelse af de nævnte hensyn henvises til Offentlighedskommissionens betænkning nr. 1510/2009 om offentlighedsloven, kapitel 16, pkt. 6.1.1 (side 563 ff.).

Bestemmelsens stk. 2 fastslår, at dokumenter omfattet af stk. 1, der afgives til udenforstående, mister deres interne karakter, medmindre afgivelser sker af retlige grunde, til forskningsmæssig brug eller af andre lignende grunde. Dette led i bestemmelsen er begrundet i, at et dokument ikke bør miste sin interne karakter, hvis vedkommende forvaltningsmyndighed ved afgivelsen ikke kan anses for at have givet afkald på den beskyttelse af dokumentet, der følger af stk. 1.

Som eksempler på en afgivelse, der vil være omfattet af sidste led i stk. 2 – og hvor afgivelsen derfor ikke indebærer, at dokumentet mister sin interne karakter – kan nævnes tilfælde, hvor dokumentet afgives til Folketingets Ombudsmand til brug for dennes undersøgelse af en sag, eller hvor dokumentet afgives til en overordnet myndighed i forbindelse med behandlingen af en klagesag, hvad enten klagen vedrører den underordnede myndigheds afslag på aktindsigt eller den materielle afgørelse i sagen.

Det følger tilsvarende af forvaltningslovens § 12, stk. 1, at retten til aktindsigt ikke omfatter en myndigheds interne arbejdsdokumenter. Som interne arbejdsdokumenter anses dokumenter, der ikke er afgivet til udenforstående. Forvaltningsloven indeholder i § 13, § 14 a og § 14 b regler, der uanset reglen i § 12, stk. 1, i visse tilfælde giver adgang til at få aktindsigt i interne arbejdsdokumenter.

Det følger endvidere af bestemmelsens stk. 2, at dokumenter omfattet af stk. 1, der afgives til udenforstående, mister deres interne karakter, medmindre afgivelsen sker af retlige grunde, til forskningsmæssig brug eller af andre lignende grunde.

Bestemmelsen fik sin nuværende affattelse ved lov nr. 638 af 12. juni 2013 om ændring af forvaltningsloven og retsplejeloven (Ændringer i lyset af lov om offentlighed i forvaltningen). I pkt. 4.3.5.1 i de almindelige bemærkninger til lovforslag nr. L 145 af den 7. februar 2013 til lov om ændring af forvaltningsloven og retsplejeloven (Ændringer i lyset af lov om offentlighed i forvaltningen), som fremsat, er det anført, at formålet med ændringen er, afgrænsningen af, hvilke dokumenter der anses som forvaltningsmyndighedernes interne dokumenter og derfor kan undtages fra retten til aktindsigt, bør være den samme efter forvaltningsloven som efter offentlighedsloven.

2.5.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser om den foreslåede ordning

Den ændrede myndighedsorganisering på jernbaneanrådet betyder bl.a., at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen skal udveksle dokumenter med Agenturet i forbindelse med 1) Agenturets udstedelse af godkendelser og EU-sikkerhedscertifikater, 2) Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens tilsyn med EU-sikkerhedscertifikater, der er udstedt af Agenturet og 3) Agenturets tilsyn med Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

Efter Transport-, Bygnings- og Boligministeriets opfattelse gør de hensyn, som er kommet til udtryk i offentlighedslovens § 23, stk. 2, og forvaltningslovens § 12, stk. 2, sig fuldt ud gældende for så vidt angår Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens videregivelse af dokumenter til agenturet.

Bestemmelsen har til formål at sikre, at dokumenter, der i dag er interne efter miljøoplysningsloven, offentlighedslovens § 23, stk. 1 og forvaltningslovens § 12, stk. 1, vil bevare deres interne karakter selvom de videregives til agenturet som led i agenturets udstedelse af godkendelser og EU-sikkerhedscertifikater og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens tilsyn med EU-sikkerhedscertifikater, der er udstedt af agenturet (som skitseret i situation 1 og 2 ovenfor). Det er alene hensigten at bevare den interne karakter. Såfremt der efter offentlighedsloven eller forvaltningsloven er aktindsigt i det interne dokument, fortabes retten til aktindsigt ikke.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriets finder det nødvendigt, at Agenturet kan få adgang til de oplysninger, som er nødvendige i forbindelse med opgavevaretagelsen, uden at virksomheder, der driver jernbanevirksomhed, opnår en retligt ringere position, end hvis myndigheden var national. Den foreslåede § 76 a, stk. 2, har således til formål at beskytte virksomheder på jernbaneområdet mod, at der er aktindsigt i videre omfang end der er i dag alene som følge af den ændrede myndighedsorganisering på jernbaneområdet.

Det er Transport-, Bygnings- og Boligministeriets opfattelse, at den ændrede myndighedsorganisering på jernbaneområdet ikke skal indebære, at der opstår en udvidet adgang til aktindsigt i interne dokumenter, i forhold til hvad der har været tilsigtet efter offentlighedsloven, miljøoplysningsloven og forvaltningsloven.

Retsvirkningen af den foreslåede bestemmelse i § 76 a, stk. 2, er, at dokumenter, som er interne efter offentlighedsloven eller forvaltningsloven, ikke mister deres interne karakter som følge af videregivelse efter den foreslåede stk. 1.

Den foreslåede § 76 a, stk. 2, præciserer herudover, at dokumenter, som videregives til Agenturet som led i deres tilsyn med Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, ikke mister deres interne karakter, idet der er tale om videregivelse, som sker af retlige grunde, jf. offentlighedslovens § 23, stk. 2, og forvaltningsloven § 12, stk. 2.

Der henvises i øvrigt til lovforslagets § 1, nr. 20, og de specielle bemærkninger hertil.

2.6. Andre aktørers ansvar på jernbaneområdet

2.6.1. Gældende ret

Den gældende jernbanelovs kapitel 11 indeholder regler om jernbanesikkerhed og interoperabilitet. Jernbaneloven indeholder i § 57 regler om, at jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere er ansvarlige for sikkerheden på deres respektive del af jernbanesystemet. Infrastrukturforvalteren er endvidere ansvarlig for jernbanesikkerheden i niveauoverkørsler med de anlæg, der er nødvendige til sikring af vejtrafikken.

2.6.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser om den foreslåede ordning

Det nye jernbanesikkerhedsdirektiv indeholder nye regler om udvikling og ledelse af jernbanesikkerheden. Det indeholder bl.a. en række krav, som omfatter alle aktører, der har potentiel indflydelse på sikker drift af Unionens jernbanesystem.

Direktivet stiller i artikel 4, stk. 4, som noget nyt krav om, at andre aktører end jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere, der har potentiel indflydelse på sikker drift af Unionens jernbanesystem, herunder fabrikanter, vedligeholdelsesvirksomheder, ihændehavere, tjenesteydere, ordregivere, transportvirksomheder, afsendere, modtagere, lastevirksomheder, lossevirksomheder, påfyldningsvirksomheder og tømningvirksomheder, skal a) iværksætte de nødvendige risikostyringsforanstaltninger, om nødvendigt i samarbejde med andre aktører og b) sørge for, at delsystemer, øvrigt udstyr, materiel eller tjenesteydelser, som de leverer, opfylder de anførte krav og betingelser, således at det er sikkert for den pågældende jernbanevirksomhed og/eller infrastrukturforvalter at anvende det i driften.

Andre aktører som defineret i direktivets artikel 4, stk. 4, der konstaterer eller underrettes om en sikkerhedsrisiko i forbindelse med mangler og konstruktionsmæssige fejl eller funktionsfejl ved teknisk udstyr, herunder også i strukturelt definerede delsystemer, skal ifølge samme artikel, stk. 5 inden for deres respektive kompetenceområder: a) træffe de nødvendige korrigerende foranstaltninger for at udbedre den konstaterede sikkerhedsrisiko og b) underrette de relevante involverede parter om risikoen for at sætte dem i stand til at træffe de nødvendige korrigerende foranstaltninger, som sikrer, at Unionens jernbanesystem til enhver tid opfylder sikkerhedskravene.

Det foreslås på den baggrund, at der indføres en ny bestemmelse i jernbanelovens § 57, stk. 2, der pålægger andre aktører end jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere, der har potentiel indflydelse på sikker drift af Unionens jernbanesystem, herunder fabrikanter, vedligeholdelsesvirksomheder, ihændehavere, tjenesteydere, ordregivere, transportvirksomheder, afsendere, modtagere, lastevirksomheder, lossevirksomheder, påfyldningsvirksomheder og tømningvirksomheder at efterleve det nye jernbanesikkerhedsdirektivs artikel 4, stk. 4 og 5.

Der henvises i øvrigt til lovforslagets § 1, nr. 8, og de specielle bemærkninger hertil.

2.7. Oplysninger der skal fremsendes til agenturet

2.7.1. Gældende ret

Det fremgår af jernbanelovens § 81, stk. 1, at Havarikommissionen undersøger alvorlige ulykker på jernbaneområdet i Danmark. Havarikommissionen kan desuden, i medfør af jernbanelovens § 81, stk. 2, undersøge øvrige ulykker og hændelser på jernbaneområdet i Danmark. Havarikommissionen kan endvidere, i medfør af jernbanelovens § 81, stk. 3, iværksætte undersøgelser i forbindelse med alvorlige ulykker, ulykker og hændelser på jernbaneområdet i udlandet, såfremt den kompetente udenlandske myndighed anmoder herom.

2.7.2. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/798 af 11. maj 2016 om jernbanesikkerhed, artikel 25

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/798 af 11. maj 2016 om jernbanesikkerhed, artikel 25, regulerer, hvilke oplysninger der skal fremsendes til agenturet. Det fremgår bl.a. af bestemmelsen, at de nationale undersøgelsesorganer skal underrette agenturet herom, når undersøgelsesorganerne træffer afgørelse om at indlede en undersøgelse. Bestemmelsen regulerer desuden, hvilke oplysninger underretningen skal indeholde.

2.7.3. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Det fremgår af artikel 25, stk. 1, i direktivet, at inden syv dage efter, at der er truffet afgørelse om at indlede en undersøgelse, underretter undersøgelsesorganet agenturet herom. Der oplyses om dato og tidspunkt for tildragelsen samt stedet og tildragelsens karakter og konsekvenser med hensyn til dræbte, tilskadedekomne og materielle skader.

Med lovforslaget foreslås det i overensstemmelse hermed, at der i jernbanelovens § 81 indsættes et nyt stykke 4, som foreskriver, at indleder Havarikommissionen en undersøgelse, underretter Havarikommissionen inden syv dage agenturet herom. Havarikommissionen oplyser agenturet om dato og tidspunkt for tildragelsen samt stedet og tildragelsens karakter og konsekvenser med hensyn til dræbte, tilskadedekomne og materielle skader.

Der henvises i øvrigt til lovforslagets § 1, nr. 21 samt bemærkningerne hertil.

2.8. Pligt til at viderebringe oplysninger til Havarikommissionen

2.8.1. Gældende ret

Den gældende bestemmelse i jernbanelovens § 82 foreskriver, at når en ulykke eller hændelse på jernbaneområdet er indtruffet i Danmark, skal Havarikommissionen omgående underrettes herom af den pågældende jernbanevirksomhed og infrastrukturforvalter. Bestemmelsens stykke 2 foreskriver, at en jernbanevirksomhed, der benytter dansk registreret køretøj, omgående skal underrette Havarikommissionen herom, hvis ulykken eller hændelsen på jernbaneområdet sker i udlandet. Bestemmelsens stykke 3 foreskriver, at Trafikstyrelsen omgående skal underrette Havarikommissionen om de ulykker og hændelser på jernbaneområdet, som Trafikstyrelsen bliver bekendt med. Bestemmelsens stykke 4 foreskriver, at Transportministeren fastsætter nærmere regler om underretningspligt og rapportering af ulykker og hændelser på jernbaneområdet.

Regler om underretningspligt og rapportering er nærmere fastsat i bekendtgørelse nummer 1312 af 25. november 2015 om underretning om og rapportering af ulykker og hændelser på jernbaneområdet til Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane.

2.8.2. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/798 af 11. maj 2016 om jernbanesikkerhed, artikel 22, stk. 3

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/798 af 11. maj 2016 om jernbanesikkerhed, artikel 22, stk. 3, vedrører pligten til at indberette ulykker og hændelser til undersøgelsesorganet og til at viderebringe alle tilgængelige oplysninger til undersøgelsesorganet. Herudover forpligter bestemmelsen undersøgelsesorganet til at træffe afgørelse om at indlede undersøgelsen hurtigst muligt og senest to måneder efter modtagelse af meddelelsen om ulykken eller hændelsen.

2.8.3. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser

2.8.3.1. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/798 af 11. maj 2016 om jernbanesikkerhed, artikel 22, stk. 3, 1. pkt., foreskriver, at medlemsstaterne fastsætter bestemmelser om, at jernbanevirksomheder, infrastrukturforvaltere og i givet fald den nationale sikkerhedsmyndighed er forpligtet til omgående at meddele ulykker og hændelser til undersøgelsesorganet og til at viderebringe alle tilgængelige oplysninger.

Pligten til at meddele ulykker og hændelser til undersøgelsesorganet følger ligeledes af artikel 21, stk. 3 i det tidligere 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. Pligten til at viderebringe alle tilgængelige oplysninger er derimod ny og indført med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/798 af 11. maj 2016 om jernbanesikkerhed

I overensstemmelse hermed foreslås, at der i § 82 i lov om jernbane indsættes et stykke 4, som foreskriver, at de pågældende jernbanevirksomheder, infrastrukturforvaltere og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen omgående videregiver alle tilgængelige oplysninger om ulykken eller hændelsen til Havarikommissionen.

Der henvises i øvrigt til lovforslagets § 1, nr. 22 samt bemærkningerne hertil.

2.8.3.2. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/798 af 11. maj 2016 om jernbanesikkerhed, artikel 22, stk. 3, 3. pkt., foreskriver, at undersøgelsesorganet træffer hurtigst muligt og under alle omstændigheder senest to måneder efter modtagelse af meddelelsen om ulykken eller hændelsen afgørelse om at indlede undersøgelsen.

I overensstemmelse hermed foreslås, at der i § 82 i lov om jernbane indsættes et stykke 5, som foreskriver, at Havarikommissionen hurtigst muligt og under alle omstændigheder senest to måneder efter modtagelse af meddelelsen om ulykken eller hændelsen træffer afgørelse om at indlede undersøgelsen.

Der henvises i øvrigt til lovforslagets § 1, nr. 22 samt bemærkningerne hertil.

2.9. Havarikommissionens adgang til oplysninger og bevismateriale

2.9.1. Gældende ret

Det fremgår af jernbaneloven § 85, stk. 2, at Havarikommissionen har ret til at registrere bevismateriale og i forståelse med politiet at foretage fjernelse af vragele, jernbaneinfrastruktur, dele eller indhold heraf eller spor i øvrigt til undersøgelser, målinger og kontrol.

Det fremgår af jernbanelovens § 86, stk. 1, at Havarikommissionen fra alle relevante virksomheder og myndigheder kan forlange al dokumentation, der er nødvendig for undersøgelsen, fremlagt, herunder oplysninger i dødsattester udstedt efter retslægeligt ligsyn og oplysninger i retslægelige obduktionserklæringer.

Havarikommissionen har, i medfør af jernbanelovens § 88, uden retskendelse adgang til at foretage undersøgelse af køretøjer og jernbaneinfrastruktur, uanset om disse befinder sig på privat område.

2.9.2. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/798 af 11. maj 2016 om jernbanesikkerhed, artikel 21, stk. 2

Artikel 21, stk. 2 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/798 af 11. maj 2016 om jernbanesikkerhed regulerer undersøgelsesorganernes adgang til oplysninger og bevismateriale. Bestemmelsen foreskriver, at medlemsstaterne i overensstemmelse med deres nationale lovgivning sørger for, at de myndigheder, der er ansvarlige for en eventuel retslig efterforskning, samarbejder

fuldt ud, og sikrer, at undersøgelsespersonalet hurtigst muligt har adgang til oplysninger og bevismateriale, der er relevant for undersøgelsen. Herudover indeholder bestemmelsen en liste over en række oplysninger og beviser, som undersøgelsespersonalet navnlig skal have adgang til.

2.9.3. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser

Det fremgår af artikel 21, stk. 2, 1. pkt., sidste led, at undersøgelsespersonalet hurtigst muligt skal have adgang til oplysninger og bevismateriale, der er relevant for undersøgelsen.

I overensstemmelse hermed forslås, at der i § 86, stk. 1, i lov om jernbane indsættes ordene »og bevismateriale«, således at Havarikommissionen fremadrettet fra alle relevante virksomheder og myndigheder vil kunne forlange al dokumentation og bevismateriale, der er nødvendig for undersøgelsen, fremlagt.

Der henvises i øvrigt til lovforslagets § 1, nr. 26 og de specielle bemærkninger hertil.

Det fremgår af artikel 21, stk. 2, 2. pkt., litra a, at undersøgelsespersonalet omgående skal have adgang til ulykkes- eller hændelsesstedet samt til det involverede rullende materiel, den relevante infrastruktur og trafikstyrings- og signalanlæg.

I overensstemmelse hermed forslås, at der i § 88 i lov om jernbane indsættes ordet »omgående« og ordene »samt trafikstyrings- og signalanlæg«, således at Havarikommissionen omgående vil skulle have adgang til at foretage undersøgelse af køretøjer og jernbaneinfrastruktur samt trafikstyrings- og signalanlæg, uanset om disse befinder sig på privat område.

Der henvises i øvrigt til lovforslagets § 1, nr. 27 og de specielle bemærkninger hertil.

Det fremgår af artikel 21, stk. 2, 2. pkt., litra b, at undersøgelsespersonalet skal have ret til straks at registrere bevismateriale og foretage kontrolleret fjernelse af vragdele, infrastrukturanlæg eller komponenter til undersøgelses- eller analyseformål.

I overensstemmelse hermed foreslås, at der i § 85, stk. 2 i lov om jernbane indsættes ordet: »straks«, således at Havarikommissionen får ret til straks at registrere bevismateriale og i forståelse med politiet at foretage fjernelse af vragdele, jernbaneinfrastruktur, dele eller indhold heraf eller spor i øvrigt til undersøgelser, målinger og kontrol.

Der henvises i øvrigt til lovforslagets § 1, nr. 25 og de specielle bemærkninger hertil.

2.10. Åbenhed og høringspligt

2.10.1. Gældende ret

Den gældende bestemmelse i jernbanelovens § 83, stk. 1 foreskriver, at Havarikommissionen bestemmer omfanget og formen for de undersøgelser, der foretages i en anledning af en ulykke eller hændelse på jernbaneområdet, jf. dog stk. 2. Bestemmelsens stykke 2 foreskriver, at Transportministeren på ethvert tidspunkt kan pålægge Havarikommissionen at foretage yderligere undersøgelser i en sag. Bestemmelsens stykke 3 foreskriver, at Havarikommissionen kan genoptage en afsluttet undersøgelse, såfremt der fremkommer nyt og væsentligt materiale i sagen.

Det fremgår det af specielle bemærkninger til lov om jernbane § 83, stk. 1, at Havarikommissionens undersøgelse skal gennemføres under størst mulig åbenhed, så alle parter får mulighed for at blive hørt og underrettet om resultaterne.

2.10.2. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/798 af 11. maj 2016 om jernbanesikkerhed, artikel 23

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/798 af 11. maj 2016 om jernbanesikkerhed, artikel 23, vedrører processuelle krav til undersøgelsesorganernes arbejde. Kravene vedrører dels forholdet og samarbejdet mellem undersøgelsesorganerne, dels at undersøgelsesorganernes undersøgelser skal gennemføres under størst mulig åbenhed, så alle parter får mulighed for at blive hørt og underrettet om resultaterne.

Dette afsnit omhandler kravene om åbenhed. Kravene vedrørende undersøgelsesorganernes samarbejde behandles i de almindelige bemærkninger i afsnit 2.11.

2.10.3. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser

2.10.3.1. Direktivets artikel 23, stk. 3, 1. afsnit, foreskriver, at undersøgelsesorganernes undersøgelser gennemføres under størst mulig åbenhed, så alle parter får mulighed for at blive hørt og underrettet om resultaterne. Den relevante infrastrukturforvalter og de relevante jernbanevirksomheder, den nationale sikkerhedsmyndighed, agenturet, ofrene og deres familie, ejere af beskadigede genstande, fabrikanten, de involverede beredskabstjenester og repræsentanter for personale og brugere skal gives mulighed for at fremlægge relevante tekniske oplysninger med henblik på at forbedre undersøgelsesrapportens kvalitet.

I overensstemmelse hermed foreslås, at der i § 83 i lov om jernbane indsættes et nyt stykke 3, som foreskriver, at Havarikommissionen skal give den relevante infrastrukturforvalter, de involverede jernbanevirksomheder, Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, agenturet, ofrene og deres familie, ejere af beskadigede genstande, fabrikanten, involverede beredskabstjenester og repræsentanter for personale og brugere mulighed for at fremlægge relevante tekniske oplysninger med henblik på at forbedre undersøgelsesrapportens kvalitet.

I overensstemmelse hermed foreslås desuden, at der i § 83 i lov om jernbane indsættes et nyt stykke 5, som foreskriver, at Havarikommissionen underretter og hører alle parter om undersøgelsens resultater.

Der henvises i øvrigt til lovforslagets § 1, nr. 24, samt bemærkningerne hertil.

2.10.3.2. Direktivets artikel 23, stk. 3, 2. afsnit foreskriver, at undersøgelsesorganet også tager hensyn til ofrenes og deres families rimelige behov og holder dem underrettet om de fremskridt, der er gjort i undersøgelsen.

I overensstemmelse hermed foreslås, at der i § 83 i jernbaneloven indsættes et nyt stykke 4, som foreskriver, at Havarikommissionen tager hensyn til ofrenes og deres families rimelige behov og holder dem underrettet om de fremskridt, der er gjort i undersøgelsen.

Der henvises i øvrigt til lovforslagets § 1, nr. 24 samt bemærkningerne hertil.

2.11. Samarbejde mellem undersøgelsesorganer

2.11.1. Gældende ret

Det fremgår af jernbanelovens § 95, stk. 1, at Havarikommissionen skal beslutte, at repræsentanter for fremmede stater kan deltage i Havarikommissionens arbejde, i det omfang Danmark ved aftale har forpligtet sig hertil. Det fremgår af bestemmelsens stykke 2, at Havarikommissionen kan, hvor den finder det nødvendigt, beslutte, at sagkyndige kan deltage i Havarikommissionens arbejde.

2.11.2. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/798 af 11. maj 2016 om jernbanesikkerhed, artikel 23, stk. 1, artikel 22, stk. 5 og artikel 22, stk. 7

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/798 af 11. maj 2016 om jernbanesikkerhed, artikel 23, indeholder regler for de procedurer, som undersøgelsesorganerne følger, når de forestår undersøgelser. Direktivets artikel 23, stk. 1, vedrører undersøgelsesorganernes samarbejde, herunder hvornår undersøgelsesorganer forpligtes til at invitere andre undersøgelsesorganer til at deltage i undersøgelserne, de beføjelser, de indbudte undersøgelsesorganer skal tillægges, og de oplysninger de indbudte undersøgelsesorganer skal have adgang til.

Direktivets artikel 22, stk. 5 foreskriver, at undersøgelsesorganerne om nødvendigt, og forudsat at det ikke undergraver undersøgelsesorganets uafhængighed kan anmode undersøgelsesorganer fra andre medlemsstater eller agenturet om at bistå med ekspertise eller foretage tekniske inspektioner, analyser eller evalueringer.

Direktivets artikel 22, stk. 7 foreskriver, at undersøgelsesorganerne udarbejder et peerevalueringsprogram, hvor alle undersøgelsesorganer opfordres til at deltage.

2.11.3. Transport-, bygnings- og boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

2.11.3.1. Direktivets artikel 23, stk. 1 foreskriver, at en ulykke eller hændelse undersøges af undersøgelsesorganet i den medlemsstat, hvori den indtraf. Hvis det ikke er muligt at fastslå, i hvilken medlemsstat den indtraf, eller hvis den indtraf på eller tæt ved grænsen mellem to medlemsstater, aftaler de relevante undersøgelsesorganer, hvilket af dem der skal gennemføre undersøgelsen, eller de aftaler at gennemføre den i gensidigt samarbejde. I første tilfælde får det andet undersøgelsesorgan mulighed for at deltage i undersøgelsen og modtager alle oplysninger om resultaterne.

Artikel 23, stk. 1, foreskriver desuden, at undersøgelsesorganer fra andre medlemsstater i givet fald indbydes til at deltage i en undersøgelse, såfremt: a) en jernbanevirksomhed, som er etableret og godkendt i én af disse medlemsstater, er impliceret i ulykken eller hændelsen, eller b) et køretøj, der er registreret eller vedligeholdes i en af disse medlemsstater, er impliceret i ulykken eller hændelsen.

Artikel 23, stk. 1, foreskriver endvidere, at undersøgelsesorganer fra indbudte medlemsstater tillægges de fornødne beføjelser, så de efter anmodning kan være med til at indsamle bevismateriale til en anden medlemsstats undersøgelsesorgan.

Artikel 21, stk. 1 foreskriver herudover, at undersøgelsesorganer fra indbudte medlemsstater skal have adgang til de fornødne oplysninger og det fornødne bevismateriale, så de kan deltage reelt i undersøgelsen under overholdelse af de nationale love vedrørende retslige procedurer.

Direktivets artikel 22, stk. 5 foreskriver, at undersøgelsesorganerne om nødvendigt, og forudsat at det ikke undergraver undersøgelsesorganets uafhængighed, kan anmode undersøgelsesorganer fra andre medlemsstater eller agenturet om at bistå med ekspertise eller foretage tekniske inspektioner, analyser eller evalueringer.

I overensstemmelse med direktivets artikel 23, stk. 1 og direktivets artikel 22, stk. 5 foreslås, at § 95, stk. 1, i lov om jernbane affattes således, at Havarikommissionen skal beslutte, at repræsentanter for fremmede stater kan deltage i Havarikommissionens arbejde, i det omfang Danmark ved aftale har forpligtet sig hertil, og forudsat at deltagelsen ikke undergraver Havarikommissionens uafhængighed.

Der henvises i øvrigt til lovforslagets § 1, nr. 32 og bemærkningerne hertil.

