



NOTAT

DEPARTEMENTET

Dato 16. januar 2007  
J. nr. 500-36

Banekontoret

### **Høringsnotat vedrørende forslag til lov om ændring af lov om jernbane (Beredskab, herunder jernbanesikring, Trafikstyrelsens kompetencer m.v.)**

Dette notat vedrører de høringssvar, der er modtaget vedrørende forslag til lov om ændring af lov om jernbane (Beredskab, herunder jernbanesikring, Trafikstyrelsens kompetencer m.v.) i forbindelse med høringen over lovforslaget i perioden 18. december 2006 til 8. januar 2007.

#### ***Modtagne høringssvar***

Udkast til lovforslag har været i høring hos følgende institutioner, myndigheder, virksomheder og organisationer:

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



Følgende institutioner, myndigheder, virksomheder og organisationer har afgivet bemærkninger til lovforslaget:

Movia (tidligere Hovedstadens Udviklingsråd)  
Dansk Industri  
Railion Danmark A/S  
Lokalbanen A/S  
Dansk Jernbaneforbund  
Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik  
Ørestadsselskabet  
Handel, Transport & Service (HTS)  
DSB

Følgende institutioner, myndigheder, virksomheder og organisationer har meddelt, at de ikke har bemærkninger til lovforslaget:

Statsansattes Kartel (STK)  
HK Trafik & Jernbane

Transport- og Energiministeriet har pr. 16. januar 2006 ikke modtaget flere hørings svar. Hvis der modtages yderligere hørings svar under behandlingen af lovforslaget i Folketinget, vil de blive eftersendt til Trafikudvalget.

### ***Bemærkninger til lovforslaget***

I det følgende foretages en tværgående gennemgang af de centrale forslag til ændringer af lovforslaget, som er fremkommet i hørings svarene. Hørings svarende vedlægges.  
./.

Det skal bemærkes, at der i lovforslaget er indarbejdet en række mere tekniske, herunder lovtekniske ændringer i forhold til det udkast, der blev udsendt i høring den 18. december 2006.

### ***Generelle bemærkninger***

Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik (DKT) er grundlæggende enig i forslaget, der på mange måder er vitalt for jernbanesektorens videreudvikling. DKT har dog enkelt bemærkninger til forslaget, som gennemgås nedenfor. Brancheforeningen påpeger dog, at der er en grundlæggende konkurrenceproblematik i relation til lønsumsafgiften.



**Kommentar:** Problemstillingerne vedrørende lønsumsafgift og moms har en generel karakter og skal derfor ikke drøftes indgående i nærværende lovforslag, der jo er et ændringsforslag til lov om jernbane, som omhandler helt andre ting end DSB's eventuelle konkurrencefordele. Når nu emnet alligevel er nævnt, skal ministeriet oplyse, at ministeriet *er* opmærksom på de fordele, som DSB måtte have i visse sammenhænge på grund af sin status som selvstændig offentlig virksomhed. Fordelene vedrørende DSB's manglende forpligtelse til at betale lønsumsafgift sikres neutraliseret ved udbud af trafik gennem krav om at indregne en "skyggelønsumsafgift" og en "skyggemoms", som kompenserer for de fordele, som DSB måtte have.

### Beredskab

*Betragtninger om formulering og rækkevidde til beredskabsdelen.*

Handel, Transport & Service (HTS) finder det naturligt at der også inden for jernbaneområdet tilvejebringes en lovbestemmelse med et generelt krav om beredskab og forebyggelse og mulighed for fastsættelse af sikkerhedsforskrifter uden relation til en konkret beredskabs- eller terrorsituation.

DSB mener, at bestemmelsen er formuleret meget bredt.

For så vidt bemyndigelsen til at fastsætte regler om udarbejdelse af beredskabs- og sikringsplaner har Railion Danmark A/S anført, at virksomheden gerne vil inddrages eller høres i forbindelse med udarbejdelsen af disse regler. Railion Danmark opfordrer til at der ved udarbejdelsen af reglerne tages hensyn til konkurrenceforholdet mellem de enkelte operatører og at der ved udarbejdelse af reglerne tages hensyn til de regler som transportører af farligt gods i forvejen er underlagt i RID (Reglement for international jernbanetransport af farligt gods).

