

Brevdato

Afsender TRM Sebastian Neustrup (Sagsbehandler, Bane- og Luffartskontoret)

Modtagere

Akttitel Samlede høringssvar (fornyset høring)

Sagsnummer 2021 - 79

ID-nummer 187831

Versionsnummer 1

Ansvarlig TRM Sebastian Neustrup

Vedlagte dokumenter Aktdokument
Banedanmark
Dansk Banegods
Dansk Industri Transport
Dansk Jernbaneforbund
Danske Regioner
DSB
Forbrugerrådet Tænk
Fælles høringssvar fra jernbanegodsvirksomhederne
1. Bilag til jernbanegodsvirksomhedernes høringssvar - JNS
Final report Charts 25 April 2022
Lokaltog A/S
Metroselskabet I/S og Hovedstadens Letbane I/S
Nordjyske Jernbaner A/S
SJ AB
Sund & Bælt Holding A/S
Thomas Albøg Olsen
Trafikselskaberne i Danmark

Dokumenter uden PDF-version (ikke vedlagt)

Udskrevet 22. feb 2023

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), TRM Sebastian Neustrup (sne@trm.dk)
Fra: Cassandra Sophie Green (CSGR) (csgr@bane.dk)
Titel: Banedanmarks svar på fornyet offentlig høring over udkast til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB (BDK ID: 3017903)
E-mailtitel: Banedanmarks svar på fornyet offentlig høring over udkast til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB (Id nr.: 178152) (BDK ID: 3017903)
Sendt: 13-02-2023 08:41

Til rette vedkommende.

Banedanmark har ingen bemærkninger til høring over revideret udkast til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB.

Dog gør Banedanmark opmærksom på, at der i indholdsfortegnelsen fortsat fremgår pkt. 2.4 vedr. knaphedsafgift og miljøpåvirkningsafgift.

Med venlig hilsen

Cassandra Sophie Green (CSGR)
Stud.jur
T: | M:+4523374826

Banedanmark
J&U, Forvaltningsret & Generel Jura
banedanmark.dk

Facebook | LinkedIn

Banedanmark er ansvarlig for behandlingen af de personoplysninger, vi modtager om dig. Læs mere om vores persondatapolitik på banedanmark.dk. Hvis du sender følsomme eller fortrolige oplysninger til os, opfordrer vi til, at du bruger din digitale postkasse på borger.dk eller virksom.dk.

Til: Erhvervsstyrelsen (erst@erst.dk), Høringer@bane.dk (hoeringer@BANE.dk), Havarikommissionen (aib@havarikommissionen.dk), 'Jernbanenævnet' (info@jernbanenaevnet.dk), kontakt@oresundsbron.com (kontakt@oresundsbron.com), sekretariatet@cfl-cargo.dk (sekretariatet@cfl-cargo.dk), rail.dk@deutschebahn.com (rail.dk@deutschebahn.com), info@hectorrail.com (info@hectorrail.com), info@captrain.dk (info@captrain.dk), njba@njba.dk (njba@njba.dk), jkoe@vestbanen.dk (jkoe@vestbanen.dk), info@arriva.dk (info@arriva.dk), Lokaltog (post@lokaltog.dk), Midtjyske Jernbaner (mjba@mjba.dk), info@greencargo.com (info@greencargo.com), info@txlogistik.eu (info@txlogistik.eu), info@contecrail.dk (info@contecrail.dk), dsbpost@dsb.dk (dsbpost@dsb.dk), Susanne Beyer Svendsen (subs@dsb.dk), 'Bjarne Lindberg Bak (DBS ' (blb@dsb.dk), info@dinletbane.dk (info@dinletbane.dk), Info (Info@aarhusletbane.dk), darav@odenseletbane.dk (darav@odenseletbane.dk), Metroselskabet I/S (m@m.dk), Morten Grundahl (mog@m.dk), post@dmoge.dk (post@dmoge.dk), sikkerhed@crsa.dk (sikkerhed@crsa.dk), kvalitet@ravn-bane.dk (kvalitet@ravn-bane.dk), Jernbanesikkerhed (Jernbanesikkerhed@spitzke.com), info@strukton.dk (info@strukton.dk), Aarsleff Rail A/S (info@aarsleffrail.com), DVF Sekretariatet (sekretariatet@veterantog.dk), Jan Wildau, Dansk Banegods (info@banegods.dk), dtl@dtl.eu (dtl@dtl.eu), info@danskerhverv.dk (info@danskerhverv.dk), hoering@di.dk (hoering@di.dk), DI – Transport (transport@di.dk), 'Jakob Svane (DI ' (jasv@di.dk), 'ITD' (itd@itd.dk), Danske Havne (danskehavne@danskehavne.dk), trf@trf.dk (trf@trf.dk), HK Trafik og jernbane (trafik-jernbane@hk.dk), 'Morten Brønnum Andersen (Trafikselskaberne i Danmark ' (mba@moviatrafik.dk), mail@abtm.dk (mail@abtm.dk), Kjeld Allan Larsen (kjeld.allan.larsen@gmail.com), regioner@regioner.dk (regioner@regioner.dk), kl@kl.dk (kl@kl.dk), mail@landdistrikterne.dk (mail@landdistrikterne.dk), Forbrugerrådet (hoeringer@fbr.dk), Jur (jur@tbst.dk), 'Sund & Bælt' (info@sbf.dk), diariet@sj.se (diariet@sj.se), Agnete Fich (Agnete.Fich@sj.se), Bravida (info@bravida.dk), Malus ApS (info@malus.dk), dj@djf.dk (dj@djf.dk)
Fra: Transportministeriet - sikkermail SEPO (trm@trm.dk)
Titel: Fornyet offentlig høring over udkast til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB (Id nr.: 178152)
Sendt: 17-01-2023 13:02

CAUTION: This email originated from outside the organization.



Dansk Banegods
c/o Transportøkonomisk Forening - TØF
Bredgade 23, 2. tv.
1260 København K
www.banegods.dk
info@banegods.dk
Tel.: +45 2616 8232
CVR: 37 51 94 72

13. februar 2023

HØRINGSSVAR FRA DANSK BANE GODS VEDRØRENDE NYT HØRINGSUDKAST TIL ÆNDRING AF JERNBANELOVEN OG LOV OM DSB

Dansk Banegods modtog den 29. juni 2022 et høringsudkast til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB. Dansk Banegods afgav den 18. august 2022 et hørings svar vedrørende det oprindelige høringsudkast. Der blev i hørings svaret udtalt alvorlig bekymring over dele af høringsudkastet.

Dansk Banegods har den 17. januar 2023 modtaget et nyt høringsudkast til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB.

Ændringen af lov om DSB giver ikke anledning til bemærkninger fra Dansk Banegods.

Dansk Banegods har derimod en række bemærkninger til høringsudkastet til ændring af jernbaneloven.

Overordnet set er det positivt, at loven gøres mere direktivkonform. EU-harmoniseringen gør jernbanetransporten mere effektiv og styrker jernbanetransporten konkurrencemæssigt i forhold til andre transportformer, hvilket vi ser som en meget stor fordel for det danske jernbanemarked og som et vigtigt element i regeringens klimamål for nedbringelse af CO₂-udledningen frem mod 2030. En række af de nye bestemmelser, der foreslås medtaget i loven for at opfylde direktivkrav, giver således ikke anledning til bemærkninger.

Visse af de øvrige nye bestemmelser, der oprindeligt blev foreslået medtaget i loven var imidlertid uhensigtsmæssigt formulerede, og flere af disse kunne have negative effekter for jernbanevirksomheder og jernbanetransportens konkurrencesituation overfor andre transportformer.

Logistikken og forsyningskæderne i Europa og Verden er meget kompleks, og præget af udsving og fleksibilitet, hvilket vejtransporten har tilpasset sig. Ved nedgang i efterspørgslen, produktionstop eller lignende, tilpasses og omdirigeres transportkapaciteten uden at blive pålagt præstationsord-

ninger og afbestillingsafgifter. Der betales kort sagt ikke vej- og broafgifter for noget som ikke befares, hvilket står i stærk kontrast til jernbanen, hvorfor denne ikke bliver valgt i tilstrækkelig grad, eller ligefrem fravalgt.

Mere fleksibilitet er i vores optik helt afgørende for at lykkes med den grønne omstilling, i forhold til overførsel af gods fra vej til bane.

Som brancheforening med repræsentation for jernbanevirksomheder, speditører, havne og industrien, finder vi det isoleret set positivt, at flere af oprindeligt foreslåede bestemmelser er udgået af forslaget.

- **§ 2 om lovens anvendelsesområde**

I det oprindelige høringsudkast var der lagt op til en ophævelse af nugældende § 2, stk. 6, hvilket betød, at privatejet infrastruktur i udgangspunktet blev omfattet af jernbanelovens bestemmelser.

Dansk Banegods foreslog at stk. 6 blev fastholdt, enten i sin nuværende ordlyd, eller endnu bedre affattes på samme måde som i jernbanesikkerhedsdirektivet, artikel 2 stk. 3, a. Vi kan konstatere, at ministeriet har fulgt vores forslag.

- **§ 20 a-c om Banedanmarks præstationsordning**

Det oprindelige høringsudkast indeholdt forslag til nye lovbestemmelser om Banedanmarks præstationsordning.

Dansk Banegods anførte i det oprindelige høringssvar, at de foreslåede bestemmelser burde ændres eller udgå. Vi kan konstatere, at bestemmelserne er udgået af det nye høringsudkast.

- **§ 21 a om afbestillingsafgift**

Det oprindelige høringsudkast indeholdt forslag til en ny lovbestemmelse om en supplerende obligatorisk afbestillingsafgift.

Dansk Banegods anførte i det oprindelige høringssvar, at den foreslåede bestemmelse burde udgå. Vi kan konstatere, at bestemmelsen er udgået af det nye høringsudkast.

- **§ 21 b og § 21 c**

Det oprindelige høringsudkast indeholdt forslag til nye lovbestemmelser om en supplerende overbelastningsafgift og en supplerende miljøpåvirkningsafgift.

Dansk Banegods anførte i det oprindelige høringssvar, at de foreslåede bestemmelser burde udgå. Vi kan konstatere, at bestemmelserne er udgået af det nye høringssudkast.

- **Ny strafbelagt bestemmelse om gods**

I forslagens pkt. 18 og 32 lægges op til en ny bestemmelse i § 57 a, der i medfør af en ændring af § 116, stk. 1 nr. 4 gøres strafbelagt.

Den nye foreslåede bestemmelse har følgende ordlyd:

»§ 57 a. Gods skal være anbragt således, at det ikke kan frembyde fare for personer eller medføre skade på ejendom. Gods må ikke kunne slæbe eller falde af, forårsage forstyrrende ulemper eller kunne flytte sig uden for togets profil under kørsel.«

Alle er naturligvis enige om, at gods ikke må kunne medføre farer eller skader, og i Dansk Banegods's medlemsvirksomheder er sikkerheden prioriteret over alt andet. Problemet er imidlertid, som vi også anførte i det oprindelige høringssvar, at den foreslåede bestemmelse, og særligt de foreslåede forarbejder, ikke harmonerer med de gældende interoperabilitetsprincipper for europæisk godsjernbanedrift. Der tages således ikke højde for den EU-retlige ansvarsregulering, og der ses bort fra, at læsning af tog og vedligeholdelse af materiel ofte finder sted i andre lande med helt andre virksomheder som de ansvarlige parter, der hver især er underlagt tilsyn af sikkerhedsmyndighederne i andre medlemsstater.

Ændringsforslaget er medtaget i det nye høringssudkast på trods af, at Transportministeriet er fuldt ud opmærksom på de meget alvorlige udfordringer i forhold til EU interoperabilitetskravene. På side 44 i høringssudkastet anføres således følgende:

”Det bemærkes, at forslag til § 54 a [rettelig § 57 a] og forslag til ændring af § 116, stk. 1, nr. 4 som affattet ved dette lovforslags § 1, nr. 18 og 32 vil være forbundet med en væsentlig procesrisiko, idet Det Europæiske Jernbaneagentur har gjort gældende, at reglerne er i strid med punkt 4.2.2.4.1. i bilaget til EU-Kommissionens forordning (EU) 2019/773 af 16. maj 2019 om den tekniske specifikation for interoperabilitet gældende for delsystemet Drift og trafikstyring i jernbanesystemet i Den Europæiske Union. Det er overordnet Det Europæiske Jernbaneagentur's vurdering, at udkastet til de foreslåede regler ikke er i overensstemmelse med kravet om, at ansvaret for en sikker drift af Unionens jernbanesystem og kontrollen med de risici, der opstår i dette system, ligger hos infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder, hver for sin del af systemet jf. direktiv 2016/798 af 11. maj 2016 om jernbanesikkerhed artikel 4, stk. 1(d).

Det er dog regeringens opfattelse, at bestemmelserne er nødvendige at indføre i dansk ret med henblik på at sikre, at virksomhederne der opererer på jernbaneområdet kan stilles til ansvar i strafferetlig forstand, såfremt virksomhederne har anbragt gods til fare for personer eller ejendom og ikke lever op til det ansvar der følger af førnævnte regler. ”

Den påtænkte danske lovændring er således blevet direkte afvist af ERA på grund af manglende EU-konformitet. Af ERA's Opinion 2022-6 af 6. december 2022 fremgår blandt andet følgende:

“the proposed rule does not comply also with the requirements of Article 4 (“the responsibility for the safe operation of the Union rail system and the control of risks associated with it is laid upon the infrastructure managers and railway undertakings”) and Article 9 (4) of the Directive (EU) 2016/798.

The proposed rule also contradicts the requirements in the Commission Delegated Regulation (EU) 2018/762, to the extent that the RU is substituted in its role under point 3.1.1.1. Furthermore, rules setting the legal framework to secure that the liability of railway undertakings also becomes punishable under criminal legislation fall outside the scope of Article 8 of Directive (EU) 2016/798 on railway safety. As such the Agency has no power to assess them under the CSMs the TSIs or the relevant EU railway Directives.”

Once the Agency has submitted its negative assessment with the delay as explained above, SRD gives the Submitter the option of accepting or rejecting the Agency’s assessment, such acceptance/rejection by the Submitter must take place within two months of the submission of the assessment.

DK has not yet submitted its opinion on the Agency’s assessment via SRD.”

I indledningen til ERA’s opinion 2022-6 anføres blandt andet følgende:

“Pursuant to Articles 25 and 26 of Regulation (EU) 2016/796, this opinion is addressed to Denmark with a copy to the European Commission.”