2.11.3.2. Direktivets artikel 22, stk. 7, 1. afsnit foreskriver, at undersøgelsesorganerne udveksler synspunkter og erfaringer med henblik på at udvikle fælles undersøgelsesmetoder, udarbejde fælles principper for opfølgningen af anbefalinger på sikkerhedsområdet og tilpasse sig den tekniske og videnskabelige udvikling. Direktivets artikel 22, stk. 7, 3. afsnit foreskriver, at undersøgelsesorganerne med støtte fra agenturet i overensstemmelse med artikel 38, stk. 2, i forordning (EU) 2016/796 udarbejder et peerevalueringsprogram, hvor alle undersøgelsesorganer opfordres til at deltage med henblik på at overvåge deres effektivitet og uafhængighed. Undersøgelsesorganerne offentliggør med støtte fra det sekretariat, der er omhandlet i artikel 38, stk. 2, i forordning (EU) 2016/796: a) det fælles peerevalueringsprogram og evalueringskriterierne, og b) en årlig rapport om programmet, der fremhæver de identificerede stærke sider og forslag til forbedringer. Peerevalueringsrapporterne fremsendes til alle undersøgelsesorganer og til agenturet. Rapporterne offentliggøres på frivillig basis.

I overensstemmelse hermed foreslås, at der i jernbaneloven indsættes § 95 a, som foreskriver, at Havarikommissionen udveksler synspunkter og erfaringer med de andre undersøgelsesorganer, og at Havarikommissionen kan deltage i det fælles europæiske peerevalueringsprogram.

Der henvises i øvrigt til lovforslagets § 1, nr. 33 og bemærkningerne hertil.

2.12. Rapportering og årsberetning

2.12.1. Gældende ret

Den gældende bestemmelse i § 93, stk. 1, i jernbaneloven foreskriver, at Havarikommissionen udarbejder en rapport om undersøgelsens resultater med eventuelle anbefalinger om sikkerhedsmæssige forhold m.v., når Havarikommissionen afslutter en undersøgelse. Rapporten sendes til transportministeren og Trafikstyrelsen. Rapporten offentliggøres, medmindre afgørende hensyn taler herimod. Såfremt Havarikommissionen ikke offentliggør en rapport, skal denne beslutning offentliggøres. Bestemmelsens stykke 2 foreskriver, at Havarikommissionen kan undlade at udarbejde en rapport og i stedet udarbejde en kortfattet redegørelse, når omfanget af den foretagne undersøgelse taler derfor. Bestemmelsens stk. 3 foreskriver, at Havarikommissionen udarbejder en rapport eller redegørelse i overensstemmelse med bestemmelsens stk. 1 og 2 i tilfælde af at Transport-, Bygnings- og Boligministeren pålægger Havarikommissionen at foretage yderligere undersøgelser eller i tilfælde af, at Havarikommissionen genoptager en undersøgelse som følge af, at der er fremkommet nyt og væsentlig materiale i sagen.

2.12.2. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/798 af 11. maj 2016 om jernbanesikkerhed, artikel 24 og 25, stk. 2

Det fremgår af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/798 af 11. maj 2016 om jernbanesikkerhed, artikel 24, stk. 1, at der for en undersøgelse af en ulykke eller hændelse skal udarbejdes rapporter i passende form i forhold til ulykkens eller hændelsens karakter og alvor og undersøgelsesresultaternes relevans. I rapporterne oplyses formålet med undersøgelsen og rapporten indeholder i givet fald anbefalinger på sikkerhedsområdet.

Direktivets artikel 24, stk. 2, foreskriver, at rapporten skal offentliggøres og at rapporten, herunder anbefalinger på sikkerhedsområdet fremsendes til de relevante parter og til de berørte organer og parter i andre medlemsstater. Herudover foreskriver stykke 2, at rapporteringsstrukturen skal indeholde visse elementer og bemyndiger Kommissionen til ved hjælp af gennemførelsesretsakter at fastlægge rapporteringsstrukturen, der skal følges så nøje som muligt.

Direktivets artikel 25, stk. 2 foreskriver, at undersøgelsesorganet fremsender en kopi til agenturet af de endelige rapporter og den årlige rapport.

2.12.3. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser

2.12.3.1. Det fremgår af direktivets artikel 24, stk. 2, 2. pkt., at hvis den endelige rapport ikke kan offentliggøres inden for 12 måneder, udsender undersøgelsesorganet en foreløbig erklæring som minimum på hver årssdag for ulykken med nærmere oplysninger om fremskridt i relation til undersøgelsen og eventuelle sikkerhedsspørgsmål, der er blevet rejst.

I overensstemmelse hermed foreslås, at der i jernbanelovens § 93, stk. 1 indsættes et 5. punkt, som foreskriver, at såfremt Havarikommissionen ikke kan offentliggøre den endelige rapport inden for 12 måneder, udsender Havarikommissionen en foreløbig erklæring som minimum på hver årssdag for ulykken med nærmere oplysninger om fremskridt i relation til undersøgelsen og eventuelle sikkerhedsspørgsmål, der er blevet rejst.

Der henvises i øvrigt til lovforslagets § 1, nr. 30, samt bemærkningerne hertil.

2.12.3.2. Direktivets artikel 24, stk. 2, 2. afsnit foreskriver, at rapporten, herunder anbefalinger på sikkerhedsområdet, fremsendes til de i artikel 23, stk. 3, nævnte relevante parter og til berørte organer og parter i andre medlemsstater. Direktivets artikel 23, stk. 3 foreskriver, at undersøgelsen gennemføres under størst mulig åbenhed, så alle parter får mulighed for at blive hørt og underrettet om resultaterne. Den relevante infrastrukturforvalter og de relevante jernbanevirksomheder, den nationale sikkerhedsmyndighed, agenturet, ofrene og deres familie, ejere af beskadigede genstande, fabrikanter, de involverede beredskabstjenester og repræsentanter for personale og brugere skal gives mulighed for at fremlægge relevante tekniske oplysninger med henblik på at forbedre undersøgelsesrapportens kvalitet.

Direktivets artikel 25, stk. 2 foreskriver bl.a., at undersøgelsesorganet fremsender en kopi til agenturet af de endelige rapporter

I overensstemmelse med direktivets artikel 24, stk. 2, 2. afsnit foreslås, at der i § 93, stk. 1, 2. pkt., i lov om jernbane efter »transportministern« indsættes: », agenturet, relevante parter, til de berørte organer og parter i andre medlemsstater«.

Der henvises i øvrigt til lovforslagets § 1, nr. 29, samt bemærkningerne hertil.

2.13. Anbefalinger på sikkerhedsområdet

2.13.1. Gældende ret

Den gældende bestemmelse i § 93, stk. 1, i jernbaneloven foreskriver, at Havarikommissionen udarbejder en rapport om undersøgelsens resultater med eventuelle anbefalinger om sikkerhedsmæssige forhold m.v., når Havarikommissionen afslutter en undersøgelse. Rapporten sendes til transportministeren og Trafikstyrelsen. Rapporten offentliggøres, medmindre afgørende hensyn taler herimod. Såfremt Havarikommissionen ikke offentliggør en rapport, skal denne beslutning offentliggøres.

Den gældende bestemmelse i § 97 i lov om jernbane foreskriver, at Trafikstyrelsen mindst én gang om året giver tilbagemelding til Havarikommissionen om hvilke foranstaltninger, der er gennemført eller planlagt som resultat af anbefalinger i Havarikommissionens rapporter og redegørelser.

2.13.2. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/798 af 11. maj 2016 om jernbanesikkerhed, artikel 26

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/798 af 11. maj 2016 om jernbanesikkerhed, artikel 26, stk. 1, foreskriver, at en anbefaling på sikkerhedsområdet udstedt af et undersøgelsesorgan under ingen omstændigheder giver formodning om skyld eller erstatningsansvar for en ulykke eller en hændelse. Direktivets artikel 26, stk. 2 foreskriver, at anbefalinger stiles til den nationale sikkerhedsmyndighed eller, hvis det er nødvendigt på grund af anbefalingens karakter, til agenturet, til andre organer eller myndigheder i den berørte medlemsstat eller til andre medlemsstater. Herudover indeholder bestemmelsen en forpligtelse til at tage behørigt hensyn til anbefalingerne på sikkerhedsområdet og i givet fald følge op med korrigerende foranstaltninger. Direktivets artikel 26, stk. 3 forpligter dem som anbefalingerne er stilet til med jævne mellemrum at give tilbagemeldinger til undersøgelsesorganet om, hvilke foranstaltninger der er truffet eller planlagt som resultat af en given anbefaling.

2.13.3. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser

2.13.3.1. Direktivets artikel 26, stk. 2, 1. pkt. foreskriver, at anbefalinger stiles til den nationale sikkerhedsmyndighed, og, hvis det er nødvendigt på grund af anbefalingens karakter, til agenturet, til andre organer eller myndigheder i den berørte medlemsstat eller til andre medlemsstater.

I overensstemmelse hermed foreslås, at der i lov om jernbane § 93, stk. 1, indsættes et nyt 2. pkt., som foreskriver, at anbefalinger stiles til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, og, hvis det er nødvendigt på grund af anbefalingens karakter, til agenturet, til andre organer eller myndigheder i den berørte medlemsstat eller til andre medlemsstater.

Der henvises i øvrigt til lovforslagets § 1, nr. 28, samt bemærkningerne hertil.

2.13.3.2 Direktivets artikel 26, stk. 2, 2. pkt. foreskriver, at medlemsstaterne, deres nationale sikkerhedsmyndigheder og agenturet inden for deres kompetenceområder træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at der tages behørigt hensyn til undersøgelsesorganernes anbefalinger på sikkerhedsområdet, og at de i givet fald følges op af korrigerende foranstaltninger.

I overensstemmelse hermed foreslås, at der i § 93 i jernbaneloven indsættes et nyt stykke 4, som foreskriver, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen og de organer og myndigheder, som anbefalinger efter § 93, stk. 1, måtte være stilet til, træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at der tages behørigt hensyn til Havarikommissionens eller andre undersøgelsesorganers anbefalinger på sikkerhedsområdet, og at de i givet fald følger op af korrigerende foranstaltninger.

Der henvises i øvrigt til lovforslagets § 1, nr. 31, samt bemærkningerne hertil.

2.13.3.3. Direktivets artikel 26, stk. 3, foreskriver, at agenturet, den nationale sikkerhedsmyndighed og andre myndigheder eller organer eller i givet fald andre medlemsstater, til hvem der er stilet anbefalinger, med jævne mellemrum giver undersøgelsesorganet tilbagemelding om, hvilke foranstaltninger der er truffet eller planlagt som resultat af en given anbefaling.

I overensstemmelse hermed foreslås, at agenturet og andre myndigheder og organer, til hvem der er stilet anbefalinger, i medfør af § 97 i lov om jernbane, forpligtes til mindst én gang om året at give tilbagemelding til Havarikommissionen om hvilke foranstaltninger, der er gennemført eller planlagt som resultat af anbefalinger i Havarikommissionens rapporter og redegørelser.

Der henvises i øvrigt til lovforslagets § 1, nr. 34, samt bemærkningerne hertil.

2.14. Konsekvenser af, at bybaner undtages fra direktiverne

2.14.1. Gældende ret

Bybane er ifølge jernbanelovens § 3, stk. 1, nr. 3 et samlebegreb for metro, letbaner og S-baner. Bybaner udfører transport i byer og forstæder og kører i deres eget system eller er funktionsmæssigt adskilt fra resten af jernbanenet.

I dag kan den enkelte medlemsstat selv vælge, om bybaner skal være omfattet af reglerne i jernbanesikkerheds- og interoperabilitetsdirektivet. I jernbaneloven er fastsat regler, der betyder, at bybanerne er omfattet af hovedparten af jernbanesikkerhedsdirektivet, mens de ikke er omfattet af reglerne i interoperabilitetsdirektivet, herunder TSI'erne (Tekniske Specifikationer for Interoperabilitet).

Jernbaneloven gælder med visse undtagelser for bybaner. F.eks. er bybanerne undtaget fra reglerne om markedsadgang, jf. jernbanelovens § 2, stk. 3. Herudover findes der en bemyndigelse i jernbanelovens § 39, der giver transport-, bygnings- og boligministeren mulighed for at fastsætte særlige regler om bybaner. Det kan f.eks. være om beløbsstørrelser for ansvarsforsikring, indberetning, kørestrøm, drifts- og trafikstyringsregler, tekniske krav og helbreds- og kompetencekrav for bybaneførere. Herudover kan ministeren fastsætte regler om særlige forhold for letbaner, der er skinnebåren trafik, som både kan køre i vej efter færdselslovens regler og i eget tracé.

2.14.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Bybaner er ikke omfattet af omarbejdningen af jernbanesikkerheds- og interoperabilitetsdirektivet. Baggrunden for nu at undtage bybaner helt fra direktivernes anvendelsesområde er, at disse systemer ikke behøver at være interoperable. For at ensrette og lette gennemførelsen af jernbanesikkerhedsdirektivet, har man fundet det hensigtsmæssigt, at begge direktiver har samme anvendelsesområde.

Det forhindrer dog ikke medlemsstaterne i frivilligt at anvende direktivernes bestemmelser eller begreber på metrosystemer og andre lokale systemer, hvis de finder det hensigtsmæssigt. I sådanne tilfælde kan medlemsstaterne undlade at anvende forpligtelser såsom meddelelsen af nationale forskrifter og rapportering.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet anser den gældende regulering af bybaner i jernbaneloven for hensigtsmæssig. Det forhold, at jernbanesikkerhedsdirektivet og direktivet om interoperabilitet i jernbanesystemet ikke fremover finder anvendelse for bybaner, bør derfor efter ministeriets opfattelse ikke medføre, at der ikke fastsættes krav for bybaner. Lovforslaget viderefører derfor i al væsentlighed de regler og krav, der er fastsat for bybaner i jernbaneloven i dag.

For at videreføre den gældende retstilstand er det imidlertid nødvendigt at foretage visse konsekvensrettelser og indsætte nye bestemmelser, som alene gælder for bybaner. Dette skyldes, at en række beføjelser og kompetencer som nævnt i pkt. 1 overgår til agenturet. Lovforslaget indeholder derfor nye bestemmelser, der viderefører reglerne om, at bybaner skal have et sikkerhedscertifikat og en sikkerhedsgodkendelse udstedt af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, ligesom det også fremover vil kræve godkendelse fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen at tage jernbaneinfrastruktur og køretøjer i brug på en bybane (ibrugtagningstilladelser).

Ministeren bemyndiges også fremover til at kunne fastsætte nærmere regler om særlige forhold for bybaner, herunder om bl.a. sikkerhedscertifikatet, sikkerhedsgodkendelsen og ibrugtagningstilladelser. Denne bemyndigelse gør det muligt at fastsætte lempeligere krav til at opnå disse certifikater mv. end hvad tilfældet er i dag, hvor bybanerne følger jernbanesikkerhedsdirektivet. Det vil sige, at der for bybaner kan udmøntes et selvstændigt, sammenhængende og i forhold til den europæiske lovgivning uafhængigt godkendelsessystem.

Der henvises særligt til de foreslåede §§ 39-39 c og de specielle bemærkninger hertil.

2.15. Afbureaukratisering af procedurekrav for godkendelse af sikkerhedsregler og trafikale sikkerhedsregler

2.15.1. Gældende ret

Det følger af jernbanelovens § 61, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen godkender henholdsvis de sikkerhedsregler, som infrastrukturforvalteren udarbejder, og de trafikale sikkerhedsregler, som både infrastrukturforvalteren og jernbanevirksomheden udarbejder.

I § 61, stk. 2 og 3 er der imidlertid åbnet for muligheden for, at infrastrukturforvalteren kan udarbejde og ændre egne sikkerhedsregler uden Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens godkendelse, hvis de opfylder en række krav til sikkerhedsledelsessystemet. Der er ikke fastsat krav i henhold til § 61, stk. 1 og 2 i dag.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan i henhold til jernbanelovens § 64 kræve, at jernbanevirksomheder eller infrastrukturforvaltere, der ansøger om godkendelse af køretøjer, jernbaneinfrastruktur eller sikkerhedsregler, skal bruge en uafhængig tredjeparts vurdering i forbindelse med ansøgning om godkendelsen. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen godkender og fører tilsyn med uafhængige tredjeparter og kan fastsætte regler om godkendelse af, og krav til, en uafhængig tredjeparts vurderinger.

2.15.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet ønsker at afbureaukratisere forvaltningen af sikkerhedsregler og trafikale sikkerhedsregler, herunder at etablere forudsætningerne for, at virksomhedernes selvforvaltning af sikkerhedsregler og trafikale sikkerhedsregler kan finde sted. Afbureaukratiseringen tager sigte på alle virksomheder på jernbaneområdet, der udarbejder sikkerhedsregler og trafikale sikkerhedsregler samtidig med, at det nuværende sikkerhedsniveau bevares.

I den gældende lovgivning er der allerede i dag mulighed for, at der kan fastsættes nærmere regler om, hvordan infrastrukturforvaltere kan udarbejde nye samt ændre eksisterende sikkerhedsregler i henhold til deres sikkerhedsledelsessystem, således at der ikke kræves godkendelse hos Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen. Bemyndigelsen er ikke udmøntet. Den samme mulighed findes imidlertid ikke for de trafikale sikkerhedsregler i dag.

Målet med lovforslaget er derfor at ligestille de to typer sikkerhedsregler, således at der også åbnes for muligheden for, at infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder selv kan forvalte trafikale sikkerhedsregler på lige fod med de almindelige sikkerhedsregler.

Denne selvforvaltning opnås ved, at ministeren får mulighed for at fastsætte de overordnede krav til tekniske og trafikale sikkerhedsregler, herunder de hensyn, som begge typer sikkerhedsregler samt sikkerhedsledelsessystemet skal opfylde for at sikre, at selvforvaltningen gennemføres på en sådan måde, at det nuværende sikkerhedsniveau bevares. Overholdelse af de fastsatte krav sikres derudover ved, at det vil indgå som en fast del af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens løbende tilsyn med de enkelte virksomheder.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan i medfør af den gældende jernbanelov stille krav om, at der skal bruges en uafhængig tredjeparts vurdering i forbindelse med ansøgning om godkendelse af sikkerhedsregler og trafikale sikkerhedsregler. Denne bestemmelse gælder i lovforslaget også for de sikkerhedsregler og trafikale sikkerhedsregler, som fremover vil blive selvforvaltet og dermed ikke myndighedsgodkendt. Det sker ved, at infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder kan forpligtes til at bruge en uafhængig tredjeparts vurdering i forbindelse med, at en ændring eller udarbejdelse af en ny sikkerhedsregel eller trafikal sikkerhedsregel har væsentlig betydning for jernbanesikkerheden.

Der henvises til lovforslagets § 1, nr. 12 og 13 samt de specielle bemærkninger hertil.

Etablering af selvforvaltning af sikkerhedsregler og trafikale sikkerhedsregler vurderes endvidere at harmonere med det grundlæggende princip i EU-lovgivningen på jernbaneområdet om, at infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder selv er ansvarlige for sikkerheden på deres del af jernbanesystemet, samt at håndteringen af jernbanesikkerhed bør ske i et sikkerhedsledelsessystem.

2.16. Krydsning af perronovergange

2.16.1. Gældende ret

Jernbanelovens § 42, stk. 1, foreskriver, at enhver, der søger adgang til eller opholder sig på de områder, der er nævnt i § 41, og som er åbne for offentligheden, skal rette sig efter de forskrifter til

opretholdelse af orden og sikkerhed, der meddeles af virksomhedens personale, eller som ved opslag eller på anden hensigtsmæssig måde er bekendtgjort af virksomheden. Til de områder, der er nævnt i § 41 hører bl.a. stationsområder.

Det fremgår af de specielle bemærkninger til jernbanelovens § 42, stk. 1, at det er et krav for virksomheden, at personalet oplyser om forskrifterne eller at forskrifterne eksempelvis er bekendtgjort ved opslag for at sikre, at der opnås bredt kendskab til ovennævnte forskrifter. De fleste virksomheder, der har offentligt tilgængelige områder, offentliggør forskrifter til opretholdelse af orden og sikkerhed på deres hjemmesider eller ved opslag på selve området. Dette er særligt vigtigt, hvor der er tale om andre og strengere forskrifter end de, der naturligt følger af ophold i det offentlige rum.

Jernbanelovens § 42, stk. 2 foreskriver, at Politiet efter anmodning skal bistå jernbanevirksomheden eller infrastrukturforvalteren med håndhævelsen af de ordens- og sikkerhedsbestemmelser, der gælder på de nævnte områder.

2.16.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet ønsker at sikre, at der sker så få ulykker og hændelser som muligt, når folk krydser perronovergang, idet der kommer tog, ved at øge opmærksomheden på de farer, som er ved krydsning af perronovergange. På trods af de farer, som er forbundet med at krydse en perronovergang er det ikke i dag forbudt at krydse en perronovergang, når et tog nærmer sig, eller når det ved signal er indikeret, at et tog nærmer sig. På trods af farerne, er personer heller ikke ved lov forpligtet til at udvise særlig opmærksomhed, når de skal passere en perronovergang, og personerne er ikke forpligtet til at krydse perronovergangen uden unødigt ophold.

Krydsning af jernbaneoverkørsler, der er åben for almindelig færdsel, er i dag reguleret i færdselsloven. Færdselslovens § 5, stk. 1 foreskriver, at trafikanter, der skal passere jernbaneoverkørsel, skal udvise særlig forsigtighed. Færdsel over jernbaneoverkørsel må ikke finde sted, når det kan ses eller høres, at tog nærmer sig. Kørende skal afpasse hastigheden således, at standsning om nødvendigt kan ske før sporene. Når sporene passerer, skal dette ske uden unødigt ophold. Bestemmelsens stk. 2 foreskriver, at trafikanter ikke må passere jernbaneoverkørsel, når: 1) pligt til standsning er tilkendegivet ved signalanlæg, 2) bomme er lukkede, eller medens bomme lukkes eller åbnes, eller 3) jernbanens personale tilkendegiver, at tog nærmer sig.

På denne baggrund foreslås, at personer forpligtes til at udvise særlig forsigtighed, når de krydser perronovergange. Herudover foreslås, at der indføres et eksplicit forbud i jernbaneloven, som forbyder folk at krydse perronovergange, når det kan ses eller høres, at tog nærmer sig. Desuden foreslås, at personer forbydes at krydse perronovergange, når advarsel om at tog nærmer sig er tilkendegivet ved signalanlæg, eller når jernbanens personale tilkendegiver, at tog nærmer sig. Endvidere foreslås, at personer forpligtes til at krydse perronovergangen uden unødigt ophold, når sporene passerer.

Det gælder uanset, at der i dag er forskel på, hvor tydeligt der ved de enkelte perronovergange gøres opmærksom på farerne ved at krydse perronovergange. På nogle stationer findes signalanlæg der med lys og lyd advarer om, at et tog nærmer sig. På nogle stationer farer indikeret ved advarselsskilte. På andre stationer er farerne ved at krydse en perronovergang hverken markeret ved hverken skiltning eller signalanlæg.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet foreslår, at den foreslåede bestemmelse vil gælde uanset, hvor tydeligt der ved de enkelte perronovergange gøres opmærksom på farerne ved at krydse perronovergange. Transport-, Bygnings- og Boligministeriet ønsker dog ikke, at bestemmelsen skal finde anvendelse på krydsning af jernbanespor via gangbro eller tunnel, eller andre overgange, som ikke er i niveau med skinnerne.

Det foreslås, at overtrædelse af den foreslåede bestemmelse sanktioneres med bøde, jf. § 120 a. Formålet med at bødesanktionen er at skærpe folks opmærksomhed, når de krydser perronovergange, og at afskrække personer fra at krydse perronovergange, når det, ifølge den foreslåede bestemmelse, er forbudt. Det foreslås, at bøden udmåles til 700 kr. og for personer med særligt lav indtægt til 500 kr. Bødens størrelse svarer til den bøde, som udmåles, hvis en gående krydser en jernbaneoverkørsel og i den forbindelse overtræder færdselslovens § 5. Det følger af færdselslovens § 118, stk. 1, at den, der overtræder færdselslovens § 5 som udgangspunkt straffes med bøde. Bøder for overtrædelse af færdselsloven og for overtrædelse af forskrifter, der udstedes i medfør af færdselsloven, udmåles, ifølge § 118 a, til 1.000 kr. eller beløb derover, som er delelige med 500. For gående og førere af cykel, hestekøretøj eller hest udmåles bøder dog til 700 kr. eller derover og for personer med særligt lav indtægt til 500 kr. eller derover.

Der henvises i øvrigt til lovforslagets § 1, nr. 46, samt bemærkningerne hertil.

2.17. Justering af afgiftssatserne på jernbaneområdet

2.17.1. Gældende ret

Jernbanevirksomheder, virksomheder, der er certificerede efter jernbanelovens § 11 (f.eks. entreprenørvirksomheder), og infrastrukturforvaltere, herunder bybaner, betaler afgift for udførelse af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens tilsyn, herunder med sikkerhedscertifikater og sikkerhedsgodkendelser. Afgiften består af et grundbeløb og en aktivitetsafgift.

Udgifterne forbundet med Jernbanenævnets drift finansieres af de jernbanevirksomheder, som Jernbanenævnet fører tilsyn med. Afgiften består af en aktivitetsafgift.

2.17.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen forventer en øget aktivitetsmængde som følge af implementeringen af 4. jernbanepakke, ligesom Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen forventer at skulle føre tilsyn med en række nye aktører, hvis ansøgning i øjeblikket er under behandling i Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen. Med gældende afgiftssatser forventer Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen derfor, at afgiftsordningen fra 2019 løbende vil generere et underskud. Der er pt. en akkumuleret opsparring, som løbende forventes nedbragt med de nuværende afgiftssatser. På lang sigt risikerer styrelsens tilsynsaktiviteter dog ikke at have tilstrækkelig finansiering, da der forventes genereret et løbende underskud.

På den baggrund foreslås det med lovforslaget at justere de gældende satser i § 109 for Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens tilsyn.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har genberegnet satserne således, at der forventes balance mellem omkostninger og indtægter fremover. Da der er en vis usikkerhed forbundet med at estimere

udviklingen i branchen i de kommende 5-10 år, foreslås det at indføre hjemmel til tilbagebetaling, hvorefter det vil være muligt at tilbageføre eventuelt akkumuleret overskud i afgiftsordningen til de virksomheder, der har indbetalt. En tilsvarende hjemmel til tilbagebetaling findes for de afgiftsbelagte opgaver i taxiloven. Såfremt det viser sig, at der er balance mellem omkostninger og indtægter med de foreslåede satser, kan det overvejes at tilbagebetale hele eller dele af den eksisterende opsparing på en gang. En sådan model ses som hensigtsmæssig, idet det allerede akkumulerede overskud i givet fald vil kunne tilbageføres hurtigt til brugerne.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har overvejet en alternativ beregningsmodel, hvor den eksisterende opsparing nedbringes via et årligt underskud på ordningen. En sådan model ses ikke som hensigtsmæssig. Derfor foreslås i stedet en model, hvor der forventes balance mellem omkostninger og indtægter, og hvor den allerede eksisterende opsparing kan tilbagebetales hurtigt til de virksomheder, der har indbetalt.