Railion Danmark A/S opfordrer til at der stilles tilsvarende krav om udarbejdelse af beredskabs- og sikkerhedsplaner til hele transportbranchen.

Lokalbanen A/S anmoder om at de nye bestemmelser om terrorbeskyttelse administreres fornuftigt og tilpasset de lokale forhold på den enkelte bane-strækning. Lokalbanen A/S mener, at der næppe er de samme behov for tiltag på sidebaner med et lavere passagertal, som på de større stationer og strækninger.

Movia spørger om den nødvendige planlægning og de nødvendige foranstaltninger for at sikre jernbanen, og jernbanedriften i beredskabssituationer og andre ekstraordinære situationer omfatter planlægningen af nye anlægsopgaver. I den forbindelse gøres opmærksom på at kravene kan påføre banerne omkostninger. Der opfordres til at tage proportionalitetshensyn og tilpasse udgifterne til beredskabsarbejdet, med specielt fokus på terrorforebyggelse, til en trusselvurdering for de enkelte strækninger/områder.



Handel, Transport & Service (HTS) hæfter sig ved at forslaget anvender ordet ”nødvendig(e)”. HTS er enig i det generelle sigte med at fremme beredskabs- og sikringsarbejde, men påpeger, at brugen af ordet ”nødvendig(e)” potentielt kan efterlade operatører og infrastrukturforvaltere retsløse, mens myndigheden står ansvarsfri trods auditering, godkendelse og tilsyn med virksomhedens sikkerhedsledelsessystem, beredskab og sikring, idet man samtidig er den part, der definerer betydningen af ”nødvendig(e)”. DSB ønsker ligeledes begrebet ”nødvendig(e)” præciseret.

DSB ønsker, at virksomhedernes beredskabsplaner beskyttes mod aktindsigt.

*Vedrørende økonomiske betragtninger m.v. til beredskabsdelen*

Movia foreslår, at der i Trafikstyrelsen afsættes midler til brug for trafikskaberne/baneoperatørerne til afholdelse af øvelser og øvrige initiativer, der skal sikre almenvældet og forøge samfundets robusthed.

DSB ønsker, at jernbanevirksomheder kompenseres for meromkostninger som fremkommer efter et udbud og som virksomheden ikke kunne eller burde tage højde for ved afgivelse af tilbuddet.

DSB mener, at erstatningen for transportkapaciteten der stilles til rådighed bør ændres til ”fuld økonomisk kompensation.”

DSB mener, at terrorsikrende tiltag vil være en økonomisk belastning for virksomheden.

HTS lægger i den forbindelse afgørende vægt på at virksomhederne ikke i den forbindelse pålægges unødige byrder.

Railion Denmark A/S har anført, at vedligeholdelsen og gennemførelsen af beredskabs- og sikkerhedsplanerne er ressourcekrævende og dermed fordyrende for transporten.

**Kommentar:** Da der under høringsparternes bemærkninger til beredskab, herunder jernbanesikring, er nogle gennemgående problemstillinger, som skitseret ovenfor, har ministeriet valgt at kommentere bemærkningerne samlet.

Transport- og Energiministeriet er enige i betragtningerne om, at de nærmere bestemmelser om beredskab – herunder vedr. terrorsikring – skal tilpasses de enkelte banestrækninger m.v. Derfor er der også i bemærkningerne henvist til, at proportionalitetsprincippet vil holdes for øje ved udarbejdelsen af de administrative bestemmelser. Der skal være tale om en rimelig og forsvarlig regulering - og ikke om en (unødvendig) overregulering. Ordet nødvendig skal altså ikke betragtes som en absolut størrelse, således at farlige situationer / hændelse slet ikke må kunne opstå (hvilket i øvrigt også må anses for et umuligt krav). Ved ”nødvendig” skal forstås, at ”unødvendig” regulering ikke bør forekomme – altså regulering der er formålsløs og/eller som har karakter af overregulering.