Dansk Banegods anser det for at være meget bekymrende, at ERA’s afvisning ikke har fået ministeriet til at trække den påtænkte lovændring tilbage. I stedet fastholdes en model, hvor alt ansvaret lægges på den jernbanevirksomhed, der transporterer et tog gennem Danmark. Det anføres således blandt andet på side 94 om situationer, hvor virksomheder skal ifalde strafansvar, at:

“Dette skal blandt andet være tilfældet, når f.eks. jernbanevirksomheder handler på en sådan måde, at det bringer jernbanesikkerheden i fare, f.eks. ved ikke at sikre, at rullende materiel er korrekt vedligeholdt, såfremt det benyttes til kørsel af en virksomhed.”

Herudover anføres det blandt andet på side 76, at:

“virksomheder skal sikre, at deres gods er fastspændt på en sådan måde, at det ikke kan frembyde fare for personer eller medføre skade på ejendom”.

En jernbanevirksomhed har imidlertid ikke mulighed for at kontrollere alle forhold der påvirker jernbanesikkerheden, idet disse forhold i henhold til Europæisk lovgivning er fordelt på forskellige aktører. Den jernbanevirksomhed, der fremfører et godstog er ofte ikke den aktør der står for vedligeholdelse af vognene på toget, og det er ikke virksomhedens eget gods, der transporteres.

Vedligeholdelsesregimet i EU bygger på ECM-forordningen, der fastlægger, at der til hver enkelt transportenhed (vogn) er knyttet indtil flere ansvarlige ECM-enheder. ECM-ansvaret er således opdelt i flere niveauer, og disse niveauer kan enten varetages af samme ECM-enhed eller af forskellige ECM-enheder i forskellige medlemsstater.

Det er heller ikke usædvanligt, at en jernbanevogn kan være hjemmehørende i én medlemsstat, blive brugt i en anden medlemsstat og blive vedligeholdt i en tredje medlemsstat. Der er således ofte mange aktører involveret i jernbanedriften.

ERA's AMOC om safety of load er et godt eksempel på, at ansvaret ligger hos mange forskellige enheder, og at jernbanevirksomheden ikke selv har det fulde ansvar.

Centrale dele af godstransport på jernbane beror på gensidigt samarbejde mellem terminaler, jernbanevirksomheder og øvrige tredjeparter. Transport af gods på jernbane i Europa er således karakteriseret ved at godsvogne cirkulerer frit i Europa og bliver udvekslet mellem mange forskellige jernbanevirksomheder på tværs af grænserne mellem Medlemsstaterne. Sikkerhed er kernen i jernbanetransport.

Udveksling af vogne er for langt de fleste vogn-ihænder og godsoperatører styret sikkerhedsmæssigt af bestemmelserne i General Contract of Use for wagons (GCU). Hele reguleringen er baseret på at der ikke ved hver overlevering fra én jernbanevirksomhed til en anden skal foretages nye selvstændige kontroller af samtlige forhold omkring transporten. Når tog overtages fra en anden jernbaneoperatør ved grænsestationer, eksisterer der desuden en multilateral aftale om grænseoverskridende godstrafik som de fleste europæiske jernbaneoperatører har underskrevet.

Tilsvarende er der, for at undgå gentagne kontroller, når tog overtages fra en anden jernbaneoperatør ved f.eks. grænsestationer en multilateral aftale om grænseoverskridende transporter med farligt gods, som mange europæiske jernbaneoperatører ligeledes har underskrevet.

Den foreslåede § 57 a indeholder et helt overordnet udsagn om, at gods skal placeres sikkert, hvilket vi ikke kan være uenige i. Dette princip ligger til grund for den samlede EU-jernbanegodsregulering.

Bemærkningerne til lovforslaget ændrer imidlertid markant på jernbanelovens grundlæggende strafferetlige regler, da strafansvaret synes at blive centraliseret omkring jernbanevirksomheden.

De foreslåede forarbejder går meget langt i relation til den påtænkte straffesanktionering af den nye bestemmelse overfor jernbanevirksomheder og personer. Følgende var således anført i de oprindeligt foreslåede forarbejder, jf. det oprindelige høringsforslag s. 109:

"Pligten efter den foreslåede § 57 a påhviler primært virksomheden som sådan. Det betyder, at en virksomhed altid vil være ansvarlig for overtrædelser af den foreslåede § 57 a og overtrædelser altid skal sanktioneres med bødestraf til den ansvarlige virksomhed."

De foreslåede forarbejder er i det nye høringsforslag ændret til følgende, jf. s 95:

"Pligten efter den foreslåede § 57 a påhviler primært virksomheden som sådan. Det betyder, at det først og fremmest vil være virksomheden som vil være ansvarlig for overtrædelser af den foreslåede § 57 a og at overtrædelser sanktioneres med bødestraf til den ansvarlige virksomhed."

Der er tale om en meget afgørende ændring af forarbejderne, hvilket Dansk Banegods isoleret set ser som en forbedring.

Som noget nyt er endvidere indsat følgende afsnit i det nye høringsforslag, jf. s. 94:

”Bestemmelsen tænkes anvendt i de situationer, hvor manglende iagttagelse af § 57 a har medført en ulykke, en forløber til en ulykke eller hvor der er tale om særlige omstændigheder i forbindelse med sikkerhedsmæssige uregelmæssigheder f.eks. gentagelsestilfælde af samme sikkerhedsmæssige uregelmæssigheder. Det er således ikke hensigten, at der generelt skal ske politianmeldelse på baggrund af indberetninger foretaget efter § 78. Ved vurderingen af, om der skal ske politianmeldelse bør der f.eks. ses på hvor ofte indberetninger af samme karakter har fundet sted, og om virksomheden i øvrigt i tilstrækkeligt omfang har implementeret nødvendige processer i sit sikkerhedsledelsessystem om korrekt sikring af gods med henblik på at minimere fare for personer og ejendom.”

Dansk Banegods ser isoleret set positivt på den nye indsatte tekst, da der er tale om en væsentlig ændring af forarbejderne.

Der er imidlertid fortsat behov for, at det præciseres, at der kræves et element af skyld hos en aktør, førend straf kan komme på tale, da såvel erstatningsretlige regler som strafferetlige regler har til formål at være adfærdsregulerende, hvorfor der kræves et element af skyld hos skadevolder (culpa og uagtsomhed). Det brydes på erstatningsrettens område nogle gange med et objektivt ansvar ud fra forsikringsmæssige betragtninger, som det er sket for visse skader i jernbanelovens §§ 49 ff.

Erstatningsretlige konsekvenser for jernbanevirksomheden af overtrædelse af det overordnede udsagn i § 57 a kræver derfor culpøse handlinger/undladelser hos virksomheden, og strafferetlige konsekvenser for jernbanevirksomheden for overtrædelse af det overordnede udsagn i § 57 a kræver, at nogle hos virksomheden har udvist uagtsomhed, jf. straffelovens §§ 19 og 27.

Det vil blive op til domstolene at afklare, hvornår der er sådan culpa/uagtsomhed hos en jernbanevirksomhed, at jernbanevirksomheden kan ifalde straf. Men det er væsentligt for branchen at få indføjet i forarbejderne, at der selvsagt skal foreligge culpa/uagtsomhed hos jernbanevirksomheden. Det skal også indføres i forarbejderne, at der er væsentlige områder uden for jernbanevirksomhedens kontrol. I sådanne situationer er jernbanevirksomhedens uagtsomhed kun relevant for erstatningsansvar og strafansvar, hvis uagtsomheden kan anses som culpa begået af ansatte i jernbanevirksomheden eller uagtsomhed begået af tilknyttede personer i jernbanevirksomheden, jf. straffelovens § 27, stk. 1.

Behovet for denne tydeliggørelse i forarbejderne har sammenhæng med det i lovforslagets side 76 anførte, der giver det indtryk, at den enkelte jernbanevirksomhed frit kan stille krav til godset, dets placering og kontrol heraf, sådan som en almindelig virksomhed kan til sine medkontraahenter, og som følge heraf har mulighed for i enhver henseende at sikre, at bestemmelsen er overholdt. Det er ikke tilfældet, og det går fundamentalt imod hele interoperabilitets-elementet i EU jernbanereguleringen.

Den samlede EU jernbaneregulering er kompleks, og der er mange selvstændige aktører, der ikke har mulighed for at stille krav til hinanden, idet de enkelte aktører hver for sig, herunder jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere, ifølge EU forordninger og national regulering er ansvarlige for at opfylde hver deres del af regelsættet, der hviler på samme bagved liggende hensyn om sikkerhed. Det er således ikke muligt for en jernbanevirksomhed at kontrollere, at alle andre aktører har udført samtlige deres opgaver korrekt for så vidt angår en læsset jernbanevogn med gods, der modtages fra nogle af de andre i transportverdenen godkendte aktører. Det må afgøres efter de

almindelige erstatningsretlige og strafferetlige principper om uagtsomhed hos disse selvstændige aktører, som jernbanevirksomheden ikke selv vælger, kan udløse erstatnings- eller strafansvar for jernbanevirksomheden.

Det bemærkes i tilknytning hertil, at straf af jernbanevirksomheden af uagtsomhed hos sådanne aktører ikke på nogen måde kan blive adfærdsregulerende af jernbanevirksomheden og derfor vil være et objektivt strafansvar. Det bruges generelt ikke i dansk lovgivning.

Der er endvidere et stort problem om selvinkriminering ved at strafbelægge § 57 a. Jernbanevirksomheden foretager løbende indberetning af konstaterede fejl. Hvis disse indberetninger kan udløse straf efter § 57 a, så kan denne indrapporteringspligt ikke opretholdes, jf. forbuddet mod selvinkriminering i artikel 6 i den Europæiske Menneskerettigheds konvention, og den måde som den forstås i dansk ret som angivet i retssikkerhedslovens § 10.

Det er helt centralt, at forslaget til den nye § 57 a og til bestemmelsen om at strafbelægge den nye bestemmelse udgår af lovforslaget.

Dansk Banegods indgår gerne i en nærmere dialog herom.

- **Problematisk ophævelse af nugældende § 61, stk. 2.**

Der lægges i lovforslaget op til en ændring af § 61, hvorved den gældende § 61, stk. 2 om blandt andet Trafikstyrelsens godkendelse af jernbanevirksomheders trafikale sikkerhedsregler ophæves.

Ændringen er ikke detailbegrundet i forslaget.

Der er behov for, at samspillet mellem jernbanevirksomheder og Trafikstyrelsen videreføres i forhold til de trafikale sikkerhedsregler, og der er behov for, at Trafikstyrelsens ansvar i relation til at godkende trafikale sikkerhedsregler fastholdes.

Såfremt ændringen fastholdes, bør der opereres med en overgangsordning på 5 år, ligesom det bør overvejes at udskyde ikrafttrædelsen af denne ændring set i forhold til de øvrige ændringer. Der bør således gives jernbanevirksomheder længere tid til at indrette sig på en situation, hvor de trafikale sikkerhedsregler ikke længere skal godkendes af Trafikstyrelsen, hvilket vil kræve etablering af nye processer i jernbanevirksomhedernes sikkerhedsledelsessystemer mv.

Med venlig hilsen

Jens Kirketerp Jensen

Dansk Banegods

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27F
1220 København K

Danish Transport Federation

Att.:

trm@trm.dk

Sebastian Neustrup, sne@trm.dk

Høring over udkast til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB (genfremførelse – nyt lovudkast)

DI Transport har modtaget ovennævnte høring med svarfrist den 15. februar 2023. Vi bemærker, at der er tale om et fornyet lovudkast baseret på ministeriets modtagne bemærkninger til 2022-udkastet.

Det følgende er således dels en gentagelse af tidligere bemærkninger, hvor det er vurderet relevant og dels kommentarer i forhold til de ændringer, der er foretaget i lovudkastet i forhold til versionen fra 2022.

Indledningsvis bemærker vi, at de foreslåede ændringer, jf. høringsudkastets bemærkninger, har afsæt i EU-Kommissionens åbningsskrivelse fra juli 2021. Udkastet er dog tavst om det nærmere indhold af åbningsskrivelsen. Det finder vi problematisk, fordi det besværliggør en vurdering af om forslaget adresserer kritikpunkterne proportionalt.

En anden mere generel observation er, at udformningen af lovgivningen i stigende omfang synes at tildele Banedanmark forskellige roller i forskellige sammenhænge. I visse sammenhænge tildeles man myndighedsbeføjelser og i andre fremstår man som tilsynsobjekt. Vi er bekymrede i forhold til de forskelligartede roller. Men vi kan ikke umiddelbart vurdere rækkevidden af en sådan rollefordeling. Vi opfordrer derfor til, at spørgsmålet eventuelt vurderes nærmere i forbindelse med en fremtidig revision af loven.

Et tredje element, der giver anledning til bekymring er at forslaget på en række punkter modvirker de politiske målsætninger om at få mere gods og flere passagerer på jernbanen. Det betyder også, at de politiske målsætninger om jernbanens rolle i den grønne omstilling ikke bliver fremmet.

Vi efterlyste i tidligere høringssvar en dialog med branchen om at finde løsninger, der sikrer, at man opnår en revision af loven, der både opfylder EU-reglerne og i øvrigt forholder sig betimeligt til branchens vilkår. Vi skal bemærke, at ministeriet til en vis grad har været lydhør overfor branchens bemærkninger, men kan fortsat se et formål i en bredere dialog med branchen.

DI Transport har derudover fortsat følgende bemærkninger til udkastet til lovændring:

Undtagelsesbestemmelser

DI Transport skal kvittere for, at ministeriet har taget vores bemærkninger om undtagelsesbestemmelserne og disses sammenhæng til direktivet til følge (det tidligere forslags § 2).

Betaling vedr. jernbanerelaterede servicefaciliteter

DI Transport undrer sig fortsat over ændringen i den ny § 5, stk. 4, hvor Transportministeren bemyndiges til at fastsætte ”regler om forvaltning og betaling for brug af jernbanerelaterede servicefaciliteter og til de ydelser, der leveres i disse faciliteter.”

Det er en udvidet beføjelse i forhold til den nuværende lov, som ikke giver ministeren ret til at fastsætte regler om betaling. Med den foreslåede lov får ministeren altså en vid beføjelse til at kunne gribe direkte ind i prisstrukturen på markedet.

Direktivet 2012/34, kapitel IV giver dog kun beføjelser til at fastsætte afgiftsprincipper. Der er en meget stor forskel mellem ”betaling” og ”afgiftsprincipper”, da det første angiver en hjemmel til direkte at fastsætte takster og priser.

