

Udskriftsdato: 15. december 2025

2018/1 LSF 184 (Gældende)

Forslag til Lov om ændring af jernbaneloven (Implementering af dele af den tekniske del af 4. jernbanepakke, herunder nye beføjelser for den Europæiske Unions Jernbaneagentur, justeringer af den retlige ramme for Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbanes arbejde m.v.)

Ministerium: Transport-, Bygnings- og Boligministeriet

Journalnummer: Transport-, Bygnings- og Boligmin., j.nr.
2018-2891

Forslag

til

Lov om ændring af jernbaneloven¹⁾

(Implementering af dele af den tekniske del af 4. jernbanepakke, herunder nye beføjelser for den Europæiske Unions Jernbaneagentur, justeringer af den retlige ramme for Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbanes arbejde m.v.)

§ 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. 1562 af 18. december 2018 foretages følgende ændringer:

1. Fodnoten til lovens titel affattes således:

»1) Loven indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2016/797/EU af 11. maj 2016 om interoperabilitet i jernbanesystemet i Den Europæiske Union, EU-Tidende 2016, nr. L 138, side 44, dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2016/798/EU af 11. maj 2016 om jernbanesikkerhed, EU-Tidende 2016, nr. L 138, side 102, 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 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 og 18, § 53, stk. 3, og §§ 58-60 c.«

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 godstransport-aktiviteter eller personbefordring i ikke-kommercielt øjemed, og køretøjer, der udelukkende bruges på sådan infrastruktur.«

4. I § 3 indsættes før nr. 1 som nyt nummer:

»1) Agenturet: Den Europæiske Unions Jernbaneagentur som oprettet ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning 2016/796/EU 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. § 11, stk. 1, 1. pkt., affattes således:

»For virksomheder, som er certificeret efter regler, der er fastsat efter stk. 2, gælder §§ 15, 21, 39, 50-54, 57, 58, 61, 64, 67, 69, 71, 76, 76 a, 77, 79, 103 og kapitel 12 og 13 samt regler, der er udstedt i medfør heraf.«

6. § 39 affattes således:

»§ 39. Jernbanevirksomheder, som driver virksomhed på en bybane, skal have et sikkerhedscertifikat, der udstedes af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

Stk. 2. Transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter regler om kravene for at opnå sikkerhedscertifikater efter stk. 1, herunder regler om sikkerhedsledelsessystemer, oplysningspligt, gyldighedsperiode, dispensation og ændringer af certifikater og suspension samt tilbagekaldelse.«

7. 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 fastsætter regler om kravene for at opnå sikkerhedsgodkendelser efter stk. 1, herunder regler om sikkerhedsledelsessystemer, oplysningspligt, gyldighedsperiode, dispensation og ændringer af godkendelser og suspension samt 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 fastsætter regler om godkendelse af køretøjer og jernbaneinfrastruktur, herunder om at visse forhold kan undtages fra godkendelse.

§ 39 c. Transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter 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 fastsætter regler om særlige forhold for letbaner, der er skinnebåren trafik, som både kan køre i vej efter færdselslovens regler og i eget tracé.«

8. Efter § 47 indsættes før overskriften før § 48:

»§ 47 a. Personer, der skal passere en perronovergang i niveau med jernbaneskiner, skal udvise særlig forsigtighed. Når sporene passeres, skal dette ske uden unødigt ophold.

Stk. 2. Personer må ikke passere perronovergang i niveau med jernbaneskiner i følgende situationer:

- 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.«

9. I § 57 indsættes efter stk. 1 som nyt stykke:

»Stk. 2. Andre aktører end de, der er nævnt i stk. 1, og som har potentiel indflydelse på sikker drift af jernbanesystemet, herunder fabrikanter, vedligeholdelsesvirksomheder, ihændehavere m.v., skal

- 1) iværksætte de nødvendige risikostyringsforanstaltninger, om nødvendigt i samarbejde med andre aktører,
- 2) 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,
- 3) træffe de nødvendige korrigerende foranstaltninger, hvis de inden for deres respektive kompetenceområder konstaterer eller underrettes om en sikkerhedsrisiko i forbindelse med mangler og konstruktionsmæssige fejl eller funktionsfejl ved teknisk udstyr, herunder også i strukturelt definerede delsystemer, med henblik på at udbedre den konstaterede sikkerhedsrisiko, og
- 4) underrette de relevante involverede parter om risikoen, hvis de inden for deres respektive kompetenceområder konstaterer eller underrettes om en sikkerhedsrisiko i forbindelse med mangler og konstruktionsmæssige fejl eller funktionsfejl ved teknisk udstyr, herunder også i strukturelt definerede

delsystemer, med henblik på at sætte disse parter i stand til at træffe de nødvendige korrigerende foranstaltninger, som sikrer at sikkerhedskrav til jernbanesystemet er opfyldt.«

Stk. 2 bliver herefter stk. 3.

10. § 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, kan ansøge hos Agenturet eller Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

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 certifikater samt tilbagekaldelse.«

11. § 60 affattes således:

»§ 60. Det kræver køretøjsomsætningstilladelse at bringe et køretøj i omsætning i Danmark.

Stk. 2. Typegodkendelse er en betingelse for køretøjsomsætningstilladelsen. Typegodkendelsen skal udstedes senest samtidig med udstedelse af køretøjsomsætningstilladelsen.

Stk. 3. Køretøjsomsætningstilladelsen henholdsvis typegodkendelsen udstedes af Agenturet, hvis køretøjet skal have anvendelsesområde i mere end én medlemsstat i EU.

Stk. 4. Køretøjsomsætningstilladelsen henholdsvis typegodkendelsen udstedes af Agenturet eller Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen i de tilfælde, hvor køretøjet alene skal have anvendelsesområde i Danmark.

Stk. 5. Den, der ansøger om en køretøjsomsætningstilladelse eller en typegodkendelse, kan ansøge hos Agenturet eller Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

Stk. 6. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan fastsætte regler om køretøjsomsætningstilladelser og typegodkendelser, herunder om at visse forhold kan undtages fra godkendelse.«

12. Efter § 60 indsættes:

»§ 60 a. 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 b. Den, der udsender et udbud vedrørende fast ERTMS-udstyr (det fælles harmoniserede togkontrolsystem), 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, jf. dog stk. 2 og 3.

Stk. 2. Projekter vedrørende fast ERTMS-udstyr, hvor udbuds- eller kontraktindgåelsesfasen er afsluttet forud for den 16. juni 2019, er undtaget fra kravet om Agenturets godkendelse.

Stk. 3. Projekter vedrørende fast ERTMS-udstyr, hvor der er tale om optioner i kontrakter, der er undertegnet før den 15. juni 2016, er undtaget fra kravet om Agenturets godkendelse indtil den 16. juni 2031, selv hvis de indfries efter den 15. juni 2016.

Stk. 4. Transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter nærmere regler om krav til ansøgningen i stk. 1.

§ 60 c. Ansøgning i henhold til §§ 58, 60 og 60 b skal indgives ved anvendelse af den elektroniske ansøgningsportal (one-stop-shop), som Agenturet stiller til rådighed.

Stk. 2. Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte nærmere regler om anvendelse af den elektroniske ansøgningsportal (one-stop-shop).«

13. § 61 affattes således:

»§ 61. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen godkender de sikkerhedsregler, herunder trafikale sikkerhedsregler, som infrastrukturforvaltere udarbejder, jf. dog stk. 3.

Stk. 2. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen godkender jernbanevirksomheders trafikale sikkerhedsregler, jf. dog stk. 3.

Stk. 3. Infrastrukturforvaltere kan udarbejde og ændre egne sikkerhedsregler, herunder trafikale sikkerhedsregler, i henhold til virksomhedens sikkerhedsledelsessystem uden Trafik-, Bygge og Boligstyrelsens godkendelse, hvis de krav, der er fastsat i medfør af stk. 4, er opfyldt. Tilsvarende gælder for jernbanevirksomheder i forbindelse med udarbejdelse og ændring af trafikale sikkerhedsregler.

Stk. 4. Trafik-, Bygge og Boligstyrelsen fastsætter regler om, hvilke krav infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder skal opfylde for, at de kan udarbejde og ændre sikkerhedsregler, herunder trafikale sikkerhedsregler, i henhold til deres sikkerhedsledelsessystem uden Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens godkendelse, herunder regler om krav om brug af uafhængig tredjeparts vurdering i forbindelse med udarbejdelse og ændringer af sikkerhedsregler, herunder trafikale sikkerhedsregler.

Stk. 5. Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte nærmere regler om forholdene i stk. 1 og 2.«

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

15. I § 70, *stk. 1*, ændres »sikkerhedscertifikat, jf. § 58,« til: »sikkerhedscertifikat, jf. § 11, stk. 2, og § 39, EU-sikkerhedscertifikat, jf. § 11, stk. 2, og § 58,« og »sikkerhedsgodkendelse, jf. 59,« ændres til: »sikkerhedsgodkendelse, jf. § 39 b og § 59,«.

16. I § 70, *stk. 2, 1. og 2. pkt.*, indsættes efter »sikkerhedscertifikat«: », EU-sikkerhedscertifikat«.

17. § 72 affattes således:

»§ 72. Opfylder indehaveren af et sikkerhedscertifikat, jf. § 11, stk. 2, og § 39, et EU-sikkerhedscertifikat, jf. § 11, stk. 2, og § 58, eller en sikkerhedsgodkendelse, jf. § 39 a og § 59, ikke vilkår og betingelser fastsat heri, 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. Det samme gælder for indehavere af en godkendelse eller en omsætningstilladelse, jf. §§ 39 b, 60 og 60 a.«

18. I § 73, *stk. 1*, ændres »sikkerhedscertifikat, jf. § 58,« til: »sikkerhedscertifikat, jf. § 11, stk. 2, og § 39, et EU-sikkerhedscertifikat, jf. § 11, stk. 2, og § 58,« og »sikkerhedsgodkendelse, jf. 59,« ændres til: »sikkerhedsgodkendelse, jf. §§ 39 b og 59,«.

19. I § 74, *stk. 1*, ændres »sikkerhedscertifikat, jf. § 58,« til: »sikkerhedscertifikat, jf. § 11, stk. 2, og § 39, et EU-sikkerhedscertifikat, jf. § 11, stk. 2, og § 58,« og »sikkerhedsgodkendelse, jf. 59,« ændres til: »sikkerhedsgodkendelse, jf. §§ 39 b og 59,«.

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 jernbaneanrådet, herunder oplysninger om EU-sikkerhedscertifikater og tilsyn hermed og oplysninger i forbindelse med udstedelse af køretøjsomsætningstilladelser og typegodkendelser.«

21. I § 81 indsættes som *stk. 4*:

»*Stk. 4.* Indleder Havarikommisionen en undersøgelse efter *stk. 2* og *3*, underretter Havarikommisionen inden syv dage Agenturet herom. Havarikommisionen oplyser Agenturet om dato og tidspunkt for tildragelsen samt stedet og tildragelsens karakter og konsekvenser med hensyn til dræbte, tilskadekomne 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 Havarikommisionen.

Stk. 5. Havarikommisionen træffer hurtigst muligt og senest to måneder efter modtagelse af meddelelsen om ulykken eller hændelsen afgørelse om, hvorvidt undersøgelse skal indledes.«

Stk. 4 bliver herefter *stk. 6*.

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

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

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

Stk. 3. Havarikommisionen 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.

Stk. 4. Havarikommisionen skal tage hensyn til ofrenes og deres families rimelige behov og holde dem underrettet om de fremskridt, der er gjort i undersøgelsen.

Stk. 5. Havarikommisionen skal høre og underrette alle parter om undersøgelsens resultater.«

Stk. 2 og *3* bliver herefter *stk. 6* og *7*.

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 »til «: »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.«

29. I § 93, *stk. 1, 2. pkt.*, der bliver 3. pkt., indsættes efter »transportministeren«: », Agenturet, relevante parter, de berørte organer, parter i andre medlemsstater«.

30. I § 93 indsættes efter *stk. 1* som nyt stykke:

»*Stk. 2.* Kan Havarikommisionen ikke offentliggøre den endelige rapport inden for 12 måneder, udsender Havarikommisionen en foreløbig erklæring med nærmere oplysninger om fremskridt i relation til undersøgelsen og eventuelle sikkerhedsspørgsmål, der er blevet rejst. Denne erklæring udsendes som minimum på hver årsdag for ulykken.«

Stk. 2 og *3* bliver herefter *stk. 3* og *4*.

31. I § 93 indsættes efter stk. 3, der bliver til stk. 4, som nyt stykke:

»Stk. 5. 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, indsættes efter »hertil«: », medmindre deltagelsen undergraver Havarikommissionens uafhængighed«.

33. Efter § 95 og før overskriften før § 96 indsættes:

»§ 95 a. Havarikommissionen udveksler synspunkter og erfaringer med de andre undersøgelsesorganer og kan deltage i det fælles europæiske peerevalueringsprogram.«

34. I § 97 indsættes som stk. 2:

»Stk. 2. Agenturet og andre myndigheder eller organer, til hvem der er stilet anbefalinger, giver med jævne mellemrum Havarikommissionen tilbagemelding om, hvilke foranstaltninger der er truffet eller planlagt som resultat af en given anbefaling.«

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 og anvendelsen af den elektroniske ansøgningsportal (one-stop-shop).«

36. I § 109, stk. 1, indsættes efter »herunder med«: »EU-sikkerhedscertifikater,«.

37. I § 109, stk. 2, 3 og 4, 1. og 2. pkt., 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 2021«.

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 2021«.

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. 6-8 bliver herefter stk. 7-9.

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 og 60 a, eller tilladelser, jf. § 9,«

44. I § 116, stk. 2, nr. 3, ændres »eller« til: »,«

45. I § 116, stk. 2, nr. 4, ændres »forhold.« til: »forhold, eller«.

46. I § 116, stk. 2, indsættes efter nr. 4 som nr. 5:

»5) undlader at efterleve de krav, der er angivet i § 57, stk. 2, nr. 1-4.«

47. Efter § 120 indsættes:

»§ 120 a. Med bøde straffes den, som overtræder § 47 a.«

§ 2

Stk. 1. Lovens § 1, nr. 8, 13, 21-35, 39, 42 og 47, træder i kraft den 16. juni 2019, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. Transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter tidspunktet for ikrafttræden af lovens § 1, nr. 1-7, 9-12, 14-20, 36-38, 40, 41 og 43-46. Ministeren kan herunder fastsætte, at dele af loven træder i kraft på forskellige tidspunkter.

Stk. 3. Regler fastsat i medfør af § 39, stk. 1 og 2, i jernbaneloven, jf. lov nr. 686 af 27. maj 2015, forbliver i kraft indtil de ændres, ophæves eller afløses af forskrifter udstedt i medfør af § 39 c, stk. 1 og 2, jf. denne lovs § 1, nr. 7.

Stk. 4. Regler fastsat i medfør af § 82, stk. 4, i jernbaneloven, jf. lov nr. 686 af 27. maj 2015, forbliver i kraft, indtil de ændres, ophæves eller afløses af forskrifter udstedt i medfør af § 82, stk. 6, jf. denne lovs § 1, nr. 22.

§ 3

Stk. 1. Lovens § 1, nr. 21-34, finder ikke anvendelse på Havarikommissionens arbejde og undersøgelse af ulykker og hændelser, som er indtruffet før den 16. juni 2019. For dette arbejde og undersøgelser af sådanne ulykker og hændelser finder de hidtil gældende regler anvendelse.

Stk. 2. Et sikkerhedscertifikat, der er udstedt efter jernbanelovens § 58, jf. lov nr. 686 af 27. maj 2015, før denne lovs ikrafttræden, kan i overensstemmelse med sit indhold anvendes i stedet for et EU-sikkerhedscertifikat efter § 58, som affattet ved denne lovs § 1, nr. 10, indtil det udløber eller ændres.

Stk. 3. Køretøjsgodkendelser, der er udstedt efter jernbanelovens § 60, jf. lov nr. 686 af 27. maj 2015, før denne lovs ikrafttræden, kan på de betingelser, der gjaldt for udstedelsen, anvendes i stedet for en køretøjsomsætningstilladelse efter § 60, som affattet ved denne lovs § 1, nr. 11. Et køretøj med køretøjsgodkendelse efter jernbanelovens § 60, jf. lov nr. 686 af 27. maj 2015, skal have en køretøjsomsætningstilladelse efter § 60, som affattet ved denne lovs § 1, nr. 11, før det må køre på et eller flere net, der ikke er omfattet af deres godkendelse.

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

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

1. Indledning

2. Lovforslagets indhold

2.1.1. Gældende ret

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

2.2. Godkendelse af køretøjer

2.2.1. Gældende ret

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

2.3. Agenturet som ERTMS-myndighed

2.3.1. Gældende ret

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

2.4. Elektronisk ansøgningsportal (one-stop-shop)

2.4.1. Gældende ret

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

2.6. Oplysninger, Havarikommissionen skal fremsende til Agenturet

2.6.1. Gældende ret

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

2.7. Rammerne for Havarikommissionens undersøgelser

2.7.1. Gældende ret

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

2.9. Rapportering og årsberetning

2.9.1. Gældende ret

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

2.10. Anbefalinger på sikkerhedsområdet

2.10.1. Gældende ret

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

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

2.12.1. Gældende ret

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

2.13. Krydsning af perronovergange

2.13.1. Gældende ret

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

2.14. Justering af afgiftssatserne på jernbaneområdet

2.14.1. Gældende ret

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

3. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser 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 m.v.

9. Sammenfattende skema

1. Indledning

Lovforslagets hovedformål er at gennemføre dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2016/797/EU af 11. maj 2016 om interoperabilitet i jernbanesystemet i Den Europæiske Union og dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2016/798/EU af 11. maj 2016 om jernbanesikkerhed i dansk ret.

Direktiverne er en omarbejdning af det gældende interoperabilitetsdirektiv (Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/57/EF af 17. juni 2008 om interoperabilitet i jernbanesystemet i Fællesskabet) og det gældende 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).

Da det omarbejdede jernbanesikkerhedsdirektiv og det omarbejdede interoperabilitetsdirektiv er en revision af gældende direktiver, er store dele af direktiverne allerede implementeret i dansk ret. Den del af lovforslaget, der vedrører implementering af regler i forbindelse med 4. jernbanepakke, relaterer sig således kun til de ændringer i henholdsvis det omarbejdede jernbanesikkerhedsdirektiv og det omarbejdede interoperabilitetsdirektiv, der medfører behov for at tilpasse jernbaneloven.

Omarbejdningen af jernbanesikkerheds- og interoperabilitetsdirektiverne udgør sammen med Europa-Parlamentets og Rådets forordning 2016/796/EU af 11. maj 2016 om Den Europæiske Unions Jernbaneagentur og om ophævelse af forordning (EF) nr. 881/2004 den tekniske del af den såkaldte 4. jernbanepakke.

Siden 1990'erne er der sket omfattende ændringer af EU's jernbanemarked. Disse ændringer er gradvist blevet introduceret med tre pakker af EU-regler på jernbaneområdet og et antal ledsagende retsakter. Det samlede regelsæt har haft til formål at åbne de nationale markeder og øge jernbanernes konkurrenceevne og interoperabilitet på EU-plan og samtidig bevare et højt sikkerhedsniveau.

Ifølge Europa-Kommissionen er jernbanens andel af transporten inden for EU imidlertid stadig beskeden på trods af den betydelige udvikling i EU-lovgivningen og andre foranstaltninger, der opretter et indre marked for jernbanetransporttjenester. Europa-Kommissionens formål med at fremlægge den 4. jernbanepakke er derfor at øge kvaliteten og effektiviteten af jernbanetransporten ved at fjerne de reste-rende hindringer på markedet.

4. jernbanepakke består af en politisk og en teknisk del.

Lovforslaget tilsigter udelukkende at gennemføre elementer relateret til den tekniske del af 4. jernbanepakke. 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. Agenturet skal således fremover udstede EU-sikkerhedscertifikater til jernbanevirksomheder, der skal køre grænseoverskridende trafik, samt udstede typegodkendelser og køretøjsomsætningstilladelser til køretøjer, der skal køre grænseoverskridende trafik.

Formålet med at flytte godkendelseskompetencen fra de nationale sikkerhedsmyndigheder til Agenturet for så vidt angår grænseoverskridende trafik er, at det på længere sigt forventes at medføre en lettelse af de europæiske jernbanevirksomheders administrative byrder.

Herudover skal Agenturet fremover være systemmyndighed for det fælles harmoniserede togkontrollsystem ERTMS, European Rail Traffic Management System. ERTMS har som system til formål at sikre interoperabilitet mellem tog og infrastruktur på tværs af de europæiske grænser, og Agenturet skal fremadrettet sikre en harmoniseret gennemførelse af ERTMS i den Europæiske Union. Dette indebærer bl.a., at Agenturet fremover skal godkende udbud vedrørende ERTMS.

Ansøgninger om EU-sikkerhedscertifikater, køretøjsgodkendelser (i form af typegodkendelser og køre-

tøjsomsætningstilladelser) og ERTMS-udbudsgodkendelser skal fremover indgives gennem en elektronisk ansøgningsportal, uanset om det er Agenturet eller Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, der skal behandle ansøgningen. Den elektroniske ansøgningsportal bliver således en "one-stop-shop" for behandling af diverse tilladelser på tværs af landegrænser.

Den tekniske del af pakken medfører endvidere, at bybaner (metro, letbaner og S-tog) fremover undtages fra EU-reguleringen. De nye EU-regler, der følger af det omarbejdede jernbanesikkerhedsdirektiv og det omarbejdede interoperabilitetsdirektiv skal derfor ikke implementeres for disse baner. Jernbaneloven foreslås konsekvensrettet på baggrund heraf, således at de eksisterende regler vil blive videreført, 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, som regulerer krav til aktører, der ikke er jernbanevirksomheder eller infrastrukturforvaltere, men som har betydning for jernbanesikkerheden. Herudover justeres reglerne om Havarikommisionen for Civil Luftfart og Jernbane, og der indføres hjemmel til, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan indgå samarbejdsaftaler med Agenturet om de forpligtelser, der følger af EU-reglerne på jernbaneområdet.

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 afgift, hvis der er oparbejdet store overskud i ordningen.

2. Lovforslagets indhold

2.1. EU-sikkerhedscertifikat

2.1.1. Gældende ret

Det følger af jernbanelovens § 58, at jernbanevirksomheder skal have et sikkerhedscertifikat, der udstedes af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen. Herudover indeholder bekendtgørelse nr. 147 af 30. januar 2017 om sikkerhedsgodkendelse og sikkerhedscertifikat på jernbaneområdet bestemmelser om bl.a. kravene til at opnå et sikkerhedscertifikat.

Den grundlæggende forudsætning for at få et sikkerhedscertifikat er, at jernbanevirksomheden har et sikkerhedsledelsessystem. Et sikkerhedsledelsessystem er den organisation og de systemer, som en jernbanevirksomhed etablerer for at opnå en sikker ledelse af sin virksomhed. Det fremgår af bekendtgørelsens § 3, 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. Del b) af 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, der er etableret i Danmark. Virksomheder, der er 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 del b) 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

Det omarbejdede jernbanesikkerhedsdirektiv medfører en ændring af myndighedsorganisering på området for sikkerhedscertifikater til jernbanevirksomheder.

Det omarbejdede jernbanesikkerhedsdirektiv indeholder i artikel 10 krav om, at en jernbanevirksomhed skal have et EU-sikkerhedscertifikat, der er udstedt af Agenturet eller af en national sikkerhedsmyndighed, for at få adgang til jernbaneinfrastrukturen. Formålet med EU-sikkerhedscertifikatet er at bevise, at den pågældende jernbanevirksomhed har etableret sit sikkerhedsledelsessystem, og at virksomheden kan drives sikkert i det planlagte driftsområde.

Agenturet skal fremover udstede EU-sikkerhedscertifikater til jernbanevirksomheder, som skal drive jernbanevirksomhed i flere EU-medlemsstater. Hvis en jernbanevirksomhed kun skal drive jernbanevirksomhed i Danmark, kan EU-sikkerhedscertifikatet udstedes af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, men ansøgeren af EU-sikkerhedscertifikatet kan dog ligeledes vælge at lade Agenturet forestå udstedelsen af EU-sikkerhedscertifikatet.

Uanset om Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen eller Agenturet skal forestå udstedelsen af EU-sikkerhedscertifikatet skal ansøgningen indgives via en ny elektronisk ansøgningsportal. Den elektroniske ansøgningsportal bliver således en "one-stop-shop" for behandling af EU-sikkerhedscertifikaterne.

Herudover ændres navnet på sikkerhedscertifikaterne til "EU-sikkerhedscertifikater" i det omarbejdede jernbanesikkerhedsdirektiv, og det enkelte EU-sikkerhedscertifikat vil ikke længere bestå af en særskilt del a) og del b), idet virksomheder, som ønsker at drive jernbanevirksomhed i flere EU-lande, fremadrettet kun kan søge Agenturet om sikkerhedscertifikat.

Der ændres ikke grundlæggende på kravene til at opnå et sikkerhedscertifikat, idet jernbanevirksomhederne fortsat skal have et sikkerhedsledelsessystem samt opfylde eventuelle nationale sikkerhedskrav.

De nærmere krav til sikkerhedsledelsessystemer er fastsat i Kommissionens delegerede forordning 2018/762/EU 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.

I de tilfælde hvor Agenturet fremover skal forestå udstedelsen af EU-sikkerhedscertifikatet, hvor jernbanevirksomheden enten er etableret i Danmark eller skal drive jernbanevirksomhed i Danmark, vil der i praksis blive et samarbejde mellem Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen og Agenturet med henblik på udstedelsen af EU-sikkerhedscertifikatet. Tilsvarende vil Agenturet også fremover have et samarbejde med 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.