Jernbanenævnets afgift dækker omkostningerne til nævnets drift. Der forventes ultimo 2018 at være en akkumuleret opsparing i afgiftsordningen, som forventes øget i de kommende år. Dette skyldes, at nævnets omkostninger er lavere end forudsat ved den seneste afgiftsfastsættelse.

Det foreslås derfor at sænke afgiftsniveauet for Jernbanenævnet sådan, at der i højere grad end i dag er overensstemmelse mellem omkostninger og indtægter. Det foreslåede afgiftsniveau indebærer, at den forventede akkumulering af opsparingen mindskes, men at nævnet fortsat vil kunne håndtere store tidsbegrænsede sager. Det foreslås samtidig at indføre hjemmel til tilbagebetaling, hvorefter det vil være muligt at tilbageføre eventuelt akkumuleret overskud i ordningen til de virksomheder, der har indbetalt. En tilsvarende hjemmel til tilbagebetaling findes for de afgiftsbelagte opgaver i taxiloven.

Justeringen af Trafik- Bygge- og Boligstyrelsens afgift og sænkningen af Jernbanenævnets afgift forventes samlet at være omkostningsneutral for den samlede jernbanebranche.

3. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige

Kravet om anvendelse af en One Stop Shop (elektronisk ansøgningsportal) vil kunne medføre lidt mere administration for Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, idet al korrespondance vedrørende de berørte områder vil skulle foregå via One Stop Shop og samtidig journaliseres i nationale systemer. På samme måde kan den fremtidige bistand til Agenturet tænkes at udgøre en mindre stigning i Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens administrative arbejde. Denne stigning må formodes at modsvares af, at Agenturet overtager dele af den sagsbehandling, der varetages af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen i dag.

Da de berørte områder er afgifts- og gebyrdækkede, vurderes det ikke at medføre øgede økonomiske konsekvenser af betydning for Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

Indføring og oplæring i brugen af portalen kan have mindre administrative konsekvenser for Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

Det foreslåede krav om godkendelse af ERTMS-udbud forventes ikke at få betydning for Banedanmarks Signalprogram, hvor de forældede danske signalanlæg udskiftes med fast ERTMS-

udstyr, idet dette projekt er så langt fremme, at det kan undtages fra kravet om Agenturets godkendelse af udbuddet.

De nye regler om godkendelse af køretøjer vil kunne medføre øgede administrative byrder for Banedanmark. Disse vurderes dog at være under bagatelgrænsen.

Udvidelsen af muligheden for at indføre regler, der afbureaukratiserer procedurereglerne forventes at medføre en administrativ lettelse for Banedanmark på længere sigt. Med lovforslaget foreslås alene hjemmel til at indføre en sådan ordning. De nærmere konsekvenser af ordningen vil derfor blive vurderet i forbindelse med udmøntningen af reglerne.

Samme betragtninger gør sig gældende for privatbanerne.

Lovforslagets bestemmelser om justering af afgiftssatserne, hvorefter afgiften for Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens tilsyn hæves og afgiften for Jernbanenævnets drift sænkes, forventes at medføre en begrænset meromkostning i udgifterne for Banedanmark og privatbanerne. Dette skyldes, at Banedanmark og hovedparten af privatbanerne ikke betaler afgift til Jernbanenævnet.

Udgifterne forventes dog at ligge under bagatelgrænsen.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.

Lovforslaget kan have mindre erhvervsøkonomiske konsekvenser. Eventuelle erhvervsøkonomiske konsekvenser vurderes dog at ligge under bagatelgrænsen.

De nye ordninger, hvor godkendelse af køretøjer, udstedelse af sikkerhedscertifikater samt godkendelse af ERTMS-udbud skal foretages af Agenturet, vil kunne medføre øgede administrative og økonomiske byrder for virksomhederne. Det kan både være i form af det gebyr, der skal betales for sagsbehandlingen samt omkostninger ved øget administration i forbindelse med omstillingen til anvendelsen af One Shop Shoppen samt en mindre udvidelse af dokumentationskravene.

Prisen for Agenturets behandling af ansøgninger er fastsat til en timesats på 130 euro, hvilket er lidt højere end den gældende timesats på 800 kr. for Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens sagsbehandling af tilsvarende sager. Umiddelbart vurderes konsekvenserne af dette at være under bagatelgrænsen, idet der formentligt vil være tale om meget få virksomheder, som er tvunget til at vælge Agenturet som myndighed og dermed betale Agenturets gebyr. Hertil kommer, at det er usikkert, om Agenturet kommer til at bruge færre eller flere timer til sagsbehandlingen end Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

Med hensyn til administrative konsekvenser ved ansøgning om godkendelse af køretøjer, kan der ligge en mindre forøgelse i form af et udvidet dokumentationskrav ved fremsendelsen af ansøgningen end den nuværende danske ordning. Dog vurderes det at være under bagatelgrænsen, idet virksomhederne også i dag skal være i besiddelse af denne dokumentation. På samme måde vurderes kravet om, at der skal anvendes en ansøgningsportal ved ansøgning om godkendelse af køretøjer som værende under bagatelgrænsen.

For så vidt angår udstedelsen af EU-sikkerhedscertifikaterne forventes der ikke at være administrative konsekvenser udover det som eventuelt kan følge af kravet om anvendelse af en ansøgningsportal.

Forslaget om at andre aktører end jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere, der har potentiel indflydelse på sikker drift af jernbanesystemet, herunder fabrikanter, vedligeholdelsesvirksomheder, ihændehavere m.v., skal efterleve de krav, der er angivet i jernbanesikkerhedsdirektivets art. 4, stk. 4 og 5, herunder om risikostyringsforanstaltninger m.v. kan medføre øgede økonomiske og administrative byrder for disse virksomheder.

Udvidelsen af muligheden for at indføre regler, der afbureaukratiserer procedurereglerne forventes at medføre en administrativ lettelse for virksomhederne på længere sigt. Med lovforslaget foreslås alene hjemmel til at indføre en sådan ordning. De nærmere konsekvenser af ordningen vil derfor blive vurderet i forbindelse med udmøntningen af reglerne.

Lovforslagets bestemmelser om justering af afgiftssatserne, hvorefter afgiften for Trafik,- Bygge- og Boligstyrelsens tilsyn hæves og afgiften for Jernbanenævnets drift sænkes, forventes at medføre en samlet mindre besparelse for den samlede jernbanebranche. For den enkelte virksomhed, f.eks. letbaner, der ikke betaler til Jernbanenævnet, kan der dog være tale om en mindre stigning i omkostninger, der dog vurderes at være under bagatelgrænsen.

5. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget har ingen administrative konsekvenser for borgerne.

6. Miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget har ingen miljømæssige konsekvenser.

7. Forholdet til EU-retten

Lovforslaget gennemfører dele af den tekniske del af 4. jernbanepakke, det vil sige Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/798 af 11. maj 2016 om jernbanesikkerhed (omarbejdning), Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/797 af 11. maj 2016 om interoperabilitet i jernbanesystemet i Den Europæiske Union (omarbejdning) og Europa-Parlamentets og Rådets Forordning (EU) 2016/796 af 11. maj 2016 om Den Europæiske Unions Jernbaneagentur og om ophævelse af forordning (EF) nr. 881/2004.

8. Hørte myndigheder og organisationer

Et udkast til lovforslaget har i perioden fra den [...] til den [...] været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

9. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindre udgifter (hvis ja, angiv omfang)	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang)
--	---	---

Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner		
Implementeringskonsekvenser for stat, kommuner og regioner		
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet		
Administrative konsekvenser for erhvervslivet		
Administrative konsekvenser for borgerne		
Miljømæssige konsekvenser		
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget implementerer Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/797 af 11. maj 2016 om interoperabilitet i jernbanesystemet i Den Europæiske Union og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/798 af 11. maj 2016 om jernbanesikkerhed.	
Er i strid med de fem principper for implementering af erhvervsrettet EU-regulering (sæt X)		

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1.

Det foreslås, at fodnoten til jernbaneloven tilpasses, så det fremgår, at loven indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU af 21. november 2012 om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde, EU-Tidende 2012, nr. L 343, side 32, dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2016/797/EU af 11. maj 2016 om interoperabilitet i jernbanesystemet i Den Europæiske Union (omarbejdning), EU-Tidende 2016, nr. L 138, side 44, dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2016/798/EU af 11. maj 2016 om jernbanesikkerhed (omarbejdning), EU-Tidende 2016, nr. L 138, side 102 og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet, EU-Tidende 2012, nr. L 26, side 1, som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/52/EU af 16. april 2014 om ændring af direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet, EU-Tidende 2014, nr. L 124, side 1.

Til nr. 2

I dag er bybaner ikke omfattet af jernbanelovens kapitel 3, §§ 10, 17 og 18 og § 53, stk. 3., der vedrører markedsadgang. Herudover er metro og letbaner ikke omfattet af lovens §§ 20-22 og 66-68.

Dette betyder, at man i Danmark, har valgt at lade bybanerne være omfattet af reglerne i jernbanesikkerhedsdirektivet, men ikke af interoperabilitetsdirektivet. Som konsekvens af, at bybaner med omarbejdningen af jernbanesikkerheds- og interoperabilitetsdirektivet ikke længere er omfattet af nogen af direktiverne, foreslås det at konsekvensrette anvendelsesområdet for bybaner i jernbanelovens § 2, stk. 3.

Det foreslås derfor i § 2, *stk. 3*, at tilføje, at bybaner ikke er omfattet af lovens § 9, stk. 2, om underretning af Det Europæiske Jernbaneagentur ved udstedelse, suspension, ændring eller tilbagekaldelse af tilladelser til jernbanevirksomheder, samt § 58, og de foreslåede § 59 og §§ 60-60 d om bl.a. EU-sikkerhedscertifikater.

Lovforslaget indeholder forslag om bestemmelser, der fremover skal regulere disse områder særskilt for bybaner.

Til nr. 3

Jernbaneloven gælder ikke for privatejet jernbaneinfrastruktur og køretøjer, der udelukkende bruges på denne infrastruktur til ejerens egen godstransport. Bestemmelsen stammer fra EU-direktiverne på jernbaneområdet.

Med omarbejdningen af interoperabilitets- og jernbanesikkerhedsdirektivet, er undtagelsen udvidet en lille smule. Det foreslås derfor, at undtagelsen i jernbanelovens § 2, stk. 6, udvides tilsvarende.

Det foreslås derfor at ændre § 2, stk. 6, så det fremgår, at loven ikke gælder for privatejet jernbaneinfrastruktur, herunder sidespor, der anvendes af ejeren eller af en operatør i forbindelse med deres respektive godstransportaktiviteter eller personbefordring i ikke kommercielt øjemed og køretøjer, der udelukkende bruges på sådan infrastruktur.

Bestemmelsen viderefører således gældende ret med en mindre udvidelse i ordlyden, der præciserer undtagelsen.

I dag betragtes spor som privatejet jernbaneinfrastruktur såfremt det ejes og anvendes af samme virksomhed, der ikke er en jernbanevirksomhed og anvendes af ejeren eller af en jernbanevirksomhed i forbindelse med dennes godstransportaktiviteter, herunder transporter til og fra det offentlige jernbanenet.

Det vil som hidtil gælde, at der ikke må være fri adgang til sporet. Det vil sige, at sporet samt det tilhørende sporareal skal være et klart afgrænset privat område, der er lukket for uvedkommende.

Med forslaget vil personbefordring i ikke kommercielt øjemed også være omfattet af undtagelsen, det kan f.eks. være transport af personale indenfor det lukkede område.

Undtagelsesbestemmelsen indebærer ligesom i dag bl.a., at privatejet jernbaneinfrastruktur ikke skal have en sikkerhedsgodkendelse.

Til nr. 4

Jernbanelovens § 3 indeholder en række definitioner. Den indeholder ikke i dag en definition af Den Europæiske Unions Jernbaneagentur (Agenturet). Da Agenturet fremover skal være en operationel togmyndighed, der bl.a. skal udstede en række godkendelser, der i dag udstedes af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen (se nærmere ovenfor under de almindelige bemærkninger pkt. 1), er det fundet hensigtsmæssigt, at der indføres en definition af Agenturet i loven.

Det foreslås derfor, at der indsættes en ny definition i § 3, stk. 1, nr. 1, hvor Agenturet defineres som Den Europæiske Unions Jernbaneagentur som oprettet ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/796 af 11. maj 2016 om Den Europæiske Unions Jernbaneagentur og om ophævelse af forordning (EF) nr. 881/2004.

Til nr. 5

Det følger af den gældende § 58, stk. 1, i jernbaneloven, at jernbanevirksomheder skal have et sikkerhedscertifikat, der udstedes af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen. Transport-, bygnings- og boligministeren kan efter bestemmelsens stk. 2 fastsætte regler om kravene for at opnå sikkerhedscertifikater, herunder regler om sikkerhedsledelsessystemer, gyldighedsperiode, dispensation og ændringer af godkendelse og certifikater samt tilbagekaldelse.

Som følge af at bybanerne ikke længere er omfattet af EU-reglerne, videreføres forpligtelsen til at opnå et sikkerhedscertifikat i den gældende § 58 for jernbanevirksomheder, der vil drive virksomhed på en bybane, i den foreslåede § 39.

Den foreslåede bestemmelse i § 39 indebærer, at jernbanevirksomheder, der driver virksomhed på en bybane, skal have et sikkerhedscertifikat af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen. Bestemmelsen indebærer endvidere, at transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte regler om kravene for at opnå sikkerhedscertifikater efter stk. 1, herunder regler om sikkerhedsledelsessystemer, oplysningspligt, gyldighedsperiode, dispensation og ændringer af godkendelse og certifikater samt suspension og tilbagekaldelse.

Bestemmelsen i *stk. 1* fastslår, at alle jernbanevirksomheder, som driver virksomhed på en bybane, skal have et sikkerhedscertifikat. Sikkerhedscertifikater udstedes af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

I *stk. 2* bemyndiges transport-, bygnings- og boligministeren til at fastsætte regler om kravene for at opnå sikkerhedscertifikater efter stk. 1, herunder regler om sikkerhedsledelsessystem, oplysningspligt, gyldighedsperiode, dispensation, ændringer af godkendelse og certifikater, samt suspension og tilbagekaldelse m.v. Ved et sikkerhedsledelsessystem forstås den organisation og de systemer, som en jernbanevirksomhed etablerer for at opnå en sikker ledelse af sin virksomhed.

I dag er bemyndigelsen udmøntet i bekendtgørelse nr. 147 af 30. januar 2018 om sikkerhedsgodkendelse og sikkerhedscertifikat på jernbaneområdet.

Bemyndigelsen kan anvendes til at fastsætte lempeligere regler end dem, der gælder for bybaner i dag. Det er hensigten fremover at udmønte reglerne om sikkerhedscertifikater for bybaner på en måde, der er uafhængige af den europæiske lovgivning, så de i højere grad tager højde for de særlige hensyn, der gør sig gældende for bybaner.

Til nr. 6

Til den foreslåede § 39 a

Det følger af den gældende § 59, at infrastrukturforvaltere skal have en sikkerhedsgodkendelse. Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte regler om kravene for at opnå sikkerhedscertifikater, herunder regler om sikkerhedsledelsessystemer, gyldighedsperiode, dispensation og ændringer af godkendelse og certifikater samt tilbagekaldelse. Bestemmelsen gælder også for bybaner.

Som følge af at bybaner ikke længere er omfattet af jernbanesikkerhedsdirektivet, foreslås regler, der viderefører reglerne for bybaner for så vidt angår sikkerhedscertifikater, godkendelse af infrastruktur og køretøjer. Den tekniske del af 4. jernbanepakke medfører ikke, at Agenturet skal udstede sikkerhedsgodkendelser for infrastrukturforvaltere, men i forhold til lovens struktur, er det fundet hensigtsmæssigt, at der fastsættes en særskilt bestemmelse i bybanekapitlet, der viderefører de gældende regler om sikkerhedsgodkendelse for bybaner.

Der foreslås derfor en ny § 39 a, der i *stk. 1* fastsætter, at infrastrukturforvaltere, som forvalter infrastruktur på en bybane skal have en sikkerhedsgodkendelse, der udstedes af Trafik-, Bygge- og

Boligstyrelsen. Bestemmelsen viderefører det gældende krav om, at det kræver sikkerhedsgodkendelse fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen at forvalte infrastruktur på en bybane.

Det foreslås i bestemmelsens *stk. 2*, at videreføre transport-, bygnings- og boligministerens bemyndigelse til at fastsætte regler om kravene for at opnå sikkerhedsgodkendelse, herunder regler om sikkerhedsledelsessystemer, oplysningspligt, gyldighedsperiode, dispensation og ændringer af godkendelser og certifikater samt suspension og tilbagekaldelse.

I dag er bemyndigelsen udmøntet i bekendtgørelse nr. 147 af 30. januar 2018 om sikkerhedsgodkendelse og sikkerhedscertifikat på jernbaneområdet.

Bemyndigelsen kan anvendes til at fastsætte lempeligere regler end dem, der gælder for bybaner i dag. Det er hensigten fremover at udmønte reglerne om sikkerhedsgodkendelser for bybaner på en måde, der er uafhængige af den europæiske lovgivning, så de i højere grad tager højde for de særlige hensyn, der gør sig gældende for bybaner.

Til den foreslåede § 39 b

Det følger af den gældende § 60, stk. 1, i jernbaneloven, at det kræver godkendelse fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen at tage jernbaneinfrastruktur, læsseenheder eller køretøjer på det danske jernbanelinjenet i brug. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen godkender jernbaneinfrastruktur, læsseenheder og køretøjer, jf. stk. 1. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan herudover udstede typegodkendelse til køretøjer, jf. stk. 2. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan efter stk. 3 fastsætte regler om godkendelse af køretøjer, jernbaneinfrastruktur og læsseenheder, herunder om, at visse forhold kan undtages fra godkendelse.

Som følge af at bybanerne ikke længere er omfattet af EU-reglerne, videreføres forpligtelsen i den gældende § 60 for så vidt angår krav om godkendelse af køretøjer og infrastruktur, der skal anvendes på en bybane i den foreslåede § 39 b. Det er ikke relevant at fastsætte regler om godkendelse af læsseenheder for bybaner.

Den foreslåede bestemmelse indeholder regler om godkendelse og ibrugtagning af køretøjer og jernbaneinfrastruktur.

Den foreslåede § 39 b, *stk. 1* fastslår, at det kræver godkendelse fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen at tage jernbaneinfrastruktur eller køretøjer i brug på en bybane. Godkendelsen sker i form af en ibrugtagningstilladelse.

Bestemmelsen omfatter også vejvndte sikkerhedsforanstaltninger i niveauoverkørsler, som er et delelement i bybaneinfrastruktur.

Den foreslåede *stk. 2* viderefører Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens mulighed for at udstede en typegodkendelse for en serie af køretøjer af samme type.

Ved en typegodkendelse af et køretøj forstås godkendelse af køretøjets grundlæggende sikkerhedsforhold, f.eks. styreegenskaber eller brandkrav, der er uafhængige af de bybaner, som køretøjet skal anvendes på. Typegodkendelse giver ikke ret til at ibrugtage køretøjerne. Det vil typisk være togproducenten, der ansøger om en typegodkendelse. Herefter vil det være

jernbanevirksomheden, der anmoder Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen om en ibrugtagningstilladelse til køretøjet, da det er jernbanevirksomheden, der skal tage køretøjet i brug.

Den foreslåede *stk. 3* viderefører Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens bemyndigelse til at fastsætte regler om godkendelse af køretøjer og jernbaneinfrastruktur, herunder om at visse forhold kan undtages fra godkendelse.

Bestemmelsen omfatter også sikkerhedsforanstaltninger i niveauoverkørsler. Forhold, der undtages fra godkendelse, skal være relativt enkle forhold, der ikke er kritiske i forhold til sikkerheden på området.

I dag gælder bekendtgørelse nr. 653 af 8. maj 2015 om godkendelse af køretøjer på jernbaneområdet for godkendelse af bybanekøretøjer og bekendtgørelse nr. 661 af 8. maj 2015 om ibrugtagningstilladelse for delsystemer i jernbaneinfrastrukturen gælder for godkendelse af infrastruktur på bybaner.

Bemyndigelsen i den foreslåede *stk. 3* kan anvendes til at fastsætte andre og lempeligere krav til godkendelse af køretøjer og infrastruktur på bybaner, hvis det findes nødvendigt i fremtiden.

Til den foreslåede § 39 c

Bestemmelsen viderefører den gældende § 39. Sidste punktum videreføres dog ikke, da færdselsloven i dag ligger under Transport-, Bygnings- og Boligministeriets ressort. Bestemmelsen flyttes af lovtekniske årsager til slutningen af kapitel 7.

Til nr. 7

Med lovforslagets § 1, nr. 7 foreslås, at § 47 a indføres i jernbanelovens kapitel 9, som vedrører ordensbestemmelser. Den foreslåede § 47 a er ny. Den foreslåede § 47 a, stk. 1, foreskriver, at personer, der skal passere perronovergang, skal udvise særlig forsigtighed. Herudover foreskriver bestemmelsens stykke 1, at når sporene passerer, skal dette ske uden unødigt ophold. Bestemmelsens stykke 2 foreskriver, at personer ikke må passere perronovergang, når: 1) det kan ses eller høres, at tog nærmer sig 2) advarsel om at tog nærmer sig er tilkendegivet ved signalanlæg, 3) jernbanens personale tilkendegiver, at tog nærmer sig.

Den foreslåede § 47 a vil medføre, at personer, der vil skulle passere en perronovergang, vil skulle udvise særlig forsigtighed. Når sporene passerer, vil dette skulle ske uden unødigt ophold. Bestemmelsens stykke 2 foreskriver, at personer ikke må passere perronovergang, når: 1) Det kan ses eller høres, at tog nærmer sig. 2) Advarsel om at tog nærmer sig er tilkendegivet ved signalanlæg. 3) Jernbanens personale tilkendegiver, at tog nærmer sig.

Ved begrebet perronovergang forstås overgange, som er i niveau med skinnerne. Bestemmelsen vil ikke finde anvendelse, hvor passage af sporene sker via gangbroer og tunneller, eller andre overgange, som ikke er i niveau med skinnerne.

Den foreslåede § 47 a, stk. 1, 1. pkt. foreskriver, at personer, der skal passere perronovergang, skal udvise særlig forsigtighed. Bestemmelsen vil gælde uafhængig af, om der ved de enkelte perronovergange eller på de enkelte stationer advares om farerne ved at krydse perronovergange og

uafhængig af om et tog nærmer sig eller ej. Formålet med bestemmelsen er at skærpe personers opmærksomhed, når de krydser perronovergange, og at gøre personer opmærksomme på de farer, som er ved at krydse perronovergange.

Den foreslåede § 47 a, stk. 1, 2. pkt. foreskriver, at når sporene passeres, skal dette ske uden unødigt ophold. Det vil således blive forbudt at gøre holdt eller tage ophold på en perronovergang, herunder for at tage i mod familiemedlemmer eller bekendte eller for at arrangere bagage. Bestemmelsen vil gælde samtlige perronovergange, og uanset om der ved den pågældende perronovergang advares om farerne ved at krydse overgangen eller om der ved den pågældende perronovergang ved signal advares om, at et tog nærmer sig.

Den foreslåede § 47 a, stk. 2, nr. 1, foreskriver, at passage af perronovergang må ikke finde sted, når det kan ses eller høres, at tog nærmer sig. Forbuddet vil gælde samtlige perronovergange, og uanset om der ved den pågældende perronovergang advares om farerne ved at krydse overgangen, eller om der ved den pågældende perronovergang ved signal advares om, at et tog nærmer sig. Forbuddet vil desuden gælde uanset, om signal om at tog nærmer sig måtte være tændt eller ej.

Den foreslåede § 47 a, stk. 2, nr. 2, foreskriver, at personer ikke må passere perronovergang, når advarsel om at tog nærmer sig er tilkendegivet ved signalanlæg. Signalet vil kunne være tilkendegivet ved lys og eller lyd. Tilkendegiver signal, at tog nærmer sig, vil forbuddet gælde, uanset om personer, der skal krydse perronovergangen, kan ses eller høre, at toget nærmer sig.

Den foreslåede § 47 a, stk. 2, nr. 3 foreskriver, at personer ikke må passere perronovergang, når jernbanens personale tilkendegiver, at tog nærmer sig. Forbuddet vil gælde uanset, om det ved signal måtte være tilkendegivet, at tog nærmer sig. Begrebet: ”jernbanens personale” omfatter personale, som er ansat ved jernbanevirksomheder eller ved infrastrukturforvaltere.

Overtrædelse af den foreslåede § 47 a vil kunne straffes med bøde i medfør af den foreslåede § 120 a.

Til nr. 8

Det følger af jernbanelovens § 57, at jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere er ansvarlige for sikkerheden på deres respektive del af jernbanesystemet.

Det foreslås at indsætte en ny bestemmelse i § 57, stk. 2, for andre aktører på jernbaneområdet end jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere. Den foreslåede bestemmelse fastslår, at disse aktører skal efterleve jernbanesikkerhedsdirektivets artikel 4, stk. 4-5 om bl.a. krav om risikostyringsforanstaltninger, udbedring af konstaterede sikkerhedsrisiko og underretningspligt til øvrige aktører på jernbaneområdet. Øvrige aktører kan være fabrikanter, vedligeholdelsesvirksomheder, ihændehavere m.fl.

Artikel 4, stk. 4-5 i direktivet udvider den eksisterende bestemmelse i direktivet om aktørernes ansvar på jernbaneområdet med krav om, at aktørerne skal foretage risikostyringsforanstaltninger, udbedring af konstaterede sikkerhedsrisiko og underretningspligt til øvrige aktører på jernbaneområdet. Dette vil omfatte alle aktører, der har potentiel indflydelse på sikker drift af Unionens jernbanesystem.

Med den foreslåede bestemmelse vil fabrikanter, vedligeholdelsesvirksomheder, ihændehavere, tjenesteydere, ordregivere, transportvirksomheder, afsendere, modtagere, lastevirksomheder, lossevirksomheder, påfyldningsvirksomheder og tømningsvirksomheder mv. skulle efterleve direktivets krav om risikostyringsforanstaltninger mv.

Det fremgår af artikel 4, at aktøren iværksætter korrigerende foranstaltninger ved konstatering eller underretning om sikkerhedsrisiko i forbindelse med mangler og konstruktionsmæssige fejl eller funktionsfejl ved teknisk udstyr. Ligeledes angiver direktivets artikel 4 krav om underretningspligt til andre involverede aktører ved opnåelse af kendskab til sådanne sikkerhedsrisiko. Formålet med underretningspligten er, at øvrige involverede aktører sættes i stand til at træffe de nødvendige korrigerende foranstaltninger, som skal sikre, at jernbanesystemet til enhver tid opfylder sikkerhedskravene.