Det er uhensigtsmæssigt og kontraproduktivt for et effektivt jernbanegodstransportmarked, at staten gives en administrativ adgang til at fastsætte regler om betaling, frem for afgiftsprincipper, og DI Transport vil kraftigt advare mod denne form for hjemmel til markedsindgreb. Vi anbefaler i stedet, at ordlyden ændres til ”regler om forvaltning af og afgiftsprincipper for brug af jernbanerelaterede servicefaciliteter og de ydelser, der leveres i disse faciliteter.”

Dette vil være i overensstemmelse med EU-direktivet.

Farligt gods (1)

DI Transport undrer sig fortsat også over den endog særdeles vide beføjelse, der gives ministeren med hensyn til farligt gods i den foreslåede § 54 a.

§ 54 a. *Transportministeren kan fastsætte regler om transport af farligt gods, herunder forbud mod transport af farligt gods, når det er begrundet i andre hensyn end sikkerheden under transport.*«

Som vi forstår formuleringen, vil loven give ministeren bemyndigelse til at kunne udstede regler og forbud mod transport af farligt gods, når bare det begrundes med noget andet end sikkerhed. I vores optik giver dette ingen mening. Der findes internationale konventioner til at regulere transport af farligt gods. For jernbanen hedder den RID, der er implementeret i Danmark, hvilket også er reflekteret i bemærkningerne til lovforslaget¹.

Hvis der findes behov for danske særregler om transport af farligt gods på bane, så bør

¹ [Regler for farligt gods \(trafikstyrelsen.dk\)](http://regler.for.farligt.gods.trafikstyrelsen.dk)

dette behov klart defineres, herunder bør det indskrives i loven, hvilke begrundelser, der kan retfærdiggøre en sådan dansk særregel. Der bør ikke gives carte blanche til en hvilken som helst begrundelse, som udkastets § 54 a potentielt lægger op til. Vi noterer dog ministeriets redegørelse i lovbemærkningernes side 28, der i et vist omfang beskriver eksempler.

Farligt gods (2)

Der foreslås også indsat en ny § 57 a, der lyder: *"Gods skal være anbragt således, at det ikke kan frembyde fare for personer eller medføre skade på ejendom. Gods må endvidere ikke kunne slæbe eller falde af, forårsage forstyrrende ulemper eller kunne flytte sig uden for togets profil under kørsel."*

Det er, som vi også bemærkede tidligere, en almenyldig formulering, som vi kun kan tilslutte os. Vi bemærker dog også, jf. bemærkningerne (side 44), at den hidtidige danske tekst formentlig vil være i strid med EU-retten. Det undrer os derfor, at regeringen alligevel vil fastholde bestemmelser herom, jf. bemærkningerne side 44/45. Vi noterer dog også, at regeringen tilkendegiver, at der....

"....Med den foreslåede ændring af lovens § 61 indføres en bemyndigelse til at fastsætte regler om en overgangsordning, der bringer den gældende ordning i overensstemmelse med de grundlæggende principper bag EU-reguleringen på jernbaneanområdet, særligt direktiv 2016/798/EU om jernbanesikkerhed. Direktivet indeholder regler om, at det er virksomhederne, der er ansvarlige for sikkerheden på deres del af jernbanesystemet, og at håndteringen af jernbanesikkerheden skal være systembåret og ske i et sikkerhedsledelsessystem."

Der er således tale om en moderation af den oprindelige tekst, hvilket vi skal kvittere for. Men den nye tekst indeholder dog fortsat en bred ansvarsforpligtigelse for en jernbanevirksomhed, der ikke tager hensyn til den forskelligartede kontekst, som jernbanevirksomheder opererer i (passager vs. gods henholdsvis indenrigs vs. international trafik mm). Det forhold skal også ses i sammenhæng med lovforslagets straffebestemmelser.

En operatør i international godstransport på jernbane kører ofte med vogne og materiel, der er ejet af tredjepart for at konsolidere gods og togstammer, og vil f.eks. i de situationer ikke være ansvarlig for materiellets vedligehold ligesom det ofte ikke vil være virksomhedens " eget " gods, der transporteres. Der vil således ofte være mange forskellige aktører involveret, og det i en kontekst, som en given jernbanevirksomhed reelt set ikke kan kontrollere til hver en tid. Transportministeriets meget brede formuleringer synes således at være i modstrid med de europæiske interoperabilitetsregler, og samtidig kontraproduktive i forhold til bestræbelser på at flytte mere gods over på jernbanen – ikke mindst som et væsentligt element i den grønne omstilling af transportsektoren. Det er umiddelbart vores vurdering, at lovforslaget på dette punkt går imod det politiske ønske om at fremme banegods i Danmark.

Såfremt den foreslåede § 57 a ønskes fastholdt, bør koblingen til

straffebestemmelserne reduceres til kun at omfatte situationer, hvor der bevisligt er tale grov uagtsomhed eller forsætlig handling.

Jernbanenævnet

§103ff omhandler Jernbanenævnet og dets beføjelser. Med forslaget til ny § 103, stk. 2 fremhæves det eksplicit, at nævnet af "eget initiativ" kan undersøge sager og træffe afgørelse i disse. Det forhold indgår også i den gældende bekendtgørelses § 9 (bekendtgørelse 2424 af 13/12/2021).

DI Transport finder fortsat, at der er behov for at fastsætte nærmere krav til, hvornår nævnet på eget initiativ kan gribe ind i markedet og træffe afgørelser. Af den gældende bekendtgørelses § 9 fremgår det, at nævnet på eget initiativ kan iværksætte undersøgelser og træffe afgørelse i disse på baggrund af en "uønsket udvikling". Det fremgår ikke hvordan begrebet "uønsket udvikling" skal fortolkes, og der stilles heller ikke krav til argumentation og dokumentation herfor. DI Transport finder derfor, at der i en kommende bekendtgørelse må stilles krav til, at Jernbanenævnet skal fremlægge dokumentation og markedsundersøgelser, som begrunder ethvert indgreb i markedet.

Trængselsafgifter

Vi noterer, at regeringen har taget vores bemærkninger i første høring til følge, hvilket vi skal kvittere for.

Bodsbestemmelser

Vi noterer, at regeringen har taget vores bemærkninger i første høring til følge, hvilket vi skal kvittere for.

Ve skal dog bemærke, at selv om bestemmelsen er udgået af loven, optræder den fortsat i bekendtgørelsen. Vi fastholder dermed vores synspunkt om, at bod som sådan ikke er et effektivt instrument. Bodsregimer har det med at opfordre til en garderingskultur frem for at bidrage til forbedringer. Det er ingen – og slet ikke passagerer og brugere af banen – tjent med. Vi opfordrer derfor til at præstationsordningen i stedet udformes med økonomiske incitamenter for Banedanmark o.a. til hele tiden at præstere bedre.

Andet

Vi har ingen umiddelbare bemærkninger til høringsudkastets øvrige forslag. Vi står naturligvis til rådighed for uddybning og drøftelser i forhold til ovenstående.

Med venlig hilsen



Karsten Lauritzen
Branchedirektør

Høringsvar fra Dansk Jernbaneforbund vedr. ændring af Jernbaneloven

Dansk Jernbaneforbund har med interesse læst Transportministeriets forslag til ændringer i Jernbaneloven.

Af alle transportformer udleder jernbanetransport mindst CO₂, og er dermed ufravigeligt den mest "grønne" måde at flytte varer sikkert på. Og derfor har EU da også gennem en årrække haft fokus på at skabe et lovgrundlag og nogle infrastrukturelle forbindelser, der gør det muligt at flytte så meget gods som muligt fra vej til jernbane.

Det ses således, som en nødvendighed for at sikre den grønne omstilling og mindske trængslen på vejene, at lovgivningen tager hensyn til konkurrenceevnen samt til harmonisering og ensartethed i medlemslandenes lovgivning. Kravene til sikkerhed skal derfor være proportionale i forhold til risici ved andre transportformer, og må ikke kunne få den fatale konsekvens, at godstrafik på jernbane ikke længere vil være en attraktiv mulighed i Danmark med den følgevirkning, at godstransport generelt set bliver mindre sikker og mere forurenende ved anvendelse af alternative transportformer.

For Dansk Jernbaneforbund og vores medlemmer er sikkerheden ved togdrift af afgørende betydning. I den henseende er det i udgangspunktet glædeligt, at Transportministeriet ønsker at skærpe sikkerhed og ansvar ved transport af gods på jernbane. Og selvom jernbanetransport i forvejen må regnes for den mest sikre transportform, skal der efter vores opfattelse ikke herske tvivl om nødvendigheden af til stadighed at have fokus på forbedringer og kontrol af, at gældende forskrifter efterleves af jernbaneoperatørerne og deres ansatte.

Men fortolker vi den nye paragraf §57a i Jernbaneloven korrekt, er vi bekymrede for bibeholdelse og udvikling af godstrafik på skinner i Danmark.

Som vi læser paragraffen, betyder det, at en godsoperatør, der fremfører tog gennem Danmark, under strafansvar jf. §116, stk. 1, nr. 4, vil have ansvar for at gods er tilstrækkeligt fastgjort, så det ikke kan falde af eller bringe sig ud af profil under kørsel, selvom det er læsset af tredjemand i et andet land.

Umiddelbart har vi svært ved at forestille os, hvordan en sådan kontrol af vogne, containere og deres indhold i praksis skal kunne foretages, inden et op til flere hundrede meter langt godstog skal gives tilladelse til at passere grænserne til Danmark.

Efter de meget alvorlige hændelser, der har været med løsrevet gods i Danmark, er vi af den opfattelse, at godsoperatørerne er blevet meget opmærksomme på, at deres gods fastgøres korrekt, og vi tror derfor også, at operatørerne gerne vil påtage sig det fulde ansvar for deres egen pålæsning af gods i Danmark.

Men vi tror, at det kan blive svært at få disse virksomheder til, under strafansvar, at påtage sig ansvaret for pålæsning, der er sket af andre operatører i andre lande i Europa, og som de dermed ikke har indflydelse på.

I Dansk Jernbaneforbund er vi derfor stærkt bekymrede for, at vedtagelse af Jernbaneloven i udkastets nuværende form, vil reducere godstransport på skinner væsentligt i Danmark, og dermed medføre, at der kommer endnu flere lastbiler på vejene – stik mod alle europæiske

Høringsvar fra Dansk Jernbaneforbund vedr. ændring af Jernbaneloven

intentioner om grøn omstilling med fokus på CO2 – reduktion, mindre trængsel og større transportsikkerhed. Sker det vil konsekvensen være, at vi i Danmark mister arbejdspladser, da en del gods, angiveligt vil blive sejlet til kontinentet via Trelleborg – Sassnitz.

Helt i tråd med 4. jernbanepakke med tanken om at skabe ét jernbaneområde i Europa med fælles entydige enkle godkendelsesprocesser, hvor køretøjer, personale mm. godkendes ét sted, foreslår vi, at der i stedet arbejdes videre med sikkerhedsspørgsmålet ud fra et grundprincip om, at den ansvarlige for på- og omlæsning, også har ansvaret for at togvognen er korrekt læsset og godset forsvarligt fastgjort.

Med ovenstående synspunkter er det Dansk Jernbaneforbund's håb, at Transportministeriet i den nye Jernbanelov vil tage hensyn til, at jernbanebranchen for godstransport i Danmark kan overleve og udvikles til fordel for miljøet og de arbejdspladser, der er forbundet hermed.

Til: TRM Sebastian Neustrup (sne@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Michael Koch-Larsen (mkl@regioner.dk), LOR@MOVIATRAFIK.DK (LOR@MOVIATRAFIK.DK), Tommy Frost (TFR@moviatrafik.dk)
Fra: Danske Regioner (regioner@regioner.dk)
Titel: {{trm}}SV: Fornyet offentlig høring over udkast til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB
E-mailtitel: {{trm}}SV: Fornyet offentlig høring over udkast til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB (Id nr.: 178152)
Sendt: 15-02-2023 12:36
Bilag: Security Marking.txt;

Kære Sebastian

Ang. fornyet høring over udkast til lov om ændring af jernbaneloven mv.
Danske Regioner har været i dialog med Trafikselskaberne i Danmark om denne høring, og henviser til høringssvaret fra TiD

Jeg formoder der vil følge en økonomisk høring?

Mvh Morten

Fra: Transportministeriet - sikkermail SEPO <trm@trm.dk>
Sendt: 17. januar 2023 13:02
Til: Erhvervsstyrelsen - Hovedpostkasse <erst@erst.dk>; Høringer - BDK <hoeringer@BANE.dk>; Jur <jur@tbst.dk>; Havarikommissionen <aib@havarikommissionen.dk>; Jernbanenævnet - Info <info@jernbanenaevnet.dk>; kontakt@oresundsbron.com; SBF - Info <info@sbf.dk>; sekretariatet@cfl-cargo.dk; rail.dk@deutschebahn.com; info@hectorrail.com; info@captrain.dk; njba@njba.dk; Jens Kristian Ørnskov <jkoe@vestbanen.dk>; Arriva <info@arriva.dk>; post@lokaltog.dk; Midtjyske Jernbaner (Lemvig- og Odderbanen <mjba@mjba.dk>; info@greencargo.com; diariet@sj.se; Agnete Fich <Agnete.Fich@sj.se>; info@txlogistik.eu; info@contecrail.dk; DSB <dsbpost@dsb.dk>; Susanne Beyer Svendsen <subs@dsb.dk>; DSB <blb@dsb.dk>; info@dinletbane.dk; Aarhus letbane - Info <info@aarhusletbane.dk>; darav@odenseletbane.dk; Metroselskabet <m@m.dk>; Morten Grundahl <mog@m.dk>; post@dmoge.dk; info@bravida.dk; Kasper Eliassen <sikkerhed@crsa.dk>; info@malus.dk; kvalitet@ravn-bane.dk; Jernbanesikkerhed@spitzke.com; info@strukton.dk; info@aarsleffrail.com; DVF Sekretariatet <sekretariatet@veterantog.dk>; Jan Wildau, Dansk Banegods <info@banegods.dk>; Dansk Transport og Logistik <dtl@dtl.eu>; info@danskerhverv.dk; 'hoering@di.dk' <hoering@di.dk>; Dansk Industri <transport@di.dk>; Jakob Svane <JASV@DI.DK>; International Transport Danmark <itd@itd.dk>; Danske Havne <danskehavne@danskehavne.dk>; Dansk Jernbaneforbund <dj@djf.dk>; Trafikforbundet <trf@trf.dk>; HK Trafik og jernbane <trafik-jernbane@hk.dk>; Movia Trafik <mba@moviatrafik.dk>; Ankenævnet for Bus, Tog og Metro <mail@abtm.dk>; Kjeld Allan Larsen <kjeld.allan.larsen@gmail.com>; Regioner@regioner.dk; Kommunernes Landsforening <kl@kl.dk>; Landdistrikternes Fællesråd <mail@landdistrikterne.dk>; Forbrugerrådet Tænk <hoeringer@fbr.dk>
Emne: {{regioner}}Fornyet offentlig høring over udkast til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB (Id nr.: 178152)

Til Høringsparterne jf. vedhæftede høringsliste

Se venligst vedhæftede høringsbrev og reviderede udkast til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB.