Bybaner, herunder letbaner og metro, undtages fra disse nye bestemmelser. Konsekvenserne af, at bybaner fremover ikke skal være omfattet af jernbanesikkerhedsdirektivet er særskilt behandlet i pkt. 2.11. Jernbaneloven foreslås tilpasset på baggrund af den nye myndighedsorganisering af området for sikkerhedscertificeringen af jernbanevirksomheder.

Den foreslåede nyaffattelse af § 58 i lovforslagets § 1, nr. 10, vil medføre, at jernbanevirksomheder, der ikke er bybaner, fremover vil skulle have et EU-sikkerhedscertifikat, der udstedes af Agenturet i de tilfælde, hvor EU-sikkerhedscertifikatet vil skulle dække et driftsområde i mere end én medlemsstat i EU. I de tilfælde hvor EU-sikkerhedscertifikatet alene skal dække et driftsområde i Danmark, vil nyaffattelsen medføre, at EU-sikkerhedscertifikatet kan udstedes af både Agenturet og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

I forslaget § 1, nr. 15-19, foreslås det at konsekvensrette lovens tilsyns- og påbudsbestemmelser, således at de også kommer til at omfatte de EU-sikkerhedscertifikater, der udstedes af Agenturet.

2.2. Godkendelse af køretøjer

2.2.1. Gældende ret

Det følger af jernbanelovens § 60, at det kræver godkendelse fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen at tage køretøjer i brug på det danske jernbanenet. Det følger endvidere af bestemmelsen, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan udstede typegodkendelser til køretøjer og 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.

De gældende regler for køretøjer er en implementering af reglerne i det gældende interoperabilitetsdirektiv.

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

I det omarbejdede interoperabilitetsdirektiv ændres EU-reglerne for køretøjsgodkendelse. Reglerne for køretøjsgodkendelse følger særligt af artikel 21 og 24 i det omarbejdede interoperabilitetsdirektiv. Hertil kommer Kommissionens gennemførelsesforordning 2018/545/EU af 4. april 2018 om praktiske bestemmelser for jernbanekøretøjsgodkendelses- og jernbanekøretøjstypegodkendelsesprocessen 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 det omarbejdede interoperabilitetsdirektiv. Bybaner, herunder letbaner og metro, undtages fra disse nye bestemmelser. Konsekvenserne af, at bybaner fremover ikke skal reguleres i det omarbejdede jernbanesikkerhedsdirektiv og det omarbejdede interoperabilitetsdirektiv er særskilt behandlet i pkt. 2.11.

Ændringen i det gældende interoperabilitetsdirektivs regler om køretøjer 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 en elektronisk ansøgningsportal, hvormed ansøgningsportalen bliver en "one-stop-shop" for behandling af køretøjsomsætningstilladelser og typegodkendelser.

I de tilfælde hvor Agenturet fremover skal forestå 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, der er relateret til samspillet mellem et 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.

Det følger endvidere af det omarbejdede interoperabilitetsdirektiv, at der fremover skal udstedes en køretøjsomsætningstilladelse i stedet for en ibrugtagningstilladelse, som udstedes i dag. Der anvendes dermed samme terminologi for jernbanekøretøjer som for andre produkter, der bringes i omsætning på det indre marked i Den Europæiske Union. Substantielt er der ingen forskel på de krav, som et køretøj skal opfylde for at få en ibrugtagningstilladelse i dag. Det vil sige, at der skal udarbejdes den samme mængde dokumentation, der danner grundlag for godkendelsen. I dag kræver Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen dog ikke al den dokumentation, som fremover 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.

Ud over køretøjsomsætningstilladelser skal Agenturet henholdsvis den nationale sikkerhedsmyndighed – i Danmark Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen – altid udstede en typegodkendelse senest samtidigt med udstedelsen af køretøjsomsætningstilladelsen til et køretøj af en ny type uden forudgående typegodkendelse.

Med lovforslagets § 1, nr. 11, foreslås det således at jernbanelovens § 60 affattes på ny, så det fremgår, at det kræver køretøjsomsætningstilladelse at bringe et køretøj i omsætning i Danmark. Det foreslås samtidig, at typegodkendelse er en betingelse for køretøjsomsætningstilladelsen, og at typegodkendelsen skal udstedes senest samtidig med udstedelse af køretøjsomsætningstilladelsen. Køretøjsomsætningstilladelsen henholdsvis typegodkendelsen udstedes af Agenturet, hvis køretøjet skal have anvendelsesområde i mere end én medlemsstat i EU, og køretøjsomsætningstilladelsen og typegodkendelsen udstedes af Agenturet eller Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen i de tilfælde, hvor køretøjet alene skal anvendes i Danmark.

2.3. Agenturet som ERTMS-myndighed

2.3.1. Gældende ret

Det følger af jernbanelovens § 60, at det kræver godkendelse fra Trafik-, Bygge-, og Boligstyrelsen at tage jernbaneinfrastruktur i brug på det danske jernbanenet. Godkendelse af fast ERTMS-udstyr (European Rail Traffic Management System) 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 og den foreslåede ordning

Det fælles harmoniserede togkontrolsystem ERTMS har stor betydning for udvikling af det fælles europæiske jernbaneområde og dets sikkerhed.

Som følge heraf er Agenturet som noget nyt i den 4. jernbanepakke udpeget til at fremme en ensartet

udvikling af ERTMS i EU og til at bidrage til at sikre, at ERTMS-udstyr opfylder de gældende specifikationer. I den nye agenturforordning og det omarbejdede interoperabilitetsdirektiv 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 (TSI'er) og dermed er fuldt interoperable. Agenturets godkendelse af udbuddet vil indgå i den nationale sikkerhedsmyndigheds godkendelse af infrastruktur. I Danmark er den nationale sikkerhedsmyndighed Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

Det følger af artikel 16 i det omarbejdede interoperabilitetsdirektiv, at Agenturet før et udbud vedrørende fast ERTMS-udstyr kontrollerer, at de tekniske løsninger, der påtænkes, er i fuld overensstemmelse med de relevante tekniske specifikationer for interoperabilitet (TSI'er) og dermed er fuldt interoperable.

Ansøgningen om godkendelse af et udbud vedrørende fast ERTMS-udstyr skal ledsages af et dossier, der indeholder a) udkastet til udbudsbetingelser eller beskrivelsen af de tekniske løsninger, der påtænkes, b) dokumentation for de betingelser, der er nødvendige for delsystemets tekniske og driftsmæssige kompatibilitet med de køretøjer, som forudsættes drevet i det relevante net, c) dokumentation for, at de tekniske løsninger, der påtænkes, er i overensstemmelse med de relevante tekniske specifikationer for interoperabilitet (TSI'er) og d) andre relevante dokumenter såsom udtalelser fra de nationale sikkerhedsmyndigheder, verifikationserklæringer eller overensstemmelsesattester.

For at implementere de nye EU-regler om godkendelse af ERTMS-udbud foreslås det 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 (TSI'er). Bestemmelsen foreslås indført ved lovforslagets § 1, nr. 12, hvorefter der foreslås indsat en ny § 60 b i jernbaneloven.

Da kravet om Agenturets godkendelse ikke skal forsinke gennemførelsen af igangværende ERTMS-projekter, for hvilke udbuds- eller kontraktindgåelsesprocessen er afsluttet d. 16. juni 2019, følger det af det omarbejdede interoperabilitetsdirektiv, at disse projekter er 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 danske signalanlæg udskiftes med fast ERTMS-udstyr, ikke bliver omfattet af kravet om Agenturets godkendelse af udbuddet.

Ansøgning om godkendelse af udbud skal indgives gennem den elektroniske ansøgningsportal, der fungerer som en "one-stop-shop" for behandling af anmodninger.

2.4. Elektronisk ansøgningsportal (one-stop-shop)

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 ansøgnings-skema, 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 ansøgningsskema, jf. bekendtgørelse nr. 653 af 8. maj 2015 om godkendelse af køretøjer på jernbaneområdet.

Agenturet behandler i dag ikke ansøgninger.

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

Det følger af det omarbejdede jernbanesikkerhedsdirektiv og det omarbejdede interoperabilitetsdirektiv, at alle ansøgninger om EU-sikkerhedscertifikat samt køretøjsomsætningstilladelser og typegodkendelser – uanset om der ansøges hos Agenturet eller den nationale sikkerhedsmyndighed (i Danmark er det Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) – skal indgives igennem en elektronisk ansøgningsportal, der drives af Agenturet. Ansøgning om Agenturets godkendelse af udbud vedrørende fast ERTMS-udstyr skal også indgives gennem den elektroniske ansøgningsportal. Den elektroniske ansøgningsportal fungerer således som en "one-stop-shop" for behandling alle ansøgninger om EU-sikkerhedscertifikat, køretøjsomsætningstilladelser, typegodkendelser og godkendelse af udbud vedrørende fast ERTMS-udstyr.

For at sikre gennemførelse af de omarbejdede direktivers krav om anvendelse af den elektroniske ansøgningsportal foreslås der med lovforslaget 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. 12, om en ny § 60 c.

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. Det forvaltningsretlige udgangspunkt om formfrihed følger blandt andet af lovbemærkningerne til forvaltningslovens § 32 a (L 72 til lov nr. 215 af 22. april 2002), jf. Folketingstidende 2001-02 (2. samling), tillæg A. side 2067, 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 samtidig, at der indføres hjemmel til, at transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte nærmere regler om den elektroniske ansøgningsportal. 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, såfremt der ikke udstedes EU-regler om disse forhold. 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.

2.5. Andre aktørers ansvar på jernbaneområdet

2.5.1. Gældende ret

Jernbanelovens kapitel 11 indeholder regler om jernbanesikkerhed og interoperabilitet.

Det følger af jernbanelovens § 57, 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.

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

Det omarbejdede jernbanesikkerhedsdirektiv indeholder regler om udvikling og ledelse af jernbanesikkerheden. Der følger heraf 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 den Europæiske Unions jernbanesystem - herunder fabrikanter, vedligeholdelsesvirksomheder, ihændehavere, tjenesteydere, ordregivere, transportvirksomheder, afsendere, modtagere, lastevirksomheder, lossevirksomheder, påfyldningsvirksomheder og tømningvirksomheder – skal iværksætte de nødvendige risikostyringsforanstaltninger, om nødvendigt i samarbejde med andre aktører, og de skal 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.

Hvis disse andre aktører 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 de ifølge artikel 4, stk. 5, inden for deres respektive kompetenceområder dels træffe de nødvendige korrigerende foranstaltninger for at udbedre den konstaterede sikkerhedsrisiko og dels underrette de relevante involverede parter om risikoen for at sætte dem i stand til at træffe de nødvendige korrigerende foranstaltninger, som sikrer, at den Europæiske Unions jernbanesystem til enhver tid opfylder sikkerhedskravene.

For at sikre implementering af artikel 4, stk. 4 og 5, i det omarbejdede jernbanesikkerhedsdirektiv foreslås det at indføre en ny bestemmelse i jernbanelovens § 57, stk. 2, jf. lovforslagets § 1, nr. 9, der pålægger andre aktører end jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere, der har potentiel indflydelse på sikker drift af den Europæiske Unions jernbanesystem, herunder fabrikanter, vedligeholdelsesvirksomheder, ihændehavere, tjenesteydere, ordregivere, transportvirksomheder, afsendere, modtagere, lastevirksomheder, lossevirksomheder, påfyldningsvirksomheder og tømningvirksomheder at opfylde de krav, der følger af det omarbejdede jernbanesikkerhedsdirektivs artikel 4, stk. 4 og 5.

2.6. Oplysninger, Havarikommissionen skal fremsende til Agenturet

2.6.1. Gældende ret

I Danmark er det nationale undersøgelsesorgan Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane (herefter benævnt "Havarikommissionen").

Det følger 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.

Det følger endvidere af jernbanelovens § 81, stk. 3, at Havarikommissionen kan iværksætte undersøgelser i forbindelse med alvorlige ulykker, ulykker og hændelser på jernbaneområdet i udlandet, såfremt den kompetente udenlandske myndighed anmoder herom.

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

Det følger af det omarbejdede jernbanesikkerhedsdirektivs artikel 25, hvilke oplysninger der skal fremsendes til Agenturet. Det fremgår således bl.a. af bestemmelsen, at de nationale undersøgelsesorganer

skal underrette Agenturet, når undersøgelsesorganerne træffer afgørelse om at indlede en undersøgelse, og hvilke oplysninger denne underretning skal indeholde.

Det fremgår af artikel 25, stk. 1, at inden syv dage efter, at der er truffet afgørelse om at indlede en undersøgelse, underretter undersøgelsesorganet Agenturet herom. Undersøgelsesorganet skal i den forbindelse oplyse om dato og tidspunkt for tildragelsen; stedet og tildragelsens karakter; og konsekvenser med hensyn til dræbte, tilskadekomne og materielle skader.

Underretningspligten skal være med til at sikre, at Agenturet kan lette samarbejdet mellem de nationale sikkerhedsmyndigheder, de nationale undersøgelsesorganer og de repræsentative organer fra jernbanesektoren på EU-plan. Formålet er dels at fremme bedste praksis, udveksling af relevante oplysninger og indsamling af jernbanerelaterede data dels at overvåge det overordnede sikkerhedsniveau i Unionens jernbanesystem.

For at bringe jernbaneloven i overensstemmelse med jernbanesikkerhedsdirektivet foreslås det, jf. lovforslagets § 1, nr. 21, at indføre et nyt stk. 4 i § 81, hvorefter det følger, at såfremt Havarikommisionen indleder en undersøgelse, skal Havarikommisionen underrette Agenturet inden for syv dag. Havarikommisionen skal i den forbindelse oplyse Agenturet om dato og tidspunkt for tildragelsen; stedet og tildragelsens karakter; og konsekvenser med hensyn til dræbte, tilskadekomne og materielle skader.

2.7. Rammerne for Havarikommisionens undersøgelser

2.7.1. Gældende ret

De nærmere rammer for Havarikommisionens undersøgelser fremgår af jernbanelovens §§ 82, 83, 85 og 86.

Det følger af jernbanelovens § 82, at når en ulykke eller hændelse på jernbaneområdet er indtruffet i Danmark, skal Havarikommisionen omgående underrettes herom af den pågældende jernbanevirksomhed og infrastrukturforvalter. Hvis ulykken eller hændelsen på jernbaneområdet sker i udlandet, skal en jernbanevirksomhed, der benytter dansk registreret køretøj, omgående underrette Havarikommisionen herom, jf. § 82, stk. 2. Det følger endvidere af stk. 3, at Trafikstyrelsen (herefter Trafik-, Bygge og Boligstyrelsen) omgående skal underrette Havarikommisionen om de ulykker og hændelser på jernbaneområdet, som Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen bliver bekendt med.

Transportministeren (herefter Transport-, Bygnings- og Boligministeren) fastsætter i henhold til § 82, stk. 4, nærmere regler om underretningspligt og rapportering af ulykker og hændelser på jernbaneområdet.

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

Det følger herudover af jernbanelovens § 83, stk.1, at Havarikommisionen bestemmer omfanget og formen for de undersøgelser, der foretages i en anledning af en ulykke eller hændelse på jernbaneområdet, jf. dog stk. 2. Transport-, Bygnings- og Boligministeren kan endvidere på ethvert tidspunkt pålægge Havarikommisionen at foretage yderligere undersøgelser i en sag, jf. § 83, stk. 2. Havarikommisionen kan genoptage en afsluttet undersøgelse, såfremt der fremkommer nyt og væsentligt materiale i sagen, jf. § 83, stk. 3.

Det fremgår af de specielle bemærkninger til jernbaneloven § 83, stk. 1, jf. Folketingstidende 2014-15 (1. samling), s. 79f, at Havarikommisionens undersøgelse skal gennemføres under størst mulig åbenhed, så alle parter får mulighed for at blive hørt og underrettet om resultaterne.

Havarikommissionen har i henhold til jernbaneloven § 85, stk. 2, 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.

Havarikommissionen kan endvidere 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, jf. jernbanelovens § 86, stk. 1.

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

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

I det omarbejdede jernbanesikkerhedsdirektiv fastsættes en række regler vedrørende rammerne for det nationale undersøgelsesorgans undersøgelser.

Artikel 22, stk. 3, i direktivet 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. Det følger af artikel 22, stk. 3, at medlemsstaterne skal fastsætte 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 gældende 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 det omarbejdede jernbanesikkerhedsdirektiv.

I artikel 22, stk. 3, fastsættes ligeledes, at undersøgelsesorganet træffer afgørelse om at indlede undersøgelsen hurtigst muligt og under alle omstændigheder senest to måneder efter modtagelse af meddelelsen om ulykken eller hændelsen.

Med lovforslagets § 1, nr. 22, foreslås det i overensstemmelse ovenstående, at der i § 82 i jernbaneloven indsættes et nyt stk. 4, hvorefter det følger, at de pågældende jernbanevirksomheder, infrastrukturforvaltere og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen omgående videregiver alle tilgængelige oplysninger om ulykken eller hændelsen til Havarikommissionen.

Ligeledes foreslås det med lovforslagets § 1, nr. 22, at der i § 82 indsættes et nyt stk. 5, som fastsætter, 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.

Artikel 23 i det omarbejdede jernbanesikkerhedsdirektiv 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.

I dette afsnit behandles kravene om åbenhed. Kravene vedrørende undersøgelsesorganernes samarbejde behandles i de almindelige bemærkninger i afsnit 2.8.

Det fremgår af artikel 20, stk. 3, i direktivet, at undersøgelsesorganernes undersøgelser under ingen omstændigheder vedrører spørgsmålet om placering af skyld eller erstatningsansvar.

Det følger endvidere af direktivets artikel 23, stk. 3, at undersøgelserne 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. Herudover skal undersøgelsesorganet også tage hensyn til ofrenes og deres families rimelige behov og holde dem underrettet om de fremskridt, der er gjort i undersøgelsen.

Med lovforslagets § 1, nr. 24, foreslås det, at der i § 83 i jernbaneloven indsættes et nyt stk. 2, hvoraf det fremgår, at Havarikommissionens undersøgelser ikke vedrører spørgsmålet om placering af skyld eller erstatningsansvar.

Det foreslås endvidere, at der indsættes et nyt stk. 3, hvoraf det fremgår, 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.

Det foreslås herudover, at der indsættes et nyt stk. 4, hvoraf det følger, at Havarikommissionen tager hensyn til ofrenes og deres families rimelige behov og holder dem underrettet om de fremskridt, der er gjort i undersøgelsen. Det foreslås ligeledes, at der indsættes et nyt stk. 5, hvoraf følger, at Havarikommissionen underretter og hører alle parter om undersøgelsens resultater.

Det omarbejdede jernbanesikkerhedsdirektivs artikel 21, stk. 2, regulerer endvidere undersøgelsesorganernes adgang til oplysninger og bevismateriale. Det fremgår således, 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.

Det fremgår af artikel 21, stk. 2, at undersøgelsespersonalet hurtigst muligt skal have adgang til oplysninger og bevismateriale, der er relevant for undersøgelsen. Det følger endvidere, at undersøgelsespersonalet omgående skal have adgang til ulykkes- eller hændelsesstedet samt til det involverede rullende materiel, den relevante infrastruktur og trafikstyrings- og signalanlæg. Herudover skal undersøgelsespersonalet have ret til straks at registrere bevismateriale og foretage kontrolleret fjernelse af vragdele, infrastrukturanlæg eller komponenter til undersøgelses- eller analyseformål.

Det foreslås i overensstemmelse hermed i lovforslagets § 1, nr. 25, at der i jernbanelovens § 85, stk. 2, 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.

Endvidere foreslås det i lovforslagets § 1, nr. 26, at der i jernbanelovens § 86, stk. 1, indsættes ordene »og bevismateriale«, således at det præciseres, at Havarikommissionen fremadrettet vil kunne forlange al dokumentation og bevismateriale, der er nødvendig for undersøgelsen, fremlagt fra alle relevante virksomheder og myndigheder.

Formålet med ændringen er ikke at ændre retstilstanden, men at præcisere bestemmelsens ordlyd i overensstemmelse med ordlyden af artikel 21, stk. 2, 1. pkt., i det omarbejdede jernbanesikkerhedsdirektiv.

Det foreslås ligeledes i lovforslagets § 1, nr. 27, at der i § 88 i jernbaneloven indsættes ordet »omgående« og ordene »samt trafikstyrings- og signalanlæg«, således at Havarikommisionen 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.

2.8. Samarbejde mellem undersøgelsesorganer

2.8.1. Gældende ret

Det følger af jernbanelovens § 95, stk. 1, at Havarikommisionen skal beslutte, at repræsentanter for fremmede stater kan deltage i Havarikommisionens arbejde, i det omfang Danmark ved aftale har forpligtet sig hertil. Havarikommisionen kan ligeledes, hvor den finder det nødvendigt, beslutte, at sagkyndige kan deltage i Havarikommisionens arbejde, jf. § 95, stk. 2.

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

Det omarbejdede jernbanesikkerhedsdirektiv regulerer en række nye forhold vedrørende de nationale undersøgelsesorganernes samarbejde.

Det fremgår af direktivets artikel 22, stk. 5, 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 23, stk. 1, vedrører undersøgelsesorganernes samarbejde, herunder hvornår undersøgelsesorganer forpligtes til at invitere andre undersøgelsesorganer til at deltage i undersøgelserne, hvilke beføjelser, de indbudte undersøgelsesorganer skal tillægges, og de oplysninger de indbudte undersøgelsesorganer skal have adgang til.

I henhold til artiklen skal en ulykke eller hændelse undersøges af undersøgelsesorganet i den medlemsstat, hvori ulykken eller hændelsen 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 organerne 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.

Det følger endvidere af artiklen, at undersøgelsesorganer fra andre medlemsstater i givet fald indbydes til at deltage i en undersøgelse, hvis en jernbanevirksomhed, som er etableret og godkendt i én af disse medlemsstater, er impliceret i ulykken eller hændelsen, eller hvis et køretøj, der er registreret eller vedligeholdes i en af disse medlemsstater, er impliceret i ulykken eller hændelsen. Undersøgelsesorganer fra indbudte medlemsstater tillægges derudover de fornødne beføjelser, så de efter anmodning kan være med til at indsamle bevismateriale til en anden medlemsstats undersøgelsesorgan.

Det fremgår også af artiklen, 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.

Jf. lovforslagets § 1, nr. 32, foreslås ordlyden af jernbanelovens § 95 på den baggrund tilpasset på sådan vis, at der tages højde for bestemmelserne i det omarbejdede jernbanedirektiv.

I overensstemmelse med direktivets artikel 22, stk. 5 og artikel 23, stk. 1 foreslås det derfor, at § 95, stk. 1, i jernbaneloven 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.

Det følger herudover af direktivets artikel 22, stk. 7, 1. afsnit, 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.

Undersøgelsesorganerne skal med støtte fra Agenturet i overensstemmelse med artikel 38, stk. 2, i forordning (EU) 2016/796 udarbejde et peerevalueringsprogram, hvor alle undersøgelsesorganer opfordres til at deltage med henblik på at overvåge deres effektivitet og uafhængighed, jf. artikel 22, stk. 7, 3. afsnit. Undersøgelsesorganerne offentliggør med støtte fra det sekretariat, beskrevet i artikel 38, stk. 2, i forordning (EU) 2016/796 det fælles peerevalueringsprogram og evalueringskriterierne og 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 det, jf. lovforslagets § 1, nr. 33, at der i jernbaneloven indsættes § 95 a, hvoraf det fremgår, at Havarikommissionen udveksler synspunkter og erfaringer med de andre undersøgelsesorganer, og at Havarikommissionen kan deltage i det fælles europæiske peerevalueringsprogram.

2.9. Rapportering og årsberetning

2.9.1. Gældende ret

Det følger af jernbanelovens § 93, stk. 1, at Havarikommissionen udarbejder en rapport om undersøgelsens resultater med eventuelle anbefalinger om sikkerhedsmæssige forhold m.v., når Havarikommissionen afslutter en undersøgelse. Rapporten sendes til transport-, bygnings- og boligministeren og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen. Rapporten offentliggøres, medmindre afgørende hensyn taler herimod. Såfremt Havarikommissionen ikke offentliggør en rapport, skal denne beslutning offentliggøres.

Havarikommissionen kan undlade at udarbejde en rapport og i stedet udarbejde en kortfattet redegørelse, når omfanget af den foretagne undersøgelse taler derfor, jf. § 93, stk. 2. Såfremt 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, udarbejder Havarikommissionen en rapport eller redegørelse i overensstemmelse med bestemmelsens stk. 1 og 2.

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

Det følger af det omarbejdede jernbanesikkerhedsdirektivs 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.

Rapporten skal offentliggøres, og rapporten, herunder anbefalinger på sikkerhedsområdet, fremsendes til

de relevante parter og til de berørte organer og parter i andre medlemsstater, jf. artikel 24, stk. 2. Kommissionen bemyndiges til ved hjælp af gennemførelsesretsakter at fastlægge rapporteringsstrukturen, der skal følges så nøje som muligt.

Det følger endvidere af direktivets artikel 24, stk. 2, 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.

Med lovforslagets § 1, nr. 30, foreslås det, at der i jernbanelovens § 93, stk. 1, indsættes et pkt. 5, hvoraf det fremgår, 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 følger af direktivets artikel 24, stk. 2, at rapporten, herunder anbefalinger på sikkerhedsområdet, fremsendes til de i direktivets artikel 23, stk. 3, nævnte relevante parter og til berørte organer og parter i andre medlemsstater. 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, 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.

Der følger endvidere af direktivets artikel 25, stk. 2, at undersøgelsesorganet fremsender en kopi til Agenturet af de endelige rapporter og den årlige rapport.

For at bringe jernbanelovens § 93 om undersøgelsesrapporter i overensstemmelse med direktivets ordlyd ændres bestemmelsen, således at det fremgår, at rapporten ud over transport-, bygnings- og boligministeren og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen ligeledes skal sendes til Agenturet, relevante parter, til de berørte organer og parter i andre medlemsstater.