Herudover har aktørerne oplysningspligt ved udveksling af køretøjer med andre aktører med henblik på at opnå en sikker jernbanedrift. Oplysningspligten vil bl.a. kunne omfatte oplysninger om det pågældende køretøjs status og historie, dele af vedligeholdelsesdataene af hensyn til sporbarheden, sporbarhed af lasteoperationer og fragtbreve og lignende.

Det foreslås at strafbhelægge bestemmelsen. Se nærmere under de specielle bemærkninger til nr. 40.

Til nr. 9

Jernbanesikkerhedsdirektivet indeholder allerede i dag regler om, at jernbanevirksomheder skal have et sikkerhedscertifikat. Grundlaget for sikkerhedscertifikatet er et sikkerhedsledelsessystem. Kravet om sikkerhedscertifikat er gennemført i jernbanelovens § 58.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen udsteder i dag sikkerhedscertifikat del a) til virksomheder, hvis virksomhederne har implementeret et sikkerhedsledelsessystem. Sikkerhedscertifikatets del a) udstedt i andre EU-lande eller EØS-lande anerkendes i Danmark. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen udsteder ligeledes sikkerhedscertifikat del b) til virksomheder der har opnået sikkerhedscertifikat a) hvis virksomheden har truffet forholdsregler med henblik på at opfylde de specifikke sikkerhedskrav for virksomhedens aktiviteter i Danmark i henhold til jernbaneloven.

Omarbejdningen af jernbanesikkerhedsdirektivet medfører, at sikkerhedscertifikatet ikke længere skal bestå af en a og en b-del (se nærmere ovenfor i de almindelige bemærkninger pkt. 2.1), der udstedes af de nationale sikkerhedsmyndigheder. Fremover skal sikkerhedscertifikatet være et samlet EU-sikkerhedscertifikat. Det foreslås at ændre den gældende § 58 for at sikre overensstemmelse med omarbejdningen af jernbanesikkerhedsdirektivet.

Formålet med EU-certifikatet er at bevise, at den pågældende jernbanevirksomhed har etableret et sikkerhedsledelsessystem, og at den kan drives sikkert inden for det planlagte driftsområde.

Det foreslås derfor i § 58, *stk. 1*, at jernbanevirksomheder skal have et EU-sikkerhedscertifikat. Grundlaget for EU-sikkerhedscertifikatet vil også fremover være sikkerhedsledelsessystemet. Ansøgningen skal som noget nyt indgives gennem den elektroniske ansøgningsportal (One Stop Shop). Se nærmere under de almindelige bemærkninger pkt. 2.4 og de specielle bemærkninger til nr. 13.

Det foreslås i *stk. 2*, at EU-sikkerhedscertifikatet udstedes af Agenturet i de tilfælde, hvor EU-sikkerhedscertifikatet skal dække et driftsområde i mere end én medlemsstat i EU. Det vil sige, hvis kørslen skal foregå i mere end én medlemsstat. Det anses ikke som kørsel i flere medlemsstater, hvis man alene kører til en grænsestation i en nabomedlemsstat.

I *stk. 3* foreslås det, at EU-sikkerhedscertifikatet udstedes af Agenturet eller Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen i de tilfælde, hvor EU-sikkerhedscertifikatet alene skal dække et driftsområde i Danmark. Som nævnt ovenfor anses det ikke som et driftsområde, der dækker flere EU-medlemsstater, hvis man alene kører til en grænsestation i en tilgrænsende EU-medlemsstat. Her er der tale om national kørsel, hvor EU-sikkerhedscertifikatet kan udstedes af både Agenturet og den nationale sikkerhedsmyndighed.

Det foreslås, i *stk. 4*, at den, der ansøger om et EU-sikkerhedscertifikat i henhold til *stk. 3*, selv vælger, om Agenturet eller Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen skal udstede EU-sikkerhedscertifikatet. Det betyder, at ansøgeren er fri til at vælge den myndighed, som ansøgeren finder er mest hensigtsmæssig i forhold til at behandle den konkrete ansøgning. Behandlingen af ansøgningen sker efter de samme regler uanset om det er Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen eller Agenturet, der behandler ansøgningen. Kravet om, at ansøgningen skal indgives gennem One Stop Shop, gælder uanset, om det er Agenturet eller Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, der skal behandle ansøgningen.

Det foreslås at videreføre den gældende § 58, *stk. 2*, i den foreslåede *stk. 5*, hvorefter transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte regler om kravene for at opnå sikkerhedscertifikater, herunder regler om sikkerhedsledelsessystemer, gyldighedsperiode, dispensation og ændringer af godkendelser og certifikater samt tilbagekaldelse. Bemyndigelsen er i dag udmøntet i bekendtgørelse nr. 147 af 30. januar 2017 om sikkerhedsgodkendelse og sikkerhedscertifikat på jernbaneområdet, der bl.a. indeholder regler om sikkerhedsledelsessystemet. Det er hensigten at ændre denne bekendtgørelse, så den tager højde for de nye regler i direktiverne.

Kommissionen har fastsat praktiske ordninger (practical arrangements) for udstedelse af EU-sikkerhedscertifikat, herunder om hvordan ansøger skal opfylde betingelserne for udstedelse af EU-sikkerhedscertifikatet og hvilke dokumenter, der skal forelægges. Disse praktiske ordninger er fastsat i Kommissionens Gennemførelsesforordning (EU) 2018/763 af 9. april 2018 om praktiske ordninger for udstedelse af EU-sikkerhedscertifikater til jernbanevirksomheder i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/797.

Endvidere har kommissionen vedtaget Kommissionens Delegerede Forordning (EU) 2018/762 af 8. marts 2018 om fastlæggelse af fælles sikkerhedsmetoder vedrørende krav til sikkerhedsledelsessystemer i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/798 om ophævelse af Kommissionens forordning (EU) nr. 1158/2010 og (EU) nr. 1169/2010.

Til nr. 10

Det gældende interoperabilitetsdirektiv indeholder allerede i dag regler om godkendelse af jernbanekøretøjer. Disse regler er gennemført i jernbanelovens § 60, hvoraf det bl.a. er fastsat, at køretøjer, der skal anvendes på jernbanenettet, skal godkendes af den nationale sikkerhedsmyndighed (Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen), inden de kan tages i brug (ibrugtagningstilladelse). Omarbejdningen af interoperabilitetsdirektivet og den nye

Agenturforordning medfører, at Den Europæiske Unions jernbaneagentur (Agenturet), fremover på lige fod med den nationale sikkerhedsmyndighed skal kunne godkende køretøjer, der skal bruges på jernbanenettet. Hvor køretøjet skal anvendes til at køre grænseoverskridende trafik, er det et krav i direktiverne, at det er Agenturet, der skal udstede godkendelsen. Hvor køretøjet skal køre nationalt, kan ansøgeren selv vælge, om han vil have behandlet sin ansøgning af den nationale sikkerhedsmyndighed (Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) eller Agenturet.

Kommissionen har fastsat nærmere bestemmelser for godkendelsen i Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/545 af 4. april 2018 om praktiske bestemmelser for jernbanekøretøjsgodkendelses- og jernbanekøretøjstypegodkendelsesprocessen i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/797.

Jernbanelovens § 60 indeholder, udover regler for godkendelse (ibrugtagningstilladelse og typegodkendelse) af køretøjer, også regler om godkendelse (ibrugtagningstilladelse) af jernbaneinfrastruktur og læsseenheder. Det foreslås, at reglerne om godkendelse af læsseenheder ikke videreføres. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen godkender i praksis ikke disse i dag og det er ikke et EU-krav, at læsseenheder skal godkendes. Det vurderes, at sikkerheden allerede er varetaget i forbindelse med, at læsseenheder skal fremstilles efter gældende normer for at kunne køre på landevej/kombineret transport og ved, at det til enhver tid er jernbanevirksomheden, der har ansvar for lastsikringen på det enkelte godstog.

Det foreslås, at reglerne om godkendelse af jernbaneinfrastruktur videreføres i en ny, særskilt bestemmelse. Se nærmere nedenfor i bemærkningerne til den foreslåede § 60 b.

De nærmere regler vedrørende ibrugtagningstilladelse for køretøjer findes i dag i bekendtgørelse nr. 653 af 8. maj 2015 om godkendelse af køretøjer på jernbaneområdet, som bl.a. omfatter nye køretøjer, køretøjer godkendt i udlandet, ændringer i eksisterende køretøjer eller en godkendt type. Ansøgningen sendes i dag til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, som på baggrund af den fremsendte dokumentation behandler ansøgningen og afgør, om der kan udstedes en ibrugtagningstilladelse til køretøjet. Ved nye køretøjer skal der altid udstedes en typegodkendelse samtidig. For køretøjer godkendt i udlandet, er der lempede krav til den dokumentation, der skal indsendes, f.eks. skal der ikke indsendes EF-verifikationserklæring, da forhold omfattet af denne erklæring allerede er vurderet af den anden medlemsstat.

Bestemmelsen foreslås ændret, så den alene indeholder regler om godkendelse af køretøjer og samtidig er tilpasset de ændringer, der følger af omarbejdningen af interoperabilitetsdirektivet, herunder en sproglig tilpasning, så der anvendes den samme terminologi både på nationalt og EU-niveau.

Det foreslås derfor i *stk. 1*, at det kræver køretøjsomsætningstilladelse at bringe et køretøj i omsætning i Danmark. Interoperabilitetsdirektivet definerer i Artikel 2, nr. 35 ”Bringe i omsætning” som: ”Første tilgængeliggørelse på Unionens marked af en interoperabilitetskomponent, et delsystem eller et køretøj, der er klar til ibrugtagning i den specificerede driftstilstand”.

Ansøgningen skal indgives gennem den nye elektroniske ansøgningsportal One Stop Shop. Det skal angives, hvorvidt der er tale om en ansøgning om køretøjsomsætningstilladelse for førstegangstilladelse, fornyet typegodkendelse, udvidet anvendelsesområde, ny tilladelse eller

tilladelse i overensstemmelse med en køretøjstype samt hvilken myndighed, der skal være ansvarlig for køretøjsomsætningstilladelsen.

Uanset hvilken af de ovenstående typer af køretøjsomsætningstilladelser, der ansøges om, kræves der fremover generelt mere dokumentation medsendt ansøgningen end hidtil i den gældende bekendtgørelse om godkendelse af køretøjer på jernbaneområdet. Den yderligere dokumentation, som kræves medsendt, har dog altid skullet udarbejdes af ansøger, men har ikke i alle tilfælde været krævet fremsendt som dokumentation til den godkendende myndighed. Ansøgningerne skal som minimum indeholde EF-verifikationserklæringer for delsystemer, som udgør køretøjet, teknisk dossier, relevante afgørelser ved undladelse af anvendelse af TSI'er (Tekniske Specifikationer for Interoperabilitet) eller attest fra bemyndiget organ (NoBo) hvoraf det fremgår om køretøjet er TSI konformt m.v. Desuden skal der medsendes en kravspecifikation, som skal indeholde en vurdering af fem forhold, herunder sikkerhed og miljø. Metoden til vurdering af de fem forhold i kravspecifikationen behøver ikke at følge metoden i CSM-RA (fælles sikkerhedsmetode for risikovurdering) i modsætning til i dag, hvor der er krav om sikkerhedsvurderingsrapport.

Det foreslås i *stk. 2*, at køretøjsomsætningstilladelsen udstedes af Agenturet i de tilfælde, hvor køretøjet skal have et anvendelsesområde i mere end én medlemsstat i EU. Der er ikke tale om kørsel i flere medlemsstater, hvis man alene kører køretøjet til en grænsestation i en tilgrænsende medlemsstat.

En ansøgning om køretøjsomsætningstilladelse med anvendelsesområde i mere end én medlemsstat skal afgøres af Agenturet. De nationale sikkerhedsmyndigheder vil blive inddraget i forhold til at vurdere de notificerede nationale regler og den tekniske kompatibilitet mellem køretøjet og det nationale jernbanenet. Ansøger skal derfor sikre, at et udpeget organ (DeBo) har været inddraget forinden fremsendelse af ansøgning, som udsteder attester med deres vurdering af køretøjet holdt op imod de notificerede nationale regler og kompatibiliteten med jernbanenettet. De notificerede nationale regler er: Bekendtgørelse nr. 1465 af 5. december 2016 om køretøjers tekniske kompatibilitet med jernbanenettet og bekendtgørelse nr. 542 af 12. juni 2012 om tekniske krav til arbejds-køretøjer på jernbanenettet.

En national sikkerhedsmyndigheds vurdering skal resultere i, at den nationale sikkerhedsmyndighed udsteder et vurderingsdossier. Af vurderingsdossieret fremgår det, hvorvidt den nationale sikkerhedsmyndighed vurderer om køretøjet kan få tilladelse og i givet fald om der er betingelser for, at køretøjet kan få lov til at blive anvendt i den pågældende EU-medlemsstat.

I *stk. 3* foreslås det, at køretøjsomsætningstilladelsen udstedes af enten Agenturet eller Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen i de tilfælde, hvor køretøjet alene skal benyttes på det danske jernbanenet. Det anses ikke som grænseoverskridende kørsel, hvis køretøjet benyttes til at køre til en grænsestation i en tilgrænsende EU-medlemsstat.

Det foreslås i *stk. 4*, at den der ansøger i henhold til *stk. 3*, kan vælge om Agenturet eller Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen skal udstede køretøjsomsætningstilladelsen. Ansøgeren vil derfor frit kunne vælge mellem de to myndigheder, alt efter hvad ansøger finder er mest hensigtsmæssigt i forhold til behandling af den konkrete ansøgning.

Kravet om at ansøgningen skal indsendes via One Stop Shop, gælder uanset, om det er Agenturet eller Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, der skal behandle ansøgningen. Behandlingen af

ansøgningen sker efter de samme regler uanset, om det er Agenturet eller Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, der behandler ansøgningen.

Hvor Agenturet skal behandle ansøgningen vil den nationale sikkerhedsmyndighed blive inddraget i forhold til vurderingen af, hvorvidt de notificerede nationale regler, der regulerer samspillet mellem køretøjerne og den danske infrastruktur, er opfyldt. Ansøgningen skal derfor, som hidtil, vedlægges attester fra et udpeget organ (DeBo), så den nationale myndighed, enten i samarbejde med agenturet eller ved egen behandling, kan vurdere om køretøjet også kan bruges på den danske jernbaneinfrastruktur.

I *stk. 5* foreslås det at videreføre Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens bemyndigelse til at fastsætte regler om køretøjsomsætningstilladelser, herunder om at kunne undtage visse forhold fra kravet om køretøjsomsætningstilladelse. Bemyndigelsen er i dag udmøntet i bekendtgørelse nr. 653 af 8. maj 2015 om godkendelse af køretøjer på jernbaneområdet, der indeholder regler om typegodkendelse, ibrugtagningstilladelse, undtagelse fra kravet om godkendelse for visse køretøjer m.v.

Det er hensigten at ændre denne bekendtgørelse, så den bliver bragt i overensstemmelse med de nye regler i omarbejdningen af interoperabilitetsdirektivet.

Til nr. 11

Til § 60 a

Interoperabilitetsdirektivet indeholder allerede i dag regler om godkendelse af jernbanekøretøjer, der er gennemført i jernbanelovens § 60. Jernbanelovens § 60, stk. 2, fastslår, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan udstede typegodkendelser til jernbanekøretøjer. De nærmere regler om typegodkendelser findes i § 6 i bekendtgørelse nr. 653 af 8. maj 2015 om godkendelse af køretøjer på jernbaneområdet. En ansøgning sendes til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, indeholdende følgende dokumentation: systemdefinition, typeafprøvningsattester, sikkerhedsvurderingsrapport, kompatibilitetsattest og betjenings- og vedligeholdelsesmanualer.

Det foreslås at indsætte en separat paragraf, der indeholder regler om typegodkendelse.

Der foreslås derfor en ny § 60 a, hvor det i *stk. 1* fastslås, at det kræver typegodkendelse af et køretøj at få en køretøjsomsætningstilladelse til et køretøj. Ansøgningen skal som ved ansøgning om køretøjsomsætningstilladelser indgives gennem One Stop Shop. Ansøgningen skal bl.a. vedlægges relevante afgørelser ved undladelse af anvendelse af TSI'er (Tekniske Specifikationer for Interoperabilitet) eller attest fra bemyndiget organ (NoBo) om køretøjet er TSI konformt, typeoverensstemmelseserklæring, kravspecifikation, EF-verifikationserklæringer, sikkerhedsvurderingsrapport, forslagsstillers risikoeerklæring m.v.

En typegodkendelse giver ikke adgang til at bringe køretøjet i omsætning. Hertil kræves en køretøjsomsætningstilladelse. Se nærmere herom i de specielle bemærkninger til § 60.

I *stk. 2* foreslås det, at typegodkendelsen udstedes af Agenturet i de tilfælde, hvor køretøjet skal have et anvendelsesområde i mere end én medlemsstat i EU. Der er ikke tale om kørsel i flere medlemsstater, hvis køretøjet alene skal køre til en grænsestation i en tilgrænsende EU-medlemsstat. De nationale sikkerhedsmyndigheder vil blive inddraget i forhold til at vurdere de notificerede nationale regler og den tekniske kompatibilitet mellem køretøjet og det nationale jernbanenet.

Det foreslås i *stk. 3*, at typegodkendelsen udstedes af enten Agenturet eller Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen i de tilfælde, hvor køretøjet alene skal benyttes på det danske jernbanenet.

I *stk. 4* foreslås det, at den der ansøger i henhold til *stk. 3*, kan vælge om Agenturet eller Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen skal udstede køretøjsomsætningstilladelsen. Ansøgeren vil derfor frit kunne vælge mellem de to myndigheder, alt efter hvad ansøger finder er mest hensigtsmæssigt i forhold til behandling af den konkrete ansøgning. Det anses ikke som grænseoverskridende kørsel, hvis køretøjet benyttes til at køre til en grænsestation i en tilgrænsende EU-medlemsstat.

Kravet om, at ansøgningen skal indsendes via One Stop Shop gælder uanset, om det er Agenturet eller Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, der skal behandle ansøgningen. Behandlingen af ansøgningen sker efter de samme regler uanset, om det er Agenturet eller Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, der behandler ansøgningen.

Den nationale myndighed vil blive inddraget i forhold til vurderingen af, hvorvidt de notificerede nationale regler er opfyldt. Ansøgningen skal, som hidtil, vedlægges attester fra et udpeget organ (DeBo), så den nationale myndighed, enten i samarbejde med Agenturet eller ved egen behandling, kan vurdere om køretøjet kan opnå en typegodkendelse i Danmark.

Det foreslås i *stk. 5* at videreføre Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens bemyndigelse til at fastsætte regler om typegodkendelser, herunder om at visse forhold kan undtages fra godkendelse. Bemyndigelsen er i dag udmøntet i bekendtgørelse nr. 653 af 8. maj 2015 om godkendelse af køretøjer på jernbaneområdet, der indeholder regler om typegodkendelse, ibrugtagningstilladelse, undtagelse fra kravet om godkendelse for visse køretøjer m.v.

Det er hensigten at ændre denne bekendtgørelse, så den bliver bragt i overensstemmelse med de nye regler i omarbejdningen af interoperabilitetsdirektivet.

Omarbejdningen af interoperabilitetsdirektivet og Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/545 af 4. april 2018 om praktiske bestemmelser for jernbanekøretøjsgodkendelses- og jernbanekøretøjstypegodkendelsesprocessen i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/797 medfører, at kriterier og proces ændres ved ansøgning om ny typegodkendelse og ved ændring af køretøjstypen. Endvidere tillægges ihændebruger af typegodkendelsen et ansvar for konfigurationsstyring af køretøjstypen.

Til § 60 b

Jernbanelovens § 60 indeholder regler om godkendelse af jernbaneinfrastruktur, køretøjer og læsseenheder. Det er Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, der i dag godkender jernbaneinfrastruktur i form af udstedelse af ibrugtagningstilladelser. De nærmere regler for kravene til ibrugtagning fremgår af bekendtgørelse nr. 661 af 8. maj 2015 om ibrugtagningstilladelse for delsystemer i jernbaneinfrastrukturen.

Det foreslås, at reglerne om godkendelse af jernbaneinfrastruktur videreføres i sin egen paragraf i loven, da Agenturet ikke efter omarbejdningen af interoperabilitetsdirektivet, skal udstede ibrugtagningstilladelser til jernbaneinfrastruktur, som det er tilfældet for køretøjer. Det vil således

også fremover alene være Trafik- Bygge-, og Boligstyrelsen, der udsteder ibrugtagningstilladelse til infrastruktur.

Det foreslås derfor, at reglerne om godkendelse af jernbaneinfrastruktur videreføres i en ny § 60 b. Det foreslås at videreføre kravet om, at det kræver godkendelse fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen at tage jernbaneinfrastruktur i brug på det danske jernbanenet i dennes *stk. 1*.

Det foreslås, at bemyndigelsen i den gældende § 60, stk. 3, for så vidt angår jernbaneinfrastruktur videreføres i den foreslåede § 60 b, *stk. 2*, således at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan fastsætte regler om godkendelse af jernbaneinfrastruktur, herunder om, at visse forhold kan undtages fra godkendelse. Bemyndigelsen er for så vidt angår jernbaneinfrastruktur udmøntet i bekendtgørelse nr. 661 af 8. maj 2015 om ibrugtagningstilladelse for delsystemer i jernbaneinfrastrukturen. Bekendtgørelsen forventes ændret, så den bringes i overensstemmelse med det nye interoperabilitetsdirektiv.

Til § 60 c

Den nye Agenturforordning og omarbejdningen af interoperabilitetsdirektivet medfører, at Agenturet fremover skal være ERTMS-systemmyndighed (det fælles harmoniserede togkontrollsystem, European Rail Traffic Management System). I praksis betyder det, at Agenturet skal sikre harmoniseret gennemførelse af ERTMS i Unionen. Dette indebærer bl.a., at Agenturet skal godkende udbud vedrørende fast ERTMS-udstyr. Se nærmere under de almindelige bemærkninger pkt. 2.3.

Det foreslås derfor, at der indsættes en ny § 60 c, der sikrer overensstemmelse med omarbejdningen af interoperabilitetsdirektivets regler om godkendelse af fast ERTMS-udstyr.

I den foreslåede § 60 c, *stk. 1* foreslås det, at den, der udsender et udbud vedrørende fast ERTMS-udstyr, før udbuddet skal anmode om Agenturets godkendelse af, at de tekniske løsninger, der påtænkes, er i fuld overensstemmelse med de relevante tekniske specifikationer for interoperabilitet (TSI'er) og dermed er fuldt interoperable. Anmodning om godkendelse skal indsendes ved anvendelse af den digitale ansøgningsportal, som Agenturet stiller til rådighed.

Godkendelse af infrastruktur, herunder fast ERTMS-udstyr, er reguleret i bekendtgørelse nr. 661 af 8. maj 2015 om ibrugtagningstilladelse for delsystemer i jernbaneinfrastrukturen. Det er hensigten at ændre denne bekendtgørelse, så den bliver bragt i overensstemmelse med de nye regler i omarbejdningen af interoperabilitetsdirektivet. Bekendtgørelsen skal bl.a. afspejle, at Agenturets udbudsgodkendelse skal indgå i Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens godkendelse af infrastruktur.

Det har ikke været hensigten med de nye EU-regler om godkendelse at forsinke gennemførelsen af igangværende ERTMS-projekter, for hvilke udbuds- eller kontraktindgåelsesprocessen er afsluttet. Derfor indeholder interoperabilitetsdirektivet overgangsregler i forhold til, hvilke udbud, der skal godkendes. Det foreslås derfor i *stk. 2*, at projekter vedrørende fast ERTMS-udstyr, hvor udbuds- og kontraktfasen er afsluttet inden d. 16. juni 2019 er undtaget fra kravet om Agenturets godkendelse af udbuddet. Ligeledes foreslås det, at projekter, hvor der er tale om optioner i kontrakter, der er undertegnet før den 15. juni 2016, er undtaget indtil den 16. juni 2031, selv hvis optionerne indfries efter den 15. juni 2016. Denne overgangsbestemmelse betyder, at Banedanmarks Signalprogram,

hvor de forældede danske signalanlæg udskiftes med fast ERTMS-udstyr som udgangspunkt ikke vil blive omfattet af kravet om Agenturets godkendelse af udbuddet.

Til § 60 d

Der foreslås en ny bestemmelse om en elektronisk ansøgningsportal (One Stop Shop).

Bestemmelsens *stk. 1* fastslår, at ansøgninger i henhold til § 58, § 60, § 60 a og § 60 c skal indgives til Agenturet eller henholdsvis Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen ved anvendelse af den digitale løsning, som Agenturet stiller til rådighed (digital selvbetjening).

Det foreslås i *stk. 2*, at transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte nærmere regler om anvendelse af den digitale løsning. Det er hensigten at anvende bemyndigelsen til at fastsætte regler om bl.a., hvornår en ansøgning anses for at være kommet frem til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen og om fravigelse af kravet om anvendelse af den elektroniske ansøgningsportal.

Det vurderes at være hensigtsmæssigt med sådanne regler f.eks. i forhold til beregning af sagsbehandlingstider og i tilfælde af, at der opstår tekniske problemer med den elektroniske ansøgningsportal. Det kan eksempelvis være tilfælde, hvor der er driftsproblemer med den elektroniske ansøgningsportal, og følgerne af en senere indgivelse af ansøgningen – og dermed senere udstedelse af et certifikat eller en godkendelse (køretøjsomsætningsgodkendelse og typegodkendelse) – kan få stor betydning. Det kan også være i tilfælde, hvor den elektroniske ansøgningsportal viser sig ikke at være indrettet til at håndtere en bestemt situation, hvor der kan være behov for, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen i den situation kan anvise virksomheden en anden måde at ansøge på.

Bemyndigelsen vil udmøntes, så reglerne afspejler Agenturets retningslinjer for One Stop Shoppen.

Til nr. 12-13

Det følger af lovens § 61, *stk. 1*, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen godkender de sikkerhedsregler, som infrastrukturforvalteren udarbejder, jf. dog bestemmelsens *stk. 2*. Efter bestemmelsens *stk. 2* kan infrastrukturforvalteren udarbejde og ændre egne sikkerhedsregler i henhold til virksomhedens sikkerhedsledelsessystem uden Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens godkendelse, hvis de krav, der er fastsat i medfør af *stk. 3*, er opfyldt. Det følger af bestemmelsens *stk. 3*, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen fastsætter, hvilke krav sikkerhedsledelsessystemet skal opfylde, for at infrastrukturforvalteren kan udarbejde og ændre sikkerhedsregler i henhold til deres sikkerhedsledelsessystem. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen godkender jernbanevirksomhedens og infrastrukturforvalterens trafikale sikkerhedsregler, jf. *stk. 4*. Transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter nærmere regler om jernbanevirksomhedens og infrastrukturforvalterens trafikale sikkerhedsregler.