Hvad der er nødvendig regulering kan ændre sig over tid – afhængig af trusselsniveau, erfaringer, internationale krav m.v. Definitionen af, hvad der er ”nødvendig” er på den baggrund op til myndighederne at afgøre. Foruden ministeriet og Trafikstyrelsen vil især politiet have indflydelse på denne sontring, idet de berørte organisationer og parter selvfølgelig vil blive taget med på råd.

Det er korrekt, at bestemmelsen er udformet som en rammebestemmelse, hvis nærmere udmøntning sker ved bekendtgørelse mv., som det også fremgår af lovbemærkningerne. Dette mener ministeriet er formålstjenligt, idet det næppe i loven er muligt at fastsætte en tilstrækkelig detaljeringsgrad. Herved skal ikke forstås, at hensigten er at gå ud og detailregulere i den enkelte virksomhed. De beredskabsplaner, der skal foreligge – og som virksomhederne selv udarbejder med baggrund i de til den tid udstedte bekendtgørelser – vil give et billede af, om en virksomhed har gjort de rigtige overvejelser, hvilket Trafikstyrelsen skal føre tilsyn med.

Det vil i forbindelse med udarbejdelsen af de administrative regler blive taget højde for, at der allerede eksisterer regler vedrørende transport af farligt gods (RID). Desuden vil der ved udarbejdelsen af de nærmere regler så vidt det er sagligt og muligt blive taget hensyn til konkurrenceforholdet mellem de enkelte operatører.

Det er sædvanligt, at der udarbejdes rammebestemmelser. Det er nærmere beskrevet i bemærkningerne, hvad meningen med bestemmelsen er, og således bl.a. også beskrevet hvilke ”farer” der nærmere tænkes på – og at disse kan være forårsaget af vidt forskellige forhold (terror, ekstremt vejrlig, større ulykker m.v). Det er helt i overensstemmelse med den terminologi der ligger bag beredskabsloven og i øvrigt også det direktivforslag (KOM (2006)787 ”om indkredsning og klassificering af europæisk kritisk infrastruktur og vurdering af behovet for at beskytte den”, som for nylig er fremsendt af Europa-Kommissionen.

Med hensyn til bemærkningerne om beredskabs- og sikkerhedsplaner til hele transportbranchen, skal det nævnes, at der allerede gælder bestemmelser for luftfart og skibstrafik. Hvad angår øvrige sektorer er der opmærksomhed omkring problemstillingen – men en regulering skal bør selvsagt kun ske, hvis der er et sikkerhedsmæssigt formål hermed.

Det er ingenlunde hensigten, at det skal være en større økonomisk belastning for de pågældende virksomheder at sikre jernbanen – og dermed skabe tryghed for passagererne. Det er ikke tanken, at der skal foregå en regulering, der kræver store fysiske og meget bekostelige foranstaltninger af virksomhederne, reguleringen skal holdes inden for en omkostningsramme, som virksomheder – også sammenlignet med andre brancher - normalt kan pålægges i lovgivningen. Den regulering, der vil foregå, er i sin metode ikke anderledes end den regulering, der sker på mange andre områder, hvor man også må tåle en ændret regulering grundet den almindelige samfundsmæssige udvikling og de krav, som dette skaber ad åre. Ministeriet skal være den første til at ønske en effektiv, ren-



tabel – men selvfølgelig også sikker – jernbane. I sidste ende skulle indsatsen med beredskabsarbejdet helst være en fordel for alle parter. Det skal i den forbindelse nævnes, at det er en af regeringens prioriteter i forbindelse med det civile beredskab, at alle (herunder også virksomhederne) må tåle deres del af udgiften.

Specielt vedrørende bekymringerne om øgede anlægsudgifter, er det vigtigt at fastholde de afgrænsninger, der er i byggelovgivningen vedrørende myndighedskompetence. Det er ikke tanken med bestemmelsen, at der skal ændres ved, hvem der er myndighed på dette område med hensyn til bygningsregulativer etc. Men det vil selvfølgelig være hensigtsmæssig, at virksomhederne også på dette område i deres planlægning tager højde for beredskab og sikring.