Med venlig hilsen

Sebastian Neustrup
Specialkonsulent

Transportministeriet

Ministry of Transport
Bane- og Luftfartskontoret
Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K

sne@trm.dk

Tlf.: +45 21 15 23 39

www.trm.dk

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: DSB (dsbpost@dsb.dk)
Fra: Susanne Beyer Svendsen (subs@dsb.dk)
Titel: SV: Fornyet offentlig høring over udkast til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB
E-mailtitel: SV: Fornyet offentlig høring over udkast til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB (Id nr.: 178152)
Sendt: 16-02-2023 13:43

Kære Sebastian

For god ordens skyld kan jeg oplyse, at DSB ikke har yderligere bemærkninger til denne fornyede høring.

Med venlig hilsen

Susanne Beyer Svendsen
Chefkonsulent
E-mail: subs@dsb.dk

Fra: Transportministeriet - sikkermail SEPO <trm@trm.dk>

Sendt: 17. januar 2023 13:02

Til: Erhvervsstyrelsen - Hovedpostkasse <erst@erst.dk>; Høringer - BDK <hoeringer@BANE.dk>; Jur <jur@tbst.dk>; Havarikommissionen <aib@havarikommissionen.dk>; Jernbanenævnet - Info <info@jernbanenaevnet.dk>; kontakt@oresundsbron.com; SBF - Info <info@sbf.dk>; sekretariatet@cfl-cargo.dk; rail.dk@deutschebahn.com; info@hectorrail.com; info@captrain.dk; njba@njba.dk; Jens Kristian Ørnkov <jkoe@vestbanen.dk>; Arriva <info@arriva.dk>; tool@lokaltoeg.dk <post@lokaltoeg.dk>; Midtjyske Jernbaner (Lemvig- og Odderbanen <mjba@mjba.dk>; info@greencargo.com; diariet@sj.se; Agnete Fich <Agnete.Fich@sj.se>; info@txlogistik.eu; info@contecrail.dk; DSBPOST <DSBPOST@dsb.dk>; Susanne Beyer Svendsen <SUBS@DSB.DK>; DSB <blb@dsb.dk>; info@dinletbane.dk; Aarhus letbane - Info <info@aarhusletbane.dk>; darav@odenseletbane.dk; Metroselskabet <m@m.dk>; Morten Grundahl <mog@m.dk>; post@dmoge.dk; info@bravida.dk; Kasper Eliassen <sikkerhed@crsa.dk>; info@malus.dk; kvalitet@ravn-bane.dk; Jernbanesikkerhed@spitzke.com; info@strukton.dk; info@aarsleffrail.com; DVF Sekretariatet <sekretariatet@veterantog.dk>; Jan Wildau, Dansk Banegods <info@banegods.dk>; Dansk Transport og Logistik <dtl@dtl.eu>; info@danskerhverv.dk; 'hoering@di.dk' <hoering@di.dk>; Dansk Industri <transport@di.dk>; Jakob Svane <JASV@DI.DK>; International Transport Danmark <itd@itd.dk>; Danske Havne <danskehavne@danskehavne.dk>; Dansk Jernbaneforbund <dj@djf.dk>; Trafikforbundet <trf@trf.dk>; HK Trafik og jernbane <trafik-jernbane@hk.dk>; Movia Trafik <mba@moviatrafik.dk>; Ankenævnet for Bus, Tog og Metro <mail@abtm.dk>; Kjeld Allan Larsen <kjeld.allan.larsen@gmail.com>; Danske Regioner <regioner@regioner.dk>; Kommunernes Landsforening <kl@kl.dk>; Landdistrikternes Fællesråd <mail@landdistrikterne.dk>; Forbrugerrådet Tænk <hoeringer@fbr.dk>

Emne: Fornyet offentlig høring over udkast til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB (Id nr.: 178152)

Til Høringsparterne jf. vedhæftede høringsliste

Se venligst vedhæftede høringsbrev og reviderede udkast til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB.

Med venlig hilsen

Sebastian Neustrup
Specialkonsulent

Transportministeriet
Ministry of Transport
Bane- og Luftfartskontoret
Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K

sne@trm.dk

Tlf.: +45 21 15 23 39

www.trm.dk

Transportministeriet
trm@trm.dk, att. sne@trm.dk

Dok. 244491
13. februar 2023

Høring over udkast til forslag til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB

Forbrugerrådet Tænk har modtaget udkast til ændring af jernbaneloven i høring. Vi har følgende bemærkninger.

Vi anerkender behovet for en justering af jernbaneloven med udgangspunkt i reviderede EU-regler, og vi velkommer ændringerne af adgang til jernbanerelaterede servicefaciliteter, som skal sikre, at forvaltere af jernbanerelaterede servicefaciliteter forvalter tildelingen af servicefaciliteter uafhængigt og transparent.

Vi er samtidig positive overfor, at forslaget fremadrettet gør det muligt for BaneDanmark at udleje ombordudstyr til jernbaneselskaberne med henblik på at gøre overgangen og udrulningen af de nye signalsystemer og elektrificering mere smidig til gavn for den grønne omstilling.

Vi noterer os, at det tidligere forslag om nye regler for præstationsordning er taget ud af lovudkastet, således at den hidtidige bekendtgørelse herom fortsat gælder ind til den ændres. Det er vi glade for, da vi ikke fandt at det tidligere udkast til lovforslag ramte den rette balance mellem bod for BaneDanmark og jernbanevirksomhederne ved forsinkelser. Vi ser derfor frem til at få mulighed for at kommentere på nye regler herfor, når de foreslås.

Venlig hilsen

Karin Breck
Afdelingschef

Vagn Jelsøe
Chefkonsulent



06. februar 2023

HØRINGSSVAR VEDRØRENDE NYT HØRINGSUDKAST TIL ÆNDRING AF JERNBANELOVEN OG LOV OM DSB

Jernbanevirksomhederne Green Cargo AB, TX Logistik AB, DB Cargo Scandinavia A/S, Hector Rail AB, VIKING-Rail ApS og Contec Rail ApS ("Jernbanevirksomhederne") modtog den 29. juni 2022 et høringsudkast til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB. Jernbanevirksomhederne afgav den 18. august 2022 et høringssvar vedrørende det oprindelige høringsudkast. Der blev i høringssvaret udtalt alvorlig bekymring over dele af høringsudkastet.

Jernbanevirksomhederne har den 17. januar 2023 modtaget et nyt høringsudkast til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB.

Ændringen af lov om DSB giver ikke anledning til bemærkninger fra Jernbanevirksomhederne.

Jernbanevirksomhederne har derimod en række bemærkninger til høringsudkastet til ændring af jernbaneloven.

Overordnet set er det positivt, at loven gøres mere direktivkonform. En række af de nye bestemmelser, der foreslås medtaget i loven for at opfylde direktivkrav, giver således ikke anledning til bemærkninger. Visse af de øvrige nye bestemmelser, der oprindeligt blev foreslået medtaget i loven var imidlertid uhensigtsmæssigt formulerede, og flere af disse kunne have negative effekter for jernbanevirksomheder og jernbanetransporten samlet set. Jernbanevirksomhederne er isoleret set positive overfor, at flere af disse bestemmelser er *udgået* af forslaget.

Særligt ét ændringsforslag påkalder sig imidlertid fortsat ganske meget fokus, nemlig lovforslagets pkt. 18 og 32, hvor der lægges op til en ny bestemmelse i § 57 a, der i medfør af en ændring af § 116, stk. 1 nr. 4 gøres strafbelagt. Det er for Jernbanevirksomhederne afgørende, at denne del af lovforslaget ændres, hvilket Jernbanevirksomhederne fremkommer med udførlige bemærkninger til nedenfor.

- **§ 20 a-c om Banedanmarks præstationsordning**

Det oprindelige høringsudkast indeholdt forslag til nye lovbestemmelser om Banedanmarks præstationsordning.

Jernbanevirksomhederne anførte i det oprindelige høringssvar, at de foreslåede bestemmelser burde ændres eller udgå. Vi kan konstatere, at bestemmelserne er udgået af det nye høringsudkast.

- **§ 21 a om afbestillingsafgift**

Det oprindelige høringsudkast indeholdt forslag til en ny lovbestemmelse om en supplerende obligatorisk afbestillingsafgift.

Jernbanevirksomhederne anførte i det oprindelige høringssvar, at den foreslåede bestemmelse burde udgå. Vi kan konstatere, at bestemmelsen er udgået af det nye høringsudkast.

- **§ 21 b og § 21 c**

Det oprindelige høringsudkast indeholdt forslag til nye lovbestemmelser om en supplerende overbelastningsafgift og en supplerende miljøpåvirkningsafgift.

Jernbanevirksomhederne anførte i det oprindelige høringssvar, at de foreslåede bestemmelser burde udgå. Vi kan konstatere, at bestemmelserne er udgået af det nye høringsudkast.

- **Ny strafbelaft bestemmelse om gods**

I forslaget pkt. 18 og 32 lægges op til en ny bestemmelse i § 57 a, der i medførel af en ændring af § 116, stk. 1 nr. 4 gøres strafbelaft.

Den nye foreslåede bestemmelse har følgende ordlyd:

»§ 57 a. Gods skal være anbragt således, at det ikke kan frembyde fare for personer eller medføre skade på ejendom. Gods må ikke kunne slæbe eller falde af, forårsage forstyrrende ulemper eller kunne flytte sig uden for togets profil under kørsel.«

Alle er naturligvis enige om, at gods ikke må kunne medføre farer eller skader, og i Jernbanevirksomhederne er sikkerheden prioriteret over alt andet. Problemet er imidlertid, som vi også anførte i det oprindelige høringsvar, at den foreslåede bestemmelse, og særligt de foreslåede forarbejder, ikke harmonerer med de gældende interoperabilitetsprincipper for europæisk godsjernbanedrift. Der tages således ikke højde for den EU-retlige ansvarsregulering, og der ses bort fra, at læsning af tog og vedligeholdelse af materiel ofte finder sted i andre lande med helt andre virksomheder som de ansvarlige parter, der hver især er underlagt tilsyn af sikkerhedsmyndighederne i andre medlemsstater.

Ændringsforslaget er medtaget i det nye høringsudkast på trods af, at Transportministeriet er fuldt ud opmærksom på de meget alvorlige udfordringer i forhold til EU interoperabilitetskravene. På side 44 i høringsudkastet anføres således følgende:

”Det bemærkes, at forslag til § 54 a [rettelig § 57 a] og forslag til ændring af § 116, stk. 1, nr. 4 som affattet ved dette lovforslags § 1, nr. 18 og 32 vil være forbundet med en væsentlig procesrisiko, idet Det Europæiske Jernbaneagentur har gjort gældende, at reglerne er i strid med punkt 4.2.2.4.1. i bilaget til EU-Kommissionens forordning (EU) 2019/773 af 16. maj 2019 om den tekniske specifikation for interoperabilitet gældende for delsystemet Drift og trafikstyring i jernbanesystemet i Den Europæiske Union. Det er overordnet Det Europæiske Jernbaneagentur’s vurdering, at udkastet til de foreslåede regler ikke er i overensstemmelse med kravet om, at ansvaret for en sikker drift af Unionens jernbanesystem og kontrollen med de risici, der opstår i dette system, ligger hos infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder, hver for sin del af

systemet jf. direktiv 2016/798 af 11. maj 2016 om jernbanesikkerhed artikel 4, stk. 1(d).

Det er dog regeringens opfattelse, at bestemmelserne er nødvendige at indføre i dansk ret med henblik på at sikre, at virksomhederne der opererer på jernbaneområdet kan stilles til ansvar i strafferetlig forstand, såfremt virksomhederne har anbragt gods til fare for personer eller ejendom og ikke lever op til det ansvar der følger af førnævnte regler. ”

Den påtænkte danske lovændring er således blevet direkte afvist af ERA på grund af manglende EU-konformitet. Af ERA’s Opinion 2022-6 af 6. december 2022 fremgår blandt andet følgende:

“the proposed rule does not comply also with the requirements of Article 4 (“the responsibility for the safe operation of the Union rail system and the control of risks associated with it is laid upon the infrastructure managers and railway undertakings “) and Article 9 (4) of the Directive (EU) 2016/798.

The proposed rule also contradicts the requirements in the Commission Delegated Regulation (EU) 2018/762, to the extent that the RU is substituted in its role under point 3.1.1.1. Furthermore, rules setting the legal framework to secure that the liability of railway undertakings also becomes punishable under criminal legislation fall outside the scope of Article 8 of Directive (EU) 2016/798 on railway safety. As such the Agency has no power to assess them under the CSMs the TSIs or the relevant EU railway Directives.”

Once the Agency has submitted its negative assessment with the delay as explained above, SRD gives the Submitter the option of accepting or rejecting the Agency’s assessment, such acceptance/rejection by the Submitter must take place within two months of the submission of the assessment.

DK has not yet submitted its opinion on the Agency’s assessment via SRD.”

I indledningen til ERA’s opinion 2022-6 anføres blandt andet følgende:

“Pursuant to Articles 25 and 26 of Regulation (EU) 2016/796, this opinion is addressed to Denmark with a copy to the European Commission.”

Jernbanevirksomhederne anser det for at være meget bekymrende, at ERA's afvisning ikke har fået ministeriet til at trække den påtænkte lovændring tilbage. I stedet fastholdes en model, hvor alt ansvaret lægges på den jernbanevirksomhed, der transporterer et tog gennem Danmark. Det anføres således blandt andet på side 94 om situationer, hvor virksomheder skal ifalde strafansvar, at:

”Dette skal blandt andet være tilfældet, når f.eks. jernbanevirksomheder handler på en sådan måde, at det bringer jernbanesikkerheden i fare, f.eks. ved ikke at sikre, at rullende materiel er korrekt vedligeholdt, såfremt det benyttes til kørsel af en virksomhed.”