Det foreslås derfor i lovforslagets § 1, nr. 29, at der i § 93, stk. 1, 2. pkt., i jernbaneloven efter ”transportministeren” indsættes: ”, Agenturet, relevante parter, til de berørte organer og parter i andre medlemsstater”.

2.10. Anbefalinger på sikkerhedsområdet

2.10.1. Gældende ret

Det følger af jernbanelovens § 93, stk. 1, at Havarikommissionen udarbejder en rapport om undersøgelsens resultater med eventuelle anbefalinger om sikkerhedsmæssige forhold m.v., når Havarikommissionen afslutter en undersøgelse. Rapporten sendes til transport-, bygnings- og boligministeren og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen. Rapporten offentliggøres, medmindre afgørende hensyn taler herimod. Såfremt Havarikommissionen ikke offentliggør en rapport, skal denne beslutning offentliggøres.

Det følger endvidere af jernbanelovens § 97, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen 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.

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

Det fremgår af artikel 26 i det omarbejdede jernbanesikkerhedsdirektiv, at en anbefaling på sikkerhedsområdet udstedt af et undersøgelsesorgan under ingen omstændigheder giver formodning om skyld eller erstatningsansvar for en ulykke eller en hændelse. 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 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. 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.

Direktivet fastsætter således en pligt for bl.a. Agenturet og andre myndigheder og organer, som Havarikommisionen har stilet anbefalinger til, at give Havarikommisionen en tilbagemelding om, hvilke foranstaltninger der er truffet eller planlagt som resultat af en given anbefaling. Jernbanelovens § 97 om Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens tilbagemeldinger til Havarikommisionen bør således ændres med henblik på at implementere udvidelsen af den organisationskreds, der er forpligtet til at give tilbagemeldinger til Havarikommisionen.

Jernbanelovens § 97 fastsætter, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen er forpligtet til at give disse tilbagemeldinger mindst én gang om året. Det omarbejdede jernbanesikkerhedsdirektiv fastsætter dog ikke samme tidsmæssige ramme for tilbagemeldinger fra Agenturet og andre myndigheder og organer, hvor der i stedet henvises til, at disse tilbagemeldinger skal gives med jævne mellemrum. Der foreslås derfor indført et særskilt stykke i § 97, der relaterer sig til Agenturet og andre myndigheder og organer, hvori der fastsættes samme tidsmæssige ramme for tilbagemeldinger til Havarikommisionen som angivet i direktivet, da det ikke er hensigtsmæssigt, at et EU-organ kan underlægges strengere forpligtelser i national lov, end der er angivet på EU-retligt niveau.

Det foreslås derfor med lovforslagets § 1, nr. 28, at der i jernbanelovens § 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.

Herudover foreslås det i lovforslagets § 1, nr. 31, at der i § 93 i jernbaneloven indsættes et nyt stk. 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 Havarikommisionens eller andre undersøgelsesorganers anbefalinger på sikkerhedsområdet, og at de i givet fald følges op af korrigerende foranstaltninger.

Det foreslås endvidere i lovforslagets § 1, nr. 34, at der i § 97 i jernbaneloven indsættes et nyt stk. 2, hvoraf det følger, at Agenturet og andre myndigheder eller organer, til hvem der er stilet anbefalinger, med jævne mellemrum giver Havarikommisionen tilbagemelding om, hvilke foranstaltninger der er truffet eller planlagt som resultat af en given anbefaling.

2.11. Konsekvenser af, at bybaner undtages fra direktiverne

2.11.1. Gældende ret

Det følger af jernbanelovens § 3, stk. 1, nr. 3, at bybaner er et samlebegreb for metro, letbaner og S-ba-

ner. Bybaner udfører transport i byer og forstæder og kører i deres eget system eller er funktionsmæssigt adskilt fra resten af jernbanenettet.

I dag kan den enkelte medlemsstat selv vælge, om bybaner skal være omfattet af reglerne i det gældende jernbanesikkerhedsdirektiv og interoperabilitetsdirektiv. 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 de tekniske specifikationer for interoperabilitet (TSI'er).

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 skinebåren trafik, som både kan køre i vej efter færdselslovens regler og i eget tracé.

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

Bybaner er ikke omfattet af det omarbejdede jernbanesikkerhedsdirektiv og det omarbejdede interoperabilitetsdirektiv. 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 det omarbejdede jernbanesikkerhedsdirektiv har begge direktiver fået 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 det omarbejdede jernbanesikkerhedsdirektiv og det omarbejdede interoperabilitetsdirektiv 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 (såkaldte ibrugtagningstilladelser).

Ministeren bemyndiges også fremover til at kunne fastsætte nærmere regler om særlige forhold for bybaner, herunder om bl.a. sikkerhedscertifikatet, sikkerhedsgodkendelsen og ibrugtagningstilladelser. Disse bemyndigelser gør det muligt at fastsætte lempeligere krav til at opnå sikkerhedscertifikater, sikkerhedsgodkendelse m.v., end hvad tilfældet er i dag, hvor bybanerne følger det gældende jernbanesikkerhedsdirektiv. 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 lovforslagets § 1, nr. 2 og 6-7, om forslaget til ændring af jernbanelovens § 2, stk. 3, og de foreslåede §§ 39-39 c.

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

2.12.1. 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 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. Disse krav fastsættes i medfør af § 61, stk. 3. Der er ikke fastsat krav i henhold til § 61, stk. 3 i dag.

Der findes ikke hjemmel til, at jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere kan udarbejde og ændre egne trafikale sikkerhedsregler uden Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens godkendelse.

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.

2.12.2. 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 jernbanelområdet, 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 transport-, bygnings- og boligministeren 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.

Etablering af selvforvaltning af sikkerhedsregler og trafikale sikkerhedsregler vurderes endvidere at harmonere med det grundlæggende princip i EU-lovgivningen på jernbanelområdet 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.

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. Det foreslås at konsekvensrette den gældende § 64, så denne bestemmelse også fremover vil gælde for de sikkerhedsregler og trafikale sikkerhedsregler, som fremover vil blive selvforvaltet og dermed ikke myndighedsgodkendt. Det vil ske 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.

På den baggrund foreslås med lovforslagets § 1, nr. 13-14 en nyaffattelse af jernbanelovens § 61 og en konsekvensændring af jernbanelovens § 64.

2.13. Krydsning af perronovergange

2.13.1. Gældende ret

Det følger af jernbanelovens § 41, at infrastrukturforvalterens og jernbanevirksomhedens område omfatter stationsområder, banelinjer med tilhørende skråninger, banketter og grøfter, broer, tunneler, højbaner, arbejdspladser og andre anlæg, tog og andre køretøjer og forpladser og adgangsveje til stationer og jernbanefærgesteder, hvor disse ejes af jernbanevirksomheden eller ejes eller forvaltes af infrastrukturforvalteren.

Det følger endvidere af jernbanelovens § 46, at ingen må færdes eller lade dyr færdes på de områder, der er nævnt i § 41, og som ikke er åbne for offentligheden, uden infrastrukturforvalterens eller jernbanevirksomhedens tilladelse. Enhver, som overtræder forbuddet vil i medfør af jernbanelovens § 116, stk. 1, kunne straffes med bøde eller fængsel indtil fire måneder.

Uautoriseret og uhensigtsmæssig færden i og ved jernbanearealer, der ikke er åbne for offentligheden, vil således allerede efter den nuværende jernbanelov kunne straffes med bøde eller fængsel indtil fire måneder.

Perronovergange er imidlertid ikke omfattet af strafbestemmelsen i jernbanelovens § 46, da perronovergange er åbne for offentligheden.

Det følger derimod af jernbanelovens § 42, stk. 1, 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. Det fremgår af de specielle bemærkninger til jernbanelovens § 42, stk. 1, jf. Folketingstidende 2014-15 (1. samling), s. 57, 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 forskrifterne. Til de områder, der er nævnt i § 41, hører bl.a. stationsområder.

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.

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

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. Dette foreslås sikret ved at øge opmærksomheden på de farer, som er forbundet med krydsning af perronovergange i niveau med skinnerne.

På trods af de farer, som er forbundet med at krydse en perronovergang, er det i dag ikke forbudt at krydse en perronovergang, når et tog nærmer sig, eller når det ved signal er indikeret, at et tog nærmer sig. Personer er ligeledes ikke ved lov forpligtede til at udvise særlig forsigtighed, når de skal passere en perronovergang eller til at krydse perronovergangen uden unødigt ophold.

Krydsning af jernbaneoverkørsler, der er åben for almindelig færdsel, er i dag reguleret i færdselsloven. Det følger af færdselslovens § 5, stk. 1, at trafikanter, der skal passere jernbaneoverkørsel, skal udvise særlig forsigtighed. Færdsel over jernbaneoverkørsel må endvidere 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, og når sporene passerer, skal dette ske uden unødigt ophold. Det følger endvidere af § 5, stk. 2, at trafikanter ikke må passere jernbaneoverkørsel, når pligt til standsning er tilkendegivet ved signalanlæg, når bomme er lukkede, eller medens bomme lukkes eller åbnes, eller når jernbanens personale tilkendegiver, at tog nærmer sig.

Krydsning af jernbanen via jernbaneoverkørsler, som er åben for almindelig færdsel, er karakteriseret ved, at trafikanter passerer jernbanesporene i samme niveau, som toget kører. Det samme gør sig gældende, når personer krydser perronovergange, da personer også passerer jernbanesporene i samme niveau, som toget kører. Færdselslovens § 5, stk. 1, finder imidlertid kun anvendelse ved trafikanters krydsning af jernbaneoverkørsler. Der findes ikke en tilsvarende bestemmelse, som regulerer krydsning af perronovergange.

På denne baggrund foreslås det med lovforslagets § 1, nr. 8, at personer forpligtes til at udvise særlig forsigtighed, når de krydser perronovergange, og at krydsning af perronovergange skal ske uden unødigt ophold. Det foreslås endvidere, at der indføres et eksplicit forbud i jernbaneloven mod at krydse perronovergange, når det kan ses eller høres, at tog nærmer sig, når advarsel om, at tog nærmer sig er tilkendegivet ved signalanlæg, eller når jernbanens personale tilkendegiver, at tog nærmer sig.

Ved særlig forsigtighed forstås, at en person, der vil krydse en perronovergang på niveau med jernbaneskinnerne, skal orientere sig grundigt, inden denne krydser overgangen. Personen skal ligeledes sikre sig, at krydsning af perronovergangen kan ske uhindret, og at krydsningen ikke sker med risiko for eget eller andres liv eller velbefindende.

Bestemmelsen vil finde anvendelse på samtlige perronovergange, der er på niveau med jernbaneskinnerne, uanset hvor tydeligt der ved de enkelte perronovergange gøres opmærksom på farerne ved at krydse perronovergange. Der findes således på nogle stationer signalanlæg, der med lys og lyd advarer om, at et tog nærmer sig, på andre er risikoen ved krydsning af perronovergange indikeret ved advarselsskilte, mens risikoen på andre stationer hverken er markeret ved skiltning eller signalanlæg.

Bestemmelsen finder ikke 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 om krydsning af perronovergange sanktioneres med bøde, jf. den foreslåede § 120 a. Formålet med at indføre regel om sanktionering med bøde er at skærpe folks opmærksomhed i forhold til farerne ved at krydse en perronovergang og hindre personers krydsning af perronovergange i de i bestemmelsen nævnte tilfælde.

Det følger af færdselslovens § 118, stk. 1, at den, der overtræder færdselslovens § 5 om passage af jernbaneoverkørsler som udgangspunkt straffes med bøde. Bøder for overtrædelse af færdselsloven og

for overtrædelse af forskrifter, der udstedes i medfør af færdselsloven, udmåles til 1.000 kr. eller beløb derover, som er delelige med 500, jf. færdselslovens § 118 a. 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.

Det foreslås på den baggrund i lovforslagets § 1, nr. 47, at bøden følger udmåling af bøde ved en gåendes passage over en jernbaneoverkørsel i de i færdselslovens § 5 angivne tilfælde, og dermed fastsættes til 700 kr. og for personer med særligt lav indtægt til 500 kr. Særligt lav indtægt forstås i den forbindelse som en indtægt, der er væsentligt mindre end dagpengebeløbet for en fuldtidsbeskæftiget. Hvis en persons indtægt udgør mindre end ca. $\frac{3}{4}$ af dagpengebeløbet bør der ske nedsættelse af bøden.

Det foreslås endvidere, at bøden for krydsning af perronovergang i de i den foreslåede § 47 a angivne tilfælde kan fastsættes højere ved gentagne overtrædelser af forbuddet i bestemmelsen.

2.14. Justering af afgiftssatserne på jernbaneområdet

2.14.1. Gældende ret

Jernbanevirksomheder, virksomheder, der er certificerede efter jernbanelovens § 11, 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.

2.14.2. 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 i øjeblikket 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, jf. lovforslagets § 1, nr. 37-39, 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 opsparring 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 opsparring nedbringes via et årligt underskud på ordningen. En sådan model ses ikke som hensigtsmæs-

sig. Derfor foreslås i stedet en model, hvor der forventes balance mellem omkostninger og indtægter, og hvor den allerede eksisterende opsparring kan tilbagebetales hurtigt til de virksomheder, der har indbetalt.

Jernbanenævnets afgift dækker omkostningerne til nævnets drift. Der forventes ultimo 2018 at være en akkumuleret opsparring 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, jf. lovforslagets § 1, nr. 40-42, at sænke afgiftsniveauet for Jernbanenævnet, således at der i højere grad end i dag er overensstemmelse mellem omkostninger og indtægter. Det foreslåede afgiftsniveau indebærer, at den forventede akkumulering af opsparringen 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 elektronisk ansøgningsportal som en "one-stop-shop" vil kunne medføre yderligere administration for Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, idet al korrespondance vedrørende de berørte områder vil skulle foregå via ansøgningsportalen 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 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 i forbindelse med godkendelse af deres egne køretøjer.

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.

Betragtningerne vedrørende køretøjer og afbureaukratisering gælder tilsvarende 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 vurderes at være minimale.

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

Lovforslaget kan have mindre erhvervsøkonomiske konsekvenser.

De nye ordninger, hvor godkendelse af køretøjer, udstedelse af EU-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 den elektroniske ansøgningsportal, 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. Der vil formentligt være meget få virksomheder, som er tvunget til at vælge Agenturet som myndighed og dermed til at 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. Virksomhederne forventes dog også i dag at være i besiddelse af denne dokumentation.

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 elektronisk ansøgningsportal.

Forslaget om, at andre aktører end jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere, der har potentiel indflydelse på sikker drift af jernbanesystemet, herunder fabrikanter, vedligeholdelsesvirksomheder, ihæندهavere m.v., skal efterleve de krav, der er angivet i jernbanesikkerhedsdirektivets artikel 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.

Pligten til at viderebringe alle tilgængelige oplysninger til Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane indebærer en uvæsentlig byrde for erhvervslivet, da virksomhederne vil skulle samle og sende de oplysninger, virksomheden allerede ligger inde med om ulykken, f.eks. ved at udtrække logfiler og ved at samle oplysninger fra sagsbehandlingssystemer. Erhvervslivet er dog allerede i dag forpligtet til at videregive de oplysninger til Havarikommissionen, som Havarikommissionen anmoder om.

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.

Lovforslaget er vurderet i forhold til regeringens fem principper for agil erhvervsrettet regulering. Ingen af de fem principper vurderes relevante.

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

Undersøgelsesorganernes virke, herunder Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane, er reguleret i direktiv 2016/798/EU om jernbanesikkerhed, som skal implementeres i dansk ret. To af bestemmelserne vedrørende undersøgelsesorganerne medfører pligter for erhvervslivet. For det første skal undersøgelsesorganer have adgang til ulykkesstedet og mulighed for at indsamle oplysninger og bevismateriale, som vedrører ulykker eller hændelser på jernbanen. For det andet skal jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere forpligtes til omgående at meddele ulykker og hændelser til undersøgelsesorganet og til omgående at viderebringe alle tilgængelige oplysninger.

Direktiv 2016/798/EU om jernbanesikkerhed omfatter ikke bybaner. Medlemsstaterne kan dog beslutte, at direktivets bestemmelser skal anvendes på metrosystemer og andre lokale systemer.

Det er Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane, der undersøger ulykker og hændelser, som finder sted på jernbanen i Danmark. Transport-, Bygnings- og Boligministeriet ønsker, at Havarikommissionen også fremadrettet på alle banetyper skal have mulighed for at indsamle oplysninger og beviser om ulykker og hændelser, selvom dette vurderes at være en overimplementering af direktiv 2016/798/EU.

Dette skyldes, at det vil være et sikkerhedsmæssigt tilbageskridt at begrænse Havarikommissionens mulighed for at indsamle oplysninger og beviser til kun at gælde de banetyper, som direktivet gælder for. Også selvom andre banetyper kan undtages fra direktivets anvendelsesområde.

8. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

Et udkast til lovforslaget har i perioden fra den 20. november 2018 til den 21. december 2018 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

Advokatsamfundet, AdvoNordic Advokatfirma, Akademikernes Centralorganisation (AC), Ankenævnet for Bus, Tog og Metro, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Arriva Danmark A/S, Arriva Tog A/S, Bandedanmark, Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik, Brancheforeningen Danske Advokater, Captrain Denmark ApS, Centralorganisationen af 2010 (CO2010), Centralorganisationernes Fællesudvalg (CFU), CFL Cargo Danmark ApS, COWI, Dansk Cyklistforbund, Danmarks Jurist- og Økonomforbund (DJØF), Danmarks Naturfredningsforening, Danmarks Statistik, DANSAM, Dansk Arbejdsgiverforening (DA), Dansk Byggeri, Dansk Erhverv,

Dansk Erhvervsfremme, Dansk Handicap Forbund, Dansk Industri (DI), Dansk Jernbaneforbund, Dansk

Magisterforening (DM), Dansk Metal, Dansk Transport og Logistik – DTL, Danske Havne, Danske Havnervirksomheder, Brancheforeningen, Danske Regioner, Danske Speditører, Datatilsynet, DB Cargo, Det Centrale Handicapråd, DI Transport, Domstolsstyrelsen, DSB, Erhvervsstyrelsen, FOA, Forbrugerrådet, Funktionærernes og Tjenestemændenes Fællesråd, Havarikommissionen, Hector Rail AB, HK Stat, HK Trafik og Jernbane, Håndværksrådet, Ingeniørforeningen (IDA), Institut for Menneskerettigheder, Institut for miljø, samfund og rumlig forandring – Roskilde Universitet, ITD, Jernbanenævnet, Kommunale Tjenestemænd og Overenskomstansatte, Kommunernes Landsforening – KL, Københavns Kommune, Landdistrikternes Fællesråd, Landsorganisationen i Danmark (LO), Lokaltog A/S, Metroselskabet I/S, Metroservice A/S, Midtjyske Jernbaner, Midttrafik, Movia, NOAH-Trafik, Nordjyllands Trafikselskab, Nordjyske Jernbaner, Offentligt Ansattes Organisationer, Rambøll, Rigsrevisionen, Rådet for Bæredygtig Trafik, Rådet for Sikker Trafik, Serviceforbundet, Sydtrafik, Sund og Bælt Holding A/S, Teknisk Landsforbund, Teknologisk Institut, Trafikforbundet, Trafikselskaberne i Danmark, Udviklingsselskabet By & Havn I/S, Vestbanen A/S, Øresundsbro Konsortiet og Aarhus Letbane I/S.

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	Lovforslaget kan medføre minimale økonomiske konsekvenser.	Lovforslaget kan medføre minimale økonomiske konsekvenser.
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Dele af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens sagsbehandling vil fremadrettet skulle varetages af Agenturet.	De nye regler om godkendelse af køretøjer kan føre til øgede administrative byrder hos den, som ansøger om godkendelse. Overgangen til den nye ansøgningsprocedure kan medføre mindre administrative konsekvenser for Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Justeringen af afgiftssatserne forventes at medføre en samlet mindre besparelse for den samlede jernbanebranche.	Lovforslaget vurderes at kunne have mindre erhvervsøkonomiske konsekvenser.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Der kan ligge en mindre forøgelse af dokumentationskrav ved ansøgning om godkendelse af køretøjer. Herudover forpligtes virksomheder til at viderebringe oplysninger til Havarikommissionen af egen drift.
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen

Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget implementerer dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2016/797/EU af 11. maj 2016 om interoperabilitet i jernbanesystemet i Den Europæiske Union og dele af Europa-Parlamentets og Rådets Direktiv 2016/798/EU af 11. maj 2016 om jernbanesikkerhed.	
Er i strid med de fem principper for implementering af erhvervsrettet EU-regulering (sæt X)	JA X	NEJ

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Det fremgår af noten til den gældende jernbanelov, at loven indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/49/EF af 29. april 2004 om jernbanesikkerhed i EU og om ændring af Rådets direktiv 95/18/EF om udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder og direktiv 2001/14/EF om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur samt sikkerhedscertificering (jernbanesikkerhedsdirektivet), EF-Tidende 2004, nr. L 164, side 44, som ændret senest ved Kommissionens direktiv 2014/88/EU af 9. juli 2014 om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/49/EF for så vidt angår fælles sikkerhedsindikatorer og fælles metoder til beregning af omkostningerne ved ulykker og 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, 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.

Det følger af den foreslåede ændring af fodnoten til jernbaneloven, at loven vil indeholde bestemmelser, der gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2016/797/EU af 11. maj 2016 om interoperabilitet i jernbanesystemet i Den Europæiske Union, EU-Tidende 2016, nr. L 138, side 44, dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2016/798/EU af 11. maj 2016 om jernbanesikkerhed, EU-Tidende 2016, nr. L 138, side 102, 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 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

Jernbanelovens § 2, stk. 3 og 4, indeholder undtagelser fra lovens anvendelsesområde for bybaner. 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.

Det betyder, at man i Danmark har valgt at lade bybanerne være omfattet af reglerne i jernbanesikkerhedsdirektivet (2004/49/EF), men ikke af interoperabilitetsdirektivet (2008/57/EF). Som konsekvens af, at bybaner i det omarbejdede jernbanesikkerheds- og omarbejdede interoperabilitetsdirektiv ikke længere er omfattet af direktivernes anvendelsesområde, foreslås det at konsekvensrette anvendelsesområdet for bybaner i jernbanelovens § 2, stk. 3.

Det følger af den foreslåede ændring af jernbanelovens § 2, stk. 3, at bybaner ikke er omfattet af kapitel 3, § 9, stk. 2, § 10, §§ 17 og 18, § 53, stk. 3 og §§ 58-60 c.

Det tilføjes således, 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 §§ 58-60 c om EU-sikkerhedscertifikater, sikkerhedsgodkendelse for infrastrukturforvaltere, køretøjsomsætningstilladelse og typegodkendelse, godkendelse af infrastruktur, godkendelse af udbud vedrørende fast ERTMS-udstyr og krav om anvendelse af den elektroniske ansøgningsportal, der fungerer som one-stop-shop for behandling af ansøgninger om EU-sikkerhedscertifikater, køretøjsomsætningstilladelser, typegodkendelser og godkendelse af udbud vedrørende fast ERTMS-udstyr. Disse regler gennemfører regler i det omarbejdede jernbanesikkerhedsdirektiv og det omarbejdede interoperabilitetsdirektiv og skal derfor ikke gælde for bybaner fremover.

Lovforslaget indeholder i øvrigt forslag til bestemmelser, der fremover skal regulere disse områder særskilt for bybaner (krav om sikkerhedscertifikat, sikkerhedsgodkendelse og godkendelse af køretøjer og infrastruktur).

Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til § 1, nr. 6 og 7.

Til nr. 3

Det følger af jernbanelovens § 2, stk. 6, at loven ikke gælder for privatejet jernbaneinfrastruktur og køretøjer, der udelukkende bruges på denne infrastruktur til ejerens egen godstransport. Undtagelsesbestemmelsen stammer fra EU-direktiverne på jernbaneområdet.

Med omarbejdningen af henholdsvis interoperabilitetsdirektivet og jernbanesikkerhedsdirektivet er undtagelsen udvidet i mindre grad. Det foreslås derfor, at undtagelsen i jernbanelovens § 2, stk. 6, udvides tilsvarende.

Det følger af den foreslåede ændring af bestemmelsen i § 2, stk. 6, at loven ikke vil gælde for privatejet jernbaneinfrastruktur, herunder sidespor, der anvendes af ejeren eller af en operatør i forbindelse med deres respektive godstransportaktiviteter eller personbefordring i ikkekommercielt øjemed, og køretøjer, der udelukkende bruges på sådan infrastruktur.

I dag betragtes spor som privatejet jernbaneinfrastruktur, såfremt det ejes og anvendes af samme virksomhed, der ikke nødvendigvis er en jernbanevirksomhed, og anvendes af ejeren eller af en jernbanevirksomhed i forbindelse med dennes godstransportaktiviteter, herunder transporter til og fra det offentlige jernbanelokale. Fremover vil undtagelsen således også gælde i de tilfælde, hvor sporet anvendes af en operatør, og hvor transporten ikke alene er godstransport, men også personbefordring i ikkekommercielt øjemed. Personbefordring i ikkekommercielt øjemed kan f.eks. være transport af personale inden for det lukkede område.

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.

Undtagelsesbestemmelsen indebærer ligesom i dag bl.a., at privatejet jernbaneinfrastruktur er undtaget fra kravet om sikkerhedsgodkendelse.

Til nr. 4

Jernbanelovens § 3 indeholder en række definitioner. Den indeholder ikke i dag en definition af Den Europæiske Unions Jernbaneagentur, herefter Agenturet.

Det følger af den foreslåede § 3, stk. 1, nr. 1, at Agenturet er Den Europæiske Unions Jernbaneagentur som oprettet ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning 2016/796/EU af 11. maj 2016 om Den Europæiske Unions Jernbaneagentur og om ophævelse af forordning (EF) nr. 881/2004.