For så vidt angår flytningen af den tidligere bestemmelse i jernbanelovens § 28 til lovforslagets § 8 d, stk. 2, vil formuleringen ”fuld erstatning” blive fastholdt, idet det er denne formulering ikke bare svarer til den gældende bestemmelse – men også til formuleringen i motorudskrivningsloven på det militære område.

Det skal endelig nævnes, at den nye bestemmelse i § 8 d, stk. 5, om tavshedspligt vil sikre en endnu højere grad af fortrolighed vedrørende beredskabsplaner m.v. end det er tilfældet i dag, og det vil således normalt ikke kunne gives aktindsigt efter offentlighedsloven i de nævnte oplysninger.

Relevante organisationer og virksomheder vil ved høring blive inddraget i arbejdet med udmøntningen af bestemmelsen i § 8 d. Det kan i den forbindelse nævnes, at Erhvervs- og Økonomiministeriets Center for Kvalitet i Erhvervsregulering har anmodet om at blive hørt i forbindelse med udarbejdelsen af de kommende bekendtgørelser med henblik på en nærmere vurdering af de administrative konsekvenser for virksomhederne.

### Markedsovervågning

DSB ønsker en mere præcis beskrivelse af opgaver, beføjelser og organisering i loven.

**Kommentar:** I forbindelse med placeringen af varetagelsen af opgaverne, hvilke ifølge lovforslaget forventes at blive placeret i Trafikstyrelsen, vil der blive udarbejdet en bekendtgørelse, der mere specifikt fastlægger opgaverne på området.

Handel, Transport & Service (HTS) har anført, at det er særdeles vigtigt at sikre et reelt og proaktivt tilsyn med infrastrukturforvaltere og operatører i overensstemmelse med de tilsynsopgaver, som er fastlagt i direktiverne (direktiv 2001/12/EF og direktiv 2001/14/EF). Samtidig bør der sikres et ensartet tilsyn på tværs af EU's medlemslande.

**Kommentar:** Som det fremgår af lovforslagets bemærkninger er det hensigten, at medlemsstaternes tilsynsorganer med hjælp fra EU Kommissionen skal



udveksle informationer om deres arbejde, principper for beslutningstagning og praksis. Dette har til formål at udvikle en fælles tilgang til området.

Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik (DKT) mener, at overvågning og tilsyn med markeds- og konkurrenceforhold helt skal friholdes fra det pågældende ressourceministerium, som det er tilfældet i flere andre EU-lande.

**Kommentar:** Det fremgår ligeledes af lovforslagets bemærkninger, at medlemslandene organisatorisk har valgt at placere tilsynsorganet på forskellig måde. For eksempel har Sverige valgt at placere opgaverne med markedsovervågning i den svenske Järnvägsstyrelse, der ligeledes varetager andre opgaver på jernbaneområdet, herunder især jernbanesikkerhedsområdet.

### Lokomotivføreruddannelsen

Ørestadsselskabet har vedrørende indførelsen af en pligtig betalingsordning for lokomotivføreruddannelsens praktiske del bemærket, at da Metroen er førerløs og derfor ikke anvender lokomotivfører bør Metrovirksomhederne ikke være omfattet af bestemmelsen.

**Kommentar:** Forslaget *indarbejdes*, idet det følger i sagens natur, at den pligtige betalingsordning ikke får virkning for Metrovirksomhederne, der kun har førerløse tog. Dette vil for en ordens skyld blive indføjet i bemærkningerne til lovforslaget.

Handel, Transport & Service (HTS) er positiv overfor princippet om etablering af en forpligtende betalingsordning.

Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik (DKT) og Handel, Transport & Service (HTS) forudsætter, at betalingsordningen også omfatter privatbanerne.

**Kommentar:** Da privatbanerne udfører offentlig service trafik via kontrakt med trafikselskaberne, forventes privatbanerne ligeledes at blive omfattet af ordningen.