Det foreslås at præcisere den gældende § 61, *stk. 3*, således at det fremgår klart af bestemmelsen, at Trafik- Bygge- og Boligstyrelsen kan stille krav om, at der skal anvendes assessor i forbindelse med udarbejdelse af egne sikkerhedsregler, når sikkerhedsreglerne ikke skal godkendes af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen. Det er hensigten, at kravet om at anvende assessor stilles, hvor ændringen af den tekniske sikkerhedsregel kan have en væsentlig betydning for jernbanesikkerheden.

Der findes som nævnt allerede i dag mulighed for, at der kan fastsættes regler om, hvilke krav sikkerhedsledelsessystemet skal opfylde for, at infrastrukturforvaltere kan udarbejde nye og ændre eksisterende sikkerhedsregler i henhold til deres sikkerhedsledelsessystem, således at der ikke kræves godkendelse hos Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen. Samme mulighed gælder imidlertid ikke for trafikale sikkerhedsregler, hvorfor det foreslås at ensrette de to typer sikkerhedsregler.

Det foreslås derfor at ændre § 61, *stk. 5*, så det fastslås, at infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder kan udarbejde og ændre egne trafikale sikkerhedsregler i henhold til virksomhedens sikkerhedsledelsessystem uden Trafik-, Bygge og Boligstyrelsens godkendelse, hvis de krav, der er fastsat i medfør af *stk. 6*, er opfyldt.

Det foreslås endvidere i et nyt stykke i § 61, *stk. 6*, at Trafik-, Bygge og Boligstyrelsen fastsætter regler om, hvilke krav sikkerhedsledelsessystemet skal opfylde for, at infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder kan udarbejde og ændre trafikale sikkerhedsregler i henhold til deres sikkerhedsledelsessystem, herunder regler om krav om brug af uafhængig tredjeparts vurdering i forbindelse med udarbejdelse og ændringer af sikkerhedsregler. Det betyder, at Trafik- Bygge- og Boligstyrelsen kan stille krav om, at der skal anvendes assessor i forbindelse med udarbejdelse af nye eller ændringer af trafikale sikkerhedsregler, hvor de trafikale sikkerhedsregler ikke skal godkendes af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen. Det er hensigten, at kravet om at anvende assessor stilles, hvor ændringen af den trafikale sikkerhedsregel kan have en væsentlig betydning for jernbanesikkerheden.

Det bemærkes i den forbindelse, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen efter lovens almindelige tilsynsregler også fremover vil føre tilsyn med jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere, som foreslås undtaget fra kravet om forudgående godkendelse af sikkerhedsregler og trafikale sikkerhedsregler i § 61. Tilsvarende har Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen fortsat mulighed for at udstede påbud og forbud i de tilfælde, hvor virksomhederne ikke overholder regler herom eller regler udstedt i medfør af loven.

§ 61 gælder også for bybaner og den foreslåede model med selvforvaltning for jernbanevirksomhederne og infrastrukturforvalterne ved udarbejdelse og ændring af sikkerhedsregler og trafikale sikkerhedsregler vil derfor ligeledes finde anvendelse for bybaner.

Til nr. 14

Den gældende lovs § 64 indeholder regler om uafhængig tredjepartsvurdering og sagkyndig bistand. Det fremgår af bestemmelsens *stk. 1*, at Trafik-, Bygge og Boligstyrelsen kan kræve, at jernbanevirksomheder eller infrastrukturforvaltere, der ansøger om godkendelse af køretøjer, jernbaneinfrastruktur eller sikkerhedsregler, skal bruge en uafhængig tredjeparts vurdering i forbindelse med ansøgning om godkendelsen.

Det foreslås at konsekvensrette denne bestemmelse som følge af, at reglerne i den gældende § 60 opsplittes i særskilte bestemmelser, jf. lovforslagets nr. 6 om § 39 b og nr. 10 og nr. 12-13. Der er ikke tilsigtet anden ændring. Henvisningen i til §§ 60 og 61 i § 64, *stk. 1*, foreslås ændret til en henvisning til § 39 b, § 60, § 60 a, § 60 b og § 61.

Til nr. 15-16

Der findes regler om tilsyn i den gældende lovs §§ 70 og 71. Det følger af § 70, stk. 1, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen fører tilsyn med, at indehaveren af et sikkerhedscertifikat eller en sikkerhedsgodkendelse overholder betingelserne herfor.

Som konsekvens af de ændrede EU-regler for sikkerhedscertifikater, hvorefter Agenturet fremover skal udstede EU-certifikater, når EU-certifikatet skal dække et driftsområde i mere end én EU-medlemsstat, foreslås det at ændre § 70, *stk. 1*. Der er ikke tilsigtet anden ændring end at sikre, at Trafik- Bygge- og Boligstyrelsen fremover også har hjemmel til at føre tilsyn med de EU-sikkerhedscertifikater, der er udstedt af Agenturet.

Det er Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, der fremover skal føre tilsyn med både EU-certifikater, der er udstedt af Agenturet og EU-sikkerhedscertifikater, som Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen selv har udstedt. Agenturet fører tilsyn med, at den enkelte medlemsstat, dvs. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen i Danmark fører tilsyn efter de principper, der gælder for tilsyn, herunder EU-Kommissionens delegerede forordning (EU) 2018/761 af 16. februar 2018 om fastsættelse af fælles sikkerhedsmetoder for nationale sikkerhedsmyndigheders tilsyn efter udstedelse af et EU-sikkerhedscertifikat eller en sikkerhedsgodkendelse i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/798 og om ophævelse af Kommissionens forordning (EU) nr. 1077/2012. Hjemlen til at Agenturet kan føre tilsyn med Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen følger direkte af agenturforordningen.

Hvis den nationale sikkerhedsmyndighed finder, at indehaveren af et EU-sikkerhedscertifikat, der er udstedt af Agenturet ikke længere opfylder betingelserne herfor, skal den nationale sikkerhedsmyndighed fremover, ifølge det nye jernbanesikkerhedsdirektivs art. 17, stk. 5, anmode Agenturet om at begrænse eller tilbagekalde et EU-sikkerhedscertifikat, som Agenturet har udstedt. En eventuel tvist mellem den nationale sikkerhedsmyndighed og Agenturet i den forbindelse afgøres af et klagenevæn, der nedsættes af Agenturet.

Lovforslaget indeholder forslag om en ny bestemmelse (§ 76 a om udveksling af oplysninger med Agenturet), der bl.a. skal sikre, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har hjemmel til at udveksle oplysninger med Agenturet i forbindelse med Agenturets tilsyn med Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen. Se nærmere nedenfor under bemærkningerne til nr. 20.

Den gældende § 70, stk. 2, fastslår, at Trafik-, Bygge og Boligstyrelsen fører tilsyn med, at indehaveren af et sikkerhedscertifikat eller en sikkerhedsgodkendelse overholder gældende lovgivning på jernbaneområdet vedrørende interoperabilitet, beredskab, jernbanesikring og jernbanesikkerhed, herunder farligt gods, helbredskrav, uddannelseskraft, anlæg til sikring af vejtrafikken i niveauoverkørsler, godkendelse af jernbanekøretøjer og jernbaneinfrastruktur m.v. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan ligeledes føre tilsyn med sikkerhedsmæssige ydelser, som udføres af andre virksomheder for indehaveren af et sikkerhedscertifikat eller en sikkerhedsgodkendelse.

Tilsvarende forslaget til stk. 1 foreslås det, som konsekvens af de ændrede EU-regler for sikkerhedscertifikater, at tilpasse § 70, *stk. 2*, så det sikres, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen fremover har hjemmel til – udover at føre tilsyn med EU-sikkerhedscertifikater, som Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen selv har udstedt - også at føre tilsyn med EU-sikkerhedscertifikater, der er

udstedt af Agenturet. Dette foreslås sikret ved, at ordet ”EU-sikkerhedscertifikat” tilføjes i bestemmelsen.

Tilsynet finansieres af virksomhederne selv gennem en afgift. Se mere under de specielle bemærkninger til nr. 36-39.

Til nr. 17

Der findes regler om påbud og forbud i jernbanelovens §§ 72-75 i dag. Reglerne giver Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen mulighed for at udstede påbud eller forbud til indehavere af en sikkerhedsgodkendelse eller et sikkerhedscertifikat.

Bestemmelserne er et nødvendigt håndtag i forhold til at sikre jernbanesikkerheden gennem et effektivt tilsyn. Bestemmelserne omfatter påbud og forbud til indehavere af en sikkerhedsgodkendelse eller et sikkerhedscertifikat. Da sikkerhedscertifikater ikke udstedes af Agenturet i dag, er det nødvendigt at ændre ordlyden i bestemmelserne til den nye terminologi, EU-certifikater, for at sikre, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen fremover også kan udstede påbud og forbud til indehavere af et EU-sikkerhedscertifikat, der er udstedt af Agenturet.

Den gældende § 72 giver Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen mulighed for, hvis indehaveren ikke opfylder betingelser eller vilkår i en sikkerhedsgodkendelse eller et sikkerhedscertifikat, at udstede påbud om, at disse straks eller inden for en nærmere angivet tidsfrist, skal foretage nødvendige foranstaltninger for at opfylde betingelser eller vilkår i sikkerhedsgodkendelsen eller sikkerhedscertifikatet.

Det foreslås at ændre ordlyden i § 72, så den tilpasses de nye terminologier. Der er ikke tilsigtet anden ændring af gældende ret end at sikre, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen fremover kan udstede påbud til indehavere af EU-certifikater, både dem de selv udsteder og dem, der udstedes af Agenturet. Herudover foreslås en konsekvensrettelse som følge af ændringen af § 60. Se nærmere under de specielle bemærkninger til nr. 10-11.

Til nr. 18

Der findes regler om påbud og forbud i jernbanelovens §§ 72-75 i dag. Reglerne giver Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen mulighed for at udstede påbud eller forbud til indehavere af en sikkerhedsgodkendelse eller et sikkerhedscertifikat.

Bestemmelserne er et nødvendigt håndtag i forhold til at sikre jernbanesikkerheden gennem et effektivt tilsyn. Bestemmelserne omfatter påbud og forbud til indehavere af en sikkerhedsgodkendelse eller et sikkerhedscertifikat. Da sikkerhedscertifikater ikke udstedes af Agenturet i dag, er det nødvendigt at ændre ordlyden i bestemmelserne til den nye terminologi, EU-certifikater, for at sikre, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen fremover også kan udstede påbud og forbud til indehavere af et EU-sikkerhedscertifikat, der er udstedt af Agenturet.

Ifølge den gældende § 73 kan Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen udstede påbud til indehavere af en sikkerhedsgodkendelse eller et sikkerhedscertifikat, om at disse straks eller inden for en bestemt frist skal foretage nødvendige foranstaltninger for at udbedre de forhold, der er konstateret ved et tilsyn. Efter udløbet af tidsfristen kan Trafik-, Bygge og Boligstyrelsen om nødvendigt lade disse

foranstaltninger udføre for indehaverens regning. Er de sikkerhedsmæssige forhold uforsvarlige, kan det i et påbud fastsættes, at driften skal indstilles eller begrænses, indtil påbuddet er efterkommet.

Det foreslås at tilføje ordet ”EU-sikkerhedscertifikat” i § 73. Der er ikke tilsigtet anden ændring af gældende ret end at sikre, at indehavere af EU-sikkerhedscertifikater, uanset om de er udstedt af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen eller Agenturet, bliver omfattet af de gældende regler i § 73.

Til nr. 19

Der findes regler om påbud og forbud i jernbanelovens §§ 72-75 i dag. Reglerne giver Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen mulighed for at udstede påbud eller forbud til indehavere af en sikkerhedsgodkendelse eller et sikkerhedscertifikat.

Bestemmelserne er et nødvendigt håndtag i forhold til at sikre jernbanesikkerheden gennem et effektivt tilsyn. Bestemmelserne omfatter påbud og forbud til indehavere af en sikkerhedsgodkendelse eller et sikkerhedscertifikat. Da sikkerhedscertifikater ikke udstedes af Agenturet i dag, er det nødvendigt at ændre ordlyden i bestemmelserne til den nye terminologi, EU-certifikater, for at sikre, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen fremover også kan udstede påbud og forbud til indehavere af et EU-sikkerhedscertifikat, der er udstedt af Agenturet.

Den gældende § 74 fastslår, at ved konstatering af forhold, der udgør en risiko for jernbanesikkerheden, kan Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen udstede påbud til indehaveren af et sikkerhedscertifikat eller en sikkerhedsgodkendelse om, at denne straks eller inden for en nærmere angivet tidsfrist skal foretage de foranstaltninger, der efter Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens vurdering er nødvendige for at udbedre disse forhold. I påbuddet kan det fastsættes, at driften skal indstilles eller begrænses, indtil påbuddet er efterkommet.

Det foreslås at tilføje ordet ”EU-sikkerhedscertifikat” i § 74. Der er ikke tilsigtet anden ændring af gældende ret end at sikre, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan udstede påbud som beskrevet i den gældende § 74 til indehavere af EU-sikkerhedscertifikater, uanset om certifikatet er udstedt af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen eller Agenturet.

Til nr. 20

I dag findes der i jernbanelovens § 76 hjemmel til, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan udveksle oplysninger med tilsvarende udenlandske nationale sikkerhedsmyndigheder, der er omfattet af EU-reglerne på jernbaneområdet, herunder oplysninger om sikkerhedscertifikater, certificeringsordninger og tilsyn hermed.

Det vil fremover også være nødvendigt at have hjemmel til at udveksle oplysninger med Agenturet. Det følger af jernbanesikkerhedsdirektivets artikel 17, stk. 5, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen skal anmode Agenturet om at tilbagekalde eller begrænse et EU-sikkerhedscertifikat, der dækker et driftsområde i flere medlemsstater, hvis Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen finder, at indehaveren af EU-sikkerhedscertifikatet ikke længere lever op til betingelserne for certifikatet. Det følger endvidere af jernbanesikkerhedsdirektivets artikel 16, stk. 2, litra c og litra f, at den nationale sikkerhedsmyndighed skal støtte Agenturet i forbindelse med udstedelse, fornyelse, ændring og tilbagekaldelse af EU-sikkerhedscertifikater, køretøjsomsætningstilladelser og typegodkendelser,

hvor der er tale om drift i mere end én medlemsstat. Herudover findes der regler, der indebærer udveksling af oplysninger i bl.a. Agenturforordningens artikel 11, stk. 1 og artikel 33, stk. 7 samt i interoperabilitetsdirektivets artikel 21, stk. 5.

Der foreslås derfor en ny bestemmelse, § 76 a, hvor det i *stk. 1* fastslås, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan udveksle oplysninger med Agenturet i forbindelse med varetagelse af opgaver, der følger af EU-reglerne på jernbaneområdet. Det er hensigten, at bestemmelsen skal give hjemmel til, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan udveksle alle nødvendige oplysninger for at opfylde deres forpligtelser i EU-reglerne på jernbaneområdet. Det kan f.eks. være i forbindelse med deres forpligtelse til at bistå Agenturet ved deres behandling af ansøgninger om EU-certifikater, køretøjsomsætningstilladelser mv.

Det bemærkes, at udvekslingen vil ske under iagttagelse af reglerne i persondataforordningen og persondatabeskyttelsesloven.

Efter det foreslåede *stk. 2* vil dokumenter, som er interne efter lov om offentlighed i forvaltningen, miljøoplysningsloven og forvaltningsloven, ikke miste deres interne karakter som følge af videregivelse efter det foreslåede *stk. 1*. Hvis der i medfør af den foreslåede § 76 a, *stk. 1*, videregives dokumenter, der er omfattet af miljøoplysningsloven, offentlighedslovens § 23, *stk. 1*, og forvaltningslovens § 12, *stk. 1*, vil sådanne dokumenter således bevare deres interne karakter efter afgivelse til Agenturet. Det er alene den interne karakter, der bevares. Det betyder, at såfremt der efter offentlighedsloven, forvaltningsloven eller miljøoplysningsloven er ret til aktindsigt uagtet, at der er tale om et internt dokument, bevares denne ret til aktindsigt.

Dokumenter, der med bestemmelsen vil bevare sin interne karakter, kan f.eks. være notater om fokusområder baseret på hændelser om farligt gods eller notater om forhold hos en konkret virksomhed, der er konstateret ved et tilsyn, der kan betyde, at virksomheden ikke lever op til reglerne, og hvor det vil være Agenturet, som skal foretage den endelige vurdering på baggrund af oplysninger tilvejebragt via Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens tilsyn.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.5 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 21

Den gældende bestemmelse i § 81, *stk. 1*, i jernbaneloven foreskriver, at Havarikommissionen undersøger alvorlige ulykker på jernbaneområdet i Danmark. Havarikommissionen kan desuden, i medfør af § 81, *stk. 2*, undersøge øvrige ulykker og hændelser på jernbaneområdet i Danmark. I medfør af § 81, *stk. 3*, kan Havarikommissionen endvidere iværksætte undersøgelser i forbindelse med alvorlige ulykker, ulykker og hændelser på jernbaneområdet i udlandet, såfremt den kompetente udenlandske myndighed anmoder herom.

Den foreslåede bestemmelse i lovforslagets § 1, nummer 26, vil indsætte et nyt stykke 4 i § 81 i jernbaneloven. Det foreslåede stykke 4 foreskriver, at indleder Havarikommissionen en undersøgelse, underretter Havarikommissionen inden syv dage agenturet herom. Havarikommissionen oplyser agenturet om dato og tidspunkt for tildragelsen samt stedet og tildragelsens karakter og konsekvenser med hensyn til dræbte, tilskadede og materielle skader.

Det foreslåede stykke 4 har sin baggrund i artikel 25, stk. 1, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/798 af 11. maj 2016 om jernbanesikkerhed, som det foreslåede stykke 4 vil implementere i dansk ret.

Til nr. 22

Den gældende bestemmelse i § 82, stk. 1, i jernbaneloven foreskriver, at den pågældende jernbanevirksomhed og infrastrukturforvalter omgående skal underrette Havarikommisionen, når en ulykke eller hændelse på jernbaneområdet er indtruffet i Danmark. En jernbanevirksomhed, der benytter dansk registreret køretøj, skal desuden omgående underrette Havarikommisionen herom, hvis ulykken eller hændelsen på jernbaneområdet sker i udlandet. Det følger af den gældende bestemmelse i § 82, stk. 2 i jernbaneloven. Herudover skal Trafikstyrelsen, i medfør af den gældende bestemmelse i § 82, stk. 3, i jernbaneloven, omgående underrette Havarikommisionen om de ulykker og hændelser på jernbaneområdet, som Trafikstyrelsen bliver bekendt med. Transportministeren er, i medfør af den gældende bestemmelse i § 82, stk. 4, i jernbaneloven, bemyndiget til at fastsætte nærmere regler om underretningspligt og rapportering af ulykker og hændelser på jernbaneområdet.

Det foreslås, at der i § 82 indsættes et nyt stykke 4 og et nyt stykke 5.

Det foreslåede § 82, stk. 4 foreskriver, at de pågældende jernbanevirksomheder, infrastrukturforvaltere og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen omgående videregiver alle tilgængelige oplysninger om ulykken eller hændelsen til Havarikommisionen.

Bestemmelsen indebærer at jernbanevirksomheder, infrastrukturforvaltere og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, i tilfælde af en ulykke eller hændelse, af egen drift vil skulle samle alle tilgængelige oplysninger om ulykken og hændelsen, de ligger inde med, og af egen drift videregive oplysningerne til Havarikommisionen.

Formålet med pligten er, at Havarikommisionen hurtigst muligt får det bedst mulige oplysningsgrundlag for at kunne undersøge ulykker og hændelser på jernbaneområdet.

I det foreslåede stykke 4 vil begrebet: ”ulykke” omfatte både alvorlige og øvrige ulykker. Begrebet: ”hændelse” vil omfatte enhver anden tildragelse end en ulykke eller en alvorlig ulykke, som berører eller kan berøre jernbanedriftens sikkerhed. Begreberne: ”alvorlig ulykke”, ”ulykke” og ”hændelse” vil skulle forstås i overensstemmelse med definitionsbestemmelserne i artikel 3, stk. 11, 12 og 13 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/798 af 11. maj 2016 om jernbanesikkerhed.

Pligten til omgående at videregive alle tilgængelige oplysninger om ulykken eller hændelsen til Havarikommisionen, i medfør af det foreslåede stykke 4, vil gælde uafhængigt af jernbanevirksomheders og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens pligt til at underrette Havarikommisionen om ulykker eller hændelser på jernbaneområdet i medfør af jernbanelovens § 82, stk. 1-3. Underretningen, i medfør af § 82, stk. 1-3, om en ulykke eller hændelse vil skulle ske omgående og vil ikke skulle afvente, at jernbanevirksomheden eller Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har indsamlet samtlige oplysninger om ulykken eller hændelsen.

I den engelske sprogversion af jernbanesikkerhedsdirektivet anvendes i stedet for ordet omgående ordet immediately. I den tyske sprogversion anvendes ordet umgehend. I den svenske sprogversion anvendes ordet omedelbart. I den franske sprogversion anvendes ordet immédiatement. På baggrund af de forskellige sprogversioner, er det Transport-, Bygnings- og Boligministeriets opfattelse, at begrebet straks skal forstås som øjeblikkeligt eller med det samme.

En af de måder, som Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan modtage oplysninger om ulykker og hændelser på jernbaneområdet er gennem indberetninger. Jernbanelovens § 78, stk. 1 foreskriver, at virksomheder på jernbaneområdet skal give indberetning til Trafikstyrelsen til brug for styrelsens forebyggende jernbanesikkerhedsmæssige arbejde om ulykker og forløbere for ulykker samt sikkerhedsmæssige uregelmæssigheder på jernbaneområdet. Ligeledes kan ansatte i virksomheder på jernbaneområdet og personer, der udfører sikkerhedsklassificerede funktioner på jernbaneområdet give indberetning til Trafikstyrelsen om ulykker og forløbere for ulykker samt sikkerhedsmæssige uregelmæssigheder på jernbaneområdet, jf. § 78, stk. 2 i jernbaneloven. Reglerne om indberetningspligten er nærmere fastsat med hjemmel i jernbanelovens § 78, stk. 5, som foreskriver, at Transportministeren fastsætter nærmere regler om stk. 1-3, herunder i hvilke tilfælde der skal gives indberetning, hvornår og i hvilken form indberetningen skal gives, og hvilke oplysninger indberetningen skal indeholde. Bemyndigelsesbestemmelsen er udmøntet i Bekendtgørelse om indberetning af data på jernbaneområdet vedrørende ulykker og forløbere til ulykker m.v. til Trafik- og Byggestyrelsen.

Ansatte i Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen og eventuelle tilkaldte sagkyndige er under ansvar efter straffelovens §§ 152-152 e forpligtet til over for uvedkommende at hemmeligholde oplysninger, som indberettes efter jernbanelovens § 78, stk. 1-3 eller efter regler fastsat i medfør af stk. 5.

Hensynet bag fortrolighed om indberetningerne er at sikre, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen modtager flest mulige indberetninger til brug for styrelsens jernbanesikkerhedsmæssige arbejde.

Den foreslåede bestemmelse i § 82, stk. 4, vil indebære, at ansatte i Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen forpligtes til at videregive oplysninger til Havarikommissionen, selvom oplysningerne er indberettet til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen og omfattet af tavshedspligten i jernbanelovens § 78, stk. 4. En videregivelse til Havarikommissionen af oplysninger, som er omfattet af tavshedspligten i § 78, stk. 4, vil dog ikke være en brud på tavshedspligten, da Havarikommissionen ikke vil skulle anses for at være uvedkommende.

Det foreslåede *stykke 5* foreskriver, at Havarikommissionen hurtigst muligt og under alle omstændigheder senest to måneder efter modtagelse af meddelelsen om ulykken eller hændelsen træffer afgørelse om at indlede undersøgelsen.

Havarikommissionen har ikke, i medfør af den gældende § 81, stk. 2, pligt til inden for en given tidsramme at beslutte, om øvrige ulykker eller hændelser skal undersøges eller ej. Det fremgår imidlertid af artikel 22, stk. 3 i jernbanesikkerhedsdirektivet, at undersøgelsesorganer hurtigst muligt og under alle omstændigheder senest to måneder efter modtagelse af meddelelse om ulykken eller hændelsen træffer afgørelse om at indlede en undersøgelse af en ulykke eller hændelse eller ej. Det foreslåede stykke 5 vil bringe dansk ret i overensstemmelse med artikel 22, stk. i jernbanesikkerhedsdirektivet.

Med formuleringen ”meddelelse om en ulykke eller hændelse” menes den underretning, som jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere, i medfør af jernbanelovens § 82, stk. 1, skal give til Havarikommissionen i tilfælde af en ulykke eller hændelse på jernbaneområdet i Danmark.

Det foreslåede stk. 5 har sin baggrund i artikel 22, stk. 3, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/798 af 11. maj 2016 om jernbanesikkerhed, der med undtagelse af to nye pligter viderefører retstilstanden fra artikel 21, stk. 3 i jernbanesikkerhedsdirektivet. Det er disse to nye pligter, som det foreslåede § 82, stk. 5 vil implementere i dansk ret.

Til nr. 23

Den gældende bestemmelse i § 83, stk. 1, i jernbaneloven foreskriver, at Havarikommissionen bestemmer omfanget af og formen for de undersøgelser, der foretages i anledning af en ulykke eller hændelse på jernbaneområdet, jf. dog stk. 2. § 83, stk. 2, i jernbaneloven, som foreskriver, at Transportministeren på ethvert tidspunkt kan pålægge Havarikommissionen at foretage yderligere undersøgelser i en sag.

Den foreslåede ændring af § 83, stk. 1 i jernbaneloven foreskriver, at der i § 83, stk. 1 efter »jf. dog stk. 2« indsættes: »stk. 3, stk. 4, stk. 5 og stk. 6«. Ændringen vil medføre, at Havarikommissionen bestemmer omfanget af og formen for de undersøgelser, der foretages i anledning af en ulykke eller hændelse på jernbaneområdet, jf. dog stk. 2, 3, 4, 5 og 6. Ændringen vil ikke ændre ved, at Havarikommissionen også fremadrettet vil bestemme omfanget og formen af de undersøgelser, der vil blive foretaget i anledning af en ulykke eller hændelse på jernbaneområdet, men Havarikommissionen vil fremadrettet også skulle følge de krav, som følger af § 83, stk. 2-6, når Havarikommissionen bestemmer omfanget og formen af undersøgelserne.