Den centrale del af den tekniske del af 4. jernbanepakke er, at Agenturet fremover skal være en operationel europæisk jernbanemyndighed, der bl.a. skal udstede en række godkendelser, der i dag udstedes af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen. Dette lovforslag har til hensigt at implementere dele af den tekniske del af 4. jernbanepakke, hvilket betyder, at det flere steder foreslås, at Agenturet fremover skal varetage bestemte opgaver. Der bør derfor indføres en definition af Agenturet i loven.

Det følger af Europa-Parlamentets og Rådets forordning 2016/796/EU af 11. maj 2016 om Den Europæiske Unions Jernbaneagentur og om ophævelse af forordning (EF) nr. 881/2004, artikel 2, at Agenturets mål er at bidrage til videreudviklingen af et effektivt fungerende fælles europæisk jernbaneområde uden grænser ved at sikre et højt sikkerhedsniveau og en høj grad af interoperabilitet i jernbanesystemet, samtidig med at det forbedrer jernbanesektorens konkurrenceevne. Navnlig skal Agenturet i tekniske spørgsmål bidrage til gennemførelsen af EU-lovgivning ved at udvikle en fælles strategi for sikkerhed i Unionens jernbanesystem og forbedre interoperabiliteten i Unionens jernbanesystem.

Det er endvidere Agenturets mål at følge udviklingen i de nationale jernbaneforskrifter med henblik på at støtte de nationale myndigheders indsats inden for sikkerhed og inter-operabilitet i jernbanesystemet og at fremme optimeringen af procedurer.

Agenturet fungerer som Unionens myndighed med ansvar for udstedelse af tilladelser til at bringe jernbanekøretøjer og typer af jernbanekøretøjer i omsætning og for udstedelse af EU-sikkerhedscertifikater til jernbanevirksomheder, når det er fastsat i direktiv 2016/797/EU og direktiv 2016/798/EU.

Under forfølgelsen af disse mål tager Agenturet fuldt ud hensyn til Unionens udvidelse og de specifikke problemer, der er knyttet til jernbaneforbindelserne med tredjelande.

Til nr. 5

Det følger af jernbanelovens § 11, stk. 1, at lovens §§ 15, 21, 50-54, 57, 58, 60, 61, 64-79, 103 og kapitel 12 og 13 samt regler udstedt i medfør heraf, gælder for virksomheder, som er certificeret efter regler, der er fastsat efter § 11, stk. 2. Reglerne i §§ 50-54 finder dog kun anvendelse ved skader på ejendom eller

personer, der ikke befordres med virksomheder, som er certificeret efter regler, der er fastsat efter stk. 2. § 11, stk. 2, indeholder en bemyndigelse til at fastsætte regler for sikkerhedscertificering af virksomheder, som udfører kørsel på eget ansvar på jernbanenettet, og som ikke er omfattet af § 9 om tilladelse til at drive jernbanevirksomhed.

Formålet med den gældende stk. 1 er at sikre, at virksomheder, som certificeres til kørsel på eget ansvar efter regler, som udstedes i henhold til § 11, stk. 2, i en lang række tilfælde omfattes af samme regler som jernbanevirksomheder. Det betyder for eksempel, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har samme tilsynsbeføjelser over for alle virksomheder, som udfører kørsel på det åbne jernbanenet.

Det følger af den foreslåede § 11, stk. 1, 1. pkt., at §§ 15, 21, 39, 50-54, 57, 58, 61, 64, 67, 69, 71, 76, 76 a, 77, 79, 103 og kapitel 12 og 13 samt regler, der er udstedt i medfør heraf, gælder for virksomheder, som er certificeret efter regler, der er fastsat efter § 11 stk. 2.

Det betyder, at de bestemmelser, der foreslås i § 11, stk. 1, kommer til at gælde for virksomheder, der bliver certificeret i henhold til regler udstedt i medfør af § 11, stk. 2, selvom de ikke ellers er at betragte som jernbanevirksomheder.

Forslaget er en konsekvens af, at der med lovforslaget foreslås en ny § 39, en nyaffattelse af § 58, og en ny § 76 a. Forslaget om en ny § 39 om sikkerhedscertifikat for jernbanevirksomheder, som driver virksomhed på en bybane, og en nyaffattelse af § 58 om EU-sikkerhedscertifikat vil erstatte den gældende § 58, der i dag gælder for virksomheder, som er certificeret efter regler, der er fastsat efter § 11 stk. 2.

For certificerede virksomheder, der skal køre på den del af jernbanen, der ikke er en bybane, vil gælde, at de skal have et EU-sikkerhedscertifikat efter reglerne i den foreslåede § 58, og ansøgningen skal indgives gennem den elektroniske ansøgningsportal, jf. henvisningen til § 58 i den foreslåede § 60 c.

Det er ikke fundet nødvendigt at videreføre henvisningerne i § 11, stk. 1, til § 60 om ibrugtagningstilladelse, §§ 65, 66 og 68 om krav til sikkerhedsklassificerede funktioner mv., § 75 om forbud og § 78 om indberetning. Baggrunden for dette er, at disse bestemmelser gælder for de virksomheder, der er certificerede efter regler udstedt i medfør af § 11, stk. 2, uanset at de ikke fremgår af § 11, stk. 1.

§§ 70 og 72-74 om tilsyn og påbud skal fortsat gælde for virksomheder, der er certificeret efter § 11, stk. 2, men henvisningerne foreslås ikke videreført, idet det er fundet mere korrekt, at henvise til § 11, stk. 2, i disse bestemmelser. Lovforslaget indeholder forslag om ændring af disse bestemmelser i § 1, nr. 15-19.

Til nr. 6

Det følger af § 58, stk. 1, i jernbaneloven, at jernbanevirksomheder skal have et sikkerhedscertifikat, der udstedes af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen. Bybaner er omfattet af denne bestemmelse, jf. § 2, stk. 3 og 4, modsætningsvis. 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.

Det følger af den foreslåede § 39, stk. 1, at jernbanevirksomheder, som driver virksomhed på en bybane, skal have et sikkerhedscertifikat, der udstedes af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

Bybanerne er undtaget fra det omarbejdede interoperabilitetsdirektiv og det omarbejdede jernbanesikkerhedsdirektivs anvendelsesområde, og som konsekvens af dette foreslås det at videreføre kravet om et sikkerhedscertifikat i den gældende § 58 særskilt for jernbanevirksomheder, der vil drive virksomhed på en bybane.

Det følger af den foreslåede stk. 2, at transport-, bygnings- og boligministeren bemyndiges til at fastsætte

regler om kravene for at opnå sikkerhedscertifikater efter det foreslåede stk. 1, herunder regler om sikkerhedsledelsessystemer, oplysningspligt, gyldighedsperiode, dispensation, ændringer af 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.

Bestemmelsen viderefører bemyndigelsen i den gældende § 58, stk. 2.

I dag er bemyndigelsen udmøntet i bekendtgørelse nr. 147 af 30. januar 2017 om sikkerhedsgodkendelse og sikkerhedscertifikat på jernbaneområdet.

Den foreslåede bemyndigelse 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, eksempelvis det forhold, at der ikke er samme grænseoverskridende aspekt som på den konventionelle jernbane, samt at bybaner kører i blandet trafik.

Til nr. 7

Til § 39 a

Det følger af jernbanelovens § 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, jf. lovens § 2, stk. 3 og 4, modsætningsvis.

Det følger af den foreslåede *§ 39 a, stk. 1*, at infrastrukturforvaltere, som forvalter infrastruktur på en bybane, skal have en sikkerhedsgodkendelse, der udstedes af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen. Med bestemmelsen foreslås det at videreføre det gældende krav om, at det kræver sikkerhedsgodkendelse fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen at forvalte infrastruktur på en bybane i en særskilt bestemmelse.

Bybaner er undtaget fra det omarbejdede jernbanesikkerhedsdirektiv og det omarbejdede interoperabilitetsdirektivs anvendelsesområde, og på den baggrund foreslås det at videreføre de gældende regler for bybaner om sikkerhedscertifikater, godkendelse af infrastruktur og køretøjer. Reglerne i det omarbejdede jernbanesikkerhedsdirektiv 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.

Det følger af det foreslåede *stk. 2*, at transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter regler om kravene for at opnå sikkerhedsgodkendelser efter stk. 1, herunder regler om sikkerhedsledelsessystemer, oplysningspligt, gyldighedsperiode, dispensation og ændringer af godkendelser samt suspension og tilbagekaldelse. Hermed foreslås det 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 samt suspension og tilbagekaldelse.

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 § 39 b

Det følger af § 60, stk. 1, i jernbaneloven, at det kræver godkendelse fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen at tage jernbaneinfrastruktur, læsseenheder eller køretøjer på det danske jernbanenet i brug. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen godkender jernbaneinfrastruktur, læsseenheder og køretøjer. 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.

Bemyndigelsen i stk. 3 er i dag udmøntet ved bekendtgørelse nr. 653 af 8. maj 2015 om godkendelse af køretøjer på jernbanelområdet og bekendtgørelse nr. 661 af 8. maj 2015 om ibrugtagningstilladelse for delsystemer i jernbaneinfrastrukturen. Disse bekendtgørelser gælder for bybaner.

Det følger af den foreslåede § 39 b, stk. 1, at det kræver godkendelse fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen at tage jernbaneinfrastruktur eller køretøjer i brug på en bybane.

Bybanerne er fremover undtaget fra det omarbejdede inter-operabilitetsdirektiv og det omarbejdede jernbanesikkerhedsdirektivs anvendelsesområde. Derfor foreslås det at videreføre 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.

Jernbaneinfrastruktur omfatter i dag og vil også fremover omfatte vejvendte sikkerhedsforanstaltninger i niveauoverkørsler, jf. jernbanelovens § 3, stk. 1, nr. 5.

Det følger af den foreslåede stk. 2, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan udstede typegodkendelse til køretøjer efter den foreslåede stk. 1. Med bestemmelsen foreslås at videreføre Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens mulighed for at udstede en typegodkendelse for en serie af køretøjer af samme type.

Det følger af den foreslåede stk. 3, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen fastsætter regler om godkendelse af køretøjer og jernbaneinfrastruktur, herunder om at visse forhold kan undtages fra godkendelse. Med bestemmelsen foreslås at videreføre 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.

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 § 39 c

Det følger af jernbanelovens § 39, stk. 1, at transportministeren (nu transport-, bygnings- og boligministeren) kan fastsætte særlige regler om bybaner, herunder beløbsstørrelser for ansvarsforsikring, indberetning, kørestrøm, drifts- og trafikstyringsregler, tekniske krav samt helbreds- og kompetencekrav for bybaneførere. Det fremgår af bestemmelsens stk. 2, at transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte regler om særlige forhold for letbaner, der er skinnnebåren trafik, som både kan køre i vej efter færdselslovens regler og i eget tracé. Sådanne regler fastsættes efter forhandling med justitsministeren, hvis de regulerer forhold af betydning for kørsel på områder omfattet af færdselslovens § 1.

Bemyndigelsen i stk. 1 er i dag udmøntet ved bekendtgørelse nr. 576 af 30. maj 2017 om krav til sikkerhedsklassificerede funktioner på metro- og letbaneområdet og bekendtgørelse nr. 1181 af 22. september

2016 om indberetning af data vedrørende ulykker på letbaneområdet til Trafik- og Byggestyrelsen, og bemyndigelsen i stk. 2 er i dag udmøntet ved bekendtgørelse nr. 443 af 10. maj 2016 om krav til lyd- og lyssignaler for letbanekøretøjer ved kørsel på færdselslovens område.

Det følger af den foreslåede § 39 c, stk. 1, at transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter særlige regler om bybaner, herunder beløbsstørrelser for ansvarsforsikring, indberetning, kørestrøm, drifts- og trafikstyringsregler, tekniske krav og helbreds- og kompetencekrav for bybaneførere.

Hermed foreslås det at videreføre den gældende § 39, stk. 1, i en ny § 39 c, stk. 1. Baggrunden for dette er hensynet til strukturen i lovens kapitel 7. Med forslaget vil bestemmelsen fremgå til slut i kapitel 7.

Det er hensigten, at bemyndigelsen også fremover skal anvendes til at fastsætte regler for de særlige forhold, der gør sig gældende for bybaner, hvor der opstår behov herfor, f.eks. når letbaner anlægges og tages i brug. Disse regler kan omfatte forhold udover de, der følger af jernbaneloven. Der kan fastsættes regler om indberetning, det kan eksempelvis være om ulykker og hændelser. Herudover kan det eksempelvis nævnes, at regler om helbreds- og kompetencekrav for S-baneførere og for de personer, som udfører sikkerhedsklassificerede funktioner ved metroen, i dag er forskellige fra regler for letbaneførere.

S-baneførere er fortsat omfattet af jernbanelovens regler om helbreds- og kompetencekrav, jf. lovens § 2, stk. 3 og 4. Der vil kunne fastsættes særlige helbreds- og kompetencekrav for S-baneførere, hvis der fremadrettet opstår behov herfor. Der er i dag udarbejdet krav til letbaneførere og førere af metrokøretøjer, jf. bekendtgørelse nr. 576 af 30. maj 2017 om krav til sikkerhedsklassificerede funktioner på metro- og letbaneområdet, der ikke forventes ændret i forbindelse med lovens ikrafttræden.

Det følger af det foreslåede stk. 2, at transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter regler om særlige forhold for letbaner, der er skinnébåren trafik, som både kan køre i vej efter færdselslovens regler og i eget tracé.

Hermed foreslås det at videreføre den gældende § 39, stk. 2, i en ny § 39 c, stk. 2. Baggrunden for dette er hensynet til strukturen i lovens kapitel 7. Med forslaget vil bestemmelsen fremgå til slut i kapitel 7. Det er ikke fundet nødvendigt at videreføre sidste punktum om, at reglerne fastsættes efter forhandling med justitsministeren, da færdselsloven i dag ligger under Transport-, Bygnings- og Boligministeriets ressort. Herudover er der ingen ændring i gældende ret.

Den foreslåede bestemmelse definerer letbaner med henblik på at foretage en afgrænsning af letbanen i forhold til konventionelle jernbaner, idet letbaner er skinnébåren trafik, som både kan køre i vej efter færdselslovens regler og i eget tracé. Dette ændrer ikke på, at letbaner stadig er en del af bybanebegrebet i lovens § 3, stk. 1, nr. 3, der med lovforslaget bliver nr. 4.

Da letbanekøretøjer kører i vej efter færdselslovens bestemmelser, har Justitsministeriet reguleret forholdene nærmere ved lov nr. 1494 af 23. december 2014 om ændring af færdselsloven (Letbaner). Det bemærkes i den forbindelse, at det i færdselslovens § 1 er fastsat, at færdselsloven, hvor andet ikke er bestemt, gælder for færdsel på vej, som benyttes til almindelig færdsel af en eller flere færdselsarter. Vej er i færdselslovens § 2, nr. 28, defineret som vej, gade, cykelsti, fortov, plads, bro, tunnel, passage, sti eller lignende, hvad enten den er offentlig eller privat. Det er almindeligt antaget, at det afgørende for, om et areal er omfattet af afgrænsningen i færdselslovens § 1, er, om arealet benyttes til almindelig færdsel af en eller flere færdselsarter. Der må således lægges vægt på de faktiske forhold, og der må kræves en mere almindelig benyttelse, men det er tilstrækkeligt, at et enkelt af færdselselementerne – f.eks. fodgængere, cyklister eller bilister – benytter arealet. Det antages på den baggrund, at de områder i bybilledet, hvor letbanen kører, også er omfattet af færdselslovens vejbegreb.

Parallelt med jernbanelovens regulering regulerer færdselsloven således en række forhold, der relaterer sig til, at letbaner kører blandt andre trafikanter på færdselslovens område. Herunder vil en række adfærdsbestemmelser i færdselsloven finde anvendelse på letbaner og dens førere, ligesom færdselsloven regulerer andre trafikanters møde med letbanen.

Til nr. 8

Bestemmelsen vedrører perronovergange, som er i niveau med jernbaneskinnerne. Bestemmelsen vil således ikke finde anvendelse, hvor passage af sporene sker via gangbroer og tunneller eller andre overgange, som ikke er i niveau med skinnerne.

Det følger af den foreslåede § 47 a, stk. 1, 1. pkt., at personer, der skal passere en perronovergang, der er i niveau med jernbaneskinner, skal udvise særlig forsigtighed.

Den foreslåede bestemmelse indebærer, at personer, der skal passere en perronovergang, skal udvise særlig forsigtighed, uanset om der ved de enkelte perronovergange eller på de enkelte stationer advares om farerne ved at krydse perron-overgange og uafhængigt 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.

Ved særlig forsigtighed forstås, at en person, der vil krydse en perronovergang på niveau med jernbaneskinnerne, skal orientere sig grundigt, inden denne krydser overgangen. Personen skal ligeledes sikre sig, at krydsning af perronovergangen kan ske uhindret, og at krydsningen ikke sker med risiko for eget eller andres liv eller velbefindende.

En person, der skal krydse en perronovergang på niveau med jernbaneskinner, skal således f.eks. sikre sig, at overgangen kan krydses inden for rimelig tid, henset til en eventuel trængsel af passagerer, der krydser overgangen samtidigt.

Det følger af den foreslåede § 47 a, stk. 1, 2. pkt., at når sporene passeres, skal dette ske uden unødigt ophold.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at personer, der skal passere jernbanespor, skal gøre dette uden unødigt ophold, 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.

Bestemmelsen indebærer, at en person, der vil passere en perronovergang, skal gå lige over overgangen. Det vil ligeledes blive forbudt at gøre holdt eller tage ophold på en perronovergang, herunder for at tage imod familiemedlemmer eller bekendte eller for at arrangere bagage.

Den foreslåede bestemmelse angår udelukkende unødigt ophold. En person, der ikke er i stand til at krydse en perron-overgang uden at holde enkelte kortvarige pauser på vejen, vil således ikke handle i strid med forbuddet i den foreslåede § 47 a, stk. 1, 2. pkt.

Det følger af den foreslåede § 47 a, stk. 2, nr. 1, at passage af perronovergang i niveau med jernbaneskin-
ner ikke må finde sted, når det kan ses eller høres, at tog nærmer sig.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at der indføres et forbud mod at krydse en perronovergang, der er i niveau med skinnerne, såfremt det vurderes ud fra se- og høresans, at et tog er inden for rækkevidde. Forbuddet skal vurderes ud fra, hvad der lægefagligt betragtes som en høre- eller synssans inden for et normalspektrum.

Forbuddet indebærer således, at det vil være forbudt at krydse en perronovergang i niveau med jernbaneskiner, hvis en person med en hørelse, der betragtes som inden for normalen, kan høre, at et tog nærmer sig. Det samme gør sig gældende i forhold til at kunne se, at et tog nærmer sig.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at det vil være forbudt at krydse en perronovergang i niveau med jernbaneskiner, hvis en person, der vil krydse overgangen, kan se, at et tog er inden for rækkevidde, uanset at toget ikke kan høres endnu. Det samme gør sig modsætningsvis gældende, hvis toget kan høres, men ikke ses.

Forbuddet vil gælde samtlige perronovergange, der er i niveau med jernbaneskiner, og uanset om der ved den pågældende perronovergang advares om farene 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.

Det følger af den foreslåede § 47 a, stk. 2, nr. 2, 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 se eller høre, at toget nærmer sig.

Det følger af den foreslåede § 47 a, stk. 2, nr. 3, 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.

En tilkendegivelse af, at tog nærmer sig, kan f.eks. ske ved mundtlig besked om, at tog er inden for rækkevidde. Det kan endvidere ske ved fysisk tegngivning til de personer, der befinder sig perronovergangen.

Overtrædelse af den foreslåede § 47 a vil kunne straffes med bøde i medfør af den foreslåede § 120 a, jf. dette lovforslags § 1, nr. 47.

Til nr. 9

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. Det følger af den foreslåede bestemmelse, at andre aktører end de, der er nævnt i stk. 1, og som har potentiel indflydelse på sikker drift af jernbanesystemet, herunder fabrikanter, vedligeholdelsesvirksomheder, ihændehavere m.v., skal 1) iværksætte de nødvendige risikostyringsforanstaltninger, om nødvendigt i samarbejde med andre aktører, 2) 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, 3) træffe de nødvendige korrigerende foranstaltninger, hvis de inden for deres respektive kompetenceområder konstaterer eller underrettes om en sikkerhedsrisiko i forbindelse med mangler og konstruktionsmæssige fejl eller funktionsfejl ved teknisk udstyr, herunder også i strukturelt definerede delsystemer, med henblik på at udbedre den konstaterede sikkerhedsrisiko, og 4) underrette de relevante involverede parter om risikoen, hvis de inden for deres respektive kompetenceområder konstaterer eller underrettes om en sikkerhedsrisiko i forbindelse med mangler og konstruktionsmæssige fejl eller funktionsfejl ved teknisk udstyr, herunder også i strukturelt definerede delsystemer, med henblik på at sætte

disse parter i stand til at træffe de nødvendige korrigerende foranstaltninger, som sikrer at sikkerhedskrav til jernbanesystemet er opfyldt.

Den foreslåede bestemmelse har til hensigt at implementere det omarbejdede jernbanesikkerhedsdirektivs artikel 4, stk. 4 og 5. Artikel 4, stk. 4 og 5 i direktivet udvider den bestemmelse i det gældende jernbanesikkerhedsdirektiv om aktørernes ansvar på jernbaneområdet med krav om, at aktørerne skal foretage risikostyringsforanstaltninger, udbedring af konstaterede sikkerhedsrisiko og har underretningspligt til øvrige aktører på jernbaneområdet. Dette vil omfatte alle aktører, der har potentiel indflydelse på sikker drift af Unionens jernbanesystem. Ordet ”potentiel” stammer fra direktivet og er gengivet i forslagets ordlyd for at sikre en implementering, der ligger så tæt op ad direktivets ordlyd som muligt.

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, stk. 5, at aktøren træffer korrigerende foranstaltninger ved konstatering eller underretning om en sikkerhedsrisiko i forbindelse med mangler og konstruktionsmæssige fejl eller funktionsfejl ved teknisk udstyr. Ligeledes indeholder bestemmelsen krav om underretningspligt til andre involverede aktører ved opnåelse af kendskab til en sådan 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.

Der er med ordlyden af bestemmelsen tilsigtet en så direktivnær implementering som muligt.

Det foreslås at strafbelægge bestemmelsen. Der henvises i øvrigt til lovforslagets § 1, nr. 46 og de specielle bemærkninger hertil.

Til nr. 10

Det følger af jernbanelovens § 58, stk. 1, at jernbanevirksomheder skal have et sikkerhedscertifikat, der udstedes af Trafikstyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen). Transport-, bygnings- og boligministeren kan, jf. bestemmelsens stk. 2, fastsætte regler om kravene for at opnå sikkerhedscertifikater, herunder regler om sikkerhedsledelsessystemer, gyldighedsperiode, dispensation, ændringer af godkendelser og certifikater samt tilbagekaldelse. Denne bemyndigelse er udmøntet i bekendtgørelse nr. 147 af 30. januar 2017 om sikkerhedsgodkendelse og sikkerhedscertifikat på jernbaneområdet. Grundlaget for sikkerhedscertifikatet er et sikkerhedsledelsessystem. Ved et sikkerhedsledelsessystem forstås, den organisation og de systemer, som en jernbanevirksomhed etablerer for at opnå en sikker ledelse af sin virksomhed. Reglerne om sikkerhedscertifikater er en implementering af det gældende jernbanesikkerhedsdirektiv.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen udsteder i dag sikkerhedscertifikat del a) til virksomheder, hvis virksomhederne har implementeret et sikkerhedsledelsessystem. Del a) af sikkerhedscertifikatet vedrører kravet om, at virksomheden skal have et sikkerhedsledelsessystem, der opfylder nogle nærmere definerede krav, der fremgår af ovennævnte bekendtgørelses bilag I. Sikkerhedscertifikatets del a), der er 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 del a), hvis virksomheden har truffet forholdsregler med henblik på at opfylde de specifikke sikkerhedskrav for virksomhedens aktiviteter i Danmark i henhold til jernbaneloven.

De gældende regler om sikkerhedscertifikater gælder for bybaner.

Det følger af den foreslåede § 58, stk. 1, at jernbanevirksomheder skal have et EU-sikkerhedscertifikat, jf. dog § 39.

Baggrunden for forslaget om at ændre den gældende § 58 er, at det omarbejdede jernbanesikkerhedsdirektivs artikel 10, stk. 1, foreskriver, at en jernbanevirksomhed skal have et EU-sikkerhedscertifikat for at få adgang til jernbaneinfrastrukturen.

Reglerne i det omarbejdede jernbanesikkerhedsdirektiv medfører, at sikkerhedscertifikatet ikke længere skal bestå af en a) og en b) del, der udstedes af de nationale sikkerhedsmyndigheder. Fremover skal sikkerhedscertifikatet være et samlet EU-sikkerhedscertifikat.

Formålet med EU-sikkerhedscertifikatet er at bevise, at den pågældende jernbanevirksomhed har etableret et sikkerhedsledelsessystem, og at den kan drives sikkert inden for det planlagte driftsområde. Grundlaget for EU-sikkerhedscertifikatet vil også fremover være sikkerhedsledelsessystemet. Det nye jernbanesikkerhedsdirektiv foreskriver i artikel 9, stk. 3, hvilke grundelementer sikkerhedsledelsessystemet skal indeholde. Herudover har Europa-Kommissionen vedtaget Kommissionens delegerede forordning 2018/762/EU 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.

Ansøgningen skal som noget nyt indgives gennem den elektroniske ansøgningsportal, one-stop-shop. Der henvises i øvrigt til lovforslagets § 1, nr. 12 om forslaget til en ny § 60 c og de specielle bemærkninger hertil.