DSB ønsker, at betalingsordningen ikke kun skal omfatte jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik, men også operatører, der udfører fri trafik eller godsoperatører.

DSB foreslår, at det skal fremgå af loven, at de kriterier som fastsættes for betalingsordningen, skal sikre ligebehandling af alle operatører og at der skal være en tydelig sammenhæng mellem den opkrævede betaling og de faktiske omkostninger. DSB ønsker, at betalingen til ordningen og den efterfølgende refusion omfatter både den teoretiske og praktiske del af uddannelsen. DSB ønsker, at ordningen tager højde for at en elev ikke gennemfører uddannelsen eller at en lokomotivfører opsi-



ger sin stilling inden ét år. DSB mener, at beregningsmetoden bør afspejle den enkelte virksomheds reelle behov for lokomotivførere.

**Kommentar:** Det er i første omgang hensigten, at betalings- og refusionsordningen kun skal gælde for jernbanevirksomheder, der udfører offentlig service trafik. Dette vil ikke være en ændring i forhold til situationen i dag, hvor offentlig service trafikken udgør ca. 90 % af togtrafikken i Danmark.

For så vidt angår sammenhæng mellem den opkrævede betaling og de faktiske omkostninger, forventes modellen at indebære, at den enkelte virksomheds årlige betaling til ordningen vil blive fastsat ud fra virksomhedens forholdsmæssige andel af de samlede omkostninger til uddannelse af årets samlede antal elever. Indbetalingen vil blive fastsat efter et objektive kriterium, hvor det forventes, at kriteriet vil være virksomhedens antal kørte togtimer. Der vil således ikke være sammenhæng mellem den enkelte virksomheds indbetaling og den refusion virksomheden modtager – med mindre der er fuld overensstemmelse mellem den forholdsmæssige andel af togtimer og den forholdsmæssige andel af elever.

Handel, Transport & Service (HTS) og Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik (DKT) henstiller til, at der bagudrettet findes en ordning for udbetaling af refusion til de jernbanevirksomheder, som har uddannet lokomotivførere under den offentlige uddannelse i perioden siden uddannelsens etablering i oktober 2005 og frem til lovforslagets ikrafttræden.

**Kommentar:** Den foreslåede ordning er fremadrettet, og består af en praktikpladsordning, en pligtig betalingsordning med refusion for jernbanevirksomhederne. De omkostninger, som virksomhederne har afholdt inden ordningen træder i kraft, vil således ikke kunne føres ind under den kommende betalings- og refusionsordning. Problemet med den nuværende ordning er primært identificeret i forbindelse med indtræden af nye operatører, hvilket tidligst kan forventes at ske i forbindelse med Kystbaneudbuddet, afhængigt af udfaldet af dette.

Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik (DKT) påpeger, at det er uklart, hvorledes momsopgørelsen behandles i forbindelse med lokomotivføreruddannelsens finansieringsordning.

**Kommentar:** Lokomotivføreruddannelsens skoledel er offentlig finansieret, og da den øvrige udgiftsbetaling (dvs. i forbindelse med den praktiske del af uddannelsen) overvejende består af løn til elever og praktikinstruktører er langt hovedparten af omkostningerne således ikke momspligtige.

Der henvises i øvrigt til kommentarerne ovenfor under ”Generelle bemærkninger”.

Certificeringsordning





Dansk Jernbaneforbund har fremsat en indsigelse mod forslaget bemyndigelse til Transport- og Energiministeren til at kunne fastsætte bestemmelser om certificering af andre virksomheder end jernbanevirksomheder. Indsigelsen går på, at lovændringen vil medføre et behov for at ændre i BJ nr. 2-020.001, "Bestemmelser om krav til lokomotivførere".

**Kommentar:** Forslaget om en bemyndigelse til ministeren til at fastsætte bestemmelser om certificering af andre virksomheder end jernbanevirksomheder vedrører primært certificering af entreprenører, der udfører opgaver på jernbanenettet samt virksomheder, der står for kørsel af måletog eller målevogn. Den certificering af personer som er angivet i den foreslåede § 4 a vedrører ikke certificering af lokomotivførere, men andre udefra kommende personer, der udfører opgaver for jernbanevirksomhederne eller infrastrukturforvaltere.