Kravene i § 83, stk. 2-5 følger af den foreslåede ændring i lovforslagets § 1, nr. 24. Kravene foreskriver, at Havarikommissionens undersøgelser under ingen omstændigheder vil vedrøre spørgsmålet om skyld og erstatningsansvar, at Havarikommissionen vil skulle give den relevante infrastrukturforvalter, de involverede jernbanevirksomheder, Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, agenturet, ofrene og deres familie, ejere af beskadigede genstande, fabrikanten, involverede beredskabstjenester og repræsentanter for personale og brugere mulighed for at fremlægge relevante tekniske oplysninger med henblik på at forbedre undersøgelsesrapportens kvalitet, at Havarikommissionen vil skulle tage hensyn til ofrenes og deres families rimelige behov og holde dem underrettet om de fremskridt, der gøres i undersøgelsen, og at Havarikommissionen vil skulle underrette og høre alle parter om undersøgelsens resultater.

Kravet i det foreslåede § 83, stk. 6 følger ligeledes af den foreslåede ændring i lovforslagets § 1, nr. 24, som foreskriver at det nuværende § 83, stk. 2 bliver til stk. 6. Det foreslåede § 83, stk. 6 er enslydende med kravet i det nuværende § 83, stk. 2, og indebærer, at Transport-, Bygge- og Boligministeren også fremadrettet på ethvert tidspunkt vil kunne pålægge Havarikommissionen at foretage yderligere undersøgelser i en sag.

Til nr. 24

Den gældende bestemmelse i § 83 i jernbaneloven foreskriver, at Havarikommissionen bestemmer omfanget af og formen for de undersøgelser, der foretages i anledning af en ulykke eller hændelse på jernbaneområdet, jf. dog stk. 2, der foreskriver, at Transportministeren på ethvert tidspunkt kan

pålægge Havarikommissionen at foretage yderligere undersøgelser i en sag. Herudover medfører bestemmelsen, at Havarikommissionen kan genoptage en afsluttet undersøgelse, såfremt der fremkommer nyt og væsentligt materiale i sagen.

Den foreslåede bestemmelse i lovforslagets § 1, nr. 24, foreskriver, at der indsættes et nyt stykke 2-5 i § 83 i lov om jernbane, og at det nuværende stykke 2 herefter bliver til stykke 6.

Det foreslåede *stk. 2* foreskriver, at Havarikommissionens undersøgelser under ingen omstændigheder vedrører spørgsmålet om placering af skyld eller erstatningsansvar. En sikkerhedsmæssig undersøgelse bør holdes adskilt fra enhver retslig efterforskning af samme hændelse. Alvorlige ulykker på jernbanerne er sjældne. Alle sådanne ulykker bør undersøges ud fra et sikkerhedsmæssigt synspunkt for at undgå gentagelser, og resultaterne af undersøgelserne bør gøres offentligt tilgængelige. Andre ulykker og hændelser bør ligeledes gøres til genstand for sikkerhedsmæssige undersøgelser, når de omhandler tydelige tegn på, at der er risiko for en alvorlig ulykke.

Det foreslåede *stk. 3*, foreskriver, at Havarikommissionen skal give den relevante infrastrukturforvalter, de involverede jernbanevirksomheder, Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, agenturet, ofrene og deres familie, ejere af beskadigede genstande, fabrikanter, involverede beredskabstjenester og repræsentanter for personale og brugere mulighed for at fremlægge relevante tekniske oplysninger med henblik på at forbedre undersøgelsesrapportens kvalitet.

Det foreslåede § 83, *stk. 3* vil medføre, at Havarikommissionen vil skulle høre den relevante infrastrukturforvalter, de involverede jernbanevirksomheder, Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, agenturet, ofrene og deres familie, ejere af beskadigede genstande, fabrikanter, involverede beredskabstjenester og repræsentanter for personale og brugere med henblik på, at disse parter vil få mulighed for at fremlægge relevante tekniske oplysninger med henblik på at forbedre undersøgelsesrapportens kvalitet. Havarikommissionens undersøgelse efter en alvorlig ulykke bør gennemføres på en sådan måde, at alle parter får mulighed for at blive hørt og for at udveksle resultaterne. Havarikommissionen bør under undersøgelsen navnligt holde de parter, som efter Havarikommissionens bedømmelse har et sikkerhedsrelateret ansvar, ajour om fremskridtene med undersøgelsen og bør tage hensyn til deres synspunkter og holdninger. Havarikommissionen kan herved modtage eventuelle yderligere relevante oplysninger og være orienteret om forskellige holdninger til Havarikommissionens arbejde, så Havarikommissionen kan fuldføre sin undersøgelse på den mest hensigtsmæssige måde. Havarikommissionens høring skal bestå i at indsamle faktiske beviser og drage erfaringer til gavn for fremtidige sikkerhedsforbedringer. Det bør imidlertid stå Havarikommissionen frit at vælge, hvilke oplysninger det påtænker at dele med de pågældende parter, så unødigt pres undgås, undtagen når der anmodes herom af dem, der fører den retslige procedure.

Det foreslåede *stk. 4* foreskriver, at Havarikommissionen tager hensyn til ofrenes og deres families rimelige behov og holder dem underrettet om de fremskridt, der er gjort i undersøgelsen.

Afgrænsningen af ofre og familiers rimelige behov vil bero på en konkret vurdering i det enkelte tilfælde. Bestemmelsen skal sikre, at Havarikommissionen har mulighed for at tage hensyn til eventuelle ofres og deres pårørendes rimelige oplysningsbehov. Havarikommissionen vil kunne tage hensyn til ofrenes og deres familiers individuelle ønsker ved vurderingen af hensynet til ofrene og familiernes rimelige behov. Bestemmelsen vil skulle forstås i overensstemmelse med artikel 23,

stk. 3 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/798 af 11. maj 2016 om jernbanesikkerhed.

Det foreslåede *stk. 5* foreskriver, at Havarikommissionen underretter og hører alle parter om undersøgelsens resultater.

De hensyn, som ligger bag den foreslåede § 83, stk. 5, svarer til de hensyn, som ligger bag den foreslåede § 83, stk. 3.

Det foreslåede stykke 2, 3, 4 og 5 har sin baggrund i artikel 20, stk. 4 og 23, stk. 3 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/798 af 11. maj 2016 om jernbanesikkerhed, som det foreslåede stykke 2, 3 og 4 implementerer i dansk ret. Artikel 20, stk. 4 foreskriver, at undersøgelsesorganernes, herunder Havarikommissionens, undersøgelser ikke vedrører spørgsmålet om placering af skyld eller erstatningsansvar. Artikel 23, stk. 3 foreskriver, at undersøgelsen gennemføres under størst mulig åbenhed, så alle parter får mulighed for at blive hørt og underrettet om resultaterne. Den relevante infrastrukturforvalter og de relevante jernbanevirksomheder, den nationale sikkerhedsmyndighed, agenturet, ofrene og deres familie, ejere af beskadigede genstande, fabrikanter, de involverede beredskabstjenester og repræsentanter for personale og brugere skal gives mulighed for at fremlægge relevante tekniske oplysninger med henblik på at forbedre undersøgelsesrapportens kvalitet. Undersøgelsesorganet tager også hensyn til ofrenes og deres families rimelige behov og holder dem underrettet om de fremskridt, der er gjort i undersøgelsen.

Det foreslåede stykke 6 er enslydende med det nuværende stykke 2. Der er tale om en lovteknisk ændring, som medfører, at det nuværende stykke 2 vil blive til stykke 6. Det foreslåede § 83, stk. 6, vil videreføre retstilstanden i medfør af den nuværende § 83, stk. 2. Transport-, Bygge- og Boligministeren vil også fremadrettet på ethvert tidspunkt kunne pålægge Havarikommissionen at foretage yderligere undersøgelser i en sag.

Til nr. 25

Den gældende bestemmelse i § 85, stk. 2, i lov om jernbane foreskriver, at Havarikommissionen har ret til at registrere bevismateriale og i forståelse med politiet at foretage fjernelse af vragdele, jernbaneinfrastruktur, dele eller indhold heraf eller spor i øvrigt til undersøgelser, målinger og kontrol.

Den foreslåede ændring af § 85, stk. 2 foreskriver, at ordet »straks« indsættes i § 85, stk. 2 efter ordene »ret til«.

Den foreslåede ændring af § 85, stk. 2, i lov om jernbane vil medføre, at Havarikommissionen vil få ret til straks at registrere bevismateriale og i forståelse med politiet at foretage fjernelse af vragdele, jernbaneinfrastruktur, dele eller indhold heraf eller spor i øvrigt til undersøgelser, målinger og kontrol.

Den foreslåede ændring af § 85, stk. 2, har sin baggrund i artikel 21, stk. 2, 2. pkt., litra b) i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/798 af 11. maj 2016 om jernbanesikkerhed, der foreskriver, at undersøgelsesorganerne navnlig skal have ret til straks at registrere bevismateriale og foretage kontrolleret fjernelse af vragdele, infrastruktur anlæg eller komponenter til undersøgelses- eller analyseformål.

I den engelske sprogversion anvendes i stedet for ordet straks formuleringen *as soon as possible*. I den tyske sprogversion anvendes formuleringen *so bald wie möglich*. I den svenske sprogversion anvendes formuleringen *så snart som möjligt*. I den franske sprogversion anvendes formuleringen *dès que possible*. På baggrund af de forskellige sprogversioner, er det Transport-, Bygnings- og Boligministeriets opfattelse, at begrebet straks skal forstås som så hurtigt som muligt.

Det bemærkes for god ordens skyld, at det efter gældende praksis altid har været forudsat, at Havarikommissionen i forbindelse med en undersøgelse straks skulle have ret til at registrere bevismateriale og foretage kontrolleret fjernelse af vragdele, infrastrukturanlæg eller komponenter.

Kravet indføres således alene i nærværende bestemmelse af hensyn til at sikre så korrekt implementering af EU-retten som muligt.

Til nr. 26

Den gældende bestemmelse i § 86, stk. 1, i lov om jernbane foreskriver, at Havarikommissionen fra alle relevante virksomheder og myndigheder kan forlange al dokumentation, der er nødvendig for undersøgelsen, fremlagt, herunder oplysninger i dødsattester udstedt efter retslægeligt ligsyn og oplysninger i retslægelige obduktionserklæringer.

Den foreslåede ændring af § 86, stk. 1, foreskriver, at ordene »og bevismateriale« indsættes i § 86, stk. 1, efter ordet »dokumentation«.

Den foreslåede ændring af § 86, stk. 1, vil medføre, at Havarikommissionen fra alle relevante virksomheder og myndigheder vil kunne forlange al dokumentation og bevismateriale, der er nødvendig for undersøgelsen, fremlagt, herunder oplysninger i dødsattester udstedt efter retslægeligt ligsyn og oplysninger i retslægelige obduktionserklæringer.

Der sondres i den gældende § 86, stk. 1 ikke mellem dokumentation og bevismateriale. Virksomheder og myndigheder er forpligtet til at udlevere al dokumentation af betydning for undersøgelsen. Udleveringspligten gælder således uanset, om dokumentationen kan kategoriseres som bevismateriale. Formålet med at indsætte ordet bevismateriale i § 86, stk. 1, er ikke at ændre retstilstanden, men at præcisere bestemmelsens ordlyden i overensstemmelse med ordlyden af artikel 21, stk. 2, 1. pkt. i jernbanesikkerhedsdirektivet.

Artikel 21, stk. 2, 1. pkt., foreskriver, at medlemsstaterne i overensstemmelse med deres nationale lovgivning sørger for, at de myndigheder, der er ansvarlige for en eventuel retslig efterforskning, samarbejder fuldt ud, og sikrer, at undersøgelsespersonalet hurtigst muligt har adgang til oplysninger og bevismateriale, der er relevant for undersøgelsen.

Til nr. 27

Den gældende bestemmelse i § 88 i lov om jernbane foreskriver, at Havarikommissionen uden retskendelse har adgang til at foretage undersøgelse af køretøjer og jernbaneinfrastruktur, uanset om disse befinder sig på privat område.

Bestemmelsen giver Havarikommissionen mulighed for at undersøge jernbanekøretøjer og jernbaneinfrastruktur på privat ejendom uden retskendelse. Det har været hensigten med den gældende § 88 at fortsætte gældende praksis, hvor Havarikommissionen både kan undersøge den jernbaneinfrastruktur samt de anlæg, som er i interaktion med jernbanen, f.eks. vejvendte signaler i en niveauoverkørsel.

Den foreslåede ændring af § 88 i lov om jernbane foreskriver, at ordet »omgående« indsættes efter ordet »retskendelse«. Herudover indsættes efter »jernbaneinfrastruktur«: »samt trafikstyrings- og signalanlæg«.

Trafikstyrings- og signalanlæg vil f.eks. kunne være fjernstyringscentraler, anlæg ved overkørsler, sporskifter og signalhytter.

Havarikommissionen har i dag adgang til at undersøge trafikstyrings- og signalanlæg, da Havarikommissionen har adgang til at undersøge den infrastruktur samt de anlæg, som er i interaktion med jernbanen. Ændringen af § 88 vil derfor ikke ændre Havarikommissionens beføjelser, men alene at præcisere bestemmelsens ordlyd, således at bestemmelsens ordlyd i højere grad vil svare til ordlyden af artikel 21, stk. 2, 2. pkt., litra a.

I den engelske sprogversion af jernbanesikkerhedsdirektivet anvendes i stedet for ordet omgående ordet immediate. I den tyske sprogversion anvendes ordet unverzüglich. I den svenske sprogversion anvendes ordet omedelbart. I den franske sprogversion anvendes ordet immédiatement. På baggrund af de forskellige sprogversioner, er det Transport-, Bygnings- og Boligministeriets opfattelse, at begrebet straks skal forstås som øjeblikkeligt eller med det samme.

Den foreslåede ændring af § 88 i lov om jernbane har sin baggrund i artikel 21, stk. 2, 2. pkt., litra a), Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/798 af 11. maj 2016 om jernbanesikkerhed, der foreskriver, at undersøgelsesorganerne navnlig skal have omgående adgang til ulykkes- eller hændelsesstedet samt til det involverede rullende materiel, den relevante infrastruktur og trafikstyrings- og signalanlæg.

Til nr. 28

Den gældende bestemmelse i § 93 i lov om jernbane foreskriver, at når undersøgelsen er afsluttet, udarbejder Havarikommissionen en rapport om undersøgelsens resultater med eventuelle anbefalinger om sikkerhedsmæssige forhold m.v. Rapporten sendes til transportministeren og Trafikstyrelsen. Rapporten offentliggøres, medmindre afgørende hensyn taler herimod. Såfremt Havarikommissionen ikke offentliggør en rapport, skal denne beslutning offentliggøres. Når den foretagne undersøgelses omfang taler derfor, kan Havarikommissionen i stedet for en rapport udarbejde en kortfattet redegørelse. I tilfælde af yderligere undersøgelser efter § 83, stk. 2, eller genoptagelse af en undersøgelse efter § 83, stk. 3, udarbejder Havarikommissionen ligeledes en rapport eller redegørelse.

Det følger af den foreslåede bestemmelse i lovforslagets § 1, nr. 29, at der i § 93, stk. 1, i jernbaneloven indsættes et nyt punkt 2, som foreskriver, at anbefalinger stiles til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, og, hvis det er nødvendigt på grund af anbefalingens karakter, til agenturet, til andre organer eller myndigheder i den berørte medlemsstat eller til andre medlemsstater. Det nuværende punkt 2 og 3 i § 93, stk. 1, i lov om jernbane, bliver herefter til punkt 3 og 4.

Det fremgår af direktivets præambel nummer 41, at hvis den direkte årsag til en ulykke eller hændelse lader til at være forbundet med menneskelige aktiviteter, bør der lægges vægt på de særlige omstændigheder og den måde, hvorpå rutinemæssige aktiviteter udføres af personalet under normal drift, herunder udformningen af grænsefladen menneske-maskine, egnetheden af procedurer, modsatrettede mål, arbejdsbyrde samt alle andre omstændigheder, der kan have betydning for tildragelsen, herunder fysisk og arbejdsrelateret stress, træthed eller psykisk egnethed.

Det foreslåede § 93, stk. 1, 2. pkt., har sin baggrund i artikel 26, stk. 2, 1. pkt., i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/798 af 11. maj 2016 om jernbanesikkerhed, der foreskriver, at anbefalinger stiles til den nationale sikkerhedsmyndighed, og, hvis det er nødvendigt på grund af anbefalingens karakter, til agenturet, til andre organer eller myndigheder i den berørte medlemsstat eller til andre medlemsstater. Det er denne pligt, som det foreslåede § 93, stk. 1, 2. pkt., vil implementere i dansk ret.

Til nr. 29

Den gældende bestemmelse i § 93 i jernbaneloven foreskriver, at når undersøgelsen er afsluttet, udarbejder Havarikommissionen en rapport om undersøgelsens resultater med eventuelle anbefalinger om sikkerhedsmæssige forhold m.v. Rapporten sendes til transportministeren og Trafikstyrelsen. Rapporten offentliggøres, medmindre afgørende hensyn taler herimod. Såfremt Havarikommissionen ikke offentliggør en rapport, skal denne beslutning offentliggøres. Når den foretagne undersøgelses omfang taler derfor, kan Havarikommissionen i stedet for en rapport udarbejde en kortfattet redegørelse. I tilfælde af yderligere undersøgelser efter § 83, stk. 2, eller genoptagelse af en undersøgelse efter § 83, stk. 3, udarbejder Havarikommissionen ligeledes en rapport eller redegørelse.

Den foreslåede ændring af § 93, stk. 1, 2. pkt., foreskriver, at der efter »transportministeren« indsættes: », agenturet, relevante parter, til de berørte organer og parter i andre medlemsstater« i jernbanelovens § 93, stk. 1, 2. pkt.

Ændring af jernbanelovens § 93, stk. 1, 2. pkt. vil udvide kredsen, som vil skulle sende rapporten til.

Ændring af jernbanelovens § 93, stk. 1, 2. pkt. vil medføre, at rapporten foruden transport-, bygnings- og boligministeren og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen vil skulle sendes til, agenturet og hvor relevant til ofrene og deres familie, ejere af beskadigede genstande, fabrikker, de involverede beredskabstjenester og repræsentanter for personale og brugere. Havarikommissionen vil, foruden Transport-, Bygnings- og Boligministeriet, Den Europæiske Unions Jernbaneagentur og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, også skulle sende en rapport om undersøgelsens resultater til de i § 83, stk. 3, nævnte relevante parter og til de berørte organer og parter i andre medlemsstater, når Havarikommissionens undersøgelse er afsluttet.

Bestemmelsen vil være med til at sikre, at undersøgelserne foretages under størst mulig åbenhed. Bestemmelsen har bl.a. til formål at sikre, at de parter, til hvem Havarikommissionen stiler sine anbefalinger, vil blive gjort bekendt med anbefalingerne og dermed få mulighed for følge op på anbefalingerne til gavn for jernbanesikkerheden. Undersøgelserapporterne og alle resultater og anbefalinger i forbindelse hermed indeholder afgørende information til brug for en yderligere forbedring af jernbanesikkerheden. Sikkerhedsmæssige anbefalinger bør følges op af de parter, som

de er rettet til, og undersøgelsesorganet bør have tilbagemeldinger om foranstaltninger i forbindelse hermed.

Det foreslåede § 93, stk. 1, 2. pkt., har sin baggrund i artikel 24, stk. 2, 4. pkt., i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/798 af 11. maj 2016 om jernbanesikkerhed, der foreskriver, at rapporten, herunder anbefalinger på sikkerhedsområdet, fremsendes til de i artikel 23, stk. 3, nævnte relevante parter og til berørte organer og parter i andre medlemsstater. Herudover har det foreslåede § 93, stk. 2, 2. pkt. sin baggrund i artikel 25, stk. 2, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/798 af 11. maj 2016 om jernbanesikkerhed, der bl.a. foreskriver, at undersøgelsesorganet fremsender en kopi til agenturet af de endelige rapporter. Det er disse pligter, som det foreslåede § 93, stk. 1, 2. pkt., vil implementere i dansk ret.

Til nr. 30

Den gældende bestemmelse i § 93 i jernbaneloven foreskriver, at når undersøgelsen er afsluttet, udarbejder Havarikommissionen en rapport om undersøgelsens resultater med eventuelle anbefalinger om sikkerhedsmæssige forhold m.v. Rapporten sendes til transportministeren og Trafikstyrelsen. Rapporten offentliggøres, medmindre afgørende hensyn taler herimod. Såfremt Havarikommissionen ikke offentliggør en rapport, skal denne beslutning offentliggøres. Når den foretagne undersøgelses omfang taler derfor, kan Havarikommissionen i stedet for en rapport udarbejde en kortfattet redegørelse. I tilfælde af yderligere undersøgelser efter § 83, stk. 2, eller genoptagelse af en undersøgelse efter § 83, stk. 3, udarbejder Havarikommissionen ligeledes en rapport eller redegørelse.

Det foreslåede § 93, stk. 1, 5. pkt., foreskriver, at såfremt Havarikommissionen ikke kan offentliggøre den endelige rapport inden for 12 måneder, udsender Havarikommissionen en foreløbig erklæring som minimum på hver årsdag for ulykken med nærmere oplysninger om fremskridt i relation til undersøgelsen og eventuelle sikkerhedsspørgsmål, der er blevet rejst.

Det foreslåede § 93, stk. 1, 5. pkt. har sin baggrund i artikel 24, stk. 2, 2. pkt., som foreskriver, at hvis den endelige rapport ikke kan offentliggøres inden for 12 måneder, udsender undersøgelsesorganet en foreløbig erklæring som minimum på hver årsdag for ulykken med nærmere oplysninger om fremskridt i relation til undersøgelsen og eventuelle sikkerhedsspørgsmål, der er blevet rejst. Det er denne pligt, som det foreslåede § 93, stk. 1, 5. pkt., vil implementere i dansk ret.

Til nr. 31

Den gældende bestemmelse i § 93 i jernbaneloven foreskriver, at når undersøgelsen er afsluttet, udarbejder Havarikommissionen en rapport om undersøgelsens resultater med eventuelle anbefalinger om sikkerhedsmæssige forhold m.v. Rapporten sendes til transportministeren og Trafikstyrelsen. Rapporten offentliggøres, medmindre afgørende hensyn taler herimod. Såfremt Havarikommissionen ikke offentliggør en rapport, skal denne beslutning offentliggøres. Når den foretagne undersøgelses omfang taler derfor, kan Havarikommissionen i stedet for en rapport udarbejde en kortfattet redegørelse. I tilfælde af yderligere undersøgelser efter § 83, stk. 2, eller genoptagelse af en undersøgelse efter § 83, stk. 3, udarbejder Havarikommissionen ligeledes en rapport eller redegørelse.

Det foreslåede § 93, stk. 4, foreskriver, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen og de organer og myndigheder, som anbefalinger efter § 93, stk. 1, måtte være stilet til, træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at der tages behørigt hensyn til Havarikommissionens eller andre undersøgelsesorganers anbefalinger på sikkerhedsområdet, og at de i givet fald følges op af korrigerende foranstaltninger.

Bestemmelsen skal sikre, at undersøgelsesorganernes, herunder Havarikommissionens, anbefalinger vil blive fulgt op af de parter, som de er rettet til. Hvilke foranstaltninger, der vil være nødvendige, for behørigt at tage hensyn til Havarikommissionens eller andre undersøgelsesorganers anbefaling vil bero på en konkret vurdering og indholdet af den enkelte anbefaling.

I det foreslåede stk. 4 vil begrebet: ”undersøgelsesorgan” omfatte de permanente organer, som er udpeget til at varetage funktionen som undersøgelsesleder i medfør af artikel 22 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/798 af 11. maj 2016 om jernbanesikkerhed.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen vil ikke være underlagt Transport-, Bygnings- og Boligministerens instruktionsbeføjelse, når styrelsen træffer træffe de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at der tages behørigt hensyn til anbefalinger, som vedrører jernbanesikkerhed. I forhold til anbefalinger, som vedrører jernbanesikkerhed, bør den foreslåede § 93, stk. 4 ses i sammenhæng med § 55 i jernbaneloven. § 55 i jernbaneloven medfører, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen er sikkerhedsmyndighed på jernbaneområdet, og at styrelsen i forhold vedrørende jernbanesikkerhed er uafhængig og dermed ikke undergivet transport-, bygnings- og boligministerens instruktionsbeføjelse.

Den foreslåede § 93, stk. 4 har sin baggrund i artikel 26, stk. 2, 2. pkt., i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/798 af 11. maj 2016 om jernbanesikkerhed. Det er dette punkt, som § 93, stk. 4 implementerer i dansk ret.

Til nr. 32

Den gældende bestemmelse i § 95, stk. 1, i jernbaneloven foreskriver, at Havarikommissionen skal beslutte, at repræsentanter for fremmede stater kan deltage i Havarikommissionens arbejde, i det omfang Danmark ved aftale har forpligtet sig hertil.

Det foreslåede § 95, stk. 1, i jernbaneloven foreskriver, at Havarikommissionen skal beslutte, at repræsentanter for fremmede stater kan deltage i Havarikommissionens arbejde, i det omfang Danmark ved aftale har forpligtet sig hertil, medmindre deltagelsen undergraver Havarikommissionens uafhængighed.

Lovforslagets § 1, nummer 32, foreskriver, at jernbanelovens § 95, stk. 1 affattes på ny. Bestemmelsen foreskriver, at Havarikommissionen vil skulle beslutte, at repræsentanter for fremmede stater kan deltage i Havarikommissionens arbejde, i det omfang Danmark ved aftale har forpligtet sig hertil, og under forudsætning af at deltagelsen ikke undergraver Havarikommissionens uafhængighed. Havarikommissionen er derved pligtig at supplere sig med internationale sagkyndige i forbindelse med undersøgelse af ulykker og hændelser på jernbaneområdet, medmindre deltagelsen undergraver Havarikommissionens uafhængighed.

Bestemmelsen viderefører den gældende § 95, stk. 1 med tilføjelse af de præciseringer, som følger af artikel 23, stk. 1, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/798 af 11. maj 2016 om jernbanesikkerhed.

Formålet med reglen er at sikre, at Danmark overholder sine internationale forpligtelser om, at repræsentanter fra fremmede stater skal deltage i undersøgelser. Bestemmelsen medfører, at hvis eksempelvis udenlandsk materiel er involveret i en ulykke i Danmark, inviteres de relevante undersøgelsesmyndigheder til at deltage i undersøgelsen, hvis de ønsker det. Dette er fast praksis inden for luftfart, og forventes at blive tilsvarende praksis inden for jernbane.