Den foreslåede § 58 vil ikke gælde for bybaner, jf. lovforslagets § 1, nr. 2.

Det følger af den foreslåede 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. En grænsestation er en station tæt på en landegrænse, som har tilsvarende netegenskaber og tilsvarende driftsregler. Baggrunden for forslaget er sammen med forslaget til resten af § 58 at gennemføre jernbanesikkerhedsdirektivets artikel 10.

Det følger af den foreslåede stk. 3, 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. Baggrunden for forslaget er sammen med forslaget til resten af § 58 at gennemføre jernbanesikkerhedsdirektivets artikel 10.

Det følger af den foreslåede stk. 4, at den, der ansøger om et EU-sikkerhedscertifikat i henhold til stk. 3, kan ansøge hos Agenturet eller Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

Det betyder, at ansøgeren er fri til at vælge den myndighed, som ansøgeren finder mest hensigtsmæssig i forhold til at behandle den konkrete ansøgning. Behandlingen af ansøgningen sker efter det samme regelsæt uanset, om det er Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen eller Agenturet, der behandler ansøgningen. Kravet om, at ansøgningen skal indgives gennem den elektroniske ansøgningsportal, one-stop-shop, gælder uanset, om det er Agenturet eller Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, der skal behandle ansøgningen.

Europa-Kommissionen har fastsat praktiske ordninger 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 2018/763/EU 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.

Det følger af det foreslåede *stk. 5*, at transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte regler om kravene for at opnå EU-sikkerhedscertifikater, herunder regler om sikkerhedsledelsessystemer, gyldighedsperiode, dispensation og ændringer af certifikater samt tilbagekaldelse.

Med dette forslag videreføres den gældende § 58, stk. 2, hvorefter transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte regler om kravene for at opnå sikkerhedscertifikater, herunder regler om sikkerhedsledelsessystemer, gyldighedsperiode, dispensation og ændringer af certifikater samt tilbagekaldelse. Bemyndigelsen er i dag som nævnt ovenfor 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.

Der er fastlagt fælles regler for myndighedstilsyn i Europa-Kommissionens delegerede forordning 2018/761/EU 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.

Til nr. 11

Det følger af jernbanelovens § 60, stk. 1, at det kræver godkendelse fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen at tage jernbaneinfrastruktur, læsseenheder eller køretøjer på det danske jernbaneland i brug. Det fremgår af stk. 2, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen godkender jernbaneinfrastruktur, læsseenheder og køretøjer, jf. stk. 1. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan herudover udstede typegodkendelse til køretøjer. I stk. 3 bemyndiges Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen til at fastsætte regler om godkendelse af køretøjer, jernbaneinfrastruktur og læsseenheder, herunder om at visse forhold kan undtages fra godkendelse. De nærmere regler om godkendelse, herunder om typegodkendelser, findes i bekendtgørelse nr. 653 af 8. maj 2015 om godkendelse af køretøjer på jernbaneområdet.

Reglerne gennemfører reglerne om godkendelse af jernbanekøretøjer i det gældende interoperabilitetsdirektiv, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/57/EF af 17. juni 2008 om interoperabilitet i jernbanesystemet i Fællesskabet.

De gældende regler for køretøjer gælder for bybaner.

Det følger af den foreslåede § 60, stk. 1, at det kræver køretøjsomsætningstilladelse at bringe et køretøj i omsætning i Danmark.

Baggrunden for forslaget er, at det omarbejdede interoperabilitetsdirektiv indeholder nye regler for godkendelse af køretøjer. Det omarbejdede interoperabilitetsdirektiv 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". Den terminologi, ibrugtagningstilladelse, der hidtil er anvendt i de gældende regler erstattes af begrebet køretøjsomsætningstilladelse.

Udover regler for godkendelse, det vil sige ibrugtagningstilladelse og typegodkendelse, af køretøjer indeholder jernbanelovens § 60 som nævnt ovenfor også regler om godkendelse, det vil sige ibrugtagningstilladelse, af jernbaneinfrastruktur og læsseenheder. Jernbanelovens § 60 foreslås ændret, så den alene indeholder regler om godkendelse af jernbanekøretøjer og samtidig er tilpasset de ændringer, der følger af det omarbejdede interoperabilitetsdirektiv.

Med lovforslaget følger, at reglerne om godkendelse af jernbaneinfrastruktur videreføres i en ny, særskilt bestemmelse. Der henvises i øvrigt til lovforslagets § 1, nr. 12 om forslag til en ny § 60 a og de specielle bemærkninger hertil.

Som følge af, at bybaner ikke længere er omfattet af jernbanesikkerhedsdirektivets og interoperabilitetsdirektivets anvendelsesområde, foreslås det at videreføre kravet om godkendelse af infrastruktur og køretøjer i den foreslåede § 39 b. Der henvises i øvrigt til lovforslagets § 1, nr. 7 om forslag til en ny § 39 b og de specielle bemærkninger hertil.

Det foreslås, at reglerne om godkendelse af læsseenheder ikke videreføres. Godkendelse af læsseenheder er ikke et EU-krav, og området er efterhånden så standardiseret, at der ikke vil være brug for yderligere godkendelser. Det vurderes derfor, 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 følger af det foreslåede *stk. 2*, at typegodkendelse er en betingelse for køretøjsomsætningstilladelsen. Typegodkendelsen skal udstedes senest samtidig med udstedelse af køretøjsomsætningstilladelsen.

Det fremgår af det omarbejdede interoperabilitetsdirektiv og Kommissionens gennemførelsesforordning 2018/545/EU af 4. april 2018 om praktiske bestemmelser for jernbanekøretøjsgodkendelses- og jernbanekøretøjstypegodkendelsesprocessen i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/797, at det er en forudsætning for at få en køretøjsomsætningsgodkendelse, at køretøjet er i overensstemmelse med en godkendt type.

Det følger af det foreslåede *stk. 3*, at køretøjsomsætningstilladelsen henholdsvis typegodkendelsen udstedes af Agenturet, hvis køretøjet skal have 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. En grænsestation er en station tæt på en landegrænse, som har tilsvarende netegenskaber og tilsvarende driftsregler.

En ansøgning om køretøjsomsætningstilladelse henholdsvis typegodkendelse med anvendelsesområde i mere end én medlemsstat skal afgøres af Agenturet.

Det omarbejde interoperabilitetsdirektiv medfører, at Agenturet fremover på lige fod med den nationale sikkerhedsmyndighed skal kunne godkende køretøjer, der skal bruges på jernbanenettet.

Når Agenturet skal behandle en ansøgning vil den nationale sikkerhedsmyndighed blive inddraget i forhold til at vurdere de notificerede nationale regler og den tekniske kompatibilitet mellem køretøjet og det nationale jernbanenet. I Danmark vil Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen blive inddraget i forhold til vurderingen af, hvorvidt de notificerede nationale regler, der regulerer samspillet mellem køretøjerne og den danske jernbaneinfrastruktur, er opfyldt. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen skal således, enten i samarbejde med Agenturet eller ved egen behandling, vurdere om køretøjet også kan anvendes på den danske jernbaneinfrastruktur. De notificerede nationale regler på køretøjsområdet fremgår af 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 arbejdskøretøjer på jernbanenettet.

Det følger af det foreslåede *stk. 4*, at køretøjsomsætningstilladelsen henholdsvis typegodkendelsen udstedes af Agenturet eller Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen i de tilfælde, hvor køretøjet alene skal have anvendelsesområde i Danmark.

Baggrunden for forslaget er, at det omarbejdede interoperabilitetsdirektiv medfører, at hvor køretøjet alene skal godkendes til at køre nationalt, kan køretøjsomsætningstilladelsen henholdsvis typegodkendelsen udstedes af både den nationale sikkerhedsmyndighed, i Danmark Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen og Agenturet.

Der er ikke tale om kørsel i flere medlemsstater, grænse-overskridende kørsel, hvis køretøjet benyttes til at køre til en grænsestation. En grænsestation er en station tæt på en landegrænse, som har tilsvarende netegenskaber og tilsvarende driftsregler.

De samme betragtninger som nævnt ovenfor til *stk. 3* om, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen vil blive inddraget i forhold til at vurdere de notificerede nationale regler og den tekniske kompatibilitet mellem køretøjet og det nationale jernbanenet, når det er Agenturet, der skal behandle ansøgningen, gælder tilsvarende for *stk. 4*.

Det følger af det foreslåede *stk. 5*, at den, der ansøger om en køretøjsomsætningstilladelse eller en typegodkendelse, kan ansøge hos Agenturet eller Trafik- Bygge- og Boligstyrelsen.

Det betyder, at ansøgeren selv kan vælge, hvem der skal udstede køretøjsomsætningstilladelsen henholdsvis typegodkendelsen. Ansøgeren vil frit kunne vælge mellem de to myndigheder alt efter, hvad ansøger finder er mest hensigtsmæssigt i forhold til behandling af den konkrete ansøgning.

Baggrunden for forslaget er, at det omarbejdede interoperabilitetsdirektiv medfører, at hvor køretøjet alene skal godkendes til at køre nationalt, kan ansøgeren selv vælge, om han vil have sin ansøgning behandlet af den nationale sikkerhedsmyndighed, i Danmark Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen eller Agenturet.

Kravet om, at ansøgningen skal indsendes via den elektroniske ansøgningsportal, gælder uanset, om det er Agenturet eller Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, der skal behandle ansøgningen. Behandlingen af ansøgningen vil ske efter det samme regelsæt uanset, om det er Agenturet eller Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, der behandler ansøgningen.

Der kræves 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.

Det følger af det foreslåede *stk. 6*, at Trafik-, Bygge og Boligstyrelsen kan fastsætte regler om køretøjsomsætningstilladelser og typegodkendelser, herunder om visse forhold kan undtages fra godkendelse.

Hermed foreslås det at videreføre Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens bemyndigelse til at fastsætte regler om køretøjsomsætningstilladelser og typegodkendelser, herunder om at kunne undtage visse forhold fra godkendelse. Det er hensigten, at bemyndigelsen skal anvendes i det omfang, der er behov for regler, der ikke dækkes af forordninger, som EU-Kommissionen udsteder.

Bemyndigelsen er som nævnt ovenfor 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 tilpasset de nye regler i det omarbejdede

interoperabilitetsdirektiv og Kommissionens gennemførelsesforordning 2018/545/EU af 4. april 2018 om praktiske bestemmelser for jernbanekøretøjsgodkendelses- og jernbanekøretøjstypogodkendelsesprocessen i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/797.

Til nr. 12

Til § 60 a

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 følger af den foreslåede § 60 a, stk. 1, at det kræver godkendelse fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen at tage jernbaneinfrastruktur i brug på det danske jernbanenet.

Bestemmelsen viderefører kravet om, at det kræver godkendelse fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen at tage jernbaneinfrastruktur i brug på det danske jernbanenet.

Det foreslås således, at reglerne om godkendelse af jernbaneinfrastruktur videreføres i sin egen paragraf i loven, da Agenturet ikke efter det omarbejdede interoperabilitetsdirektiv, 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 a.

Det følger af det foreslåede stk. 2, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan fastsætte regler om godkendelse af jernbaneinfrastrukturforhold, 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 omarbejdede interoperabilitetsdirektiv.

Det foreslås, at bemyndigelsen i den gældende § 60, stk. 3, for så vidt angår jernbaneinfrastruktur, videreføres i den foreslåede § 60 a, stk. 2.

Til § 60 b

Der findes ikke i dag krav om godkendelse af udbud vedrørende fast ERTMS-udstyr, det vil sige det fælles harmoniserede togkontrollsystem, European Rail Traffic Management System, hverken i interoperabilitetsdirektivet eller i jernbaneloven. Godkendelse af infrastruktur, herunder fast ERTMS-udstyr, er reguleret i bekendtgørelse nr. 661 af 8. maj 2015 om ibrugtagningstilladelse for delsystemer i jernbaneinfrastrukturen.

Det følger af den foreslåede § 60 b, stk. 1, 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.

Den nye Agenturforordning og det omarbejdede interoperabilitetsdirektiv medfører, at Agenturet fremover skal være ERTMS-systemmyndighed. I praksis betyder det, at Agenturet skal sikre harmoniseret gennemførelse af ERTMS i Unionen. Dette indebærer bl.a., at Agenturet som noget nyt skal godkende udbud vedrørende fast ERTMS-udstyr.

Anmodning om godkendelse skal indsendes ved anvendelse af den elektroniske ansøgningsportal, one-stop-shop, som Agenturet stiller til rådighed.

Det er hensigten at ændre bekendtgørelse nr. 661 af 8. maj 2015 om ibrugtagningstilladelse for delsystemer i jernbaneinfrastrukturen, så den bliver bragt i overensstemmelse med de nye regler i det omarbejdede interoperabilitetsdirektiv. Det skal bl.a. fremgå af bekendtgørelsen, at Agenturets udbudsgodkendelse skal indgå i Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens godkendelse af infrastruktur.

Det følger af det foreslåede *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 følger det af det foreslåede *stk. 3*, 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.

Det har ikke været hensigten med de nye EU-regler om udbudsgodkendelse at forsinke gennemførelsen af igangværende ERTMS-projekter, for hvilke udbuds- eller kontraktindgåelsesprocessen er afsluttet. Derfor indeholder det omarbejdede interoperabilitetsdirektiv overgangsregler i forhold til hvilke udbud, der skal godkendes. Det er disse regler, der foreslås implementeret i de foreslåede *stk. 2* og *3*. Denne bestemmelse vil betyde, at Banedanmarks Signalprogram, hvor de danske signalanlæg udskiftes med fast ERTMS-udstyr, ikke vil blive omfattet af kravet om Agenturets godkendelse af udbuddet, for så vidt angår de kontrakter, der allerede er indgået.

Det følger af det foreslåede *stk. 4*, at transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter nærmere regler om krav til ansøgningen i *stk. 1*. Det er hensigten at anvende bemyndigelsen til at fastsætte nærmere regler om krav til ansøgningen og proceduren herfor. Det omarbejdede interoperabilitetsdirektiv indeholder i artikel 19 bl.a. regler om krav til ansøgningen. For eksempel skal ansøgningen vedrørende individuelle ERTMS-projekter eller en kombination af projekter, en strækning, en gruppe af strækninger eller et net være ledsaget af et dossier. Dette skal indeholde udkastet til udbudsbetingelser eller beskrivelsen af de tekniske løsninger, der påtænkes, dokumentation for de betingelser, der er nødvendige for delsystemets tekniske og driftsmæssige kompatibilitet med de køretøjer, som forudsættes drevet i det relevante net, dokumentation for, at de tekniske løsninger, der påtænkes, er i overensstemmelse med de relevante TSI'er og andre relevante dokumenter såsom udtalelser fra de nationale sikkerhedsmyndigheder, verifikationserklæringer eller overensstemmelsesattester.

Til § 60 c

Der findes ikke i dag krav i jernbaneloven om, at ansøgninger skal indgives gennem en elektronisk ansøgningsportal. Ansøgning om sikkerhedscertifikater skal i dag 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 ansøgningsskema, jf. bekendtgørelse nr. 653 af 8. maj 2015 om godkendelse af køretøjer på jernbaneområdet. Agenturet behandler ikke ansøgninger i dag.

Det følger af den foreslåede *§ 60 c, stk. 1*, at ansøgning i henhold til §§ 58, 60 og 60 b skal indgives ved anvendelse af den elektroniske ansøgningsportal, one-stop-shop, som Agenturet stiller til rådighed.

Det omarbejdede jernbanesikkerhedsdirektiv og det omarbejdede interoperabilitetsdirektiv stiller som noget nyt krav om, at ansøgninger om EU-sikkerhedscertifikater, køretøjsomsætningstilladelser, typegodkendelser og forhåndsgodkendelser af ERTMS-udbud indgives igennem en ny elektronisk ansøgnings-

portal, one-stop-shop. På den baggrund foreslås indsat en ny bestemmelse i jernbaneloven om anvendelse af en elektronisk ansøgningsportal, one-stop-shop.

Der skal ansøges gennem den elektroniske ansøgningsportal uanset, om ansøgeren ansøger hos Agenturet eller Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen. Henvisningen til § 58 i den foreslåede § 11, stk. 1, betyder, at ansøgning om EU-sikkerhedscertifikater fra virksomheder, der ønsker certificering i henhold til § 11 med henblik på kørsel på den konventionelle jernbane, skal indgive deres ansøgning gennem den elektroniske ansøgningsportal.

Det følger af det foreslåede *stk. 2*, at transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte nærmere regler om anvendelse af den elektroniske ansøgningsportal, one-stop-shop.

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 på en sådan måde, at den tager højde for eventuelle retningslinjer, der måtte fastsættes af Agenturet for one-stop-shoppen eller findes i regler udstedt af EU-Kommissionen.

Til nr.13

Det følger af jernbanelovens § 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 har ikke fastsat krav i dag. 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, jf. stk. 5.

Det følger af den foreslåede § 61, *stk. 1*, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen godkender de sikkerhedsregler, herunder trafikale sikkerhedsregler, som infrastrukturforvaltere udarbejder, jf. dog stk. 3.

Der findes i dag i § 61 mulighed for, at der kan fastsættes regler om, hvilke krav, der skal være opfyldt 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 på den baggrund at nyaffatte § 61, så de trafikale sikkerhedsregler ligestilles med sikkerheds-

reglerne. Samtidig vil begrebet ”sikkerhedsregler” fremover anvendes som samlet betegnelse for alle typer sikkerhedsregler.

Bestemmelsen viderefører - sammen med det foreslåede stk. 2 - den gældende § 61, stk. 1 og 4, for så vidt angår infrastrukturforvaltere. For overskuelighedens skyld er det fundet hensigtsmæssigt at samle de to stykker i et. Infrastrukturforvaltere udarbejder både sikkerhedsregler og trafikale sikkerhedsregler, mens jernbanevirksomheder kun udarbejder trafikale sikkerhedsregler. Samtidig introduceres begrebet sikkerhedsregler som samlet betegnelse for alle typer af sikkerhedsregler. I den gældende bestemmelse anvendes begrebet ”sikkerhedsregler” og ”trafikale sikkerhedsregler” som to forskellige typer af sikkerhedsregler, men da den naturlige sproglige forståelse af ”sikkerhedsregler” er et overbegreb, er det fundet hensigtsmæssigt, at loven afspejler dette.

Det følger af det foreslåede *stk. 2*, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen godkender jernbanevirksomheders trafikale sikkerhedsregler, jf. dog *stk. 3*.

Bestemmelsen gennemfører den gældende § 6, stk. 4, for så vidt angår jernbanevirksomheder.

Det følger af det foreslåede *stk. 3*, at infrastrukturforvaltere kan udarbejde og ændre egne sikkerhedsregler, herunder trafikale sikkerhedsregler, i henhold til virksomhedens sikkerhedsledelsessystem uden Trafik-, Bygge og Boligstyrelsens godkendelse, hvis de krav, der er fastsat i medfør af *stk. 4*, er opfyldt. Tilsvarende gælder for jernbanevirksomheder i forbindelse med udarbejdelse og ændring af trafikale sikkerhedsregler.

Bestemmelsen udvider den gældende § 61, stk. 2, der i dag kun gælder for sikkerhedsregler, til også at omfatte trafikale sikkerhedsregler. Hermed sidestilles de trafikale sikkerhedsregler med sikkerhedsreglerne.

Det følger af det foreslåede *stk. 4*, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen fastsætter regler om, hvilke krav infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder skal opfylde for, at de kan udarbejde og ændre sikkerhedsregler, herunder trafikale sikkerhedsregler, i henhold til deres sikkerhedsledelsessystem uden Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens godkendelse, herunder regler om krav om brug af uafhængig tredjeparts vurdering i forbindelse med udarbejdelse og ændringer af sikkerhedsregler, herunder trafikale sikkerhedsregler.

Bestemmelsen viderefører den gældende § 61, stk. 3, med den udvidelse, at bestemmelsen fremover også vil omfatte trafikale sikkerhedsregler. Det er i forbindelse med nyaffattelsen fundet hensigtsmæssigt at præcisere, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan stille krav om, at der skal anvendes assessor i forbindelse med udarbejdelse af nye eller ændringer af sikkerhedsregler, herunder trafikale sikkerhedsregler, i de tilfælde, hvor sikkerhedsreglerne, herunder 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 følger af den foreslåede § 61, *stk. 5*, at transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte nærmere regler om forholdene i *stk. 1* og *2*.

Det er hensigten, at bestemmelsen kan udmøntes, såfremt det findes nødvendigt at fastsætte nærmere regler om godkendelsen.

Den foreslåede § 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.

Det bemærkes, 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.

Til nr. 14

Den gældende jernbanelovs § 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, jf. §§ 60 og 61, skal bruge en uafhængig tredjeparts vurdering i forbindelse med ansøgning om godkendelsen.

Henvisningen til §§ 60 og 61 i § 64, stk. 1, foreslås ændret til en henvisning til §§ 39 b, 60, 60 a og 61.

Den foreslåede ændring er en konsekvensrettelse som følge af, at reglerne i den gældende § 60 opsplittes i særskilte bestemmelser, jf. lovforslagets § 1, nr. 7, om § 39 b, og nr. 11-13. Der er ikke tilsigtet anden ændring.

Til nr. 15 og 16

Der findes regler om tilsyn i jernbanelovens §§ 70 og 71. Det følger af § 70, stk. 1, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen fører tilsyn med, at indehaveren af et sikkerhedscertifikat, jf. § 58, eller en sikkerhedsgodkendelse, jf. § 59, overholder betingelserne herfor.

Det følger af den foreslåede ændring af § 70, *stk. 1*, at det foreslås at ændre ”sikkerhedscertifikat, jf. § 58,” til: ”sikkerhedscertifikat, jf. § 11, stk. 2, og § 39, EU-sikkerhedscertifikat, jf. § 11, stk. 2, og § 58,” og ”sikkerhedsgodkendelse, jf. 59,” ændres til: ”sikkerhedsgodkendelse, jf. § 39 b og § 59”.

Forslaget er en konsekvens af 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. 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 ifølge det omarbejdede jernbanesikkerhedsdirektiv den nationale sikkerhedsmyndighed, i Danmark 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 nationale sikkerhedsmyndighed fører tilsyn efter de principper, der gælder for tilsyn, herunder Europa-Kommissionens delegerede forordning 2018/761/EU 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 den nye agenturforordning, Europa-Parlamentets og Rådets forordning 2016/796/EU af 11. maj 2016 om Den Europæiske Unions Jernbaneagentur og om ophævelse af forordning nr. 881/2004.

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 omarbejdede jernbanesikkerhedsdirektivs artikel 17, stk. 5, anmode Agenturet om at begrænse eller tilbagekalde det pågældende EU-sikkerhedscertifikat, som Agenturet har udstedt. En

eventuel tvist mellem den nationale sikkerhedsmyndighed og Agenturet i den forbindelse afgøres af et klagenævn, der nedsættes af Agenturet.

Som følge af at lovforslaget indeholder forslag til en særskilte bestemmelse om kravet om sikkerhedsgodkendelsen for bybaner, jf. den foreslåede § 39 b, foreslås det at tilføje en henvisning til denne bestemmelse i § 70, stk. 1. Forslaget er alene en lovteknisk konsekvensrettelse, der ikke ændrer på gældende ret.

Der foreslås ligeledes en lovteknisk ændring, hvorefter § 11, stk. 2, tilføjes. Der er ikke tilsigtet en ændring i gældende ret. Der henvises i øvrigt lovforslagets § 1, nr. 5 og de specielle bemærkninger hertil.

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, uddannelseskra, 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.

Det følger af den foreslåede ændring af § 70, *stk. 2*, at der efter ”sikkerhedscertifikat” indsættes ”, EU-sikkerhedscertifikat”.

Med denne ændring sikres det, 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.

Tilsynet finansieres af virksomhederne selv gennem en afgift, jf. jernbanelovens § 109.

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.

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

Det følger af den foreslåede § 72, at opfylder indehaveren af et sikkerhedscertifikat, jf. § 11, stk. 2, og § 39, et EU-sikkerhedscertifikat, jf. § 11, stk. 2, og § 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. Det samme gælder for indehavere af en godkendelse eller en omsætningstilladelse, jf. §§ 39 b, 60 og 60 a.

Da sikkerhedscertifikater ikke udstedes af Agenturet i dag, er det nødvendigt at ændre ordlyden i bestemmelsen 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.

Med den foreslåede ændring af § 72, tilpasses bestemmelsen 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, uanset om EU-certifikaterne er udstedt af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen eller af Agenturet.

Herudover indebærer forslaget en konsekvensrettelse som følge af den foreslåede ændring af jernbanelovens § 60. Der henvises i øvrigt til lovforslagets § 1, nr. 11-12 og de specielle bemærkninger hertil.

Der foretages med forslaget ligeledes en lovteknisk ændring, hvorefter § 11, stk. 2, tilføjes i § 72. Der er ikke tilsigtet en ændring i gældende ret. Der henvises i øvrigt til lovforslagets § 1, nr. 5 og de specielle bemærkninger hertil.

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 i §§ 72-75 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.

Det følger af § 73, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen 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. Det følger af stk. 2, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen efter udløbet af tidsfristen om nødvendigt kan lade disse foranstaltninger udføre for indehaverens, jf. stk. 1, regning. Er de sikkerhedsmæssige forhold uforsvarlige, kan det i et påbud fastsættes, at driften skal indstilles eller begrænses, indtil påbuddet er efterkommet.

Det betyder, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen ifølge den gældende § 73 kan 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 i § 73, *stk. 1*, at ændre ”sikkerhedscertifikat, jf. § 58,” til: ”sikkerhedscertifikat, jf. § 11, stk. 2, et § 39, EU-sikkerhedscertifikat, jf. § 11, stk. 2, og § 58,” og at ”sikkerhedsgodkendelse, jf. 59,” ændres til: ”sikkerhedsgodkendelse, jf. § 39 b og § 59”.