Herudover anføres det blandt andet på side 76, at:

”virksomheder skal sikre, at deres gods er fastspændt på en sådan måde, at det ikke kan frembyde fare for personer eller medføre skade på ejendom”.

Den jernbanevirksomhed, der transporterer et tog gennem Danmark, er ofte ikke selv ansvarlig for vedligeholdelse af materiellet på toget, og det er ikke virksomhedens eget gods, der transporteres.

Vedligeholdelsesregimet i EU bygger på ECM-reglerne, hvor der til hver enkelt transportenhed er knyttet indtil flere ansvarlige ECM-enheder. ECM-ansvaret er således opdelt i flere niveauer, og disse niveauer kan enten varetages af samme ECM-enhed eller af forskellige ECM-enheder i forskellige medlemsstater.

Det er heller ikke usædvanligt, at en jernbanevogn kan være hjemmehørende i én medlemsstat, blive brugt i en anden medlemsstat og blive vedligeholdt i en tredje medlemsstat. Der er således ofte mange aktører involveret i jernbanedriften, og EU-reguleringen af ansvarsfordelingen tager højde for og bygger på dette.

Vedhæftede uddrag af en Final report fra 25. april 2022 fra en ERA Joint Network Secretariat Normal Procedure Task Force illustrerer de mange aktører, der er involveret i grænseoverskridende jernbanedrift. Både Trafikstyrelsen og Banedanmark deltog i den pågældende Task Force.

ERA's AMOC om safety of load er ligeledes et eksempel på, at ansvaret ligger hos mange forskellige enheder, og at jernbanevirksomheden ikke selv har det fulde ansvar.

Det anføres blandt andet i AMOC, at en jernbanevirksomhed skal ”take account in their safety management systems of the risks associated with the activities of other actors and third parties”

Herudover skal en jernbanevirksomhed i henhold til det anførte i AMOC ”recognise the need to collaborate with other interested parties (such as railway undertakings, infrastructure managers, manufacturer, maintenance supplier, entity in charge of maintenance, railway vehicle keeper, service provider and procurement entity), where appropriate, on shared risks and the putting in place of adequate safety measures”.

I AMOC anføres om interoperabilitet følgende: ”According to TSI OPE point 4.4.2 and Appendix I, national rules on the defined AMOC topics are generally not permitted. Therefore, if a Member State (MS) and/or a NSA or any other entity requires a RU or IM to comply with additional national requirements, then that MS or NSA or the other entity will have to provide, in line with Article 8 of Railway Safety Directive, evidence as to why their national requirements provide a higher degree of risk control than that set out in the AMOC.”

Centrale dele af godstransport på jernbane beror på gensidigt samarbejde mellem terminaler, jernbanevirksomheder, infrastrukturforvaltere og øvrige tredjeparter. Transport af gods på jernbane i Europa er således karakteriseret ved at godsvogne cirkulerer frit i Europa og bliver udvekslet mellem mange forskellige jernbanevirksomheder på tværs af grænserne mellem Medlemsstaterne. Sikkerhed er kernen i jernbanetransport. Udveksling af vogne er for langt de fleste vognihændere og godsoperatører styret sikkerhedsmæssigt af bestemmelserne i General Contract of Use for wagons (GCU). Aftalen fastlægger forpligtelser og rettigheder for hver part, for at sikre jernbanesikkerheden og forbedre effektiviteten ved jernbanegods trafik. GCU-aftalen er grundlaget for vurdering, kategorisering og rapportering af fejl på godsvognene, herunder fejlmærkning af vognene. Langt de fleste jernbanevirksomheder og ihændere i Europa har tilsluttet sig GCU og er dermed kontraktuelle partnere med alle de andre jernbanevirksomheder og ihændere, som er oplyst i appendix 1 til GCU.

Hele reguleringen er baseret på at der ikke ved hver overlevering fra én jernbanevirksomhed til en anden skal foretages nye selvstændige kontroller af samtlige forhold omkring transporten. Når tog overtages fra en anden jernbaneoperatør ved grænsestationer, eksisterer der desuden en multilateral aftale om grænseoverskridende godstrafik som de fleste europæiske jernbaneoperatører

har underskrevet: Agreement on freight Train Transfer Inspections (ATTI). ATTI fastlægger i punkt 1-4 de bindende betingelser, der kræves for at udføre overførselsinspektioner på vogne, der indgår i tog, der falder inden for aftalens anvendelsesområde. Herunder regulerer ATTI, hvordan de tilsluttede jernbanevirksomheder håndterer GCU bestemmelserne og UIC læseforskrifter i forbindelse med overgang af interoperable tog jernbanevirksomhederne imellem, samt hvordan de tilsluttede jernbanevirksomheder udfører eftersyn og fejlmelder vogne efter GCU bestemmelserne og UIC læseforskrifter. Dette sker ved hjælp af det i ATTI definerede kvalitetsstyringssystem. UIC læseforskrifterne anses for at være "state of the art" og anerkendes i hele Europa som de bedste forskrifter i forhold til sikre læseprocesser.

Tilsvarende er der, for at undgå gentagne kontroller, når tog overtages fra en anden jernbaneoperatør ved grænsestationer m.v. en multilateral aftale om grænseoverskridende transporter med farligt gods, som mange europæiske jernbaneoperatører ligeledes har underskrevet: *IRS 40471-3*, "Inspections of dangerous goods consignments". Aftalen fastlægger krav om kontrol af overensstemmelse mellem en transports mærkning og tilstand på vogne og oplysninger i det udfærdigede fragtbrev/EDI, både ved godkendelse af transporten samt ved transportens afslutning. Aftalen beskriver også hvorledes der kontrolleres i forhold til jernbaneoperatører der ikke har underskrevet aftalen. Aftalen beskriver herudover i lighed med ATTI, hvordan de tilsluttede jernbanevirksomheder skal udføre eftersyn og fejlmelder vogne efter reglerne i et defineret kvalitetsstyringssystem. Aftalen er optaget i gældende udgave af RID.

Den foreslåede § 57 a indeholder et helt overordnet udsagn om, at gods skal placeres sikkert. Dette princip ligger til grund for den samlede EU jernbanegodsregulering, og det er kommet til udtryk i pkt. 4.2.2.4.1. i bilaget til forordning (EU) 2019/773 (OPE TSI):

"Jernbanevirksomheden skal sørge for, at godsvogne er læsset på en sikker og forsvarlig måde under hele transporten."

Bemærkningerne til lovforslaget ændrer imidlertid markant på jernbanelovens grundlæggende strafferetlige regler, da strafansvaret synes at blive centraliseret omkring jernbanevirksomheden.

De foreslåede forarbejder går meget langt i relation til den påtænkte straffesanktionering af den nye bestemmelse overfor jernbanevirksomheder og

personer. Følgende var således anført i de oprindeligt foreslåede forarbejder, jf. det oprindelige høringsforslag s. 109:

”Pligten efter den foreslåede § 57 a påhviler primært virksomheden som sådan. Det betyder, at en virksomhed altid vil være ansvarlig for overtrædelser af den foreslåede § 57 a og overtrædelser altid skal sanktioneres med bødestraf til den ansvarlige virksomhed.”

De foreslåede forarbejder er i det nye høringsforslag ændret til følgende, jf. s 95:

”Pligten efter den foreslåede § 57 a påhviler primært virksomheden som sådan. Det betyder, at det først og fremmest vil være virksomheden som vil være ansvarlig for overtrædelser af den foreslåede § 57 a og at overtrædelser sanktioneres med bødestraf til den ansvarlige virksomhed.”

Der er tale om en meget afgørende ændring af forarbejderne, hvilket Jernbanevirksomhederne isoleret set ser som en forbedring.

Som noget nyt er endvidere indsat følgende afsnit i det nye høringsforslag, jf. s. 94:

”Bestemmelsen tænkes anvendt i de situationer, hvor manglende iagttagelse af § 57 a har medført en ulykke, en forløber til en ulykke eller hvor der er tale om særlige omstændigheder i forbindelse med sikkerhedsmæssige uregelmæssigheder f.eks. gentagelsestilfælde af samme sikkerhedsmæssige uregelmæssigheder. Det er således ikke hensigten, at der generelt skal ske politianmeldelse på baggrund af indberetninger foretaget efter § 78. Ved vurderingen af, om der skal ske politianmeldelse bør der f.eks. ses på hvor ofte indberetninger af samme karakter har fundet sted, og om virksomheden i øvrigt i tilstrækkeligt omfang har implementeret nødvendige processer i sit sikkerhedsledelsessystem om korrekt sikring af gods med henblik på at minimere fare for personer og ejendom.”

Jernbanevirksomhederne ser isoleret set positivt på den nye indsatte tekst, da der er tale om en væsentlig ændring af forarbejderne.

Der er imidlertid fortsat behov for, at det præciseres, at der kræves et element af skyld hos en aktør, førend straf kan komme på tale, da såvel erstatningsretlige regler som strafferetlige regler har til formål at være adfærdsregulerende, hvorfor der kræves et element af skyld hos skadevolder (culpa og uagtsomhed). Det brydes på erstatningsrettens område nogle gange med et objektivi ansvar ud fra forsikringsmæssige betragtninger, som det er sket for visse skader i jernbanelovens §§ 49 ff.

Erstatningsretlige konsekvenser for jernbanevirksomheden af overtrædelse af det overordnede udsagn i § 57 a kræver derfor culpøse handlinger/undladelser hos virksomheden, og strafferetlige konsekvenser for jernbanevirksomheden for overtrædelse af det overordnede udsagn i § 57 a kræver, at nogle hos virksomheden har udvist uagtsomhed, jf. straffelovens §§ 19 og 27.

Det vil blive op til domstolene at afklare, hvornår der er sådan culpa/uagtsomhed hos en jernbanevirksomhed, at jernbanevirksomheden kan ifalde straf. Men det er væsentligt for branchen at få indføjjet i forarbejderne, at der selvsagt skal foreligge culpa/uagtsomhed hos jernbanevirksomheden. Det skal også indføjjes i forarbejderne, at der er væsentlige områder uden for jernbanevirksomhedens kontrol. I sådanne situationer er jernbanevirksomhedens uagtsomhed kun relevant for erstatningsansvar og strafansvar, hvis uagtsomheden kan anses som culpa begået af ansatte i jernbanevirksomheden eller uagtsomhed begået af tilknyttede personer i jernbanevirksomheden, jf. straffelovens § 27, stk. 1.

Behovet for denne tydeliggørelse i forarbejderne har sammenhæng med det i lovforslagets side 76 anførte, der giver det indtryk, at den enkelte jernbanevirksomhed frit kan stille krav til godset, dets placering og kontrol heraf, sådan som en almindelig virksomhed kan til sine medkontrahenter, og som følge heraf har mulighed for i enhver henseende at sikre, at bestemmelsen er overholdt. Det er ikke tilfældet, og det går fundamentalt imod hele interoperabilitets-elementet i EU jernbanereguleringen.

Den samlede EU jernbaneregulering er kompleks, og der er mange selvstændige aktører, der ikke har mulighed for at stille krav til hinanden, idet de enkelte aktører hver for sig, herunder jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere, ifølge EU forordninger og national regulering er ansvarlige for at opfylde hver deres del af regelsættet, der hviler på samme bagved liggende hensyn om sikkerhed. Det er således ikke muligt for en jernbanevirksomhed at kontrollere, at alle andre aktører har udført samtlige deres opgaver korrekt for så vidt angår en læsset jernbanevogn

med gods, der modtages fra nogle af de andre i transportverdenen godkendte aktører. Det må afgøres efter de almindelige erstatningsretlige og strafferetlige principper om uagtsomhed hos disse selvstændige aktører, som jernbanevirksomheden ikke selv vælger, kan udløse erstatnings- eller strafansvar for jernbanevirksomheden.

Det bemærkes i tilknytning hertil, at straf af jernbanevirksomheden af uagtsomhed hos sådanne aktører ikke på nogen måde kan blive adfærdsregulerende af jernbanevirksomheden og derfor vil være et objektivt strafansvar. Det bruges generelt ikke i dansk lovgivning.

Der er endvidere et stort problem om selvinkriminering ved at straffelægge § 57 a. Jernbanevirksomheden foretager løbende indberetning af konstaterede fejl. Hvis disse indberetninger kan udløse straf efter § 57 a, så kan denne indrapporteringspligt ikke opretholdes, jf. forbuddet mod selvinkriminering i artikel 6 i den Europæiske Menneskerettigheds konvention, og den måde som den forstås i dansk ret som angivet i retssikkerhedslovens § 10.

Det er helt centralt, at forslaget til den nye § 57 a og til bestemmelsen om at straffelægge den nye bestemmelse udgår af lovforslaget.

- **Problematiske ophævelse af nugældende § 61, stk. 2.**

Der lægges i lovforslaget op til en ændring af § 61, hvorved den gældende § 61, stk. 2 om blandt andet Trafikstyrelsens godkendelse af jernbanevirksomheders trafikale sikkerhedsregler ophæves.

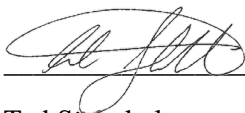
Ændringen er ikke detailbegrunderet i forslaget.

Der er behov for, at samspillet mellem jernbanevirksomheder og Trafikstyrelsen videreføres i forhold til de trafikale sikkerhedsregler, og der er behov for, at Trafikstyrelsens ansvar i relation til at godkende trafikale sikkerhedsregler fastholdes.

Såfremt ændringen fastholdes, bør der opereres med en overgangsordning på 5 år, ligesom det bør overvejes at udskyde ikrafttrædelsen af denne ændring set i forhold til de øvrige ændringer. Der bør således gives jernbanevirksomheder længere tid til at indrette sig på en situation, hvor de trafikale sikkerhedsregler ikke længere skal godkendes af Trafikstyrelsen, hvilket vil kræve etablering af nye processer i jernbanevirksomhedernes sikkerhedsledelsessystemer mv.