Bestemmelsen medfører desuden, at Havarikommissionen vil være forpligtet til at indbyde undersøgelsesorganer fra andre medlemsstater til at deltage i en undersøgelse såfremt: a) en jernbanevirksomhed, som er etableret og godkendt i disse medlemsstater, er impliceret i ulykken eller hændelsen, eller b) et køretøj, der er registreret eller vedligeholdes i disse medlemsstater er impliceret i ulykken eller hændelsen.

Undersøgelsesorganer fra indbudte medlemsstater vil efter anmodning fra Havarikommissionen kunne være med til at indsamle oplysninger og dokumentation også til en anden medlemsstats undersøgelsesorgan. Undersøgelsesorganerne fra indbudte medlemsstater skal desuden have adgang til de fornødne oplysninger og det fornødne bevismateriale, således at indbudte undersøgelsesorganer reelt kan deltage i undersøgelsen.

Med den foreslåede § 95, stk. 1, præciseres desuden, at Havarikommissionen kun er forpligtet til at indbyde undersøgelsesorganer fra andre stater forudsat at deltagelsen ikke undergraver Havarikommissionens uafhængighed. Bestemmelsen indebærer, at Havarikommissionen også fremadrettet vil skulle beslutte, at repræsentanter for fremmede stater kan deltage i Havarikommissionens arbejde, i det omfang Danmark ved aftale har forpligtet sig hertil, men kun såfremt at deltagelsen ikke undergraver Havarikommissionens uafhængighed. Kravet om uafhængighed fremgår af artikel 22, stk. 5, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/798 af 11. maj 2016 om jernbanesikkerhed, der foreskriver at undersøgelsesorganerne om nødvendigt, og forudsat at det ikke undergraver undersøgelsesorganets uafhængighed, kan anmode undersøgelsesorganer fra andre medlemsstater eller agenturet om at bistå med ekspertise eller foretage tekniske inspektioner, analyser eller evalueringer. Kravene til uafhængighed er uddybet i præambel nummer 38. Det fremgår af præambelbestemmelsen, at undersøgelsesorganerne bør fungere på en sådan måde, at man undgår enhver interessekonflikt og enhver mulig forbindelse til årsagerne til de tildragelser, der undersøges. Undersøgelsesorganernes funktionelle uafhængighed bør navnlig ikke blive berørt, hvis undersøgelsesorganerne for så vidt angår de organisatoriske og retlige strukturer er nært knyttet til den nationale sikkerhedsmyndighed, agenturet eller det organ, der har ansvaret for regulering af jernbanesektoren. Lovforslagets § 1, nr. 32 skal forstås i overensstemmelse her med.

Til nr. 33

Med lovforslagets § 1, nr. 33 foreslås, at § 95 a indføres i jernbaneloven. Den foreslåede § 95 a er ny. Den foreslåede § 95 a foreskriver, at Havarikommissionen udveksler synspunkter og erfaringer med de andre undersøgelsesorganer og kan deltage i det fælles europæiske peerevalueringsprogram.

Udvekslingen af synspunkter og erfaringer vil skulle ske med henblik på, at undersøgelsesorganerne, heriblandt Havarikommissionen vil kunne udvikle fælles undersøgelsesmetoder, udarbejde fælles principper for opfølgningen af anbefalinger på sikkerhedsområdet og tilpasse sig den tekniske og videnskabelige udvikling.

Bestemmelsen vil desuden indebære, at Havarikommissionen vil deltage i arbejdet med at udarbejde det fælles europæiske peerevalueringsprogram, som Havarikommissionen vil skulle udarbejde i samarbejde med de andre undersøgelsesorganer og med støtte fra agenturet. Havarikommissionen vil desuden kunne deltage i peerevalueringsprogrammet, når programmet er udarbejdet, med henblik på at overvåge undersøgelsesorganernes effektivitet og uafhængighed. Det fremgår præambel nummer 36 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/798 af 11. maj 2016 om jernbanesikkerhed, at undersøgelsesorganerne, heriblandt Havarikommissionen, udarbejder et peerevalueringsprogram for at overvåge effektiviteten af deres undersøgelser.

Den foreslåede § 95 a har sin baggrund i artikel 22, stk. 7 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/798 af 11. maj 2016 om jernbanesikkerhed, som bestemmelsen implementerer i dansk ret. Bestemmelsen foreskriver, at undersøgelsesorganerne udveksler synspunkter og erfaringer med henblik på at udvikle fælles undersøgelsesmetoder, udarbejde fælles principper for opfølgningen af anbefalinger på sikkerhedsområdet og tilpasse sig den tekniske og videnskabelige udvikling. Herudover foreskriver bestemmelsen, at undersøgelsesorganerne med støtte fra agenturet udarbejder et peerevalueringsprogram, hvor alle undersøgelsesorganer opfordres til at deltage med henblik på at overvåge deres effektivitet og uafhængighed. Undersøgelsesorganerne offentliggør a) det fælles peerevalueringsprogram og evalueringskriterierne, og b) en årlig rapport om programmet, der fremhæver de identificerede stærke sider og forslag til forbedringer. Peerevalueringsrapporterne fremsendes til alle undersøgelsesorganer og til agenturet.

Til nr. 34

Den gældende bestemmelse i § 97 i jernbaneloven foreskriver, at Trafikstyrelsen mindst en gang årligt giver tilbagemelding til Havarikommissionen om, hvilke foranstaltninger der er gennemført eller planlagt som resultat af anbefalingerne i Havarikommissionens rapporter og redegørelser.

Den foreslåede ændring af § 97 i jernbaneloven foreskriver, at der i § 97 efter »Trafikstyrelsen« indsættes: »agenturet og andre myndigheder og organer, til hvem der er stilet anbefalinger, «

Ændringen indebærer, at agenturet, og andre myndigheder og organer, til hvem der er stilet anbefalinger, også vil blive forpligtet til mindst en gang årligt at give en tilbagemelding til Havarikommissionen om hvilke foranstaltninger, der er gennemført eller planlagt som resultat af anbefalingerne i Havarikommissionens rapporter og redegørelser. Bestemmelsen vil sikre, at også agenturet og andre myndigheder og organer, til hvem der måtte være stilet anbefalinger, vil skulle følge op på henstillinger rettet til dem og informerer Havarikommissionen om, hvilke foranstaltninger de har iværksat for at følge op på henstillingerne.

Undersøgelsesrapporterne og alle resultater og henstillinger i forbindelse hermed indeholder afgørende information til brug for en yderligere forbedring af jernbanesikkerheden. Sikkerhedsmæssige henstillinger bør følges op af de parter, som de er rettet til, og undersøgelsesorganet bør have tilbagemeldinger om foranstaltninger i forbindelse hermed.

Bestemmelsen har sin baggrund i artikel 26, stk. 3 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/798 af 11. maj 2016 om jernbanesikkerhed, som den foreslåede ændring af § 97 i lov om jernbane vil implementere i dansk ret.

Til nr. 35

Det foreslås som noget nyt i § 101 a, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan indgå samarbejdsaftale med Agenturet om forhold, der er nødvendige for at leve op til forpligtelser, som fremgår af EU-regler på jernbaneområdet, herunder om samarbejde vedrørende udstedelse af EU-sikkerhedscertifikater, køretøjsomsætningstilladelser og typegodkendelser, fordeling af gebyrer, anvendelsen af One Stop Shop m.v.

Det følger af Agenturforordningens artikel 76, at Agenturet og de nationale sikkerhedsmyndigheder indgår samarbejdsaftaler i forbindelse med anvendelsen af artikel 14 (EU-sikkerhedsgodkendelse), artikel 20 (køretøjsomsætningstilladelser) og artikel 21 (typegodkendelser).

Bestemmelsen skal sikre, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan indgå aftaler med Agenturet om eksempelvis de forhold, der fremgår af jernbanesikkerhedsdirektivets artikel 11 (bl.a. udstedelse af EU-sikkerhedscertifikater, hvor driftsområdet skal dække mere end én medlemsstat).

Samarbejdsaftalerne kan både være specifikke aftaler eller rammeaftaler og kan omfatte en eller flere nationale sikkerhedsmyndigheder. De skal indeholde en detaljeret beskrivelse af opgaverne og vilkårene for de varer og tjenester, der skal leveres, fastsætte fristerne for leveringen og bestemme, hvorledes de gebyrer, som ansøgerne skal betale, skal fordeles mellem agenturet og de nationale sikkerhedsmyndigheder.

Til nr. 36

Den gældende jernbanelovs § 109 indeholder regler om betaling af afgift for Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens tilsyn. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens tilsyn, herunder tilsyn med sikkerhedscertifikater og sikkerhedsgodkendelser, finansieres gennem en afgift, som betales af jernbanevirksomheder, virksomheder, der er certificerede efter § 11, og infrastrukturforvaltere. Afgiften består af et årligt grundbeløb pr. sikkerhedscertifikat henholdsvis sikkerhedsgodkendelse og en årlig aktivitetsafgift.

I dag finansierer afgiften Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens tilsyn samt fornyelse af sikkerhedscertifikater. Førstegangsudstedelse af sikkerhedscertifikatet er gebyrfinansieret.

I henhold til de nye regler i omarbejdningen af jernbanesikkerhedsdirektivet vil jernbanevirksomheder kunne vælge, at Agenturet skal udstede EU-sikkerhedscertifikatet, herunder fornyelser af deres EU-sikkerhedscertifikat. Hvis der er et grænseoverskridende element skal Agenturet udstede EU-sikkerhedscertifikatet. Se nærmere under den foreslåede § 58. Det vil dog fortsat være Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, der skal føre tilsyn med de virksomheder, der har et EU-certifikat udstedt af Agenturet, når disse virksomheder kører i Danmark. Agenturet opkræver gebyrer for udstedelse og fornyelse af EU-sikkerhedscertificering. I dag er Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens fornyelse af sikkerhedscertifikater finansieret af afgiften i § 109. Hvis man bibeholder denne ordning vil det betyde, at virksomheder med et EU-sikkerhedscertifikat, der er udstedt af Agenturet, kommer til at betale to gange for fornyelse af certifikatet, idet de både skal

betale Agenturet for fornyelse og stadig betaler en afgift til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, der i dag dækker fornyelsen. Det er derfor hensigten, at fornyelse af EU-sikkerhedscertifikater og sikkerhedscertifikater ikke skal finansieres af afgiften. Det er i stedet hensigten, at fornyelse af EU-sikkerhedscertifikater betales til Agenturet og sikkerhedscertifikater udstedt i Danmark fremover dækkes af gebyrer, jf. jernbanelovens § 110.

Det er derfor hensigten at videreføre gældende ret med den ændring, at afgiften også fremover dækker tilsyn med EU-sikkerhedscertifikater, der er udstedt af Agenturet, og at fornyelse af certifikater ikke længere dækkes af afgiften.

Det foreslås derfor at tilføje "EU-sikkerhedscertifikater" i § 109, *stk. 1*, således at det fremgår, at afgiften også dækker tilsyn med EU-sikkerhedscertifikater, der er udstedt af Agenturet.

Til nr. 37-38

Den gældende jernbanelovs § 109 indeholder regler om betaling af afgift for Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens tilsyn. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens tilsyn, herunder tilsyn med sikkerhedscertifikater og sikkerhedsgodkendelser, finansieres gennem en afgift, som betales af jernbanevirksomheder, virksomheder, der er certificerede efter § 11, og infrastrukturforvaltere. Afgiften består af et årligt grundbeløb pr. sikkerhedscertifikat henholdsvis sikkerhedsgodkendelse og en årlig aktivitetsafgift.

I 2015 udgjorde grundbeløbet 50.900 kr. og aktivitetsafgiften udgjorde 0,0445 kr. pr. kørt togkilometer. Disse beløb opreguleres én gang årlig pr. 1. januar, første gang pr. 1. januar 2016, jf. den gældende § 109, *stk. 5*. I 2019 vil grundbeløbet udgøre 53.378 kr. og aktivitetsafgiften vil udgøre 0,0467 kr. pr. kørt togkilometer.

Det foreslås at ændre de gældende beløb i § 109, *stk. 2-4*, så grundbeløbet udgør 65.000 kr. og aktivitetsafgiften udgør 0,0500 kr. pr. kørt togkilometer. Der henvises til de almindelige bemærkninger pkt. 2.17.2.

Det foreslås samtidig, at den fremtidige årlige opregulering af de ændrede beløb sker første gang pr. 1. januar 2020.

Til nr. 39

Den gældende jernbanelovs § 109 indeholder regler om betaling af afgift for Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens tilsyn. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens tilsyn, herunder tilsyn med sikkerhedscertifikater og sikkerhedsgodkendelser, finansieres gennem en afgift, som betales af jernbanevirksomheder, virksomheder, der er certificerede efter § 11, og infrastrukturforvaltere. Afgiften består af et årligt grundbeløb pr. sikkerhedscertifikat henholdsvis sikkerhedsgodkendelse og en årlig aktivitetsafgift.

Størrelsen af afgiften pr. EU-sikkerhedscertifikat, sikkerhedscertifikat eller sikkerhedsgodkendelse er beregnet på grundlag af en række antagelser om antallet af forventede indehavere af EU-sikkerhedscertifikater, sikkerhedscertifikater og sikkerhedsgodkendelser, kørte togkilometer osv. Der kan således være en vis risiko for, at afgiften er fastsat på et niveau, der genererer et overskud over længere tid. Der gives derfor mulighed for, at de virksomheder, der har betalt afgift, kan få

tilbagebetalt overskuddet. Det beror på en konkret vurdering, der foretages af transport-, bygnings- og boligministeren, hvornår der er oparbejdet sådanne store overskud.

Det foreslås derfor som noget nyt fastsat i *stk.* 8, at overskuddet kan tilbagebetales til de virksomheder, som har betalt afgift, hvis der er oparbejdet store overskud i ordningen.

Til nr. 40-41

Jernbanelovens § 111 indeholder regler om en afgiftsordning for finansiering af Jernbanenævnets tilsyn. Afgiften betales af jernbanevirksomheder, der er omfattet af Jernbanenævnets tilsyn. Bybaner samt privatbaner, der ikke kører på jernbaneinfrastruktur på det transeuropæiske transportnet (TEN-T-nettet), er ikke omfattet af afgiftspligten, jf. bestemmelsens *stk.* 3.

I 2015 udgjorde afgiften 0,0886 kr. pr. kørt togkilometer på statens jernbaneinfrastruktur, jernbaneinfrastruktur ejet af A/S Storebælt eller A/S Øresund samt anden jernbaneinfrastruktur beliggende på den danske del af det transeuropæiske transportnet (TEN-T-nettet). Dette beløb opreguleres én gang årlig pr. 1. januar, første gang pr. 1. januar 2016, jf. lovens § 111, *stk.* 4. I 2019 vil afgiften udgøre 0,0929 kr. pr. kørt togkilometer.

Det foreslås at ændre det gældende beløb i § 111, *stk.* 2, så beløbet udgør 0,0630 kr. pr. kørt togkilometer på statens jernbaneinfrastruktur, jernbaneinfrastruktur ejet af A/S Storebælt eller A/S Øresund samt anden jernbaneinfrastruktur beliggende på den danske del af det transeuropæiske transportnet (TEN-T-nettet). Se nærmere herom under de almindelige bemærkninger pkt. 2.17.2.

Det foreslås samtidig, at den fremtidige årlige opregulering af de ændrede beløb sker første gang pr. 1. januar 2020.

Til nr. 42

Jernbanelovens § 111 indeholder regler om en afgiftsordning for finansiering af Jernbanenævnets tilsyn. Afgiften betales af jernbanevirksomheder, der er omfattet af Jernbanenævnets tilsyn. Bybaner samt privatbaner, der ikke kører på jernbaneinfrastruktur på det transeuropæiske transportnet (TEN-T-nettet), er ikke omfattet af afgiftspligten, jf. bestemmelsens *stk.* 3.

Det foreslås som noget nyt, at overskuddet kan tilbagebetales til de virksomheder, som har betalt afgift, hvis der er oparbejdet store overskud i ordningen. Afgiften er fastsat på baggrund af en række forventede parametre, og der kan derfor være en vis risiko for, at afgiften er fastsat på et niveau, der genererer et overskud på længere sigt. Der gives derfor mulighed for, at de virksomheder, der har betalt afgift, kan få tilbagebetalt overskuddet. Det beror på en konkret vurdering, der foretages af transport-, bygnings- og boligministeren, hvornår der er oparbejdet sådanne store overskud.

Til nr. 43

Jernbanelovens § 116 indeholder bestemmelser om straf for overtrædelse af forskellige dele af loven. Det følger af bestemmelsens *stk.* 1, nr. 1, at den, der påbegynder eller driver virksomhed uden fornødne certifikater, jf. § 58, godkendelser, jf. §§ 59, 60 og 68, eller tilladelser, jf. § 9, straffes med bøde eller fængsel indtil 4 måneder.

Som følge af at reglerne om sikkerhedscertifikater, sikkerhedsgodkendelse og godkendelse af køretøjer og infrastruktur for bybaner flyttes over i særskilte bestemmelser i lovens bybanekapitel, foreslås det at konsekvensrette strafbestemmelsen, så drift af jernbanevirksomhed uden fornødne certifikater, godkendelser eller tilladelser også fremover er strafbelagt. Det foreslås ikke at videreføre henvisningen til § 68, idet dette er en bemyndigelsesbestemmelse. Der kan fastsættes straf for overtrædelse af regler, udstedt i medfør af denne bestemmelse, i henhold til § 117.

Det foreslås derfor at konsekvensændre § 116, stk. 1, *nr. 1*, så det fremgår, at den, der påbegynder eller driver virksomhed uden fornødne certifikater, jf. §§ 39 og 58, godkendelser, jf. §§ 39 a, 39 b, 59, 60, 60 a og 60 b eller tilladelser, jf. § 9.

Til nr. 44-45

Jernbanelovens § 116 indeholder bestemmelser om straf for overtrædelse af forskellige dele af loven.

Som konsekvens af, at der foreslås en ny § 57, stk. 2, der indeholder forpligtelser for andre aktører end infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder, der har potentiel indflydelse på sikker drift af jernbanesystemet, herunder fabrikanter, vedligeholdelsesvirksomheder, ihændehavere m.v., til at efterleve de krav, der er angivet i jernbanesikkerhedsdirektivets artikel 4, stk. 4 og 5, herunder om risikostyringsforanstaltninger m.v., foreslås det at ændre § 116, så overtrædelse af denne bestemmelse strafbelægges. Det vurderes nødvendigt at strafbelægge bestemmelsen, da det er nødvendigt at kunne håndhæve bestemmelsen og overholdelsen vanskeligt vil kunne sikres på andre måder.

Det foreslås derfor, i § 116, stk. 2, *nr. 5*, at den, der i strid med § 57, stk. 2, undlader at efterleve de krav, der er angivet i jernbanesikkerhedsdirektivets artikel 4, stk. 4 og 5, kan straffes med bøde.

Til nr. 46

Med lovforslagets § 1, nr. 49 foreslås, at § 120 a indføres i jernbaneloven. Den foreslåede § 120 a er ny. Den foreslåede § 120 a, stk. 1, foreskriver, at den, som overtræder § 47 a, straffes med bøde. Bestemmelsen vil medføre, at den, som overtræder § 47 a, vil blive straffet med bøde. En person vil således blive straffet med bøde, hvis personen undlader at udvise særlig opmærksomhed, når personen skal krydse en perronovergang. Herudover vil en person blive straffet med bøde, hvis personen ikke krydser en perronovergang uden unødigt ophold. Endvidere medfører bestemmelsen, at en person vil blive straffet med bøde, hvis personen passerer en perronovergang, når: 1) det kan ses eller høres, at et tog nærmer sig. 2) advarsel om at tog nærmer sig er tilkendegivet ved signalanlæg, 3) jernbanens personale tilkendegiver, at tog nærmer sig.

Strafansvaret for overtrædelse af bestemmelsen forældes i henhold til straffelovens almindelige regler. Det følger således af straffelovens § 93, stk. 1, nr. 1, at forældelsesfristen er 2 år, da den foreslåede § 120 a ikke hjemler højere straf end bøde.

Den foreslåede § 120 a, stk. 2, foreskriver, at bøder for overtrædelse af stk. 1 udmåles til 700 kr. og for personer med særlig lav indtægt til 500 kr. Bestemmelsen vil medføre, at personer, som overtræder § 47 a, vil blive straffet med en bøde, som vil blive udmålt til 700 kr. og for personer med særlig lav indtægt til 500 kr. Bødens størrelse vil svare til den bøde, som udmåles i medfør af

færdselslovens § 118 a, stk. 1, hvis en gående krydser en jernbaneoverkørsel og i den forbindelse overtræder færdselslovens § 5.

Til § 2

Det foreslås, at lovens § 1, nr. 7, 21-33 og 46 træder i kraft den 16. juni 2019.

Det foreslås i § 2, at Transport-, Bygnings- og Boligministeren fastsætter tidspunktet for de øvrige bestemmelsers ikrafttræden. Det foreslås, at endvidere, at ministeren herunder kan fastsætte, at dele af loven træder i kraft på forskellige tidspunkter.

Bestemmelsen bemyndiger Transport-, Bygnings- og Boligministeren til at fastsætte ikrafttrædelsestidspunktet for loven.

Der gælder to fælles implementeringsdatoer for jernbanesikkerhedsdirektivet og interoperabilitetsdirektivet. Den første dato er den 16. juni 2019, men denne dato kan forlænges med et år til den 16. juni 2020, hvis medlemsstaterne sender en underretning til EU-Kommissionen og Agenturet ledsaget af en begrundelse for forlængelsen. EU-Kommissionen har i 2018 givet udtryk for, at de forventer, at medlemsstaterne implementerer den 16. juni 2019 og at en forlængelse af fristen kun skal anvendes i undtagelsestilfælde. Udover de to direktiver og forordningen består den tekniske del af 4. jernbanepakke af en række gennemførelses- og delegerede retsakter fra Kommissionen og beslutninger fra Agenturet. Herudover skal der indgås en samarbejdsaftale mellem Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen og Agenturet ligesom den elektroniske ansøgningsportal (One Stop Shop) skal være fuldt funktionsdygtig.

Det foreslås derfor, at Transport-, Bygnings- og Boligministeren fastsætter tidspunktet for ikrafttræden af loven. Dette sikrer, at loven først træder i kraft på et tidspunkt, hvor alle regler og procedurer for Agenturets certificerings- og godkendelsesregime, herunder en velafprøvet og funktionsdygtig elektronisk ansøgningsportal, er på plads. På den måde tages mest muligt hensyn til danske infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder, der skal indrette sig efter og anvende det nye system.

Det foreslås også, at transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte, at dele af loven træder i kraft på forskellige tidspunkter. Ministeren kan anvende den mulighed, hvis det vurderes, at dele af loven bør træde i kraft tidligere af hensyn til visse virksomheder.

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

<i>Gældende formulering</i>	<i>Lovforslaget</i>
<p>Stk. 3. Bybaner er ikke omfattet af kapitel 3, §§ 10, 17 og 18 og § 53, stk. 3.</p>	<p style="text-align: center;">§ 1</p> <p>I jernbaneloven, lov nr. 686 af 27. maj 2015, som ændret ved § 2 i lov nr. 658 af 8. juni 2016, § 21 i lov nr. 285 af 29. marts 2017, § 1 i lov nr. 1558 af 19. december 2017 og [lov nr. XX om mobilmaster], foretages følgende ændringer:</p> <p>1. Fodnoten til lovens titel affattes således: ”1) Loven indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU af 21. november 2012 om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde, EU-Tidende 2012, nr. L 343, side 32, dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2016/797/EU af 11. maj 2016 om interoperabilitet i jernbanesystemet i Den Europæiske Union (omarbejdning), EU-Tidende 2016, nr. L 138, side 44, dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2016/798/EU af 11. maj 2016 om jernbanesikkerhed (omarbejdning), EU-Tidende 2016, nr. L 138, side 102 og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet, EU-Tidende 2012, nr. L 26, side 1, som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/52/EU af 16. april 2014 om ændring af direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet, EU-Tidende 2014, nr. L 124, side 1.”</p> <p>2. § 2, <i>stk. 3</i>, affattes således: ”Bybaner er ikke omfattet af kapitel 3, § 9, stk. 2, § 10, § 17, § 18, § 53, stk. 3, § 58, § 59 og §§ 60-60 d.”</p>

<p>Stk. 6. Loven gælder ikke for privatejet jernbaneinfrastruktur og køretøjer, der udelukkende bruges på denne infrastruktur til ejerens egen godstransport.</p>	<p>3. § 2, <i>stk. 6</i>, affattes således: ”Loven gælder ikke for privatejet jernbaneinfrastruktur, herunder sidespor, der anvendes af ejeren eller af en operatør i forbindelse med deres respektive godstransportaktiviteter eller personbefordring i ikke kommercielt øjemed, og køretøjer, der udelukkende bruges på sådan infrastruktur.”</p> <p>4. I § 3, indsættes før nr. 1 som nyt nummer: ”1) Agenturet: Den Europæiske Unions Jernbaneagentur som oprettet ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/796 af 11. maj 2016 om Den Europæiske Unions Jernbaneagentur og om ophævelse af forordning (EF) nr. 881/2004.” Nr. 1-7 bliver herefter nr. 2-8.</p> <p>5. I § 3, indsættes efter nr. 3 som nyt nummer: ”4) Bringe i omsætning: Første tilgængeliggørelse på Unionens marked af en interoperabilitetskomponent, et delsystem eller et køretøj, der er klar til ibrugtagning i den specificerede driftstilstand.” Nr. 4-8 bliver herefter nr. 5-9.</p> <p>6. Efter § 38 q indsættes i kapitel 7: ”§ 38 r. Jernbanevirksomheder, som driver virksomhed på en bybane, skal have et sikkerhedscertifikat af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen. Stk. 2. Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte regler om kravene for at opnå sikkerhedscertifikater efter stk. 1, herunder regler om sikkerhedsledelsessystemer, oplysningspligt, gyldighedsperiode, dispensation og ændringer af godkendelser og certifikater samt suspension og tilbagekaldelse.”</p> <p>7. Efter § 38 r indsættes: ”§ 38 s. Infrastrukturforvaltere, som forvalter infrastruktur på en bybane skal have en sikkerhedsgodkendelse, der udstedes af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen. Stk. 2. Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte regler om kravene for at opnå sikkerhedsgodkendelser efter stk. 1, herunder</p>
---	--