Dermed tilføjes ordet ”EU-sikkerhedscertifikat” i § 73, stk. 1. 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.

Da sikkerhedscertifikater ikke udstedes af Agenturet i dag, er det nødvendigt at ændre ordlyden i bestemmelsen 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.

Som følge af at kravet om sikkerhedsgodkendelsen for bybaner med forslaget får en særskilt bestemmelse

se, jf. forslaget til en ny § 39 b, foreslås endvidere at tilføje en henvisning til denne bestemmelse. Det er alene en lovteknisk konsekvensrettelse, der ikke ændrer på gældende ret.

Der foretages med forslaget ligeledes en lovteknisk ændring, hvorefter § 11, stk. 2, tilføjes. Der er ikke tilsigtet en ændring i gældende ret. Der henvises i øvrigt til lovforslagets § 1, nr. 5 og de specielle bemærkninger hertil.

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 i §§ 72-75 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.

Det følger af § 74, at ved konstatering af forhold, der udgør en risiko for jernbanesikkerheden, kan Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen 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 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 følger endvidere af stk. 2, at ved konstatering af forhold, der udgør en risiko for sikkerheden for vejtrafikken i niveauoverkørsler, kan Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen udstede påbud til infrastrukturforvalteren 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 følger af stk. 3, at efter udløbet af tidsfristen kan Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen om nødvendigt lade disse foranstaltninger udføre for indehaverens, jf. stk. 1, eller infrastrukturforvalterens, jf. stk. 2, regning.

Det betyder, 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 i § 74, *stk. 1*, at ”sikkerhedscertifikat, jf. § 58,” ændres til: ”sikkerhedscertifikat, jf. § 11, stk. 2, et § 39, EU-sikkerhedscertifikat, jf. § 11, stk. 2, og § 58,” og ”sikkerhedsgodkendelse, jf. 59,” ændres til: ”sikkerhedsgodkendelse, jf. § 39 b og § 59”.

Med andre ord foreslås det at tilføje ordet ”EU-sikkerhedscertifikat” i § 74, stk. 1. 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.

Da sikkerhedscertifikater ikke udstedes af Agenturet i dag, er det nødvendigt at ændre ordlyden i bestemmelserne til den nye terminologi, EU-sikkerhedscertifikater, 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.

Som følge af at kravet om sikkerhedsgodkendelsen for bybaner med forslaget får en særskilt bestemmel-

se, jf. den foreslåede § 39 b, foreslås endvidere at tilføje en henvisning til denne bestemmelse. Det er alene en lovteknisk konsekvensrettelse, der ikke ændrer på gældende ret.

Der foretages ligeledes en lovteknisk ændring, hvorefter § 11, stk. 2, tilføjes. Der er ikke tilsigtet en ændring i gældende ret. Der henvises i øvrigt til lovforslagets § 1, nr. 5 og de specielle bemærkninger hertil.

Til nr. 20

Det følger af jernbanelovens § 76, 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 følger af den foreslåede § 76 a, at 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.

Baggrunden for den foreslåede bestemmelse er, at det fremover også vil være nødvendigt at have hjemmel til at udveksle oplysninger med Agenturet. Det følger af artikel 17, stk. 5, i det omarbejdede jernbanesikkerhedsdirektiv, 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 det omarbejdede jernbanesikkerhedsdirektivs 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 det omarbejdede interoperabilitetsdirektivs artikel 21, stk. 5.

Det er hensigten, at den foreslåede bestemmelse skal give hjemmel til, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan udveksle alle nødvendige oplysninger med Agenturet 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.

Til nr. 21

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

Det følger af den foreslåede ændring af bestemmelsen i § 82, jf. den foreslåede nye stk. 4, at hvis Havarikommissionen indleder 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, tilskadedkomne og materielle skader.

Det foreslåede nye stykke i § 81 har baggrund i artikel 25, stk. 1, i det omarbejdede jernbanesikkerhedsdirektiv. Det fremgår af artikel 25, stk. 1, at det nationale undersøgelsesorgan (i Danmark Havarikommisionen for Civil Luftfart og Jernbane) skal underrette Agenturet inden for syv dage efter, at der er truffet afgørelse om at indlede en undersøgelse. Undersøgelsesorganet skal i den forbindelse oplyse Agenturet om en række detaljer vedrørende tildragelsen.

Begrebet ”tildragelse” er en samlet betegnelse for alvorlige ulykker, ulykker og hændelser, som Havarikommisionen skal eller kan undersøge i medfør af § 81, stk. 1-3.

En ”alvorlig ulykke” er i bemærkningerne til § 81, stk. 2, jf. Folketingstidende 2014-15 (1. samling), s. 79, defineret som alle togsammenstød eller togafsporinger, som resulterer i mindst én dræbt eller mindst fem alvorligt tilskadedkomne eller omfattende skade på rullende materiel, infrastruktur eller miljø, personskader som følge af rullende materiel i bevægelse, brand og enhver anden lignende ulykke med indlysende konsekvenser for reguleringen af jernbanesikkerheden eller sikkerhedsledelsen. Ved ”omfattende skade” forstås en skade, der af Havarikommisionen umiddelbart kan vurderes til mindst 2 mio. EUR i alt.

En ”ulykke” er i bemærkningerne til § 81, stk. 2, jf. Folketingstidende 2014-15 (1. samling), s. 79, defineret som en uønsket eller utilsigtet pludselig hændelse eller en specifik kæde af sådanne hændelser, der har skadelige følger; sammenstød, afsporinger, ulykker på jernbaneoverskæringer (i lovforslagets forstand niveauoverkørsler), personskader som følge af rullende materiel i bevægelse, brand m.v.

En ”hændelse” er i bemærkningerne til § 81, stk. 2, jf. Folketingstidende 2014-15 (1. samling), s. 79, defineret som enhver anden tildragelse end en ulykke eller en alvorlig ulykke, der er forbundet med togdrift, og som berører sikkerheden herved. Det kunne være i form af skade på personer, materiel eller jernbaneinfrastruktur. Endvidere forstås hændelser som tilfælde, hvor trafiksikkerheden har været udsat for fare eller kunne være blevet udsat for fare samt hændelser med farligt gods, der lækker.

Til nr. 22

Det følger af jernbanelovens § 82, stk. 1, 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, jf. § 82, stk. 2. Herudover skal Trafik- Bygge- og Boligstyrelsen omgående underrette Havarikommisionen om de ulykker og hændelser på jernbaneområdet, som Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen bliver bekendt med, jf. § 82, stk. 3. Transport-, bygnings- og boligministeren er bemyndiget til at fastsætte nærmere regler om underretningspligt og rapportering af ulykker og hændelser på jernbaneområdet, jf. § 82, stk. 4.

Det følger af den foreslåede ændring af bestemmelsen i § 82, at der indsættes et nyt stk. 4 og et nyt stk. 5.

Det fremgår af den foreslåede § 82, *stk. 4*, at de pågældende jernbanevirksomheder, infrastrukturforvaltere og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen omgående vil skulle videregive alle tilgængelige oplysninger om ulykken eller hændelsen til Havarikommisionen.

Bestemmelsen vil indebære, 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 videregive oplysningerne til Havarikommisionen.

Den foreslåede § 82, stk. 4, har baggrund i det omarbejdede jernbanesikkerhedsdirektivs artikel 22, stk. 3, hvori der stilles krav om, at medlemsstaterne fastlægger bestemmelser om, at jernbanevirksomheder,

infrastrukturforvaltere og i givet fald den nationale sikkerhedsmyndighed bl.a. er forpligtet til omgående at viderebringe alle tilgængelige oplysninger om ulykker og hændelser til det nationale undersøgelsesorgan.

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

Pligten til omgående at videregive alle tilgængelige oplysninger om ulykken eller hændelsen til Havarikommissionen vil gælde uafhængigt af jernbanevirksomheders og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens pligt til at underrette Havarikommissionen om ulykker eller hændelser på jernbaneområdet i medfør af jernbanelovens § 82, stk. 1-3. Den underretning, der skal ske 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 det foreslåede stk. 4 vil begrebet ”ulykke” omfatte både alvorlige og øvrige ulykker.

En ”alvorlig ulykke” er i bemærkningerne til § 81, stk. 2, jf. Folketingstidende 2014-15 (1. samling), s. 79, defineret som alle togsammenstød eller togafsporinger, som resulterer i mindst én dræbt eller mindst fem alvorligt tilskadekomne eller omfattende skade på rullende materiel, infrastruktur eller miljø, personskader som følge af rullende materiel i bevægelse, brand og enhver anden lignende ulykke med indlysende konsekvenser for reguleringen af jernbanesikkerheden eller sikkerhedsledelsen. Ved ”omfattende skade” forstås en skade, der af Havarikommissionen umiddelbart kan vurderes til mindst 2 mio. EUR i alt.

En ”ulykke” er i bemærkningerne til § 81, stk. 2, jf. Folketingstidende 2014-15 (1. samling), s. 79, defineret en uønsket eller utilsigtet pludselig hændelse eller en specifik kæde af sådanne hændelser, der har skadelige følger; sammenstød, afsporinger, ulykker på jernbaneoverskæringer (i lovforslagets forstand niveauoverkørsler), personskader som følge af rullende materiel i bevægelse, brand m.v.

En ”hændelse” er i bemærkningerne til § 81, stk. 2, jf. Folketingstidende 2014-15 (1. samling), s. 79, defineret som enhver anden tildragelse end en ulykke eller en alvorlig ulykke, der er forbundet med togdrift, og som berører sikkerheden herved. Det kunne være i form af skade på personer, materiel eller jernbaneinfrastruktur. Endvidere forstås hændelser som tilfælde, hvor trafiksikkerheden har været udsat for fare eller kunne være blevet udsat for fare samt hændelser med farligt gods, der lækker.

Det Transport-, Bygnings- og Boligministeriets opfattelse, at begrebet ”omgående” skal forstås som øjeblikkeligt eller med det samme.

Det forudsættes, at reglerne i databeskyttelsesforordningen og databeskyttelsesloven vil blive iagttaget i forbindelse med eventuelle behandlinger af personoplysninger foranlediget af, at jernbanevirksomheder vil skulle videregive alle tilgængelige oplysninger om ulykken eller hændelsen til Havarikommissionen i medfør af det foreslåede stk. 4.

En af de måder, som Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan modtage oplysninger om ulykker og hændelser på jernbaneområdet, er gennem indberetninger. Det følger af jernbanelovens § 78, stk. 1, at virksomheder på jernbaneområdet skal give indberetning til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen 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 Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen om ulykker og forløbere for ulykker samt sikkerhedsmæssige uregelmæssigheder på jernbaneområdet, jf. jernbanelovens § 78, stk. 2.

Reglerne om indberetningspligten er nærmere fastsat med hjemmel i jernbanelovens § 78, stk. 5, hvoraf følger, at transport-, bygnings- og boligministeren 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 medføre, at ansatte i Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen forpligtes til at videregive oplysninger til Havarikommisionen, selvom oplysningerne er indberettet til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen og omfattet af tavshedspligten i jernbanelovens § 78, stk. 4. En videregivelse til Havarikommisionen af oplysninger, som er omfattet af tavshedspligten i § 78, stk. 4, vil dog ikke være et brud på tavshedspligten, da Havarikommisionen ikke vil skulle anses for at være uvedkommende.

Det følger af den foreslåede *stk. 5*, at Havarikommisionen hurtigst muligt og under alle omstændigheder senest to måneder efter modtagelse af meddelelsen om ulykken eller hændelsen træffer afgørelse om, hvorvidt undersøgelse skal indledes.

Havarikommisionen har ikke i medfør af jernbanelovens nugældende bestemmelser pligt til inden for en given tidsramme at beslutte, om øvrige ulykker eller hændelser skal undersøges eller ej. Havarikommisionen vil således ud fra den foreslåede bestemmelse blive underlagt senest to måneder efter en ulykke eller hændelse at træffe afgørelse om, hvorvidt en undersøgelse skal indledes eller ej.

Den foreslåede bestemmelse har baggrund i artikel 22, stk. 3, i det omarbejdede jernbanesikkerhedsdirektiv, hvoraf fremgår, at det nationale undersøgelsesorgan hurtigst muligt og under alle omstændigheder senest to måneder efter modtagelse af meddelelse om en ulykke eller hændelse træffer afgørelse om at indlede undersøgelsen.

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

Til nr. 23

Det følger af jernbanelovens § 83, stk. 1, at Havarikommisionen bestemmer omfanget af og formen for de undersøgelser, der foretages i anledning af en ulykke eller hændelse på jernbaneområdet, jf. dog stk. 2. Det følger af § 83, stk. 2, at transport-, bygnings- og boligministeren på ethvert tidspunkt kan pålægge Havarikommisionen at foretage yderligere undersøgelser i en sag.

Det følger af den foreslåede ændring af bestemmelsen i § 83, stk. 1, at der i § 83, stk. 1 efter »jf. dog stk. 2« indsættes: »- 6«.

Ændringen vil medføre, at Havarikommisionen bestemmer omfanget af og formen for de undersøgelser, der foretages i anledning af en ulykke eller hændelse på jernbaneområdet, dog henset til bestemmelser i § 83, stk. 2-6. I § 83, stk. 2-6, foreslås rammerne for Havarikommisionen nærmere reguleret for

så vidt angår spørgsmålet om placering af skyld eller erstatningsansvar, andre aktørers mulighed for at fremlægge relevante tekniske oplysninger, hensyntagen til ofrene og deres familier samt høring og underretning om undersøgelsens resultater.

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 jernbaneanrådet, men Havarikommissionen vil fremadrettet også skulle følge de krav, som følger af § 83, stk. 2-6.

Kravene i § 83, stk. 2-6, er nærmere beskrevet i lovforslagets § 1, nr. 24 og bemærkningerne hertil.

Til nr. 24

Det følger af § 83 i jernbaneloven, at Havarikommissionen bestemmer omfanget af og formen for de undersøgelser, der foretages i anledning af en ulykke eller hændelse på jernbaneanrådet, jf. dog stk. 2. Det følger af § 83, stk. 2, at transport-, bygnings- og boligministeren på ethvert tidspunkt kan pålægge Havarikommissionen at foretage yderligere undersøgelser i en sag. Af § 83, stk. 3 fremgår det, at Havarikommissionen kan genoptage en afsluttet undersøgelse, såfremt der fremkommer nyt og væsentligt materiale i sagen.

Det følger af den foreslåede ændring af bestemmelsen i § 83, at der indsættes et nyt stk. 2-5, og at det nuværende stk. 2 herefter bliver til stk. 6.

Det følger af den foreslåede § 83, *stk. 2*, at Havarikommissionens undersøgelser under ingen omstændigheder vedrører spørgsmålet om placering af skyld eller erstatningsansvar.

Jernbanelovens § 83 foreslås ændret, som følge af at det i det omarbejdede jernbanesikkerhedsdirektivs artikel 20, stk. 4, fremgår, at det nationale undersøgelsesorgans undersøgelse under ingen omstændigheder må vedrøre spørgsmålet om placering af skyld eller erstatningsansvar.

Den foreslåede bestemmelse medfører, at en sikkerhedsmæssig undersøgelse bør holdes adskilt fra enhver retslig efterforskning af samme ulykke eller hændelse. Alvorlige ulykker på jernbanerne er sjældne, men 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 følger af den foreslåede § 83, *stk. 3*, 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.

Bestemmelsen foreslås ændret med henblik på at indføre kravet i jernbanesikkerhedsdirektivets artikel 23, stk. 3, om, at de pågældende aktører skal gives mulighed for at fremlægge relevante tekniske oplysninger for på den måde at forbedre undersøgelsesrapportens kvalitet.

Bestemmelsen indebærer, at Havarikommissionen vil skulle tage imod tekniske oplysninger, som 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 fremlægger.

Det fremgår imidlertid af artikel 20, stk. 3, i det omarbejdede jernbanesikkerhedsdirektiv, at omfanget og procedurerne for undersøgelserne fastlægges af undersøgelsesorganet under hensyn artikel 21 og 23 og

afhængigt af, hvilke erfaringer man forventer at kunne drage af ulykken eller hændelsen med henblik på forbedring af sikkerheden.

Da Havarikommissionen vil skulle fastlægge omfanget og procedurerne for undersøgelserne, vil Havarikommissionen have betydelige frihedsgrader i forhold til at vurdere, hvilke oplysninger Havarikommissionen vil lægge til grund i sine undersøgelser, og i forhold til i hvilket omfang Havarikommissionen aktivt vil indhente de pågældende oplysninger. Det vil derfor være op til Havarikommissionen at vurdere, om Havarikommissionen f.eks. gennem en høring vil give parterne mulighed for at fremlægge tekniske oplysninger. Det vil i så fald være op til Havarikommissionen at vurdere, hvilke parter Havarikommissionen i så fald ønsker at høre.

Havarikommissionen vil dog i vurderingerne skulle tage hensyn til, at Havarikommissionen under undersøgelsen navnligt bør holde de parter, som efter Havarikommissionens bedømmelse har et sikkerhedsrelateret ansvar, ajour om undersøgelsens fremskridt. Formålet er, at Havarikommissionen herved vil kunne modtage eventuelle yderligere relevante oplysninger og vil kunne blive orienteret om forskellige holdninger til Havarikommissionens arbejde, så Havarikommissionen vil kunne fuldføre sin undersøgelse på den mest hensigtsmæssige måde. Det bør imidlertid stå Havarikommissionen frit for at vælge, hvilke oplysninger kommissionen deler med de pågældende parter.

Herudover bør Havarikommissionen i vurderingerne tage hensyn til hvilke erfaringer, man forventer at kunne drage af ulykken eller hændelsen med henblik på forbedring af sikkerheden.

Det følger af den foreslåede § 83, stk. 4, at Havarikommissionen skal tage hensyn til ofrenes og deres families rimelige behov og holde dem underrettet om de fremskridt, der er gjort i undersøgelsen.

§ 83, stk. 4 foreslås indsat med henblik på at implementere et enslydende krav i det omarbejdede jernbanesikkerhedsdirektivs artikel 20, stk. 3, 3. pkt.

Bestemmelsen har til formål at sikre, at Havarikommissionen tager hensyn til eventuelle ofres og deres pårørendes behov, herunder deres rimelige oplysningsbehov.

Familiebegrebet er ikke defineret i det omarbejdede jernbanesikkerhedsdirektiv. Betegnelsen ”rimelige behov” er ligeledes ikke defineret i det omarbejdede jernbanesikkerhedsdirektiv.

Det fremgår imidlertid af det omarbejdede jernbanesikkerhedsdirektivs artikel 20, stk. 3, at omfanget og procedurerne for undersøgelserne fastlægges af undersøgelsesorganet under hensyntagen til artikel 21 og 23 og afhængigt af hvilke erfaringer, man forventer at kunne drage af ulykken eller hændelsen med henblik på forbedring af sikkerheden.

På baggrund af ordlyden i det omarbejdede jernbanesikkerhedsdirektivs artikel 20, stk. 3, vil afgrænsningen af familiebegrebet efter Transport-, Bygnings- og Boligministeriets opfattelse skulle foretages af Havarikommissionen, dog således at begrebet fortolkes i overensstemmelse med betydningen og formålet i det omarbejdede jernbanesikkerhedsdirektiv, herunder eventuelle domstolsfortolkninger. Det samme gør sig gældende, for så vidt angår afgrænsningen af begrebet ”rimelige behov”.

Det er ligeledes Transport-, Bygnings- og Boligministeriets opfattelse, at afgrænsningen af familiebegrebet vil skulle bero på en konkret vurdering i det enkelte tilfælde. Havarikommissionen vil kunne tage hensyn til ofrenes og deres familiers individuelle ønsker ved vurderingen af rimelige behov.

Det følger af den foreslåede § 83, stk. 5, at Havarikommissionen hører og underretter alle parter om undersøgelsens resultater.

Den foreslåede ændring har baggrund i artikel 20, stk. 3, 1. pkt., i det omarbejdede jernbanesikkerhedsdi-

rektiv, hvoraf det fremgår, at undersøgelsen gennemføres under størst mulig åbenhed, så alle parter får mulighed for at blive hørt og underrettet om resultaterne.

Partsbegrebet er ikke defineret i det omarbejdede jernbanesikkerhedsdirektiv.

Det fremgår imidlertid af direktivets artikel 20, stk. 3, at omfanget og procedurerne for undersøgelserne fastlægges af undersøgelsesorganet under hensyntagen til artikel 21 og 23 og afhængigt af, hvilke erfaringer man forventer at kunne drage af ulykken eller hændelsen med henblik på forbedring af sikkerheden.

Det fremgår af præambel nummer 39, at en 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. Det fremgår endvidere, at undersøgelsesorganerne (i Danmark Havarikommissionen) navnlig bør holde de parter, som efter dets bedømmelse har et sikkerhedsrelateret ansvar, ajour om undersøgelsens fremskridt.

På baggrund af det omarbejdede jernbanesikkerhedsdirektivs artikel 20, stk. 3, og præambel nummer 39 vil afgrænsningen af partsbegrebet efter Transport-, Bygnings- og Boligministeriets opfattelse bero på Havarikommissionens konkrete vurdering af i det enkelte tilfælde.

Når Havarikommissionen afgrænser høringskredsen, bør Havarikommissionen efter ministeriets opfattelse tage hensyn til, hvilke erfaringer man forventer at kunne drage af høringen om ulykken, Havarikommissionen bør ligeledes tage hensyn til, i hvilket omfang Havarikommissionen bør holde de parter, som efter Havarikommissionens bedømmelse har et sikkerhedsrelateret ansvar, ajour om undersøgelsens fremskridt.

Endvidere bør Havarikommissionen i overensstemmelse med det foreslåede stk. 4 tage hensyn til ofrenes og deres families rimelige behov, når Havarikommissionen afgrænser partsbegrebet.

Til nr. 25

Det følger af jernbanelovens 85, stk. 2, 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.

Det foreslås i § 85, stk. 2, at ”straks” indsættes efter ordene ”ret til”.

Den foreslåede ændring af § 85, stk. 2, har sin baggrund i artikel 21, stk. 2, 2. pkt., litra b) i det omarbejdede jernbanesikkerhedsdirektiv, hvoraf fremgår, at undersøgelsesorganerne navnlig skal have ret til straks at registrere bevismateriale og foretage kontrolleret fjernelse af vragdele, infrastrukturanlæg eller komponenter til undersøgelses- eller analyseformål.

Den foreslåede ændring af § 85, stk. 2, i jernbaneloven 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.

Det er Transport-, Bygnings- og Boligministeriets opfattelse, at begrebet straks skal forstås som så hurtigt som muligt.

Det bemærkes, 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 af hensyn til at sikre enslydende implementering af det omarbejdede jernbanesikkerhedsdirektivs ordlyd.

Til nr. 26

Det følger af § 86, stk. 1, i jernbaneloven, 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.

Det følger af den foreslåede ændring af bestemmelsen i § 86, stk. 1, at ”og bevismateriale” indsættes efter ordet ”dokumentation”.

Den foreslåede ændring har baggrund i artikel 21, stk. 2, 1. pkt., hvoraf fremgår, 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.

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 ordlyd i overensstemmelse med ordlyden af artikel 21, stk. 2, 1. pkt. i det omarbejdede jernbanesikkerhedsdirektiv.

Til nr. 27

Det følger af jernbanelovens § 88, 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. Hensigten med § 88 har været at fortsætte gældende praksis, hvorefter Havarikommissionen både kan undersøge den jernbaneinfrastruktur og de anlæg, som er i interaktion med jernbanen, f.eks. vejvendte signaler i en niveauoverkørsel.

Det følger af den foreslåede ændring af bestemmelsen i § 88, at ”omgående” indsættes efter ordet ”til”. Herudover foreslås ”samt trafikstyrings- og signalanlæg” indsat efter ”jernbaneinfrastruktur”.

Den foreslåede ændring af § 88 i jernbaneloven har sin baggrund i artikel 21, stk. 2, 2. pkt., litra a), i det omarbejdede jernbanesikkerhedsdirektiv, hvoraf fremgår, at undersøgelsesorganerne navnlig skal have omgående adgang til ulykkes- eller hændelsesstedet samt til det involverede rullende materiel, den relevante infrastruktur og trafikstyrings- og signalanlæg.

Havarikommissionen vil således omgående uden retskendelse have adgang til at foretage undersøgelse af køretøjer og jernbaneinfrastruktur samt trafikstyrings- og signalanlæg, uanset om disse befinder sig på privat område.

Trafikstyrings- og signalanlæg vil f.eks. kunne være fjernstyringscentraler, anlæg ved overkørsler, spor-skifter 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 præcisere bestemmelsens ordlyd, således at bestemmelsens ordlyd i højere grad vil svare til ordlyden af artikel 21, stk. 2, 2. pkt., litra a).

Det er Transport-, Bygnings- og Boligministeriets opfattelse, at begrebet ”omgående” skal forstås som øjeblikkeligt eller med det samme.

Til nr. 28

Det følger af § 93 i jernbaneloven, at når Havarikommisionens undersøgelse er afsluttet, udarbejder Havarikommisionen en rapport om undersøgelsens resultater med eventuelle anbefalinger om sikkerhedsmæssige forhold m.v.

Rapporten skal sendes til transport-, bygnings- og boligministeren og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen. Rapporten offentliggøres, medmindre afgørende hensyn taler herimod. Såfremt Havarikommisionen ikke offentliggør en rapport, skal denne beslutning offentliggøres.

Når den foretagne undersøgelses omfang taler derfor, kan Havarikommisionen 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 Havarikommisionen ligeledes en rapport eller redegørelse.

Det følger af den foreslåede ændring af § 93, at der indsættes et nyt pkt. 2, hvorefter følger, 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 foreslåede § 93, stk. 1, 2. pkt., har sin baggrund i artikel 26, stk. 2, 1. pkt., i det omarbejdede jernbanesikkerhedsdirektiv, hvorefter fremgår, 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. Direktivet stiller således krav om, at Havarikommisionens anbefalinger sendes til en række parter, og jernbanelovens § 93, stk. 1, foreslås ændret i overensstemmelse hermed.