Med venlig hilsen

Green Cargo AB



Ted Söderholm

TX Logistik AB



Lars Winther Sørensen

DB Cargo Scandinavia A/S



Oliver Gesche

Hector Rail AB



Claes Scheibe

VIKING-Rail ApS



Jens Ole Pedersen

Contec Rail ApS



Anders Dørge

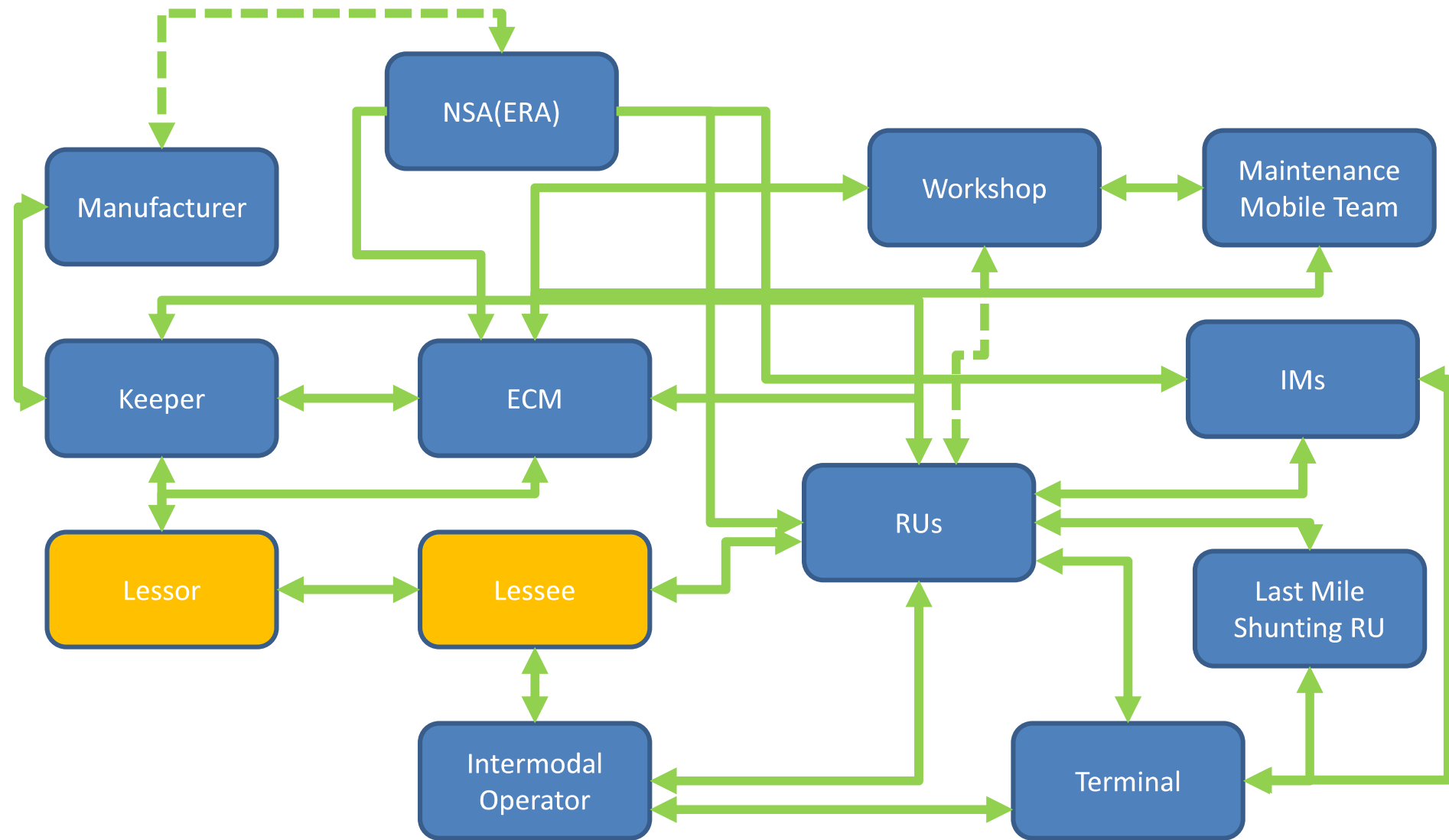
Joint Network Secretariat Normal Procedure Task Force
Great Belt bridge Accident/Incident

Final report

25.04.2022

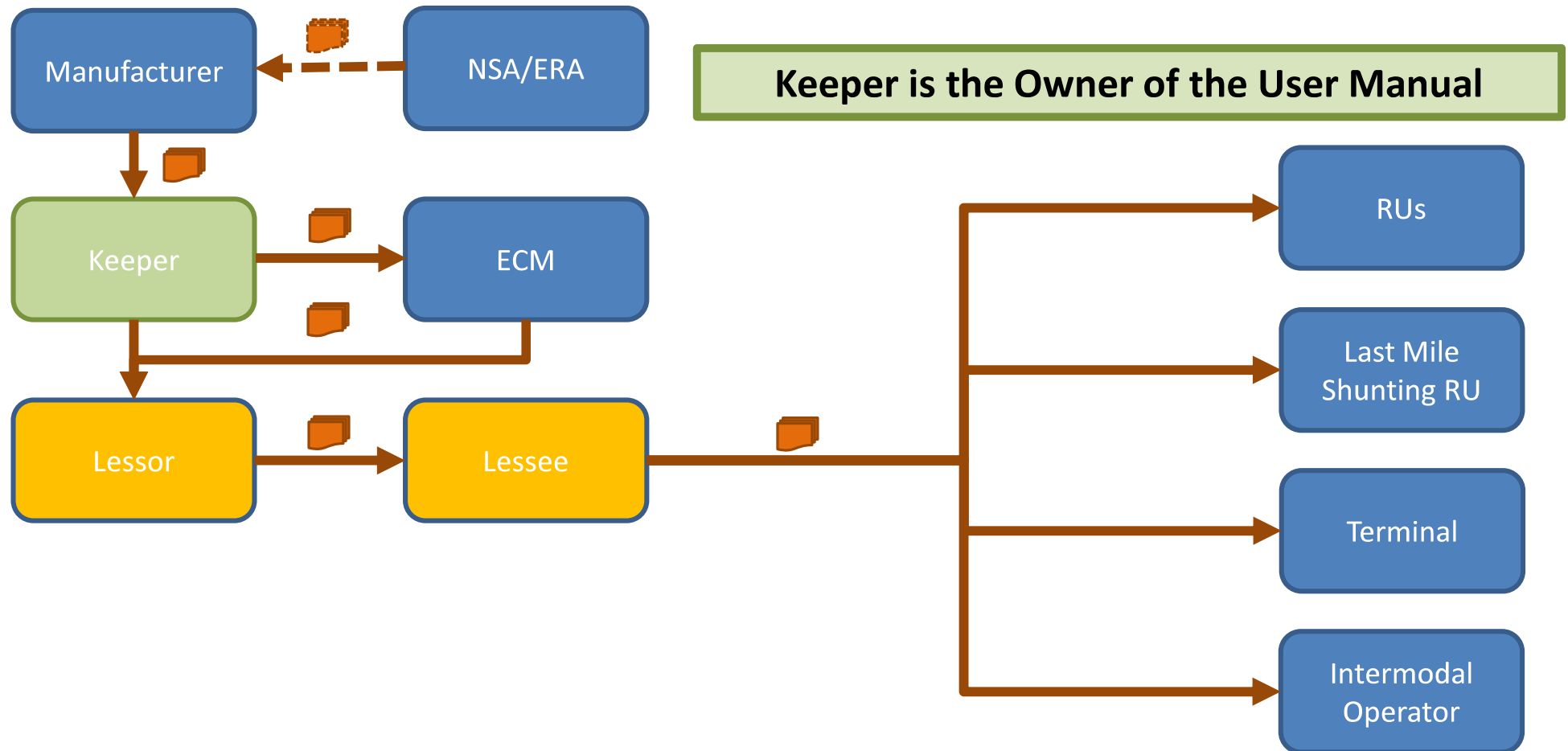
2. Outcome of subgroup 1b

Communication related to hitches - Actors & Links



The orange boxes (Lessor/Lessee) represent subjects that may be present in the information flow. If they are not present, the arrows continue to the actors who interface with them, eliminating their presence.

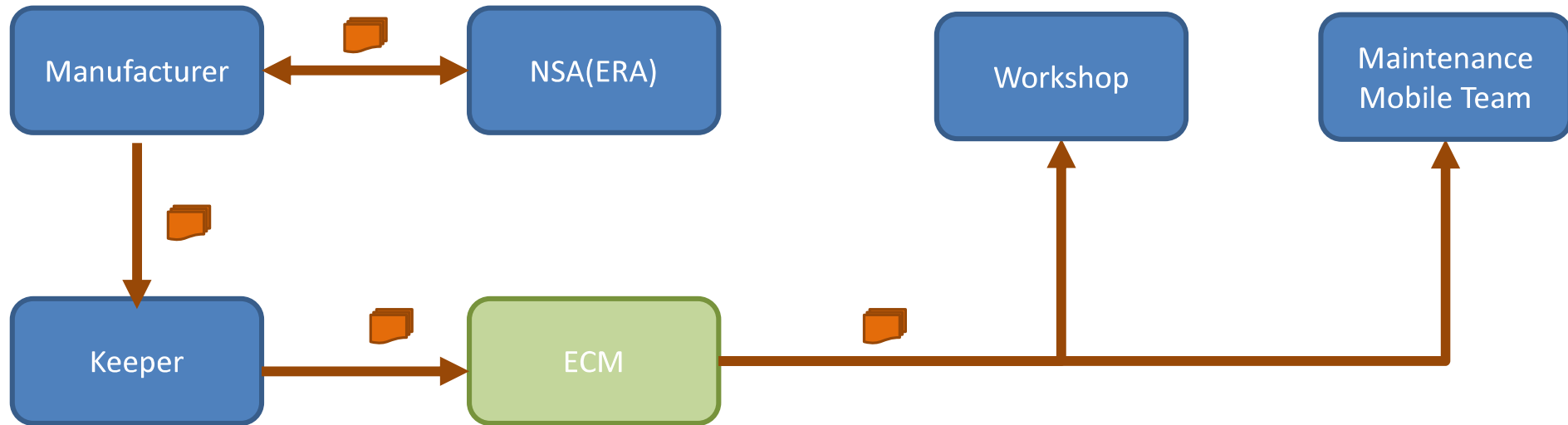
2. Outcome of subgroup 1b Communication related to hitches - Focus on **User Manual**



The orange boxes (Lessor/Lessee) represent subjects that may be present in the information flow. If they are not present, the arrows continue to the actors who interface with them, eliminating their presence.

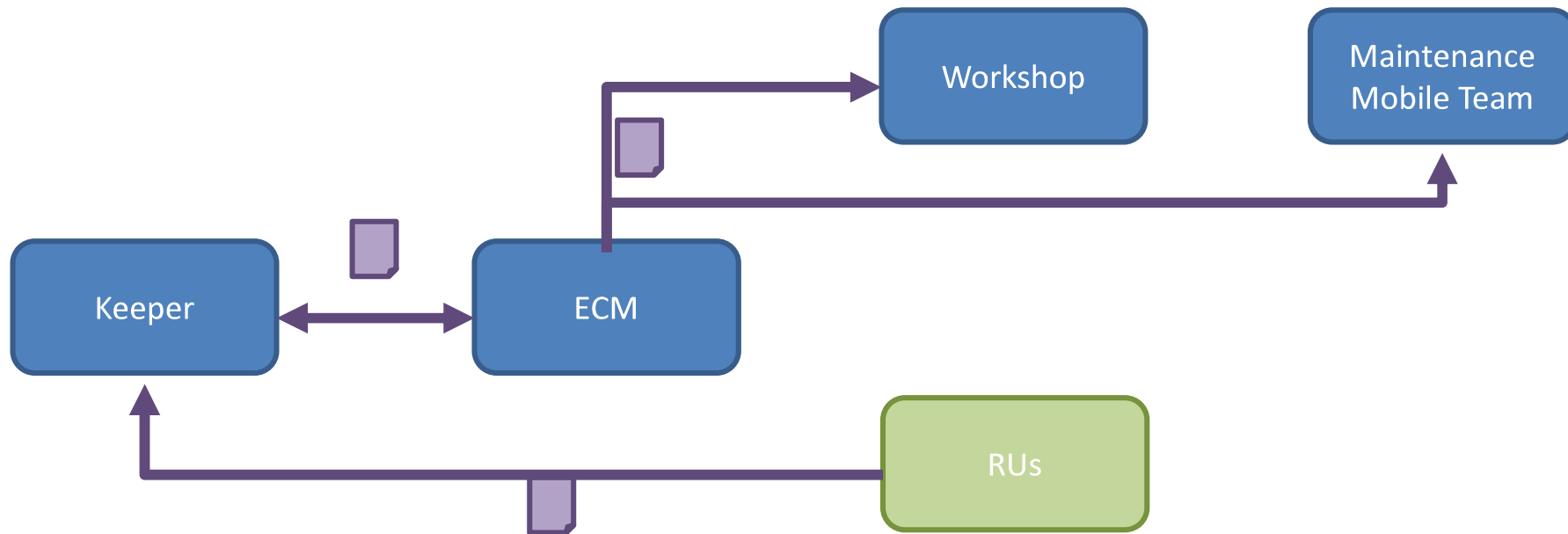
2. Outcome of subgroup 1b

Communication related to hitches - Focus on **Maintenance Manual**



ECM is the Owner of the Maintenance Manual

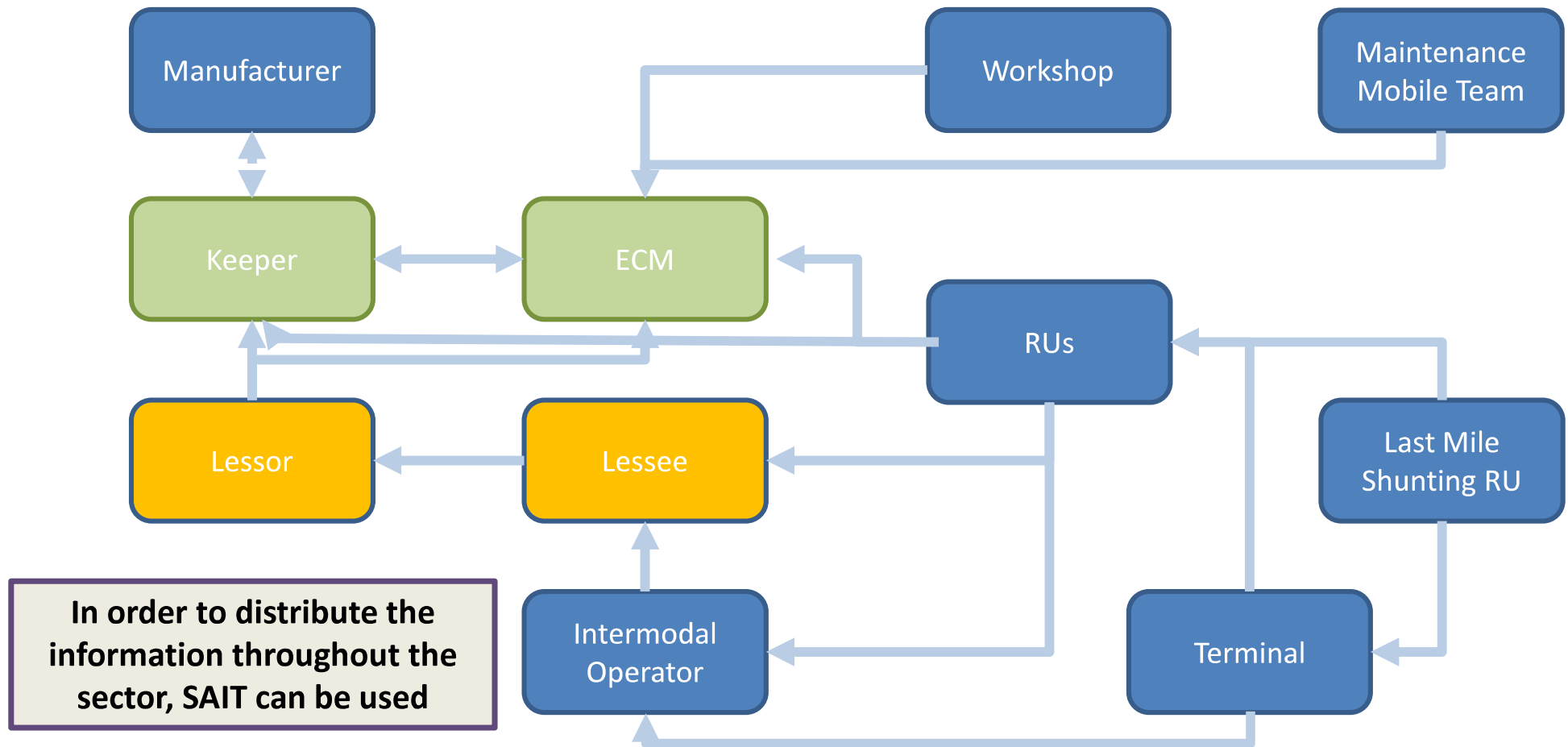
2. Outcome of subgroup 1b Communication related to hitches - Focus on Damages