DSB bemærker, at lovforslaget anvender både begrebet "tilladelse" og "licenser". DSB foreslår, at alene begrebet "licens" anvendes.

**Kommentar:** I forbindelse med udarbejdelsen af lov om jernbanevirksomhed i 1998 blev det besluttet at bruge det danske ord tilladelse i stedet for det engelske udtryk licens. På tilsvarende måde hedder det "tilstånd" i Sverige. Der er dog et enkelt sted i den nuværende lov om jernbane, hvor "tilladelse" benævnes licens. Dette skyldes at betegnelsen i den konkrete bestemmelse henviser til EU-forhold.

DSB ønsker, at loven sikrer, at kravet til interoperabilitet ikke skal omfatte persontrafik på funktionsmæssigt adskilte net i lokalområder mv.

**Kommentar:** Afgrænsningen af, hvilke baner interoperabilitetsdirektiverne vil skulle regulere er under drøftelse i de enkelte medlemslande i EU, herunder i Danmark. Når dette arbejde er tilendebragt, vil afgrænsningerne udmøntes administrativt efter høring af branchen.

Railion Danmark A/S har citeret følgende "De overordnede krav til sikkerheds-certificeringen i henhold til jernbanesikkerhedsdirektivet fremgår af direktivets Art. 9-12 samt bilag III." Hertil bemærker Railion, at disse bør være i overensstemmelse med ISO 9000 standarderne.

**Kommentar:** Vedrørende Railions bemærkning om, at de overordnede krav til sikkerhedscertificering bør være i overensstemmelse med ISO 9000 standarderne har Trafikstyrelsen oplyst, at kravene til sikkerhedsledelse er opbygget efter de samme principper som internationale standarder for ledelsessystemer, herunder fx kvalitetsledelse i overensstemmelse med ISO 9001:2000

#### Trafikstyrelsens kompetencer

Vedrørende infrastrukturforvalterens eller Trafikstyrelsens mulighed for at foretage undersøgelser mv. i henhold til § 21e, har Railion Danmark anført, at



man henholder sig til at der gives et rimeligt varsel, 14 dage, ved undersøgelser eller lignende, der måtte forstyrre driften.

DSB ønsker, at bestemmelsen om erstatning for skade til grundejeren skal udvides til også at omfatte erstatning for tab. Samtidig mener DSB, at det skal være både ejeren og brugeren, der kan få erstatning.

**Kommentar:** Bestemmelsen forventes anvendt af Trafikstyrelsen i forbindelse med planlægning og projektering af nye jernbaneanlæg og udvidelse eller ændring af eksisterende. Bestemmelsen er en videreførelse af regler, der har eksisteret for DSB siden 1920'erne og herefter for Banestyrelsen siden midten af 1990'erne. I forbindelse med udarbejdelsen af lov om jernbane blev bestemmelsen overført til infrastrukturforvalterne, men i den sammenhæng blev der ikke taget højde for, at Trafikstyrelsen ikke er infrastrukturforvalter. Således vil det være nødvendigt at konsekvensrette bestemmelsen nu. Bestemmelsen er ligeledes opstrammet og moderniseret efter praksis på området. En tilsvarende bestemmelse er medtaget i lovforslag om projektering af jernbaneanlæg København – Ringsted.

Vedrørende Trafikstyrelsens mulighed for at anvende sagkyndig bistand, har Railion Danmark anført, at denne mulighed må skulle anvendes i ganske få tilfælde, da det generelt må være et krav til Trafikstyrelsen ligesom til jernbanevirksomhederne, at der besiddes de nødvendige faglige kvalifikationer.

DSB anfører, at den sagkyndige bistand til kunne komme til at besidde konkurrencefølsom information, hvorfor deres upartiskhed bør sikres. Tilsvarende bør deres habilitet sikres.

Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik (DKT) og Lokalbanen A/S mener ikke, at omkostningen til sagkyndig bistand, er en omkostning, der uden videre kan og bør overvælttes til operatøren/infrastrukturforvalteren.