Havarikommisionen vil med den foreslåede ændring af § 93, stk. 1, fremadrettet også skulle stile anbefalinger til Agenturet, andre organer eller myndigheder i Danmark eller andre medlemsstater, hvis det er nødvendigt på grund af anbefalingens karakter.

Til nr. 29

Det følger af § 93 i jernbaneloven, at når Havarikommisionens undersøgelse er afsluttet, udarbejder Havarikommisionen en rapport om undersøgelsens resultater med eventuelle anbefalinger om sikkerhedsmæssige forhold m.v. Rapporten sendes til transport-, bygnings- og boligministeren og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

Rapporten offentliggøres, medmindre afgørende hensyn taler herimod, og såfremt Havarikommisionen ikke offentliggør en rapport, skal denne beslutning offentliggøres. Når den foretagne undersøgelses omfang taler derfor, kan Havarikommisionen 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 Havarikommisionen ligeledes en rapport eller redegørelse.

Det følger af den foreslåede ændring af bestemmelsen i § 93, *stk. 1, 2. pkt.*, at der efter ”transportministeren” indsættes ”, Agenturet, relevante parter, til de berørte organer og parter i andre medlemsstater”.

Det foreslåede ændring af § 93, stk. 1, 2. pkt., har sin baggrund i artikel 24, stk. 2, 4. pkt., og artikel 25, stk. 2, i det omarbejdede jernbanesikkerhedsdirektiv. Det fremgår heraf, at rapporten, som det nationale undersøgelsesorgan udarbejder, herunder anbefalinger på sikkerhedsområdet, fremsendes til de i artikel 23, stk. 3, nævnte relevante parter og til berørte organer og parter i andre medlemsstater. Det

fremgår endvidere af direktivet, at undersøgelsesorganet fremsender en kopi til Agenturet af de endelige rapporter. Jernbanelovens § 93, stk. 1, 2. pkt., foreslås således ændret med henblik på implementering af bestemmelserne i det omarbejdede jernbanesikkerhedsdirektiv.

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 det er relevant, til ofrene og deres familie, ejere af beskadigede genstande, fabrikanten, de involverede beredskabstjenester og repræsentanter for personale og brugere.

Havarikommisionen vil foruden Transport-, Bygnings- og Boligministeriet, Agenturet 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 Havarikommisionens 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 Havarikommisionen stiler sine anbefalinger, vil blive gjort bekendt med anbefalingerne og dermed få mulighed for følge op på anbefalingerne til gavn for jernbanesikkerheden. Undersøgelsesrapporterne 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.

Til nr. 30

Det følger af § 93 i jernbaneloven, at når Havarikommisionens undersøgelse er afsluttet, udarbejder Havarikommisionen en rapport om undersøgelsens resultater med eventuelle anbefalinger om sikkerhedsmæssige forhold m.v. Rapporten sendes til transport-, bygnings- og boligministeren og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

Havarikommisionens rapport offentliggøres, medmindre afgørende hensyn taler herimod. Såfremt Havarikommisionen ikke offentliggør en rapport, skal denne beslutning offentliggøres.

Når den foretagne undersøgelses omfang taler derfor, kan Havarikommisionen i stedet for en rapport udarbejde en kortfattet redegørelse, jf. jernbanelovens § 93, stk. 2. I tilfælde af yderligere undersøgelser efter § 83, stk. 2, eller genoptagelse af en undersøgelse efter § 83, stk. 3, udarbejder Havarikommisionen ligeledes en rapport eller redegørelse, jf. § 93, stk. 3.

Det følger af den foreslåede § 93, stk. 2, at hvis Havarikommisionen ikke kan offentliggøre den endelige rapport inden for 12 måneder, udsender Havarikommisionen 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. 2, har sin baggrund i artikel 24, stk. 2, 2. pkt., i det omarbejdede jernbanesikkerhedsdirektiv, hvoraf det følger, at hvis det nationale undersøgelsesorgan ikke kan offentliggøre den endelige rapport 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.

Den foreslåede stk. 2 vil medføre, at Havarikommisionen fremadrettet ikke alene vil være forpligtet til at udarbejde en rapport i forbindelse med en afsluttet undersøgelse. Havarikommisionen vil ligeledes være forpligtet til at udarbejde foreløbige erklæringer, såfremt der ikke foreligger en endelig rapport inden for en tidsramme af 12 måneder.

Der stilles i det omarbejdede jernbanesikkerhedsdirektiv ikke nærmere krav til den foreløbige erklæring end, hvad der er angivet i artikel 24, stk. 2, 2. pkt. Betegnelsen ”foreløbig erklæring” skal på den baggrund fortolkes i overensstemmelse med det generelle formål med det omarbejdede jernbanesikkerhedsdirektiv samt eventuelle fortolkninger af EU-Domstolen.

Det er endvidere Transport-, Bygnings- og Boligministeriets opfattelse, at kravet om, at den foreløbige erklæring skal indeholde nærmere oplysninger om fremskridt i relation til undersøgelsen og eventuelle sikkerhedsspørgsmål, der er blevet rejst, bl.a. indebærer, at erklæringen skal indeholde en opsummering af, hvilke undersøgelsesskridt der er taget det foregående år. Erklæringen kan derudover f.eks. indeholde en beskrivelse af, hvilke undersøgelsesskridt der påtænkes foretaget i forlængelse af det foregåendes års undersøgelsesresultater.

Til nr. 31

Det følger af jernbanelovens § 93, at når Havarikommisionens undersøgelse er afsluttet, udarbejder Havarikommisionen en rapport om undersøgelsens resultater med eventuelle anbefalinger om sikkerhedsmæssige forhold m.v.

Rapporten sendes til transport-, bygnings- og boligministeren og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen. Rapporten offentliggøres, medmindre afgørende hensyn taler herimod. Såfremt Havarikommisionen ikke offentliggør en rapport, skal denne beslutning offentliggøres.

Når den foretagne undersøgelses omfang taler derfor, kan Havarikommisionen 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 Havarikommisionen ligeledes en rapport eller redegørelse.

Det følger af den foreslåede § 93, stk. 5, 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 Havarikommisionens eller andre undersøgelsesorganers anbefalinger på sikkerhedsområdet, og at de i givet fald følges op af korrigerende foranstaltninger.

Bestemmelsen foreslås indsat i jernbaneloven som følge af ordlyden i artikel 26, stk. 2, 2. pkt., i det omarbejdede jernbanesikkerhedsdirektiv. Det følger heraf, 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.

Formålet med bestemmelsen er at sikre, at de nationale undersøgelsesorganers, herunder Havarikommisionens, 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 Havarikommisionens eller andre undersøgelsesorganers anbefaling, vil bero på en konkret vurdering og indholdet af den enkelte anbefaling.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen vil ikke være underlagt transport-, bygnings- og boligministerens instruktionsbeføjelse, når styrelsen træffer de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at der tages behørigt hensyn til anbefalinger, som vedrører jernbanesikkerhed. I forhold til anbefalinger, som vedrører jernbanesikkerhed, skal den foreslåede § 93, stk. 5, ses i sammenhæng med § 55 i jernbaneloven. Det følger af § 55 i jernbaneloven, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen er sikkerhedsmyndighed på jernbanelområdet, og at styrelsen i forhold vedrørende jernbanesikkerhed er uafhængig og dermed ikke undergivet transport-, bygnings- og boligministerens instruktionsbeføjelse.

I det foreslåede stk. 5 vil begrebet ”undersøgelsesorgan” omfatte de permanente organer, som er udpeget

til at varetage funktionen som undersøgelsesleder i medfør af artikel 22 i det omarbejdede jernbanesikkerhedsdirektiv. I Danmark er dette Havarikommissionen for Jernbane og Civil Luftfart.

Til nr. 32

Det følger 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.

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, så inviteres de relevante udenlandske 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.

Det følger af den foreslåede ændring af bestemmelsen i § 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, medmindre deltagelsen undergraver Havarikommissionens uafhængighed.

Bestemmelsen viderefører den gældende § 95, stk. 1, med tilføjelse af de præciseringer, som følger af artikel 22, stk. 5, i det omarbejdede jernbanesikkerhedsdirektiv. Det fremgår af artikel 22, stk. 5, 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.

Den foreslåede ændring medfører, at, i det omfang Danmark ved aftale har forpligtet sig hertil, skal Havarikommissionen supplere sig med internationale sagkyndige i forbindelse med undersøgelse af ulykker og hændelser på jernbaneområdet, medmindre deltagelsen undergraver Havarikommissionens uafhængighed.

Bestemmelsen medfører desuden, at Havarikommissionen vil være forpligtet til at indbyde undersøgelsesorganer fra andre medlemsstater til at deltage i en undersøgelse, såfremt en jernbanevirksomhed, som er etableret og godkendt i disse medlemsstater, er impliceret i ulykken eller hændelsen, eller såfremt 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 det, at Havarikommissionen kun er forpligtet til at indbyde undersøgelsesorganer fra andre stater, forudsat at deltagelsen ikke undergraver Havarikommissionens uafhængighed.

Ved uafhængighed forstås ifølge præambelbetragtning nr. 38 i det omarbejdede jernbanesikkerhedsdirektiv, at det nationale undersøgelsesorgan (i Danmark Havarikommissionen) skal 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

ationale sikkerhedsmyndighed, agenturet eller det organ, der har ansvaret for regulering af jernbanesektoren.

Jernbanelovens § 95, stk. 1, skal forstås i overensstemmelse her med.

Til nr. 33

Det følger af den foreslåede § 95 a, som er en ny bestemmelse i jernbaneloven, at Havarikommissionen udveksler synspunkter og erfaringer med de andre undersøgelsesorganer og kan deltage i det fælles europæiske peerevalueringsprogram.

Den foreslåede § 95 a har sin baggrund i artikel 22, stk. 7, i det omarbejdede jernbanesikkerhedsdirektiv. Det følger heraf, at de nationale undersøgelsesorganer 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.

Det følger endvidere af artikel 22, at undersøgelsesorganerne med støtte fra Agenturet udarbejder et peer-evalueringsprogram, hvor alle undersøgelsesorganer opfordres til at deltage med henblik på at overvåge deres effektivitet og uafhængighed. Undersøgelsesorganerne offentliggør det fælles peerevalueringsprogram og evalueringskriterierne samt en årlig rapport om programmet, der fremhæver de identificerede stærke sider og forslag til forbedringer. Peerevalueringsrapporterne fremsendes til alle undersøgelsesorganer og til Agenturet. Udvekslingen af synspunkter og erfaringer vil skulle ske med henblik på, at Havarikommissionen vil kunne deltage i at udvikle fælles undersøgelsesmetoder, udarbejde fælles principper for opfølgningen af anbefalinger på sikkerhedsområdet og tilpasse sig den tekniske og videnskabelige udvikling i samarbejde med de øvrige nationale undersøgelsesorganer.

Bestemmelsen vil endvidere medføre, at Havarikommissionen i samarbejde med de andre undersøgelsesorganer og med støtte fra Agenturet vil deltage i arbejdet med at udarbejde det fælles europæiske peerevalueringsprogram. Havarikommissionen vil desuden kunne deltage i peerevalueringsprogrammet, når programmet er udarbejdet med henblik på at overvåge undersøgelsesorganernes effektivitet og uafhængighed.

Til nr. 34

Det følger af jernbanelovens § 97, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen mindst én gang årligt giver tilbagemelding til Havarikommissionen om, hvilke foranstaltninger der er gennemført eller planlagt som resultat af anbefalingerne i Havarikommissionens rapporter og redegørelser.

Det foreslås at indsætte et nyt § 97, stk. 2, hvorefter Agenturet og andre myndigheder eller organer, til hvem der er stilet anbefalinger, med jævne mellemrum giver Havarikommissionen tilbagemelding om, hvilke foranstaltninger der er truffet eller planlagt som resultat af en given anbefaling.

Den foreslåede ændring af § 97 har sin baggrund i artikel 26, stk. 3, i det omarbejdede jernbanesikkerhedsdirektiv. Det følger heraf, 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.

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

Ændringen vil medføre, at det fremadrettet ikke alene vil være Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, der skal give en tilbagemelding til Havarikommissionen om opfølgning på Havarikommissionens anbefalinger, men at også Agenturet og andre myndigheder og organer, til hvem der er stilet anbefalinger, vil skulle informere Havarikommissionen om, hvilke foranstaltninger der er gennemført eller planlagt som resultat af Havarikommissionens anbefalinger.

Jernbanelovens § 97 fastsætter, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen er forpligtet til at give disse tilbagemeldinger mindst én gang om året. Det omarbejdede jernbanesikkerhedsdirektiv fastsætter dog ikke samme tidsmæssige ramme for tilbagemeldinger fra Agenturet og andre myndigheder og organer, hvor der i stedet henvises til, at disse tilbagemeldinger skal gives med jævne mellemrum. Der foreslås derfor indført et særskilt stykke i § 97, der relaterer sig til Agenturet og andre myndigheder og organer, hvori der fastsættes samme tidsmæssige ramme for tilbagemeldinger til Havarikommissionen, som er angivet i direktivet.

Begrebet ”jævne mellemrum” er ikke nærmere defineret i det omarbejdede jernbanesikkerhedsdirektiv. Transport-, Bygnings- og Boligministeriet finder det hensigtsmæssigt, at tilbagemeldinger til Havarikommissionen fra andre organer og myndigheder sker inden for samme tidsmæssige ramme som tilbagemeldinger fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen. Dog bemærkes det, at den i det omarbejdede jernbanesikkerhedsdirektiv indførte tilbagemeldingsforpligtelse skal fortolkes i overensstemmelse med EU-rettens fortolkning af begrebet ”jævne mellemrum” for så vidt angår ikke-nationale myndigheder og organer, herunder Agenturet.

Til nr. 35

Jernbaneloven indeholder ikke i dag regler om, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan indgå samarbejdsaftaler med Agenturet.

Det følger af den foreslåede § 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 samarbejde vedrørende udstedelse af EU-sikkerhedscertifikater, køretøjs-omsætningstilladelser og typegodkendelser, fordeling af gebyrer og anvendelsen af den elektroniske ansøgningsportal, one-stop-shop.

Det følger af Agenturforordningens, forordning 2016/796/EU om Den Europæiske Unions Jernbaneagentur, artikel 76, at Agenturet og de nationale sikkerhedsmyndigheder (i Danmark Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) indgår samarbejdsaftaler i forbindelse med anvendelsen af forordningens artikel 14 om EU-sikkerhedsgodkendelse, artikel 20 om køretøjsomsætningstilladelser og artikel 21 om typegodkendelser. Herudover findes kravet om samarbejdsaftaler i det omarbejdede jernbanesikkerhedsdirektivs artikel 11 og i det omarbejdede interoperabilitetsdirektivs artikel 21, stk. 14.

Den foreslåede bestemmelse skal sikre, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan indgå aftaler med Agenturet om de forhold, der er nødvendige for at leve op til forpligtelserne i EU-reglerne på jernbaneområdet, eksempelvis de forhold, der fremgår af jernbanesikkerhedsdirektivets artikel 11 og interoperabilitetsdirektivets artikel 21. Bestemmelsen skal især sikre, at der er hjemmel til, at Trafik- Bygge- og Boligstyrelsen kan indgå aftale med Agenturet om indbyrdes fordeling af gebyrer.

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 jernbanelovens § 11, og infrastrukturforvaltere. Afgiften består af et årligt grundbeløb pr. sikkerhedscertifikat, henholdsvis sikkerhedsgodkendelse, og en årlig aktivitetsafgift.

Det fremgår af den gældende § 109, stk. 1, at for udførelse af tilsyn, herunder med sikkerhedscertifikater og sikkerhedsgodkendelser m.v., jf. jernbanelovens § 70, betaler jernbanevirksomheder, virksomheder, der er certificerede efter jernbanelovens § 11, og infrastrukturforvaltere, herunder bybaner, en afgift som fastsat i § 109, stk. 2-7.

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

Det følger af den foreslåede ændring af § 109, stk. 1, at "EU-sikkerhedscertifikater" indsættes efter "herunder med". Det fremgår således, at afgiften fremover også vil dække tilsyn med EU-sikkerhedscertifikater, der er udstedt af Agenturet.

Ændringen af § 109, stk. 1, foreslås på baggrund af de nye regler i det omarbejdede jernbanesikkerhedsdirektiv, hvorefter jernbanevirksomheder vil 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. Der henvises i øvrigt til lovforslagets § 1, nr. 10 og de specielle bemærkninger hertil.

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. Det fremgår af Europa-Parlamentets og Rådets forordning 2016/796/EU af 11. maj 2016 om Den Europæiske Unions Jernbaneagentur og om ophævelse af forordning (EF) nr. 881/2004 og af Kommissionens gennemførelsesforordning 2018/764/EU af 2. maj 2018 om de gebyrer og afgifter, der skal betales til Den Europæiske Unions Jernbaneagentur, og de tilhørende betalingsbetingelser, at Agenturet skal opkræve 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, der udstedes af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, og sikkerhedscertifikater fremover skal dækkes af gebyrer, jf. jernbanelovens § 110.

Den foreslåede ændring betyder således, at afgiften også fremover dækker tilsyn med EU-sikkerhedscertifikater, der er udstedt af Agenturet, og at fornyelse af certifikater ikke længere dækkes af afgiften.

Til nr. 37 og 38

Jernbanelovens § 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 jernbanelovens § 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 følger af den foreslåede ændring i § 109, stk. 2-4, 1. og 2. pkt., at ”50.900 kr.” ændres til ”65.000 kr.” og ”0,0445 kr.” ændres til ”0,0500 kr.”

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.11.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Det følger endvidere af den foreslåede ændring i § 109, stk. 5, at ”1. januar 2016” ændres til ”1. januar 2021”. Den fremtidige årlige opregulering af de ændrede beløb sker således første gang pr. 1. januar 2021.

Til nr. 39

Jernbanelovens § 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 jernbanelovens § 11, og infrastrukturforvaltere. Afgiften består af et årligt grundbeløb pr. sikkerhedscertifikat, henholdsvis sikkerhedsgodkendelse, og en årlig aktivitetsafgift.

Det følger af den foreslåede § 109, stk. 8, at ved oparbejdelse af store overskud i ordningen kan overskuddet tilbagebetales til de virksomheder, som har betalt afgift.

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.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.11.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 40 og 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. jernbanelovens § 111, stk. 4. I 2019 vil afgiften udgøre 0,0929 kr. pr. kørt togkilometer.

Det følger af den foreslåede ændring af § 111, stk. 2, at ”0,0886 kr.” ændres til: ”0,0630 kr.”. Hermed ændres 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. Der henvises i øvrigt til pkt. 2.11.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Det følger endvidere af den foreslåede ændring af § 111, stk. 4, at ”1. januar 2016” ændres til ”1. januar 2021”. Det betyder, at den fremtidige årlige opregulering af de ændrede beløb sker første gang pr. 1. januar 2021.

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 følger af den foreslåede ændring af § 111, stk. 5, at ved oparbejdelse af store overskud i ordningen kan overskuddet tilbagebetales til de virksomheder, som har betalt afgift. 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.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.11.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

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.

Det følger af den foreslåede ændring af § 116, stk. 1, nr. 1, at den, der påbegynder eller driver virksomhed uden fornødne certifikater, jf. §§ 39 og 58, godkendelser, jf. §§ 39 a, 39 b, 59, 60 og 60 a eller tilladelser, jf. § 9 kan straffes med bøde eller fængsel indtil 4 måneder.

Forslaget er alene en konsekvensændring som følge af, at reglerne om sikkerhedscertifikater, sikkerhedsgodkendelse og godkendelse af køretøjer og infrastruktur for bybaner flyttes over i særskilte bestemmelser i lovens bybanekapitel. Det foreslås derfor 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 den gældende lovs § 117.

Til nr. 44-46

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

Det følger af den foreslåede ændring af § 116, stk. 2, nr. 3, at ”eller” ændres til ”,”. Det følger endvidere af den foreslåede ændring af § 116, stk. 2, nr. 4, at ”forhold” ændres til ”forhold, eller”. Der er tale om sproglige konsekvensrettelser, der alene foreslås ændret, så der sprogligt tages hensyn til, at der indføres et nyt nummer 5 efter det gældende nummer 4. Det følger af forslaget § 116, stk. 2, nr. 5, at den, der undlader at efterleve de krav, der er angivet i § 57, stk. 2, nr. 1-4, kan straffes med bøde.

Jernbanelovens § 57, stk. 2, som affattet ved denne lovs § 1, nr. 9, indeholder forpligtelser for andre aktører end infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder, der har potentiel indflydelse på sikker drift af jernbanesystemet, herunder fabrikanter, vedligeholdelsesvirksomheder, ihændehavere m.v.. Disse aktører

skal efterleve en række krav, der er angivet i jernbanesikkerhedsdirektivets artikel 4, stk. 4 og 5, herunder om risikostyringsforanstaltninger m.v.. Det foreslås at ændre § 116, så overtrædelse af denne bestemmelse også strafbelægges.

Det vurderes nødvendigt at strafbelægge bestemmelsen, da det er nødvendigt at kunne håndhæve bestemmelsen og overholdelsen vanskeligt vil kunne sikres på andre måder.

Til nr. 47

Det følger af den foreslåede § 120 a, stk. 1, at den, som overtræder § 47 a, straffes med bøde..

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at den, som overtræder § 47 a om passage af perronovergange i niveau med jernbaneskiner, 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 eller, hvis personen ikke krydser en perron-overgang uden unødigt ophold. Endvidere medfører bestemmelsen, at en person vil blive straffet med bøde, hvis personen passerer en perronovergang, når det kan ses eller høres, at et tog nærmer sig, når advarsel om, at tog nærmer sig er tilkendegivet ved signalanlæg, eller når jernbanens personale tilkendegiver, at tog nærmer sig.

Det foreslås, at bødens størrelse udmåles således, at den svarer til den bødestørrelse, som udmåles i medfør af færdselslovens § 118 a, stk. 1, hvis en gående krydser en jernbaneoverkørsel og i den forbindelse overtræder færdselslovens § 5.

Det foreslås således, at bøder for overtrædelse af den foreslåede § 47 a udmåles til 700 kr. og for personer med særlig lav indtægt til 500 kr. Særlig lav indtægt forstås i den forbindelse som en indtægt, der er væsentligt mindre end dagpengebeløbet for en fuldtidsbeskæftiget. Hvis en persons indtægt udgør mindre end ca. $\frac{3}{4}$ af dagpengebeløbet, bør der ske nedsættelse af bøden.

Det foreslås endvidere, at bøden for krydsning af perron-overgang i de i den foreslåede § 47 a angivne tilfælde kan fastsættes højere ved gentagne overtrædelser af forbuddet i bestemmelsen.

Når bødeniveauet for overtrædelse af jernbanelovens § 47 a foreslås fastsat til samme niveau som ved overtrædelse af færdselslovens § 5, skyldes det, at krydsning af jernbanen via jernbaneoverkørsler, der er åbne for almindelig færdsel, og krydsning af jernbanen via perronovergange har samme karakteristika. Perronovergange er karakteriseret ved, at de leder personer på tværs af jernbanen fra en perron til en anden, og at krydsningen af jernbanen sker i samme niveau, som toget kører. Tilsvarende karakteristika gælder for jernbaneoverkørsler, som er åbne for almindelig færdsel, da overkørslerne leder trafikanter på tværs af jernbanen fra en vej til en anden, og da trafikanter passerer jernbanesporerne i samme niveau, som toget kører.

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 to år, da den foreslåede § 120 a ikke hjemler højere straf end bøde.

Til § 2

Det foreslås i *stk. 1*, at lovens § 1, nr. 8, 13, 21-35, 39, 42 og 47 træder i kraft den 16. juni 2019.

Der gælder to fælles implementeringsdatoer for det omarbejdede jernbanesikkerhedsdirektiv og det omarbejdede interoperabilitetsdirektiv. Den første dato er den 16. juni 2019, som dog kan forlænges med et år til den 16. juni 2020, hvis medlemsstaterne sender en underretning til Europa-Kommissionen og Agenturet ledsaget af en begrundelse for forlængelsen. Danmark har sendt en underretning i december 2018 om, at Danmark ikke implementerer d. 16. juni 2019.

Lovforslagets § 1, nr. 21-34, vedrører implementering af det omarbejdede jernbanesikkerhedsdirektivs bestemmelser om Havarikommissionen. Disse bestemmelser foreslås sat i kraft den 16. juni 2019, da bestemmelserne i høj grad vil bidrage til at styrke sikkerheden på jernbaneområdet og derfor imødeses implementeret så hurtigt som muligt.

Lovforslagets § 1, nr. 35, vedrører hjemlen til at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan indgå samarbejdsaftale med Agenturet. Det er fundet hensigtsmæssigt, at denne bestemmelse sættes i kraft før resten af den tekniske del af 4. jernbanepakke, idet aftalen bør være indgået, når implementeringen af pakken træder i kraft.

Det foreslås i *stk. 2*, at transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter tidspunktet for ikrafttræden af lovens § 1, nr. 1-7, 9-12, 14-20, 36-38, 40-41 og 43-46. Det foreslås endvidere, at ministeren kan fastsætte, at dele af loven træder i kraft på forskellige tidspunkter.

Bestemmelsen bemyndiger ministeren til at fastsætte ikrafttrædelsestidspunktet for loven.

Forslagene i lovens § 1, nr. 1-7, 9-12, 14-20, 36-38, 40-41 og 43-46 vedrører alle gennemførelse af den tekniske del af 4. jernbanepakke.