**RU is the Producer of the Damage Report
(Appendix 4 – GCU)**

2. Outcome of subgroup 1b

Communication related to hitches - Focus on Return of Experience



The orange boxes (Lessor/Lessee) represent subjects that may be present in the information flow. If they are not present, the arrows continue to the actors who interface with them, eliminating their presence.

Transportministeriet
Att: trm@trm.dk og sne@trm.dk

Vores ref.
Jette Kieffer og Christian Olsen
JEKI@LOKALTOG.DK
KECH@LOKALTOG.DK

Dato
15.02.2023

Høringssvar vedr. høring over udkast til forslag til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB

Lokaltog har ikke nogen bemærkninger.

Med venlig hilsen



Christian S. M. Olsen

Sikkerhedschef, Lokaltog

Kære Sebastian Neustrup

Indledningsvis takker Metroselskabet I/S og Hovedstadens Letbane I/S (i det følgende samlet: "MS") for samarbejdet omkring MS supplerende hørings svar af 10.1.2023.

MS finder det væsentligt at fremkomme med nedenstående bemærkninger til forslag til lov om ændring af jernbanebaneloven og lov om DSB, som fremsendt til MS den 17.1.2023. (i det følgende: "Revideret Udkast"). Det er MS forhåbning, at disse supplerende bemærkninger indgår i det videre arbejde med Revideret Udkastet.

1 Om sikkerhed for trafikanter/mennesker

MS finder, at der skal stilles sådanne krav i regulering, uddannelse, godkendelsesordning og tilsyn, at der sikres optimal sikkerhed for trafikanter/mennesker. MS finder, at ingen type bane bør undtages dette.

2 Om anvendelsesområdet – Revideret Udkast § 1, nr.2

MS ønsker et klart, tydeligt og hensigtsmæssigt retsligt grundlag. MS finder, at det – ikke mindst i lovbemærkningerne - bør tydeliggøres hvilke bestemmelser, som finder anvendelse på metro og letbane (bybaner), og hvilke som evt. undtages.

MS opfordrer til, at der i ordlyden af Revideret Udkast - i lovbestemmelser såvel som i bemærkninger - anvendes en konsekvent ordlyd, som ikke indbyder til modsætningslutninger.

3 Om lovfæstelse af gæsteprincippet m.v. – Revideret Udkastet § 1, nr.12

MS finder indførelse af et lovbestemt gæsteprincip m.v. positivt. MS finder det positivt, at der i bemærkninger i Revideret Udkastet i denne sammenhæng henvises til, at andre infrastrukturforvaltere end Banedanmark omfattes af de foreslåede bestemmelser.

4 Om afvisning af nye anlæg m.v. – Revideret Udkastet § 1, nr. 13

MS finder det positivt, at der i Revideret Udkast indføres mulighed for, at tredjepartsprojekter i nærheden af jernbane kan afvises.

MS finder dog, at den foreslåede hjemmel bør udvides til (tydeligt) at omfatte metro, letbane og anden bane. Ordlyden af den foreslåede § 29 a stk.1. kan ændres, således at "*... det statslige jernbanenet...*" udgår og erstattes med en ordlyd, som omfatter metro, letbane og anden bane.

MS foreslår, at ordlyden af lovforslagets bemærkninger ændres, således at bemærkningerne afspejler dette.

MS bemærker, at de(n) nugældende bestemmelse(r) i jernbanelovens § 29 (og § 24) efter ordlyden omfatter metro og letbane jf. den nugældende § 2. Såfremt dette er korrekt, kan det fremstå misvisende, at lovbemærkningerne referer til *Banedanmarks* beføjelser efter § 24, se *i hvert fald* nedenstående jf. Revideret Udkast side 22, 1. afsnit:

"... Bestemmelsen finder anvendelse for områder, som ejes af eller forvaltes af Banedanmark..."

5 Om ekspropriation – Revideret Udkast § 1, nr. 16

MS ønsker et klart retsligt grundlag til, hvorvidt den foreslåede udvidelse af ekspropriationsadgangen skal omfatte ekspropriation til anlæg af metro og letbane (bybaner).

6 Om godkendelse af trafikale og tekniske sikkerhedsregler – Revideret Udkast § 1, nr. 19

MS finder, at der skal stilles sådanne krav til trafikale og tekniske sikkerhedsregler, at der sikres optimal sikkerhed for trafikanter og mennesker. En opgivelse af godkendelsesordningen bør ikke gennemføres, hvis dette kan vurderes til at medføre en forringelse af sikkerheden.

MS finder det centralt, at krav til sikkerhed ikke forringes.

MS står til rådighed for drøftelser og samarbejde.

Med venlig hilsen

Metroselskabet I/S og Hovedstadens Letbane I/S

Til: TRM Sebastian Neustrup (sne@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Martin Sort Mikkelsen (mami@nj.dk)
Titel: SV: Fornyet offentlig høring over udkast til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB
E-mailtitel: SV: Fornyet offentlig høring over udkast til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB (Id nr.: 178152)
Sendt: 24-01-2023 13:14

Nordjyske Jernbaner har ikke bemærkninger til den fornyede høring.

Med venlig hilsen | Best regards

Martin Sort Mikkelsen

Adm. Direktør | CEO

mami@nj.dk

Tlf. +45 5434 7354



Nordjyske Jernbaner A/S

Skydebanevej 1B | DK-9800 Hjørring

www.nj.dk

Fra: Transportministeriet - sikkermail SEPO <trm@trm.dk>

Sendt: 17. januar 2023 13:02

Til: Erhvervsstyrelsen - Hovedpostkasse <erst@erst.dk>; Høringer - BDK <hoeringer@BANE.dk>; Jur <jur@tbst.dk>; Havarikommissionen <aib@havarikommissionen.dk>; Jernbanenævnet - Info <info@jernbanenaevnet.dk>; kontakt@oresundsbron.com; SBF - Info <info@sbf.dk>; sekretariatet@cfl-cargo.dk; rail.dk@deutschebahn.com; info@hectorrail.com; info@captrain.dk; FC Nordjyske Jernbaner <fc@nj.dk>; Jens Kristian Ørnkov <jcoe@vestbanen.dk>; Arriva <info@arriva.dk>; post@lokaltoeg.dk; Midtjyske Jernbaner (Lemvig- og Odderbanen <mjba@mjba.dk>; info@greencargo.com; diariet@sj.se; Agnete Fich <Agnete.Fich@sj.se>; info@txlogistik.eu; info@contecrail.dk; DSB <dsbpost@dsb.dk>; Susanne Beyer Svendsen <subs@dsb.dk>; DSB <blb@dsb.dk>; info@dinletbane.dk; Aarhus letbane - Info <info@aarhusletbane.dk>; darav@odenseletbane.dk; Metroselskabet <m@m.dk>; Morten Grundahl <mog@m.dk>; post@dmoge.dk; info@bravida.dk; Kasper Eliassen <sikkerhed@crsa.dk>; info@malus.dk; kvalitet@ravn-bane.dk; Jernbanesikkerhed@spitzke.com; info@strukton.dk; info@aarsleffrail.com; DVF Sekretariatet <sekretariatet@veterantog.dk>; Jan Wildau, Dansk Banegods <info@banegods.dk>; Dansk Transport og Logistik <dtl@dtl.eu>; info@danskerhverv.dk; 'hoering@di.dk' <hoering@di.dk>; Dansk Industri <transport@di.dk>; Jakob Svane <JASV@DI.DK>; International Transport Danmark <itd@itd.dk>; Danske Havne <danskehavne@danskehavne.dk>; Dansk Jernbaneforbund <dj@djf.dk>; Trafikforbundet <trf@trf.dk>; HK Trafik og jernbane <trafik-jernbane@hk.dk>; Movia Trafik <mba@moviatrafik.dk>; Ankenævnet for Bus, Tog og Metro <mail@abtm.dk>; Kjeld Allan Larsen <kjeld.allan.larsen@gmail.com>; Danske Regioner <regioner@regioner.dk>; Kommunernes Landsforening <kl@kl.dk>; Landdistrikternes Fællesråd <mail@landdistrikterne.dk>; Forbrugerrådet Tænk <hoeringer@fbr.dk>

Emne: Fornyet offentlig høring over udkast til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB (Id nr.: 178152)

Til Høringsparterne jf. vedhæftede høringsliste

Se venligst vedhæftede høringsbrev og reviderede udkast til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB.

Med venlig hilsen

Sebastian Neustrup
Specialkonsulent

Transportministeriet
Ministry of Transport
Bane- og Luftfartskontoret
Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K

sne@trm.dk

Tlf.: +45 21 15 23 39

www.trm.dk



Datum

2023-02-13

Ert ID-nummer: 118152

Vårt ärendenr: SJCM-2023-0001-004

Mottagare

trm@trm.dk

sne@trm.dk

Kontaktperson

Gunnar Alexandersson

+46 10 751 50 92

Bemærkninger på Fornyset offentlig høring over udkast til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB

SJ AB (SJ) har beretts möjlighet att lämna synpunkter/bemærkninger på Transportministeriets fornyset udkast til forslag til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB.

Som poängterades i vårt svar (2022-08-18) på høringen av det ursprungliga utkastet skulle SJ främst ha berörts av de då föreslagna ändringarna i §20 och §21. I och med att det nya utkastet inte längre föreslår sådana ändringar, vill vi endast framföra att vi välkomnar att Transportministeriet lyssnat på tidigare lämnade synpunkter.

Dr. Gunnar Alexandersson

Senior rådgivare reglering och internationella frågor

Til: TRM Sebastian Neustrup (sne@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Natascha K. Carlsson (nkc@sbf.dk)
Fra: Kristina Lochmann (krlo@sbf.dk)
Titel: Til TRM - bemærkninger til fornyet offentlig høring over udkast til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB
E-mailtitel: Til TRM - bemærkninger til fornyet offentlig høring over udkast til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB (Id nr.: 178152)
Sendt: 16-02-2023 08:17

Sund & Bælt Holding A/S har modtaget vedlagte fornyet høring over revideret udkast til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB.

Selskabet har i den tidligere høring afgivet en række bemærkninger til lovforslaget, hvoraf ikke alle ses imødekommet.

Selskabet skal fortsat overordnet bemærke, at lovforslaget bør tage højde for, at Femern A/S er infrastrukturforvalter for den faste forbindelse over Femern Bælt, samt at Sund & Bælt Holding A/S ikke er infrastrukturforvalter på Storebæltsforbindelsen og Øresund landanlæg. Konkret skal selskabet bemærke følgende:

- 1) Den foreslåede bestemmelse i § 24a retter sig alene til arbejde som iværksættes af *infrastrukturforvalteren*. Sund & Bælt Holding A/S er ikke infrastrukturforvalter på den faste forbindelse over Storebælt eller landanlæggene til Øresundsforbindelsen. Selskabet varetager imidlertid opgaver vedrørende anlæg, drift og vedligehold af anlæggene. Selskabet finder, at bestemmelsen bør formuleres så det sikres, at arbejde som iværksættes af selskabet også omfattes af bestemmelsen.
- 2) Selskabet foreslår, at det tydeliggøres i bemærkningerne til § 29a, at bestemmelsen også omfatter anlæg som ejes af Sund & Bælt-koncernen.

Derudover bemærker selskabet i relation til § 110 a, at selskabet også udfører opgaver i forbindelse med tredjepartsprojekter, og at selskabet tilsvarende Banedanmark derfor bør omfattes af bestemmelse.

Venlig hilsen

Kristina Lochmann

Seniorkonsulent
Ledelsessekretariat

Dir.tlf. +45 33 41 62 15
Mobil +45 51 82 60 00

Sund & Bælt Holding A/S

Vester Tel + www.sundogbaelt.dk

Søgade 10 45
33
93
52
00

1601 Fax+ <https://url12.mailanyone.net/scanner?m=1pSYVw-0004Fh-5K&d=4%7Cmail%2F90%2F1676531400%2F1pSYVw-0004Fh->

København 455K%7Cin12g%7C57e1b682%7C21152947%7C8367277%7C63EDD8749AC12B9B171736F029217E14&o=rwwbtoewskd.tlea&s=nI5YayPz2mUV1nbg2ORESzDefPc
V 33
93
10
25

Sund & Bælts vigtigste opgave er at gøre det nemmere at være rejsende. Mere end 250.000 kunder benytter hver dag Sund & Bælts trafik anlæg, dvs. Storebæltsforbindelsen, Øresundsmotorvejen og Øresundsbanen med tilhørende stationer samt havnene i Odden, Ebeltoft, Spodsbjerg og Tårs. Sund & Bælt er et statsjet aktieselskab, der også gennemfører projekteringsarbejdet for en fast forbindelse over Femern Bælt med de tilhørende danske landanlæg. Koncernen ejer ligeledes Brobizz A/S, som tilbyder samlet elektronisk afregning for kørsel på betalingsveje i Skandinavien og Østrig.