<p>§ 58. Jernbanevirksomheder skal have et sikkerhedscertifikat, der udstedes af Trafikstyrelsen. Stk. 2. Transportministeren kan fastsætte</p>	<p>regler om sikkerhedsledelsessystemer, oplysningspligt, gyldighedsperiode, dispensation og ændringer af godkendelser og certifikater samt suspension og tilbagekaldelse.”</p> <p>8. Efter § 38 s indsættes: ”§ 38 t. Det kræver godkendelse fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen at tage jernbaneinfrastruktur eller køretøjer i brug på en bybane. Stk. 2. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan udstede typegodkendelse til køretøjer efter stk. 1. Stk. 3. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan fastsætte regler om godkendelse af køretøjer og jernbaneinfrastruktur, herunder om, at visse forhold kan undtages fra godkendelse.”</p> <p>9. Efter § 47 indsættes før overskriften før § 48: »§ 47 a. Personer, der skal passere perronovergang, skal udvise særlig forsigtighed. Passage af perronovergang 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. Personer må ikke passere perronovergang, når: 1) advarsel om at tog nærmer sig er tilkendegivet ved signalanlæg, 2) jernbanens personale tilkendegiver, at tog nærmer sig. «</p> <p>10. I § 57 indsættes efter stk. 1 som nyt stykke: ”Stk. 2. Andre aktører end de i stk. 1 nævnte, der har potentiel indflydelse på sikker drift af jernbanesystemet, herunder fabrikanter, vedligeholdelsesvirksomheder, ihændehavere m.v., skal efterleve de krav, der er angivet i jernbanesikkerhedsdirektivets art. 4, stk. 4 og 5, herunder om risikostyringsforanstaltninger m.v.” Stk. 2 bliver herefter stk. 3.</p> <p>11. § 58 affattes således: ”§ 58. Jernbanevirksomheder skal have et EU-sikkerhedscertifikat. Stk. 2. EU-sikkerhedscertifikatet udstedes af</p>
---	--

<p>regler om kravene for at opnå sikkerhedscertifikater, herunder regler om sikkerhedsledelsessystemer, gyldighedsperiode, dispensation og ændringer af godkendelser og certifikater samt tilbagekaldelse.</p> <p>§ 60. Det kræver godkendelse fra Trafikstyrelsen at tage jernbaneinfrastruktur, læsseenheder eller køretøjer på det danske jernbanenet i brug.</p> <p>Stk. 2. Trafikstyrelsen godkender jernbaneinfrastruktur, læsseenheder og køretøjer, jf. stk. 1. Trafikstyrelsen kan herudover udstede typegodkendelse til køretøjer.</p> <p>Stk. 3. Trafikstyrelsen kan fastsætte regler om godkendelse af køretøjer, jernbaneinfrastruktur og læsseenheder, herunder om, at visse forhold kan undtages fra godkendelse.</p>	<p>Agenturet i de tilfælde, hvor EU-sikkerhedscertifikatet skal dække et driftsområde i mere end én medlemsstat i EU.</p> <p><i>Stk. 3.</i> EU-sikkerhedscertifikatet udstedes af Agenturet eller Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen i de tilfælde, hvor EU-sikkerhedscertifikatet alene skal dække et driftsområde i Danmark.</p> <p><i>Stk. 4.</i> Den, der ansøger om et EU-sikkerhedscertifikat i henhold til stk. 3, vælger selv, om Agenturet eller Trafik- Bygge- og Boligstyrelsen skal udstede EU-sikkerhedscertifikatet.</p> <p><i>Stk. 5.</i> Transportministeren kan fastsætte regler om kravene for at opnå EU-sikkerhedscertifikater, herunder regler om sikkerhedsledelsessystemer, gyldighedsperiode, dispensation og ændringer af godkendelser og certifikater samt tilbagekaldelse.”</p> <p>12. § 60 affattes således: ”§ 60. Det kræver køretøjsomsætningstilladelse at bringe et køretøj i omsætning i Danmark.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Køretøjsomsætningstilladelsen udstedes af Agenturet i de tilfælde, hvor køretøjet skal have anvendelsesområde i mere end en medlemsstat i EU.</p> <p><i>Stk. 3.</i> Køretøjsomsætningstilladelsen udstedes af Agenturet eller Trafik-, Bygge og Boligstyrelsen i de tilfælde, hvor køretøjet alene har anvendelsesområde i Danmark.</p> <p><i>Stk. 4.</i> Den, der ansøger om en køretøjsomsætningstilladelse i henhold til stk. 3, vælger selv om Agenturet eller Trafik- Bygge- og Boligstyrelsen skal udstede køretøjsomsætningstilladelsen.</p> <p><i>Stk. 5.</i> Trafik-, Bygge og Boligstyrelsen kan fastsætte regler om køretøjsomsætningstilladelser herunder om at visse forhold kan undtages fra godkendelse.”</p> <p>13. Efter § 60 indsættes: ”§ 60 a. Det kræver typegodkendelse af et køretøj at få en køretøjsomsætningstilladelse jf. § 60.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Typegodkendelsen udstedes af Agenturet i de tilfælde, hvor køretøjet skal have</p>
--	---

	<p>anvendelsesområde i mere end en medlemsstat i EU.</p> <p><i>Stk. 3.</i> Typegodkendelsen udstedes af Agenturet eller Trafik-, Bygge og Boligstyrelsen i de tilfælde, hvor køretøjet alene har anvendelsesområde i Danmark.</p> <p><i>Stk. 4.</i> Den, der ansøger om en typegodkendelse i henhold til stk. 3, vælger selv om Agenturet eller Trafik- Bygge- og Boligstyrelsen skal udstede typegodkendelsen.</p> <p><i>Stk. 5.</i> Trafik-, Bygge og Boligstyrelsen kan fastsætte regler om typegodkendelser herunder om at visse forhold kan undtages fra godkendelse.”</p> <p>14. Efter § 60 a indsættes: ”§ 60 b. Det kræver godkendelse fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen at tage jernbaneinfrastruktur i brug på det danske jernbanenet. <i>Stk. 2.</i> Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan fastsætte regler om godkendelse af jernbaneinfrastrukturforhold, herunder om, at visse forhold kan undtages fra godkendelse.”</p> <p>15. Efter § 60 b indsættes: ”§ 60 c. Den, der udsender et udbud vedrørende fast ERTMS-udstyr, skal før udbuddet anmode om Agenturets godkendelse af, at de tekniske løsninger, der påtænkes, er i fuld overensstemmelse med de relevante tekniske specifikationer for interoperabilitet. <i>Stk. 2.</i> Følgende projekter vedrørende fast ERTMS-udstyr er undtaget fra Agenturets godkendelse, jf. stk. 1:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Projekter, hvor udbuds- eller kontraktindgåelsesfasen er afsluttet forud for den 16. juni 2019. 2) Optioner i kontrakter, der er undertegnet før den 15. juni 2016, er undtaget indtil den 16. juni 2031, selv hvis de indfries efter den 15. juni 2016.” <p>16. Efter § 60 c indsættes: ”§ 60 d. Ansøgning i henhold til § 58, § 60, § 60 a og § 60 c skal indgives til Agenturet henholdsvis Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen ved anvendelse af den digitale løsning, som</p>
--	--

<p>Stk. 3. Trafikstyrelsen fastsætter, hvilke krav sikkerhedsledelsessystemet skal opfylde, for at infrastrukturforvaltere kan udarbejde og ændre sikkerhedsregler i henhold til deres sikkerhedsledelsessystem.</p> <p>Stk. 4. Trafikstyrelsen godkender jernbanevirksomhedens og infrastrukturforvalterens trafikale sikkerhedsregler.</p> <p>Stk. 5. Transportministeren fastsætter nærmere regler om jernbanevirksomhedens og infrastrukturforvalterens trafikale sikkerhedsregler, jf. stk. 4.</p> <p>§ 64. Trafikstyrelsen kan kræve, at jernbanevirksomheder eller infrastrukturforvaltere, der ansøger om godkendelse af køretøjer, jernbaneinfrastruktur eller sikkerhedsregler, jf. §§ 60 og 61, skal bruge en uafhængig tredjeparts vurdering i forbindelse med ansøgning om godkendelsen.</p>	<p>Agenturet stiller til rådighed (digital selvbetjening).</p> <p><i>Stk. 2.</i> Transport-, Bygnings- og Boligministeren kan fastsætte nærmere regler om anvendelse af den digitale løsning.”</p> <p>17. § 61, stk. 3-5 affattes således: ”<i>Stk. 3.</i> Trafikstyrelsen fastsætter regler om, hvilke krav sikkerhedsledelsessystemet skal opfylde, for at infrastrukturforvaltere kan udarbejde og ændre sikkerhedsregler i henhold til deres sikkerhedsledelsessystem, herunder regler om krav om brug af uafhængig tredjeparts vurdering i forbindelse med udarbejdelse og ændringer af sikkerhedsregler. <i>Stk. 4.</i> Trafikstyrelsen godkender jernbanevirksomhedens og infrastrukturforvalterens trafikale sikkerhedsregler, jf. dog stk. 5. <i>Stk. 5.</i> Infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder kan udarbejde og ændre egne trafikale sikkerhedsregler i henhold til virksomhedens sikkerhedsledelsessystem uden Trafik-, Bygge og Boligstyrelsens godkendelse, hvis de krav, der er fastsat i medfør af stk. 6, er opfyldt.”</p> <p>18. I § 61 indsættes efter stk. 5 som nyt stykke: ”<i>Stk. 6.</i> Trafik-, Bygge og Boligstyrelsen fastsætter regler om, hvilke krav sikkerhedsledelsessystemet skal opfylde, for at infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder kan udarbejde og ændre trafikale sikkerhedsregler i henhold til deres sikkerhedsledelsessystem, herunder regler om krav om brug af uafhængig tredjeparts vurdering i forbindelse med udarbejdelse og ændringer af sikkerhedsregler.”</p> <p>19. I § 64, <i>stk. 1</i>, ændres ”jf. §§ 60 og 61,” til: ”jf. § 38 t, § 60, § 60 a, § 60 b og § 61,”.</p>
---	---

<p>§ 70. Trafikstyrelsen fører tilsyn med, at indehaveren af et sikkerhedscertifikat, jf. § 58, eller en sikkerhedsgodkendelse, jf. § 59, overholder betingelserne herfor.</p> <p>Stk. 2. Trafikstyrelsen fører tilsyn med, at indehaveren af et sikkerhedscertifikat eller en sikkerhedsgodkendelse overholder gældende lovgivning på jernbaneområdet vedrørende interoperabilitet, beredskab, jernbanesikring og jernbanesikkerhed, herunder farligt gods, helbredskrav, uddannelseskraV, anlæg til sikring af vejtrafikken i niveauoverkørsler, godkendelse af jernbanekøretøjer og jernbaneinfrastruktur m.v. Trafikstyrelsen kan ligeledes føre tilsyn med sikkerhedsmæssige ydelser, som udføres af andre virksomheder for indehaveren af et sikkerhedscertifikat eller en sikkerhedsgodkendelse.</p> <p>§ 72. Opfylder indehaveren af et sikkerhedscertifikat, jf. § 58, eller en sikkerhedsgodkendelse, jf. § 59, ikke vilkår og betingelser fastsat i sikkerhedscertifikatet eller sikkerhedsgodkendelsen eller i en godkendelse, jf. § 60, stk. 2, kan Trafikstyrelsen udstede påbud om, at denne straks eller inden for en nærmere angivet tidsfrist skal foretage de nødvendige foranstaltninger for at opfylde disse vilkår og betingelser.</p> <p>§ 73. Trafikstyrelsen kan udstede påbud til indehaveren af et sikkerhedscertifikat, jf. § 58, eller en sikkerhedsgodkendelse, jf. § 59, om, at denne straks eller inden for en nærmere angivet tidsfrist skal foretage de foranstaltninger, der er nødvendige for at udbedre de forhold, der er konstateret ved et tilsyn efter § 70, stk. 2.</p>	<p>20. I § 70, <i>stk. 1</i>, ændres ”sikkerhedscertifikat, jf. § 58,” til: ”sikkerhedscertifikat, jf. § 38 r, EU-sikkerhedscertifikat, jf. § 58,”</p> <p>21. I § 70, <i>stk. 2</i>, indsættes to steder efter ”sikkerhedscertifikat”: ”, EU-sikkerhedscertifikat”.</p> <p>22. § 72 affattes således: ”§ 72. Opfylder indehaveren af et sikkerhedscertifikat, jf. § 38 r, EU-sikkerhedscertifikat, jf. § 58, eller en sikkerhedsgodkendelse, jf. § 38 s og § 59, ikke vilkår og betingelser fastsat i sikkerhedscertifikatet, EU-sikkerhedscertifikatet, sikkerhedsgodkendelsen eller i en godkendelse, omsætningstilladelse mv. jf. § 60, § 60 a og § 60 b, kan Trafik-, Bygge og Boligstyrelsen udstede påbud om, at denne straks eller inden for en nærmere angivet tidsfrist skal foretage de nødvendige foranstaltninger for at opfylde disse vilkår og betingelser.”</p> <p>23. I § 73 ændres ”sikkerhedscertifikat, jf. § 58,” til: ”sikkerhedscertifikat, jf. § 38 r, EU-sikkerhedscertifikat, jf. § 58,”.</p>
---	---

<p>§ 74. Ved konstatering af forhold, der udgør en risiko for jernbanesikkerheden, kan Trafikstyrelsen udstede påbud til indehaveren af et sikkerhedscertifikat, jf. § 58, eller en sikkerhedsgodkendelse, jf. § 59, om, at denne straks eller inden for en nærmere angivet tidsfrist skal foretage de foranstaltninger, der efter Trafikstyrelsens vurdering er nødvendige for at udbedre disse forhold. I påbuddet kan det fastsættes, at driften skal indstilles eller begrænses, indtil påbuddet er efterkommet.</p>	<p>24. I § 74 ændres ”sikkerhedscertifikat, jf. § 58,” til: ”sikkerhedscertifikat, jf. § 38 r, EU-sikkerhedscertifikat, jf. § 58,”.</p> <p>25. Efter § 76 indsættes: »§ 76 a. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan udveksle oplysninger med Agenturet i forbindelse med varetagelse af opgaver, der følger af EU-reglerne på jernbaneområdet, herunder oplysninger om EU-sikkerhedscertifikater og tilsyn hermed samt oplysninger i forbindelse med udstedelse af køretøjsomsætningstilladelser og typegodkendelser. <i>Stk. 2.</i> Dokumenter, som er interne efter lov om offentlighed i forvaltningen og forvaltningsloven, mister ikke deres interne karakter som følge af videregivelse efter stk. 1.”</p> <p>26. I § 81 indsættes som stykke: »Stk. 4. Indleder Havarikommissionen en undersøgelse, underretter Havarikommissionen inden syv dage agenturet herom. Havarikommissionen oplyser agenturet om dato og tidspunkt for tildragelsen samt stedet og tildragelsens karakter og konsekvenser med hensyn til dræbte, tilskadedkomne og materielle skader.«</p> <p>27. I § 82 indsættes efter stk. 3 som stykke: »Stk. 4. De pågældende jernbanevirksomheder, infrastrukturforvaltere og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen videregiver omgående alle tilgængelige oplysninger om ulykken eller hændelsen til Havarikommissionen. Stk. 5. Havarikommissionen træffer hurtigst muligt og under alle omstændigheder senest to måneder efter modtagelse af meddelelsen om ulykken eller hændelsen afgørelse om at indlede</p>
--	---

<p>§ 83, stk. 1, Havarikommissionen bestemmer omfanget af og formen for de undersøgelser, der foretages i anledning af en ulykke eller hændelse på jernbaneområdet, jf. dog stk. 2.</p> <p>§ 85, stk. 2, Havarikommissionen har ret til at registrere bevismateriale og i forståelse med politiet at foretage fjernelse af vragele, jernbaneinfrastruktur, dele eller indhold heraf eller spor i øvrigt til undersøgelser, målinger og kontrol.</p> <p>§ 86, stk. 1, Havarikommissionen kan fra alle relevante virksomheder og myndigheder forlange al dokumentation, der er nødvendig for undersøgelsen, fremlagt, herunder oplysninger i dødsattester udstedt efter retslægeligt ligsyn og oplysninger i retslægelige obduktionserklæringer.</p> <p>§ 88. Havarikommissionen har uden retskendelse adgang til at foretage undersøgelse af køretøjer og jernbaneinfrastruktur, uanset om</p>	<p>undersøgelsen.« Stk. 4 bliver herefter stk. 6.</p> <p>28. I § 83 indsættes efter stk. 1 som stykke: »Stk. 2. Havarikommissionens undersøgelser vedrører under ingen omstændigheder spørgsmålet om placering af skyld eller erstatningsansvar. Stk. 3. Havarikommissionen skal give den relevante infrastrukturforvalter, de involverede jernbanevirksomheder, Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, agenturet, ofrene og deres familie, ejere af beskadigede genstande, fabrikanter, involverede beredskabstjenester og repræsentanter for personale og brugere mulighed for at fremlægge relevante tekniske oplysninger med henblik på at forbedre undersøgelsesrapportens kvalitet. Stk. 4. Havarikommissionen tager hensyn til ofrenes og deres families rimelige behov og holder dem underrettet om de fremskridt, der er gjort i undersøgelsen. Stk. 5. Havarikommissionen underretter og hører alle parter om undersøgelsens resultater.« Stk. 2 bliver herefter stk. 6.</p> <p>29. I § 83, stk. 1 indsættes efter »jf. dog stk. 2«: »stk. 3, stk. 4, stk. 5 og stk. 6«.</p> <p>30. I § 85, stk. 2, indsættes efter »ret til«: »straks«.</p> <p>31. I § 86, stk. 1, indsættes efter »dokumentation«: »og bevismateriale«.</p> <p>32. I § 88 indsættes efter »retskendelse«: »omgående«. Herudover indsættes efter »jernbaneinfrastruktur«: »samt trafikstyrings-</p>
---	---

<p>disse befinder sig på privat område.</p> <p>§ 93, <i>stk. 1</i>, Når undersøgelsen er afsluttet, udarbejder Havarikommissionen en rapport om undersøgelsens resultater med eventuelle anbefalinger om sikkerhedsmæssige forhold m.v. Rapporten sendes til transportministeren og Trafikstyrelsen. Rapporten offentliggøres, medmindre afgørende hensyn taler herimod. Såfremt Havarikommissionen ikke offentliggør en rapport, skal denne beslutning offentliggøres.</p> <p>§ 95, <i>stk. 1</i>, Havarikommissionen skal beslutte, at repræsentanter for fremmede stater kan deltage i Havarikommissionens arbejde, i det omfang Danmark ved aftale har forpligtet sig hertil.</p>	<p>og signalanlæg«.</p> <p>33. I § 93, <i>stk. 1, 2. pkt.</i>, indsættes efter »transportministern«: », agenturet, relevante parter, til de berørte organer og parter i andre medlemsstater«</p> <p>34. I § 93, <i>stk. 1</i>, indsættes som 2. pkt.: »Anbefalinger stiles til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, og, hvis det er nødvendigt på grund af anbefalingens karakter, til agenturet, til andre organer eller myndigheder i den berørte medlemsstat eller til andre medlemsstater.« Punkt 2 og 3 bliver herefter punkt 3 og 4.</p> <p>35. I § 93, <i>stk. 1</i>, indsættes som 5. pkt.: »Såfremt Havarikommissionen ikke kan offentliggøre den endelige rapport inden for 12 måneder, udsender Havarikommissionen en foreløbig erklæring som minimum på hver årsdag for ulykken med nærmere oplysninger om fremskridt i relation til undersøgelsen og eventuelle sikkerhedsspørgsmål, der er blevet rejst.«</p> <p>36. I § 93 indsættes som <i>stk. 4</i>: »Transport-, Bygnings- og Boligministeren og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at der tages behørigt hensyn til Havarikommissionens eller andre undersøgelsesorganers anbefalinger på sikkerhedsområdet, og at de i givet fald følges op af korrigerende foranstaltninger.«</p> <p>37. I § 95, <i>stk. 1</i>, affattes således: »<i>Stk. 1.</i> Havarikommissionen skal beslutte, at repræsentanter for fremmede stater kan deltage i Havarikommissionens arbejde, i det omfang Danmark ved aftale har forpligtet sig hertil, og forudsat at deltagelsen ikke undergraver Havarikommissionens uafhængighed«</p> <p>38. Efter § 95 indsættes: » § 95 a. Havarikommissionen udveksler synspunkter og erfaringer med de andre undersøgelsesorganer og kan deltage i det fælles europæiske peerevalueringsprogram.</p>
---	--

<p>§ 97. 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.</p> <p>§ 109. For udførelse af tilsyn, herunder med sikkerhedscertifikater og sikkerhedsgodkendelser m.v., jf. § 70, betaler jernbanevirksomheder, virksomheder, der er certificerede efter § 11, og infrastrukturforvaltere, herunder bybaner, en afgift som fastsat i stk. 2-7.</p> <p>Stk. 2. Jernbanevirksomheder og virksomheder, der er certificerede efter § 11, betaler et årligt grundbeløb på 50.900 kr. pr. sikkerhedscertifikat og en årlig aktivitetsafgift på 0,0445 kr. pr. kørt togkilometer.</p> <p>Stk. 3. Infrastrukturforvaltere betaler et årligt grundbeløb på 50.900 kr. pr. sikkerhedsgodkendelse og en årlig aktivitetsafgift på 0,0445 kr. pr. kørt togkilometer på den pågældendes jernbaneinfrastruktur.</p> <p>Stk. 4. Virksomheder, som udfører transport på bybaner, betaler et årligt grundbeløb på 50.900 kr. pr. sikkerhedscertifikat og en årlig aktivitetsafgift på 0,0445 kr. pr. kørt togkilometer. Forvaltere af bybaner betaler et årligt grundbeløb på 50.900 kr. pr. sikkerhedsgodkendelse og en årlig aktivitetsafgift på 0,0445 kr. pr. kørt</p>	<p>39. I § 97 indsættes efter »Trafikstyrelsen«: »agenturet og andre myndigheder og organer, til hvem der er stilet anbefalinger, «.</p> <p>40. Efter § 101 indsættes: ”§ 101 a. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan indgå samarbejdsaftale med Agenturet om forhold, der er nødvendige for at leve op til forpligtelser som fremgår af EU-regler på jernbaneområdet, herunder om samarbejde vedrørende udstedelse af EU-sikkerhedscertifikater, køretøjsomsætningstilladelser og typegodkendelser, fordeling af gebyrer, anvendelsen af One Stop Shop m.v.”</p> <p>41. I § 109, stk. 1, indsættes efter ”herunder med”: ”EU-sikkerhedscertifikater,”.</p> <p>42. I § 109, stk. 2, 3 og 4, ændres ”50.900 kr.” til: ”65.000 kr.”, og ”0,0445 kr.” ændres til: ”0,0500 kr.”</p>
---	--

<p>togkilometer på den pågældende infrastruktur.</p> <p>Stk. 5. De beløb, der er anført i stk. 2-4, reguleres en gang årligt pr. 1. januar med den sats for det generelle pris- og lønindeks, der er fastsat af Finansministeriet. Transportministeren offentliggør reguleringer hvert år, første gang pr. 1. januar 2016.</p> <p>§ 111 Stk. 2. Jernbanevirksomheder, der er omfattet af Jernbanenævnets tilsyn, skal årligt betale 0,0886 kr. pr. kørt togkilometer på statens jernbaneinfrastruktur, jernbaneinfrastruktur ejet af A/S Storebælt eller A/S Øresund og anden jernbaneinfrastruktur beliggende på den danske del af det transeuropæiske transportnet (TEN-T-nettet).</p> <p>Stk. 4. Det beløb, der er nævnt i stk. 2, reguleres en gang årligt pr. 1. januar med den sats for det generelle løn- og prisindeks, der er fastsat af Finansministeriet. Transportministeren offentliggør reguleringer hvert år, første gang pr. 1. januar 2016.</p> <p>1) påbegynder eller driver virksomhed uden fornødne certifikater, jf. § 58, godkendelser, jf. §§ 59, 60 og 68, eller tilladelser, jf. § 9,</p> <p>3) tilsidesætter vilkår for en administrativ</p>	<p>43. I § 109, stk. 5, ændres ”1. januar 2016”: til ”1. januar 2020”</p> <p>44. I § 109, indsættes efter stk. 7 som nyt stykke: »Stk. 8. Ved oparbejdelse af store overskud i ordningen kan overskuddet tilbagebetales til de virksomheder, som har betalt afgift.« Stk. 8 bliver herefter stk. 9.</p> <p>45. I § 111, stk. 2, ændres ”0,0886 kr.” til: ”0,0630 kr.”</p> <p>46. I § 111, stk. 4, ændres »1. januar 2016« til: »1. januar 2020«</p> <p>47. I § 111 indsættes efter stk. 5 som nyt stykke: »Stk. 6. Ved oparbejdelse af store overskud i ordningen kan overskuddet tilbagebetales til de virksomheder, som har betalt afgift.« Stk. 6-7 bliver herefter stk. 7-8.</p> <p>48. I § 116, stk. 1, nr. 1, affattes således: »1) påbegynder eller driver virksomhed uden fornødne certifikater, jf. §§ 38 r og 58, godkendelser, jf. §§ 38 s, 38 t, 59, 60, 60 a og 60 b, eller tilladelser, jf. § 9, «.</p> <p>49. I § 116, stk. 2, nr. 3, udgår », eller« og i §</p>
--	--

<p>tilladelse efter kapitel 6 a eller regler fastsat i medfør af kapitel 6 a eller</p> <p>4) undlader at efterkomme et påbud eller forbud, der er udstedt i henhold til kapitel 6 a eller regler fastsat i medfør af kapitel 6 a, herunder påbud om at berigtige et ulovligt forhold.</p>	<p><i>116, stk. 2, nr. 4</i>, indsættes efter »forhold«: », eller« og ».« udgår.</p> <p>50. I § 116, stk. 2, indsættes efter nr. 4 som nyt nummer: »5) i strid med § 57, stk. 2, undlader at efterleve de krav, der er angivet i jernbanesikkerhedsdirektivets art. 4, stk. 4 og 5. «</p> <p>51. Efter § 120 indsættes: »§ 120 a. Med bøde straffes den, som overtræder § 47 a. Stk. 2. Bøder for overtrædelse af stk. 1 udmåles til 700 kr. og for personer med særlig lav indtægt til 500 kr.«</p> <p style="text-align: center;">§ 2</p> <p>Det foreslås, at lovens § 1, nr. 9, 26-37 og 51 træder i kraft den 16. juni 2019. Stk. 2. Transport-, bygnings og boligministeren fastsætter tidspunktet for de øvrige bestemmelser i krafttræden. Ministeren kan herunder fastsætte, at dele af loven træder i kraft på forskellige tidspunkter. Stk. 3. Regler fastsat i medfør af § 82, stk. 4, i jernbaneloven, lov nr. 686 af 27. maj 2015, som ændret ved § 2 i lov nr. 658 af 8. juni 2016, § 21 i lov nr. 285 af 29. marts 2017, og § 11 ved lov nummer 1558 af 19. december 2017 forbliver i kraft, indtil de ændres, ophæves eller afløses.</p>
---	---