Der gælder to fælles implementeringsdatoer for det omarbejdede jernbanesikkerhedsdirektiv og det omarbejdede interoperabilitetsdirektiv. Den første dato er den 16. juni 2019, som dog kan forlænges med et år til den 16. juni 2020, hvis medlemsstaterne sender en underretning til Europa-Kommissionen og Agenturet ledsaget af en begrundelse for forlængelsen. Danmark har sendt en underretning i december 2018 om at Danmark ikke implementerer d. 16. juni 2019. Udover omarbejdningen af jernbanesikkerhedsdirektivet, omarbejdningen af interoperabilitetsdirektivet og Agenturforordningen består den tekniske del af 4. jernbanepakke af en række gennemførelses- og delegerede retsakter fra Europa-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 lovens § 1, nr. 1-7, 9-12, 14-20, 36-38, 40-41 og 43-46. 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, one-stop-shop, 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.

Det følger af det foreslåede *stk. 3*, at regler fastsat i medfør af § 39, stk. 1 og 2, i jernbaneloven, jf. lov nr. 686 af 27. maj 2015, forbliver i kraft indtil de ændres, ophæves eller afløses. Dette foreslås for at sikre, at de bekendtgørelser, der er udstedt før denne lovs ikrafttræden, kan opretholdes, selv om hjemmelsbestemmelsen rykker med lovforslaget.

Det følger af det foreslåede *stk. 4*, at 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, forbliver i kraft, indtil de ændres, ophæves eller afløses. Dette foreslås for at sikre, at de bekendtgørelser, der er udstedt før denne lovs ikrafttræden, kan opretholdes, selv om hjemmelsbestemmelsen rykker med lovforslaget.

Til § 3

Det følger af det foreslåede *stk. 1*, at lovens § 1, nr. 21-34 ikke finder anvendelse på ulykker og hændelser, som er indtruffet før den 16. juni 2019. For sådanne ulykker og hændelser finder de hidtil gældende regler anvendelse.

Det følger af det foreslåede *stk. 2*, at sikkerhedscertifikater, der er udstedt efter jernbaneloven, jf. lov nr. 686 af 27. maj 2015, før denne lovs ikrafttræden, kan anvendes i stedet for et EU-sikkerhedscertifikat i overensstemmelse med sit indhold indtil det udløber eller ændres. Bestemmelsen skal sikre, at virksomheder, der har et sikkerhedscertifikat på lovens ikrafttrædelsesdato, fortsat kan køre på dette, indtil det udløber eller ændres, selvom loven fra den dato stiller krav om et EU-sikkerhedscertifikat.

Det følger af det foreslåede *stk. 3*, at køretøjsgodkendelser, der er udstedt efter jernbaneloven, jf. lov nr. 686 af 27. maj 2015, før denne lovs ikrafttræden, kan anvendes i stedet for en køretøjsomsætnings-tilladelse på de betingelser, der gjaldt for udstedelsen. Et køretøj med køretøjsgodkendelse, skal have en køretøjsomsætningstilladelse, før det må køre på et eller flere net, der ikke er omfattet af deres godkendelse.

Formålet er at sikre, at køretøjer, der har en ibrugtagningstilladelse på lovens ikrafttrædelsesdato, fortsat kan køre på denne, selvom loven fra den dato stiller krav om, at køretøjer skal have en køretøjsomsætningstilladelse.

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov*Gældende formulering**Lovforslaget***§ 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. 1562 af 18. december 2018 foretages følgende ændringer:

1. Fodnoten til lovens titel affattes således:

»1) Loven indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2016/797/EU af 11. maj 2016 om interoperabilitet i jernbanesystemet i Den Europæiske Union, EU-Tidende 2016, nr. L 138, side 44, dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2016/798/EU af 11. maj 2016 om jernbanesikkerhed, EU-Tidende 2016, nr. L 138, side 102, dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU af 21. november 2012 om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneanræde, EU-Tidende 2012, nr. L 343, side 32 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. § 2, stk. 3, affattes således:

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

Stk. 3. Bybaner er ikke omfattet af kapitel 3, §§ 10, 17 og 18 og § 53, stk. 3.

Stk. 4-5. ---

Stk. 6. Loven gælder ikke for privatejet jernbaneinfrastruktur og køretøjer, der udelukkende bruges på denne infrastruktur til ejerens egen godstransport.

§ 3. ---
1-7) ---

§ 11. For virksomheder, som er certificeret efter regler, der er fastsat efter stk. 2, gælder §§ 15, 21, 50-54, 57, 58, 60, 61, 64-79 og 103 og kapitel 12 og 13 samt regler udstedt i medfør heraf. 45 Reglerne i §§ 50-54 finder dog kun anvendelse ved skader på ejendom eller personer, der ikke befordres med virksomheder, som er certificeret efter regler, der er fastsat efter stk. 2.

Stk. 2. ---

§ 39. Transportministeren 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. Transportministeren 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. Sådanne regler fastsættes efter forhandling med justitsministeren, hvis de regulerer forhold af betydning for kørsel på områder omfattet af færdselslovens § 1.

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 ikkekommercielt øjemed, og køretøjer, der udelukkende bruges på sådan infrastruktur.«

4. I § 3 indsættes før nr. 1 som nyt nummer:

»1) Agenturet: Den Europæiske Unions Jernbaneagentur som oprettet ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning 2016/796/EU 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. § 11, stk. 1, 1. pkt., affattes således:

»For virksomheder, som er certificeret efter regler, der er fastsat efter stk. 2, gælder §§ 15, 21 39, 50-54, 57, 58, 61, 64, 69, 71, 76, 76 a, 77, 79, 103 og kapitel 12 og 13 samt regler, der er udstedt i medfør heraf.«

6. § 39 affattes således:

»**§ 39.** Jernbanevirksomheder, som driver virksomhed på en bybane, skal have et sikkerhedscertifikat, der udstedes af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

Stk. 2. Transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter regler om kravene for at opnå sikkerhedscertifikater efter stk. 1, herunder regler om sikkerhedsledelsessystemer, oplysningspligt, gyldighedsperiode, dispensation og ændringer af certifikater samt suspension og tilbagekaldelse.«

7. Efter § 39 indsættes:

»**§ 39 a.** Infrastrukturforvaltere, som forvalter infrastruktur på en bybane skal have en sikkerheds-

godkendelse, der udstedes af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

Stk. 2. Transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter regler om kravene for at opnå sikkerhedsgodkendelser efter stk. 1, herunder regler om sikkerhedsledelsessystemer, oplysningspligt, gyldighedsperiode, dispensation og ændringer af godkendelser 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 fastsætter regler om godkendelse af køretøjer og jernbaneinfrastruktur, herunder om at visse forhold kan undtages fra godkendelse.

§ 39 c. Transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter 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 fastsætter regler om særlige forhold for letbaner, der er skinnebåren trafik, som både kan køre i vej efter færdselslovens regler og i eget tracé.«

8. Efter § 47 indsættes før overskriften før § 48:

»**§ 47 a.** Personer, der skal passere en perronovergang i niveau med jernbaneskiner, skal udvise særlig forsigtighed. Når sporene passerer, skal dette ske uden unødigt ophold.

Stk. 2. Personer må ikke passere perronovergang i niveau med jernbaneskiner i følgende situationer:

- 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.«

§ 57. ---

Stk. 2. Infrastrukturforvalteren er ansvarlig for jernbanesikkerheden i niveauoverkørsler med

9. I § 57 indsættes efter stk. 1 som nyt stykke:

»*Stk. 2.* Andre aktører end de, der er nævnt i stk. 1, og som har potentiel indflydelse på sikker drift

de anlæg, der er nødvendige til sikring af vejtrafikken.

§ 58. Jernbanevirksomheder skal have et sikkerhedscertifikat, der udstedes af Trafikstyrelsen.

Stk. 2. Transportministeren kan fastsætte regler om kravene for at opnå sikkerhedscertifikater, herunder regler om sikkerhedsledelses-systemer, gyldighedsperiode, dispensation og ændringer af godkendelser og certifikater samt tilbagekaldelse.

af jernbanesystemet, herunder fabrikanten, vedligeholdelsesvirksomheder, ihændehavere m.v., skal

1) iværksætte de nødvendige risikostyringsforanstaltninger, om nødvendigt i samarbejde med andre aktører,

2) 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,

3) træffe de nødvendige korrigerende foranstaltninger, hvis de inden for deres respektive kompetenceområder konstaterer eller underrettes om en sikkerhedsrisiko i forbindelse med mangler og konstruktionsmæssige fejl eller funktionsfejl ved teknisk udstyr, herunder også i strukturelt definerede delsystemer, med henblik på at udbedre den konstaterede sikkerhedsrisiko, og

4) underrette de relevante involverede parter om risikoen, hvis de inden for deres respektive kompetenceområder konstaterer eller underrettes om en sikkerhedsrisiko i forbindelse med mangler og konstruktionsmæssige fejl eller funktionsfejl ved teknisk udstyr, herunder også i strukturelt definerede delsystemer, med henblik på at sætte disse parter i stand til at træffe de nødvendige korrigerende foranstaltninger, som sikrer at sikkerhedskrav til jernbanesystemet er opfyldt.«

Stk. 2 bliver herefter stk. 3.

10. § 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, kan ansøge hos Agenturet eller Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

Stk. 5. Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte regler om kravene for at opnå EU-sikkerhedscertifikater, herunder regler om sikker-

§ 60. Det kræver godkendelse fra Trafikstyrelsen at tage jernbaneinfrastruktur, læsseenheder eller køretøjer på det danske jernbanenet i brug.

Stk. 2. Trafikstyrelsen godkender jernbaneinfrastruktur, læsseenheder og køretøjer, jf. stk.

1. Trafikstyrelsen kan herudover udstede typegodkendelse til køretøjer.

Stk. 3. Trafikstyrelsen kan fastsætte regler om godkendelse af køretøjer, jernbaneinfrastruktur og læsseenheder, herunder om, at visse forhold kan undtages fra godkendelse.

hedsledelsessystemer, gyldighedsperiode, dispensation og ændringer af certifikater samt tilbagekaldelse.«

11. § 60 affattes således:

»**§ 60.** Det kræver køretøjsomsætningsstilladelse at bringe et køretøj i omsætning i Danmark.

Stk. 2. Typegodkendelse er en betingelse for køretøjsomsætningsstilladelsen. Typegodkendelsen skal udstedes senest samtidig med udstedelse af køretøjsomsætningsstilladelsen.

Stk. 3. Køretøjsomsætningsstilladelsen henholdsvis typegodkendelsen udstedes af Agenturet, hvis køretøjet skal have anvendelsesområde i mere end én medlemsstat i EU.

Stk. 4. Køretøjsomsætningsstilladelsen henholdsvis typegodkendelsen udstedes af Agenturet eller Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen i de tilfælde, hvor køretøjet alene skal have anvendelsesområde i Danmark.

Stk. 5. Den, der ansøger om en køretøjsomsætningsstilladelse eller en typegodkendelse kan ansøge hos Agenturet eller Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

Stk. 6. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan fastsætte regler om køretøjsomsætningsstilladelser og typegodkendelser, herunder om at visse forhold kan undtages fra godkendelse.«

12. Efter § 60 indsættes:

»**§ 60 a.** 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 b. Den, der udsender et udbud vedrørende fast ERTMS-udstyr (det fælles harmoniserede togkontrolsystem), 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, jf. dog stk. 2 og 3.

§ 61. Trafikstyrelsen godkender de sikkerhedsregler, som infrastrukturforvalteren udarbejder, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. Infrastrukturforvalteren kan udarbejde og ændre egne sikkerhedsregler i henhold til virksomhedens sikkerhedsledelsessystem uden Trafikstyrelsens godkendelse, hvis de krav, der er fastsat i medfør af stk. 3, er opfyldt.

Stk. 3. Trafikstyrelsen fastsætter, hvilke krav sikkerhedsledelsessystemet skal opfylde, for at infrastrukturforvaltere kan udarbejde og ændre sikkerhedsregler i henhold til deres sikkerhedsledelsessystem.

Stk. 4. Trafikstyrelsen godkender jernbanevirksomhedens og infrastrukturforvalterens trafikale sikkerhedsregler.

Stk. 5. Transportministeren fastsætter nærmere regler om jernbanevirksomhedens og infrastrukturforvalterens trafikale sikkerhedsregler, jf. stk. 4.

Stk. 2. Projekter vedrørende fast ERTMS-udstyr, hvor udbuds- eller kontraktindgåelsesfasen er afsluttet forud for den 16. juni 2019, er undtaget fra kravet om Agenturets godkendelse.

Stk. 3. Projekter vedrørende fast ERTMS-udstyr, hvor der er tale om optioner i kontrakter, der er undertegnet før den 15. juni 2016, er undtaget fra kravet om Agenturets godkendelse indtil den 16. juni 2031, selv hvis de indfries efter den 15. juni 2016.

Stk. 4. Transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter nærmere regler om krav til ansøgningen i stk. 1.

§ 60 c. Ansøgning i henhold til §§ 58, 60 og 60 b skal indgives ved anvendelse af den elektroniske ansøgningsportal (one-stop-shop), som Agenturet stiller til rådighed.

Stk. 2. Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte nærmere regler om anvendelse af den elektroniske ansøgningsportal (one-stop-shop).«

13. § 61 affattes således:

»**§ 61.** Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen godkender de sikkerhedsregler, herunder trafikale sikkerhedsregler, som infrastrukturforvaltere udarbejder, jf. dog stk. 3.

Stk. 2. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen godkender jernbanevirksomheders trafikale sikkerhedsregler, jf. dog stk. 3.

Stk. 3. Infrastrukturforvaltere kan udarbejde og ændre egne sikkerhedsregler, herunder trafikale sikkerhedsregler, i henhold til virksomhedens sikkerhedsledelsessystem uden Trafik-, -Bygge og Boligstyrelsens godkendelse, hvis de krav, der er fastsat i medfør af stk. 4, er opfyldt. Tilsvarende gælder for jernbanevirksomheder i forbindelse med udarbejdelse og ændring af trafikale sikkerhedsregler.

Stk. 4. Trafik-, Bygge og Boligstyrelsen fastsætter regler om, hvilke krav infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder skal opfylde, for at de kan udarbejde og ændre sikkerhedsregler, herunder trafikale sikkerhedsregler, i henhold til deres sikkerhedsledelsessystem uden Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens godkendelse, herunder regler om

krav om brug af uafhængig tredjeparts vurdering i forbindelse med udarbejdelse og ændringer af sikkerhedsregler, herunder trafikale sikkerhedsregler.

Stk. 5. Transport-, Bygnings- og Boligministeren kan fastsætte nærmere regler om forholdene i stk. 1 og 2.«

§ 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.

Stk. 2-4. ---

§ 70. Trafikstyrelsen fører tilsyn med, at indehaveren af et sikkerhedscertifikat, jf. § 58, eller en sikkerhedsgodkendelse, jf. § 59, overholder betingelserne herfor.

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, uddannelseskraav, 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.

Stk. 3. ---

§ 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

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

15. I § 70, *stk. 1*, ændres »sikkerhedscertifikat, jf. § 58,« til: »sikkerhedscertifikat, jf. § 11, stk. 2, og § 39, EU-sikkerhedscertifikat, jf. § 11, stk. 2, og § 58,«, og »sikkerhedsgodkendelse, jf. 59,« ændres til: »sikkerhedsgodkendelse, jf. § 39 b og § 59«.

16. I § 70, *stk. 2, 1. og 2. pkt.*, indsættes efter »sikkerhedscertifikat«: », EU-sikkerhedscertifikat«.

17. § 72 affattes således:

»§ 72. Opfylder indehaveren af et sikkerhedscertifikat, jf. § 11, stk. 2, og § 39, et EU-sikkerhedscertifikat, jf. § 11, stk. 2, og § 58, eller en sikkerhedsgodkendelse, jf. § 39 a og § 59, ikke vilkår og betingelser fastsat heri, kan Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen udstede påbud om, at denne straks eller inden for en nærmere angivet tidsfrist skal foretage de nødvendige foranstaltninger for

foranstaltninger for at opfylde disse vilkår og betingelser.

§ 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.

Stk. 2. ---

§ 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.

Stk. 2-3. ---

§ 76. ---

§ 81. ---

Stk. 2-3. ---

at opfylde disse vilkår og betingelser. Det samme gælder for indehavere af en godkendelse eller en omsætningstilladelse, jf. §§ 39 b, 60 og 60 a.«

18. I § 73, *stk. 1*, ændres »sikkerhedscertifikat, jf. § 58,« til: »sikkerhedscertifikat, jf. § 11, stk. 2, og § 39, et EU-sikkerhedscertifikat, jf. § 11, stk. 2, og § 58,« og »sikkerhedsgodkendelse, jf. 59,« ændres til: »sikkerhedsgodkendelse, jf. §§ 39 b og 59,«.

19. I § 74, *stk. 1*, ændres »sikkerhedscertifikat, jf. § 58,« til: »sikkerhedscertifikat, jf. § 11, stk. 2, og § 39, et EU-sikkerhedscertifikat, jf. § 11, stk. 2, og § 58,« og »sikkerhedsgodkendelse, jf. 59,« ændres til: »sikkerhedsgodkendelse, jf. §§ 39 b og 59,«.

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.«

21. I § 81 indsættes som *stk. 4*:

»*Stk. 4.* Indleder Havarikommisionen en undersøgelse efter stk. 2 og 3, underretter Havarikommisionen inden syv dage Agenturet herom. Havarikommisionen oplyser Agenturet om dato og tidspunkt for tildragelsen samt stedet og tildragelsens

§ 82. ---

Stk. 1-3. ---

Stk. 4. Transportministeren fastsætter nærmere regler om underretningspligt og rapportering af ulykker og hændelser på jernbaneområdet.

§ 83. Havarikommissionen bestemmer omfanget af og formen for de undersøgelser, der foretages i anledning af en ulykke eller hændelse på jernbaneområdet, jf. dog stk. 2.

Stk. 2-3. ---

§ 85.

Stk. 1. ---

Stk. 2. Havarikommissionen har ret til at registrere bevismateriale og i forståelse med politiet at foretage fjernelse af vragdele, jernbaneinfrastruktur, dele eller indhold heraf eller

karakter og konsekvenser med hensyn til dræbte, tilskadekomne 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, hvorvidt undersøgelse skal indledes.«

Stk. 4 bliver herefter stk. 6.

23. I § 83, *stk. 1*, indsættes efter »jf. dog stk. 2«: »-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 skal tage hensyn til ofrenes og deres families rimelige behov og holde dem underrettet om de fremskridt, der er gjort i undersøgelsen.

Stk. 5. Havarikommissionen skal høre og underrette alle parter om undersøgelsens resultater.«

Stk. 2 og 3 bliver herefter stk. 6 og 7.

25. I § 85, *stk. 2*, indsættes efter »ret til«: »straks«.

spor i øvrigt til undersøgelser, målinger og kontrol.

§ 86. 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.

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

§ 93. 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.

26. I § 86, *stk. 1*, indsættes efter »dokumentation«: »og bevismateriale«.

27. I § 88 indsættes efter »til «: »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.«.

29. I § 93, *stk. 1, 2. pkt.*, der bliver 3. pkt., indsættes efter »transportministeren«: », Agenturet, relevante parter, til de berørte organer og parter i andre medlemsstater«.

30. I § 93 indsættes efter *stk. 1* som nyt stykke:
»*Stk. 2.* Kan Havarikommissionen ikke offentliggøre den endelige rapport inden for 12 måneder, udsender Havarikommissionen en foreløbig erklæring med nærmere oplysninger om fremskridt i relation til undersøgelsen og eventuelle sikkerhedsspørgsmål, der er blevet rejst. Denne erklæring udsendes som minimum på hver årsdag for ulykken.«
Stk. 2 og 3 bliver herefter stk. 3 og 4.

31. I § 93 indsættes efter *stk. 3*, der bliver til *stk. 4*, som nyt stykke:
»*Stk. 5.* Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen og de organer og myndigheder, som anbefalinger efter

§ 95. Havarikommisionen skal beslutte, at repræsentanter for fremmede stater kan deltage i Havarikommisionens arbejde, i det omfang Danmark ved aftale har forpligtet sig hertil.

§ 97. Trafikstyrelsen giver mindst én gang om året tilbagemelding til Havarikommisionen om, hvilke foranstaltninger der er gennemført eller planlagt som resultat af anbefalinger i Havarikommisionens rapporter og redegørelser.

§ 101. ---

§ 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.

Stk. 2. Jernbanevirksomheder og virksomheder, der er certificerede efter § 11, betaler et årligt grundbeløb på 50.900 kr. pr. sikkerheds-

stk. 1 måtte være stilet til, træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at der tages behørigt hensyn til Havarikommisionens eller andre undersøgelsesorganers anbefalinger på sikkerhedsområdet, og at de følges op af korrigerende foranstaltninger.«

32. § 95, *stk. 1*, indsættes efter »hertil«: », medmindre deltagelsen undergraver Havarikommisionens uafhængighed«

33. Efter § 95 og før overskriften før § 96 indsættes:

»§ 95 a. Havarikommisionen udveksler synspunkter og erfaringer med de andre undersøgelsesorganer og kan deltage i det fælles.«

34. I § 97 indsættes efter stk. 1 som nyt stykke: »*Stk. 2.* Agenturet og andre myndigheder eller organer, til hvem der er stilet anbefalinger, giver med jævne mellemrum Havarikommisionen tilbagemelding om, hvilke foranstaltninger der er truffet eller planlagt som resultat af en given anbefaling.«

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, køretøjsomsætningsstilladelser og typegodkendelser, fordeling af gebyrer og anvendelsen af den elektroniske ansøgningsportal (one-stop-shop).«

36. I § 109, *stk. 1*, indsættes efter »herunder med«: »EU-sikkerhedscertifikater, «.

37. I § 109, *stk. 2, 3 og 4, 1. og 2. pkt.*, ændres »50.900 kr.« til: »65.000 kr.«, og »0,0445 kr.« ændres til: »0,0500 kr.«

certifikat og en årlig aktivitetsafgift på 0,0445 kr. pr. kørt togkilometer.

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.

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 togkilometer på den pågældende infrastruktur.

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.

Stk. 7-8. ---

§ 111.

Stk. 1. ---

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).

Stk. 3. ---

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. Transportministe-

38. I § 109, stk. 5, ændres »1. januar 2016« til: »1. januar 2021«.

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 2021«

ren offentliggør reguleringer hvert år, første gang pr. 1. januar 2016.

Stk. 5. ---

Stk. 6-8. ---

§ 116. Med bøde eller fængsel indtil 4 måneder straffes den, der
1) påbegynder eller driver virksomhed uden fornødne certifikater, jf. § 58, godkendelser, jf. §§ 59, 60 og 68, eller tilladelser, jf. § 9, 2-5) ---

Stk. 2. Med bøde straffes den, der
1-2) ---

3) tilsidesætter vilkår for en administrativ tilladelse efter kapitel 6 a eller regler fastsat i medfør af kapitel 6 a eller
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.

§ 120. ---

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. 6-8 bliver herefter stk. 7-9.

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 og 60 a, eller tilladelser, jf. § 9,«.

44. I § 116, stk. 2, nr. 3, ændres »eller« til: »,«

45. I § 116, stk. 2, nr. 4, ændres »forhold.« til: »forhold, eller«.

46. I § 116, stk. 2, indsættes efter nr. 4 som nr. 5:
»5) undlader at efterleve de krav, der er angivet i § 57, stk. 2, nr. 1-4.«

47. Efter § 120 indsættes:
»§ 120 a. Med bøde straffes den, som overtræder § 47 a.

§ 2

Stk. 1. Lovens § 1, nr. 8, 13, 21-35, 39, 42 og 47 træder i kraft den 16. juni 2019, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. Transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter tidspunktet for ikrafttræden af lovens § 1, nr. 1-7, 9-12, 14-20, 36-38, 40, 41 og 43-46. Ministeren kan herunder fastsætte, at dele af loven træder i kraft på forskellige tidspunkter.
Stk. 3. Regler fastsat i medfør af § 39, stk. 1 og 2, i jernbaneloven, jf. lov nr. 686 af 27. maj 2015,

forbliver i kraft indtil de ændres, ophæves eller afløses af forskrifter udstedt i medfør af § 39 c, stk. 1 og 2, jf. denne lovs § 1, nr. 7.

Stk. 4. Regler fastsat i medfør af § 82, stk. 4, i jernbaneloven, jf. lov nr. 686 af 27. maj 2015, forbliver i kraft, indtil de ændres, ophæves eller afløses af forskrifter udstedt i medfør af § 82, stk. 6, jf. denne lovs § 1, nr. 22.

§ 3

Stk. 1. Lovens § 1, nr. 21-34 finder ikke anvendelse på Havarikommissionens arbejde og undersøgelse af ulykker og hændelser, som er indtruffet før den 16. juni 2019. For dette arbejde og undersøgelser af sådanne ulykker og hændelser finder de hidtil gældende regler anvendelse.

Stk. 2. Et sikkerhedscertifikat, der er udstedt efter jernbanelovens § 58, jf. lov nr. 686 af 27. maj 2015, før denne lovs ikrafttræden, kan i overensstemmelse med sit indhold anvendes i stedet for et EU-sikkerhedscertifikat efter § 58, som affattet ved denne lovs § 1, nr. 10, indtil det udløber eller ændres.

Stk. 3. Køretøjsgodkendelser, der er udstedt efter jernbanelovens § 60, jf. lov nr. 686 af 27. maj 2015, før denne lovs ikrafttræden, kan på de betingelser, der gjaldt for udstedelsen, anvendes i stedet for en køretøjsomsætningstilladelse efter § 60, som affattet ved denne lovs § 1, nr. 11. Et køretøj med køretøjsgodkendelse efter jernbanelovens § 60, jf. lov nr. 686 af 27. maj 2015, skal have en køretøjsomsætningstilladelse efter § 60, som affattet ved denne lovs § 1, nr. 11, før det må køre på et eller flere net, der ikke er omfattet af deres godkendelse.