DSB mener, at der mangler et incitament for Trafikstyrelsen til at begrænse anvendelsen af sagkyndig bistand. DSB anfører også, at virksomhederne bør kompenseres for meromkostningerne.

**Kommentar:** Det bedes bemærket, at bestemmelsen kun forventes anvendt i forbindelse med tilsyn af anlæg, hvor der er anvendt assessorbistand eller sagkyndig bistand ved godkendelsen. Der er tale om en præcisering af allerede gældende praksis. Bestemmelsen forventes således ikke anvendt i forbindelse med Trafikstyrelsens almindelige tilsyn. Der vil være tale om et begrænset antal tilfælde, hvor bestemmelsen vil blive anvendt. Der vil i den forbindelse blive sikret, at krav til uvildighed og habilitet overholdes. Ligeledes vil det blive sikret, at der vil være klageadgang til Jernbaneklagenævnet i disse typer sager, idet ministeriet vil sørge for, at klageadgangen overføres (ved bekendtgørelse).

Konsekvenser for erhvervslivet



Dansk Industri har overordnet forståelse for behovet for de foreslåede ændringer og har ikke umiddelbart bemærkninger til de foreslåede ændringer. Dansk Industri ønsker dog at få de økonomiske konsekvenser for erhvervslivet belyst. Dansk Industri opfordrer samtidig til at det undgås at pålægge erhvervslivet nye økonomiske byrder og unødige udgifter til administration.

**Kommentar:** Erhvervs- og Økonomiministeriet har haft lovforslaget til kommentering og CKR (Erhvervs- og Selskabsstyrelsens Center for Kvalitet i Erhvervsregulering) har anført, at man ikke vurderer, at forslaget indeholder administrative konsekvenser i et omfang, der berettiger, at lovforslaget bliver forelagt et af Økonomi- og Erhvervsministeriets virksomhedspaneler. CKR har dog anmodet om i forbindelse med lovforslagets udmøntning i form af bekendtgørelser, at få disse bekendtgørelser i høring, idet man på baggrund af bekendtgørelserne nærmere vil vurdere konsekvenserne.

#### Øvrige ændringer

DSB anfører, at det principielt er hensigtsmæssigt at ændre klageadgangen som anført, men ønsker dog ikke at klageadgangen vedrørende sager i henhold til § 8, stk. 4, (vedr. om rullende materiel) overgår til fra Jernbaneklagenævnet til Klagenævnet for Udbud, idet det er Jernbaneklagenævnet, der har jernbanefaglig indsigt.

**Kommentar:** Sager efter nævnte bestemmelser kræver både udbudsretlig ekspertise og jernbanemæssig ekspertise. Da disse sager unægtelig vil hænge sammen med udbuddet i øvrigt, synes et opsplittning uhensigtsmæssig. Klagenævnet for Udbud kan – såfremt de anser det for hensigtsmæssigt – indhente en udtalelse fra Jernbaneklagenævnet i disse sager.

DSB har ønsket, at Trafikstyrelsen gives hjemmel til at fastsætte regler om at infrastrukturforvalteren skal sikre hegning langs jernbanen i bymæssige bebyggelser, samt hvor uvedkommende uforvarende kan få adgang til infrastrukturen med fare for jernbanesikkerheden til følge.

**Kommentar:** Vi finder, at der ikke er brug for en sådan specifik bestemmelse i lov om jernbane, idet Trafikstyrelsen i medfør af § 21 h kan fastsætte bestemmelser om jernbanesikkerhed. Det er infrastrukturforvalterens opgave, jf. § 21 f at opsætte og nedtage egne hegn på det enkelte baneafsnit. Infrastrukturforvalteren skal ved afgørelse herom tage alle forhold i betragtning, herunder jernbanesikkerhedsmæssige forhold. Såfremt Trafikstyrelsen finder, at infrastrukturforvalterens afgørelse ikke tager højde for jernbanesikkerheden i tilstrækkeligt omfang kan Trafikstyrelsen nedlægge påbud eller forbud herom.