Sund & Bælt Holding A/S CVR-nummer 15 69 46 88

Tænk på miljøet, inden du printer.

Fra: Transportministeriet - sikkermail SEPO <trm@trm.dk>

Sendt: 17. januar 2023 13:02

Til: Erhvervsstyrelsen - Hovedpostkasse <erst@erst.dk>; Høringer - BDK <hoeringer@BANE.dk>; Jur <jur@tbst.dk>; Havarikommissionen <aib@havarikommissionen.dk>; Jernbanenævnet - Info <info@jernbanenaevnet.dk>; kontakt@oresundsbron.com; Sund og Bælt . <SundogBaeltsbf.dk>; sekretariatet@cfl-cargo.dk; rail.dk@deutschebahn.com; info@hectorrail.com; info@captrain.dk; njba@njba.dk; Jens Kristian Ørnkov <jkoe@vestbanen.dk>; Arriva <info@arriva.dk>; post@lokaltog.dk; Midtjyske Jernbaner (Lemvig- og Odderbanen <mjba@mjba.dk>; info@greencargo.com; diariet@sj.se; Agnete Fich <Agnete.Fich@sj.se>; info@txlogistik.eu; info@contecrail.dk; DSB <dsbpost@dsb.dk>; Susanne Beyer Svendsen <subs@dsb.dk>; DSB <blb@dsb.dk>; info@dinletbane.dk; Aarhus letbane - Info <info@aarhusletbane.dk>; darav@odenseletbane.dk; Metroselskabet <m@m.dk>; Morten Grundahl <mog@m.dk>; post@dmoge.dk; info@bravida.dk; Kasper Eliassen <sikkerhed@crsa.dk>; info@malus.dk; kvalitet@ravn-bane.dk; Jernbanesikkerhed@spitzke.com; info@strukton.dk; info@aarsleffrail.com; DVF Sekretariatet <sekretariatet@veterantog.dk>; Jan Wildau, Dansk Banegods <info@banegods.dk>; Dansk Transport og Logistik <dtl@dtl.eu>; info@danskerhverv.dk; 'hoering@di.dk' <hoering@di.dk>; Dansk Industri <transport@di.dk>; Jakob Svane <JASV@DI.DK>; International Transport Danmark <itd@itd.dk>; Danske Havne <danskehavne@danskehavne.dk>; Dansk Jernbaneforbund <dj@djf.dk>; Trafikforbundet <trf@trf.dk>; HK Trafik og jernbane <trafik-jernbane@hk.dk>; Movia Trafik <mba@moviatrafik.dk>; Ankenævnet for Bus, Tog og Metro <mail@abtm.dk>; Kjeld Allan Larsen <kjeld.allan.larsen@gmail.com>; Danske Regioner <regioner@regioner.dk>; Kommunernes Landsforening <kl@kl.dk>; Landdistrikternes Fællesråd <mail@landdistrikterne.dk>; Forbrugerrådet Tænk <hoeringer@fbr.dk>

Emne: Fornyet offentlig høring over udkast til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB (Id nr.: 178152)

Til Høringsparterne jf. vedhæftede høringsliste

Se venligst vedhæftede høringsbrev og reviderede udkast til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB.

Med venlig hilsen

Sebastian Neustrup
Specialkonsulent

Transportministeriet
Ministry of Transport
Bane- og Luftfartskontoret
Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K

sne@trm.dk

Tlf.: +45 21 15 23 39

www.trm.dk

Ringsted den 15. februar 2023

Til: Transportminister Thomas Danielsen

Vedr. Udkast til lovforslag om ændring af Jernbaneloven - §57a om sikring af gods på jernbanevogne.

Jeg forstod på dine udtalelser til P4 Fyn den 20. januar 2023, at du ville være åben overfor forslag til forbedring af den kommende ændring af §57a i lovforslaget om ændring af Jernbaneloven. Derfor tillader jeg mig at fremsende nedenstående betragtninger, og håber mine synspunkter vil nyde fremme.

Baggrund

Før Storebæltulykken den 2. januar 2019 var der allerede bestemmelser i den fælles europæiske forordning "*Drift- og Trafikstyring*" om lastens sikkerhed. Bestemmelserne påbyder operatøren at gods skal være læsset på en og forsvarlig måde under hele transporten. Endvidere er det operatørens ansvar, før afgang at foretage en test for at sikre, at afgang kan foregå på en sikker måde (f.eks. døre, **last** og bremses).

Når anklagemyndigheden ikke kunne rejse tiltale efter ulykken på Storebælt, var årsagen at Trafikstyrelsen havde undladt at fastsætte hvilke straffebestemmelser der skulle gælde ved tilsidesættelse af bestemmelserne i EU-forordningen "*Drift- og Trafikstyring*."

Man kan ikke fortænke at en jurist, uden nærmer kendskab til jernbanetekniske forhold, ikke var opmærksom på at tilsidesættelse af bestemmelserne i forordningen "*Drift- og Trafikstyring*" kunne afstedkomme ulykker med mange dræbte og store materielle skader.

Det er derfor meget vigtigt at ændringen til Jernbaneloven nu formuleres på en måde, så der for fremtiden ikke kan opstå situationer, hvor der ikke er muligt at rejse et straffeansvar efter jernbaneulykker med mange dræbte eller store materielle skader.

Fælleseuropæiske regler for jernbanesikkerheden.

Efter gennemførelsen af at EU-bestemmelser om interoperabilitet på jernbanenettet i Europa, er det kun i strengt nødvendigt omfang tilladt et land at have egne nationale sikkerhedsforskrifter.

De nationale tekniske forskrifter som tidligere garanterede for jernbanesikkerheden i Danmark, er nu i hele EU afløst af fælleseuropæiske forordninger, de såkaldte **T**ekniske **S**pecifikationer for **I**nteroperabilitet – i daglig tale kaldet TSI. Der findes følgende TSI-bestemmelser som har direkte indflydelse på jernbanesikkerheden:

- Drift og trafikstyring (143 sider)
- Lokomotiver og passagervogne (150 sider)
- Rullende materiel – godsvogne (146 sider)
- Sikkerhed i jernbanetunneler (62 sider)
- Infrastruktur (spor, sporskifter, broer, perroner (124 sider)
- Energi (krav til kørestrømsanlæg (87 sider)
- Togkontrol og kommunikation (130 sider)

I bestemmelserne, som ses at være meget omfattende, findes en lang række af jernbanetekniske bestemmelser, som hvis de tilsidesættes kan afstedkomme en jernbaneulykke med endog endnu større konsekvenser end ulykken på Storebælt den 2. januar 2019.

Uhensigtsmæssig begrænsning i forslaget til ændring af jernbanelovens §57a

Af bemærkninger til lovforslaget på side 38, fremgår at der særligt er tænkt på tilfælde, hvor en virksomhed bringer jernbanesikkerheden i fare ved utilstrækkelig vedligeholdelse af rullende materiel, eller hvis gods kommer ud af profil eller falder af selve vognen.

Før Storebæltsulykken var det i branchen utænkeligt at en sådan ulykke kunne ske.

Skal der tages højde for fremtidige situationer bør lovændringen være så generel at den dækker hele området for jernbanesikkerhed, herunder også alle de fælleseuropæiske forordninger de førnævnte Teknisk Specifikation for Interoperabilitet - TSI.

Forlag til ændring i formuleringen af forslaget til jernbaneloven §57a

Det vil derfor være hensigtsmæssigt at anvende en generel formulering i Jernbaneloven, der som en "paraply" dækker over alle underliggende jernbanesikkerhedsmæssige bestemmelser, f.eks.:

"Den der tilsidesætter bestemmelser i de fælleseuropæiske forordninger med betydning for jernbanesikkerheden eller danske nationale jernbanesikkerhedsregler, og herved fremkalder en jernbaneulykke med store skader, herunder dræbte eller sårede, er hjemfalden til straf efter Jernbanelovens §....."

Formulering "Den", tager højde for at alle aktører i jernbanebranchen og evt. 3.part kan straffes, hvis de tilsidesætter de gældende sikkerhedsbestemmelser for jernbanerne, og herved fremkalder en ulykke med dræbte og store skader.

Det er ikke utænkeligt at der i fremtiden, foranlediget af helt andre omstændigheder, kan ske en ulykke med de samme eller større konsekvenser end ulykken på Storebælt den 2. januar 2019. Det vil ikke fremme borgernes respekt for retssikkerheden eller tilliden til sikkerheden ved jernbanerne, hvis igen personer eller firmaer efterfølgende kan drages til ansvar.

Jeg står til gerne disposition for en drøftelse af denne henvendelse.

Venlig hilsen



Sikkerhedschef DSB og CFL-Cargo - emeritus

Thomas Albøg Olsen

Eriksvej 83

4100 Ringsted

Tlf. 40491501



Transportministeriet

Att. Sebastian Neustrup

Mail: sne@trm.dk, trm@trm.dk

Svar på høring over udkast til forslag til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB

Trafikselskaberne i Danmark, TID, har modtaget ovenstående høring og har følgende bemærkninger til forslaget:

Generelle bemærkninger

Det skal indledningsvis bemærkes, at lovforslaget som udgangspunkt alene omtaler Banedanmark, og kun i en afsluttende bemærkning nævner, at tiltagene også finder eller kan finde anvendelse på privatbanerne. Vi skal opfordre til, at privatbanerne nævnes i forlængelse af Banedanmark alle de steder, hvor loven kommer til at gælde begge.

Trafikselskaberne hilser det meget velkomment, at den danske implementering har fokus på at mindske byrderne for jernbaneselskaberne. Det fremgår, at jernbanevirksomhederne vil få færre udgifter til godkendelse af trafikale sikkerhedsregler, da disse bortfalder. Vi må dog tage forbehold for om dette også vil være tilfældet i praksis, med henvisning til, at de forenklinger, der i sin tid blev stillet os i udsigt med 4. jernbanepakke i stedet, har vist sig at være meget udgiftskrævende grundet tunge EU-procedurer.

Specifikke bemærkninger

Vedr. § 2 Tilpasning til EU-reglerne og mulighed for at undtage visse bybaner og privatbaner og lokalbaner

Trafikselskaberne hilser det varmt velkomment, at der bliver mulighed for at differentiere og for at undtage privatbanerne for krav, der ikke er relevante for dem. Det er fordyrende og uhensigtsmæssigt, hvis en ombygning af en perron på en privatbane, hvor togene ikke kører hurtigere end [maksimalt 120 km./t skal leve op til samme krav som et lyntog, hvor toget kører op til 180 km/t. Vi opfordrer til, der i den endelige lov bliver fokus på at sikre en god dialog mellem Trafikstyrelsen og privatbanerne om dette.

Brev

15.02.23

Lone Rasmussen

Telefon: 23401639

lra@moviatrafik.dk

Lovforslaget henviser til forordningerne 2012/34/EU, 2016/797/EU og 2016/798/EU, men uden at give en anvisning til hvilke bestemmelser i forordningerne, der tænkes på. Vi må derfor tage forbehold for, at der kan være elementer i disse forordninger, vi ikke har taget højde for.

Vedr. § 16 - udleje af ombordudstyr

Lovforslaget præciserer hjemmelsgrundlaget, så ombordudrustet materiel kan stilles til rådighed mod betaling. Lovforslaget nævner alene Banedanmark. Trafikselskaberne opfordrer til, at lovforslaget præciseres, så hjemlen også gælder privatbanerne, så de f.eks. får mulighed for at udleje lokomotiver med ombordudrustning til eksempelvis godsoperatører, sporentreprenører.

Vedr. § 24 a – lovfæstelse af gæsteprincippet ifbm ledningsarbejder

Trafikselskaberne finder det meget positivt, at det fremover bliver muligt at påberåbe sig reglerne om ledninger på gæsteprincippet i jernbaneloven, ligesom vi er glade for, at lovforslaget gør det klart, at infrastrukturforvalteren kan kræve at ledningsejeren udfører bestemte ledningsarbejder. Det vil kunne forebygge forsinkelser og fordyrelser i forbindelse med anlægs- fornyelsesarbejder.

Vi ser dog gerne, at det bliver skrevet mere tydeligt, at de nye bestemmelser gælder både Banedanmark og andre infrastrukturforvaltere.

Vedr. § 29 a om mulighed for at afvise nye anlæg

Jernbaneloven indeholder i dag ikke en bestemmelse, som gør det muligt for transportministeren at kunne afvise arbejder, der kan være til skade for jernbanenettets funktionalitet og sikkerhed. Trafikselskaberne ser positivt på, at transportministeren fremover vil få mulighed for i dialog med Banedanmark at afvise nye anlæg, der kan være til skade for jernbanenettet. Det fremgår af lovudkastet, at samme mulighed kan benyttes for andre infrastrukturforvaltere end Banedanmark.

Trafikselskaberne opfordrer til, at det kommer til at fremgå tydeligt, at Transportministeren har mulighed for at afvise sådanne potentielt skadelige anlæg både for Banedanmark og andre infrastrukturforvaltere, og at det skal ske efter dialog med henholdsvis Banedanmark og de øvrige infrastrukturforvaltere.

Vedr. § 62 – tilpasning af regler om niveauoverkørsler

Ved anlægsprojekter gælder "skadevolderprincippet", men det er infrastrukturforvalteren, som skal afholde udgifterne til drift og vedligeholdelse.

I dag har Banedanmark forpligtelsen i forhold til de sikrede overkørsler (med blinklys og bomme), men privatbanerne kun har ansvaret for de usikrede. Det er dog uklart om drift og vedligeholdelsespligt overgår fra Privatbanen til Banedanmark, hvis en i dag af privatbanen forvaltet usikret niveauoverkørsel (uden blinklys og bomme) ombygges eller ændres til en sikret overkørsel (med blinklys og bomme). Det er ikke hensigtsmæssigt, hvis privatbanerne straffes økonomisk, hvis de vælger at sikre deres overkørsler, hvorfor der opfordres til, at dette præciseres i lovforslaget.

Yderligere bemærkninger

Trafikselskaberne bakker op om Lokaltogs høringsvar og henviser til dette for yderligere specifikke bemærkninger.

Med venlig hilsen

Lone Rasmussen
Sekretariatschef
Trafikselskaberne